Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses
07.07.2022

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente 3
Tagesordnung -öffentlich- 3
Öffentliche Bekanntmachung 4
Nachreichung TOP 2.1 und TOP 2.2 (Stand: 24.06.2022) 6
Vorlagendokumente 60
TOP Ö 1 Fortschreibung "Nürnberg steigt auf" 60
Sitzungsvorlage Vpl/041/2022 60
Bericht Fortschreibung "Nürnberg steigt auf 2030" Vpl/041/2022 64
Stellungnahme StK vom 08.06.2022 Vpl/041/2022 112
TOP Ö 2 Abschluss Machbarkeitsstudie Radvorrangrouten Nürnberg 113
Sitzungsvorlage Vpl/042/2022 113
Entscheidungsvorlage Vpl/042/2022 117
Erläuterungsbericht Vpl/042/2022 124
Maßnahmenkataster Vpl/042/2022 192
Beschilderungskataster Vpl/042/2022 420
Übersichtsplan Radvorrangrouten Vpl/042/2022 456
Übersichtsplan Bestandsanalyse Vpl/042/2022 457
Übersichtsplan Handlungsaufwand Vpl/042/2022 458
* TOP Ö 2.1 Fußgängerstrategie für Nürnberg 459
Sitzungsvorlage Vpl/035/2022 459
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 15.02.2022 Vpl/035/2022 463
Entscheidungsvorlage Vpl/035/2022 465
Fußverkehrsstrategie für Nürnberg Vpl/035/2022 467
* TOP Ö 2.2 E-Scooter-Nutzung in Nürnberg 491
Sitzungsvorlage Vpl/037/2022 491
Sachverhaltsdarstellung Vpl/037/2022 495
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 04.04.2019 Vpl/037/2022 502
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 07.10.2019 Vpl/037/2022 503
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 15.10.2019 Vpl/037/2022 504
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 21.06.2021 Vpl/037/2022 506
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 22.06.2021 Vpl/037/2022 508
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 05.10.2021 Vpl/037/2022 510
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 13.12.2021 Vpl/037/2022 511
Antrag der Stadtratsgruppe Die Linke vom 02.02.2022 Vpl/037/2022 513
TOP Ö 3 Dr.-Carlo-Schmid-Straße, Anlage Fußgängerüberweg und barrierefreie Bushaltestellen 515
Sitzungsvorlage Vpl/039/2022 515
Straßenplan Dr.-Carlo-Schmid-Straße 2.2390.2.1 v.19.05.22 Vpl/039/2022 519
TOP Ö 4 Kilianstraße zwischen Kleinreuther Weg und Michaelstraße - Anlage barrierefreier Haltestellen 520
Sitzungsvorlage Vpl/040/2022 520
Straßenplan Kilianstraße 2.2433.2.1 v. 31.05.22 Vpl/040/2022 524

TAGESORDNUNG

Sitzung
Sitzung des Verkehrsausschusses

Sitzungszeit
Donnerstag, 07.07.2022, 09:00 Uhr

Sitzungsort
Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

1.	**Fortschreibung "Nürnberg steigt auf"** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/041/2022
2.	**Abschluss Machbarkeitsstudie Radvorrangrouten Nürnberg** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/042/2022
3.	**Dr.-Carlo-Schmid-Straße, Anlage Fußgängerüberweg und barrierefreie Bushaltestellen** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/039/2022
4.	**Kilianstraße zwischen Kleinreuther Weg und Michaelstraße - Anlage barrierefreier Haltestellen** Ulrich, Daniel	Beschluss Vpl/040/2022
5.	**Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 23.06.2022, öffentlicher Teil**	

BEKANNTMACHUNG DER TAGESORDNUNG

Am **Donnerstag, 07.07.2022,** um **09:00 Uhr**
findet im Rathaus, Fünferplatz 2, Großer Sitzungssaal eine
Sitzung des Verkehrsausschusses
mit folgender Tagesordnung statt:

1. Fortschreibung "Nürnberg steigt auf"

2. Abschluss Machbarkeitsstudie Radvorrangrouten Nürnberg

2.1 Fußgängerstrategie für Nürnberg

2.2 E-Scooter-Nutzung in Nürnberg

3. Dr.-Carlo-Schmid-Straße, Anlage Fußgängerüberweg und barrierefreie Bushaltestellen

4. Kilianstraße zwischen Kleinreuther Weg und Michaelstraße - Anlage barrierefreier Haltestellen

5. Genehmigung der Niederschrift der Sitzung vom 23.06.2022, öffentlicher Teil

Zusätzlich findet eine nichtöffentliche Sitzung statt.

Stadt Nürnberg, 23.06.2022



Marcus König
Oberbürgermeister

Sitzungsunterlagen

Sitzung des Verkehrsausschusses
07.07.2022

Inhaltsverzeichnis

Vorlagendokumente 3
TOP Ö 2.1 Fußgängerstrategie für Nürnberg 3
Sitzungsvorlage Vpl/035/2022 3
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 15.02.2022 Vpl/035/2022 7
Entscheidungsvorlage Vpl/035/2022 9
Fußverkehrsstrategie für Nürnberg Vpl/035/2022 11
TOP Ö 2.2 E-Scooter-Nutzung in Nürnberg 35
Sachverhaltsdarstellung Vpl/037/2022 35
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 04.04.2019 Vpl/037/2022 42
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 07.10.2019 Vpl/037/2022 43
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 15.10.2019 Vpl/037/2022 44
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 21.06.2021 Vpl/037/2022 46
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 22.06.2021 Vpl/037/2022 48
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 05.10.2021 Vpl/037/2022 50
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 13.12.2021 Vpl/037/2022 51
Antrag der Stadtratsgruppe Die Linke vom 02.02.2022 Vpl/037/2022 53

Beschlussvorlage
Vpl/035/2022

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	23.06.2022	öffentlich	Beschluss
Verkehrsausschuss	07.07.2022	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Fußgängerstrategie für Nürnberg
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 15.02.2022

Anlagen:
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 15.02.2022
Entscheidungsvorlage
Fußverkehrsstrategie für Nürnberg

Sachverhalt (kurz):

In Nürnberg sollen mehr Menschen gerne zu Fuß unterwegs sein. Hierzu hat sich der Stadtrat zuletzt im Rahmen des Mobilitätsbeschlusses vom 27.01.2021 bekannt. Gleichzeitig muss die Verkehrssicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern aufgrund der anteilig hohen Zahl an tödlich verunglückten Zufußgehenden verbessert werden. Dazu soll der Fußverkehr in Nürnberg über das Alltagsgeschäft hinaus strategisch gefördert werden. Die dazu nötige von der Verwaltung erarbeitete Fußverkehrsstrategie mit den dazugehörigen Zielfeldern und möglichen Maßnahmenkatalogen wird zum Beschluß vorgelegt.

Bestandteil des Mobilitätsbeschlusses ist die Konzeption und schrittweise Durchführung des Projekts "Fußgängerfreundliche Stadtteile" in allen Vierteln, beginnend innerhalb des Bundesstraßenrings. Entsprechend des Antrags der Stadtratsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen vom 15.02.2022 wird über die geplante Vorgehensweise zur Auswahl und Durchführung des Modellstadtteils für das Projekt berichtet. Im Zuge der "Fußgängerfreundlichen Stadtteile" werden die relevanten Verbände und Organisationen, insbesondere der Behindertenrat, beteiligt.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☒ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten	€	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?
(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

- ☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans
- ☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)
- ☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Die schwächsten Verkehrsteilnehmenden (insbesondere Kinder, Senioren, Mobilitätseingeschränkte) werden durch die Fußverkehrsstrategie in der sicheren Ausübung eigenständiger Mobilität bestärkt.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

☐ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☐

☐

☐

Beschlussvorschlag:

1. Der Verkehrsausschuss bekennt sich zu den Zielen der vorgelegten Fußverkehrsstrategie. Die Verwaltung wird damit beauftragt, diese mithilfe geeigneter Maßnahmen umzusetzen und fortlaufend sowie systematisch weiterzuentwickeln.

2. Ein Modellstadtteil für das Projekt "Fußgängerfreundliche Stadtteile" wird unter Beteiligung der Bürger- und Vorstadtvereine ausgewählt und das Projekt mithilfe der Inhalte aus der Fußverkehrsstrategie durchgeführt.

Ö 2.1

FRAKTION B' 90/DIE GRÜNEN, RATHAUSPLATZ 2, 90403 NÜRNBERG

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus

90403 Nürnberg

AfV am 17.02.2022

OBERBÜRGERMEISTER
15. FEB. 2022
/.....Nr. .....

VI

	1 Zur Kts.	3	Zur Stellungnahme
		4	Antwort vor Absendung vorlegen
	2 z.w.V.	5	Antwort zur Unterschrift vorlegen

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Nürnberg

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

Tel: (0911) 231-5091
Fax: (0911) 231-2930
gruene@stadt.nuernberg.de

Bus: Linie 36, 46, 47 (Rathaus)
U-Bahn: Linie 1 (Lorenzkirche)

Nürnberg, 15. Februar 2022

Dringlichkeitsantrag für den Verkehrsausschuss am 17.02.2022: Konzipierung eines fußgänger*innenfreundlichen Modell-Stadtteils

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

mit dem Mobilitätsbeschluss vom Januar 2021 hat sich der Stadtrat mit großer Mehrheit darauf verständigt, dass ein Projekt *Fußgängerfreundliche Stadtteile* konzipiert wird. Alle Stadtteile innerhalb des Rings sollen demnach bis 2030 systematisch mit dem Ziel einer fußgänger*innenfreundlichen Gestaltung untersucht werden. Zum Auftakt war dabei ein Modell-Stadtteil und die Festlegung eines Maßnahmenbündels noch im Jahr 2021 geplant. Die Umsetzung im Modell-Stadtteil soll bereits 2024 abgeschlossen sein.

Um einen Verzug des Projektes zu vermeiden, sollte nun sehr schnell diese Festlegung von Modell-Stadtteil und Maßnahmenpaket erfolgen. Eine Möglichkeit wäre, einen Bereich der Südstadt als Modell-Stadtteil festzulegen – andere Vorschläge sind jederzeit erwünscht. Unabhängig von der Wahl des Modell-Stadtteils sollte bei der Umsetzung eine gute Bürger*innenbeteiligung von hoher Priorität sein. Als gutes Beispiel kann hier das Projekt SUNRISE Bremen dienen (sunrise-bremen.de).

Wir stellen deshalb zur Behandlung im Verkehrsausschuss am 17.02.2022 folgenden Antrag:

- Die Verwaltung definiert einen Bereich als fußgänger*innenfreundlichen Modellstadtteil im Sinne des Mobilitätsbeschlusses vom 27.01.2021 und legt diesen zum Beschluss vor.
- Die Verwaltung definiert ein Bündel an Maßnahmen für diesen Modellstadtteil und stellt dieses zur Abstimmung.
- Die Verwaltung berichtet über den Fortschritt des Projekts *Fußgängerfreundliche Stadtteile.*

Begründung der Dringlichkeit:
Laut Mobilitäts-Beschluss vom 27.01.2021 sollte die Definition von Modellstadtteil und Maßnahmenbündel bereits 2021 erfolgen. Deshalb sollte dies nun so schnell wie möglich nachgeholt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Mike Bock
Stadtrat

Marc Schüller
stv. Fraktionsvorsitzender

Fußverkehrsstrategie für Nürnberg
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 15.02.2022

Entscheidungsvorlage

Anlass

Zu Fuß unterwegs zu sein ist die natürlichste Art, sich fortzubewegen. Während es in den letzten Jahren viele Fortschritte insbesondere bei der Förderung des Radverkehrs gab, muss auch dem Fußverkehr deutlich mehr Aufmerksamkeit zuteilwerden. Im Jahr 2019 wurde die Verwaltung daher mit der Erstellung und Umsetzung einer Fußverkehrsstrategie beauftragt. Nachdem hierfür eine Stelle geschaffen wurde, konnte diese Fußverkehrsstrategie erarbeitet werden. Sie wird folgend vorgestellt und soll nach dem entsprechenden Beschluss umgesetzt werden.

Weiterhin ist die strategische Förderung des Fußverkehrs ein wichtiger Bestandteil des Mobilitätsbeschlusses des Stadtrats vom 27.01.2021. Daher wird mit dem Konzept für den Modellstadtteil des Projekts „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ ein erstes konkretes Maßnahmenbündel des Unterpunkts „Fußverkehr stärken“ des Mobilitätsbeschlusses angestoßen.

Fußverkehrsstrategie

Ziel der Fußverkehrsstrategie ist, dass mehr Menschen in Nürnberg gerne und häufiger ihre Wege zu Fuß zurücklegen und sich dabei sowohl sicher fühlen als auch sicher sind. Daher sind die drei übergeordneten Ziele der strategischen Fußverkehrsförderung der Stadt Nürnberg die Folgenden:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Zufußgehende
- Erhöhung des Fußverkehrsanteils am Modal Split
- Erhöhung von Komfort und Attraktivität des Zufußgehens

In allen Planungen der Stadtverwaltung müssen die Belange von Fußgängerinnen und Fußgängern entsprechende Berücksichtigung finden. Konkret soll sich an den inhaltlichen Zielfeldern sowie dem Maßnahmenkatalog der Strategie orientiert werden. Auf quantitative Vorgaben wird dabei bewusst verzichtet, da konsensfähige Leitlinien und der strategische Rahmen im Vordergrund stehen. Hinweise auf konkrete Personal- und Finanzierungsbedarfe und zur Umsetzung einzelner Maßnahmen werden in den jeweiligen Detailplanungen berücksichtigt.

Die ausführliche Fußverkehrsstrategie ist dieser Vorlage als Anhang beigefügt.

Modellstadtteil für das Projekt „Fußgängerfreundliche Stadtteile“

Alle Stadtteile innerhalb des Rings sollen entsprechend dem Mobilitätsbeschluss bis 2030 systematisch mit dem Ziel fußgängerfreundlicher Gestaltung untersucht werden. Danach folgen die Stadtteile außerhalb der Ringstraße. Zunächst wird ein Modellstadtteil festgelegt, der bis 2024 umgesetzt werden soll. Ein besonderer Fokus liegt im Zuge des Projekts auf konkreten Verbesserungsmaßnahmen vor Ort, ebenso wie auf der Möglichkeit der Zivilgesellschaft, an der Förderung des Fußverkehrs mitzuwirken. Es werden relevante Verbände und Organisationen, insbesondere der Behindertenrat, beteiligt. Somit dient dieses

Projekt vor allem der Umsetzung der Fußverkehrsstrategie, um schrittweise erst in den Innenstadtteilen und anschließend in der gesamten Stadt Verbesserungen zu erzielen.

Bei der Auswahl des Modellstadtteils sollen sich Bürger- und Vorstadtvereine aktiv beteiligen, indem sie ihr Interesse und ihre Mitwirkungsbereitschaft für Stadtteile mit einer geeigneten Struktur und Größe bekunden. Dazu wird die Verwaltung die Arbeitsgemeinschaft der Bürger- und Vorstadtvereine e.V. (AGBV) kontaktieren. Es ist vorgesehen, das Projekt im Modellstadtteil noch im Jahr 2022 anlaufen zu lassen, vorrangig 2023 durchzuführen und zu Beginn des Jahres 2024 abzuschließen.

Im Rahmen der Durchführung sind Begehungen vor Ort ebenso wie weitere Partizipationsmöglichkeiten (per Veranstaltung oder online) vorgesehen. Konkrete Verbesserungsvorschläge und Maßnahmen sollen zusammengestellt und priorisiert werden, um deren Umsetzung anschließend prüfen zu können. Dabei muss eine realistische Erwartungshaltung vermittelt werden, da es anhand zu erwartender Zielkonflikte sowie aufgrund begrenzter personeller und finanzieller Ressourcen nicht möglich sein wird, alle Wünsche und Anregungen umzusetzen. Die Handlungsfelder und -maxime für Verbesserungen ergeben sich durch die Fußverkehrsstrategie. Anhand der Erfahrungen im Modellstadtteil wird das Konzept evaluiert und vor der Umsetzung in allen Stadtteilen innerhalb des Bundesstraßenrings entsprechend angepasst.

Fußverkehrsstrategie für Nürnberg

Inhalt

1. Nürnberg läuft 1
2. Gute Gründe für den Fußverkehr 2
3. Ausgangslage und Potentiale 3
3. Übergeordnete Ziele der Fußverkehrsstrategie 5
4. Konkrete Ziele und Leitlinien 6
1. Schaffung einer fußgängerfreundlichen Stadt 7
2. Flächengerechtigkeit und mehr Platz für Zufußgehende 9
3. Durchgängige Erreichbarkeit 11
4. Bessere Infrastruktur und komfortable Wege 13
5. Barrierefreiheit und inklusive Mobilität 15
6. Sicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger 17
7. Kommunikation, Information, Beteiligung 19
8. Förderung des Umweltverbunds und der Intermodalität 22
5. Fazit und Ausblick 23
Bildnachweis 24
Quellenverzeichnis 24

1. Nürnberg läuft

Die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung ist sehr individuell, aber nahezu alle gehen zu Fuß. Dafür benötigt man kein Fahrzeug oder andere Gerätschaften, zu Fuß gehen ist überall und jederzeit möglich. Vielleicht wegen seiner Selbstverständlichkeit wird das Zufußgehen jedoch oftmals nicht als vollwertige Verkehrsart wahrgenommen. Fußgängerinnen und Fußgänger haben klare Bedürfnisse, zum Beispiel großzügige, hindernisfreie und ebene Gehwege, geschützt vor den schnelleren Verkehrsarten, abwechslungsreich, sicher, hell beleuchtet und angenehm gestaltet. Insbesondere diejenigen, die nicht auf andere Weise mobil sein können, sind auf breite Wege und barrierefreie Querungsmöglichkeiten angewiesen. Gleichzeitig ist die Debatte zum hohen Flächen- und Ressourcenverbrauch unserer Gesellschaft ebenso medial präsent wie die um die Verkehrswende, Luftreinhaltung und Lärmschutz. Zufußgehen bietet dahingehend nur Vorteile. Das Leitbild der Stadt der kurzen Wege, die Durchmischung von Wohnen, Arbeiten, Bildung, Kultur, Freizeit und Konsum, wird daher für Nürnberg angestrebt.

Nürnberg ist im Kern eine dichte Stadt. An die Altstadt mit ihren teils sehr schmalen Straßenquerschnitten schließen sich Gründerzeitquartiere mit Blockrandbebauung an. In den Außenbezirken sind alte Dorfstrukturen geringerer Dichte heute noch verbreitet. Verkehrstrassen, Grünzüge und Wasser gliedern und prägen die Stadt. Bis in die 1960er Jahre wurden im Alltag regelmäßig lange Wege zu Fuß zurückgelegt. Diese einstige Selbstverständlichkeit ist mit der „autogerechten Stadt“ der Moderne verloren gegangen; die vermeintliche Zeitersparnis durch motorisierte Fahrzeuge wurde immer bedeutsamer, parallel stiegen die Wegelängen des MIV – die Suburbanisierung erweiterte die Städte in die

Regionen. Der inzwischen sehr hohe Kfz-Bestand nimmt weiter zu, obwohl gleichzeitig Haushalte ganz oder in bestimmten Phasen des Lebens auf einen Pkw verzichten. Die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs sind nicht mehr umwelt- und stadtverträglich zu bewältigen. Mobilität muss sich ändern und stadtverträglicher werden.

Ein Teil der Antwort ist ein in den letzten Jahren in Nürnberg enorm gestärkter ÖPNV, der einen guten, sicheren und urbanen Ersatz für den MIV bietet. Mit exzellenten Takten, sehr guter Netzerschließung und hoher Pünktlichkeit können sowohl Pendler- als auch Alltagsverkehre gebündelt, ressourcenschonend und sicher abgewickelt werden. Ein weiterer Teil ist die Radverkehrsstrategie, die wiederum Alternativen zur Nutzung eines Kfz ermöglichen soll. Offen bleibt dabei bisher die wichtigste aller Fortbewegungsarten: der Fußverkehr. Fußgängerinnen und Fußgänger sind als schwächste Verkehrsteilnehmende im öffentlichen Raum besonderen Gefahren ausgesetzt, gleichwohl sie quasi omnipräsent sind.

Strategische Fußverkehrsförderung ist daher überfällig. Sie bietet Vorteile für die gesamte Gesellschaft. Dafür muss sie integraler Bestandteil der Stadt-, Umwelt- und Verkehrsplanung werden.

2. Gute Gründe für den Fußverkehr

Fußverkehr sollte gefördert werden, weil er:

- selbstverständlich und Teil jedes Weges ist.
- Gesundheit nachweislich fördert („10.000 Schritte“).
- zur Steigerung der Lebensqualität beiträgt.
- den öffentlichen Raum belebt und die lokale Wirtschaft stärkt.
- sozialen wie demokratischen Austausch gerade erst ermöglicht.
- Basis der Stadtgesellschaft ist.
- kostenfreie und sozialverträgliche Mobilität darstellt.
- einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz leistet.
- Inklusion unterstützt.

3. Ausgangslage und Potentiale

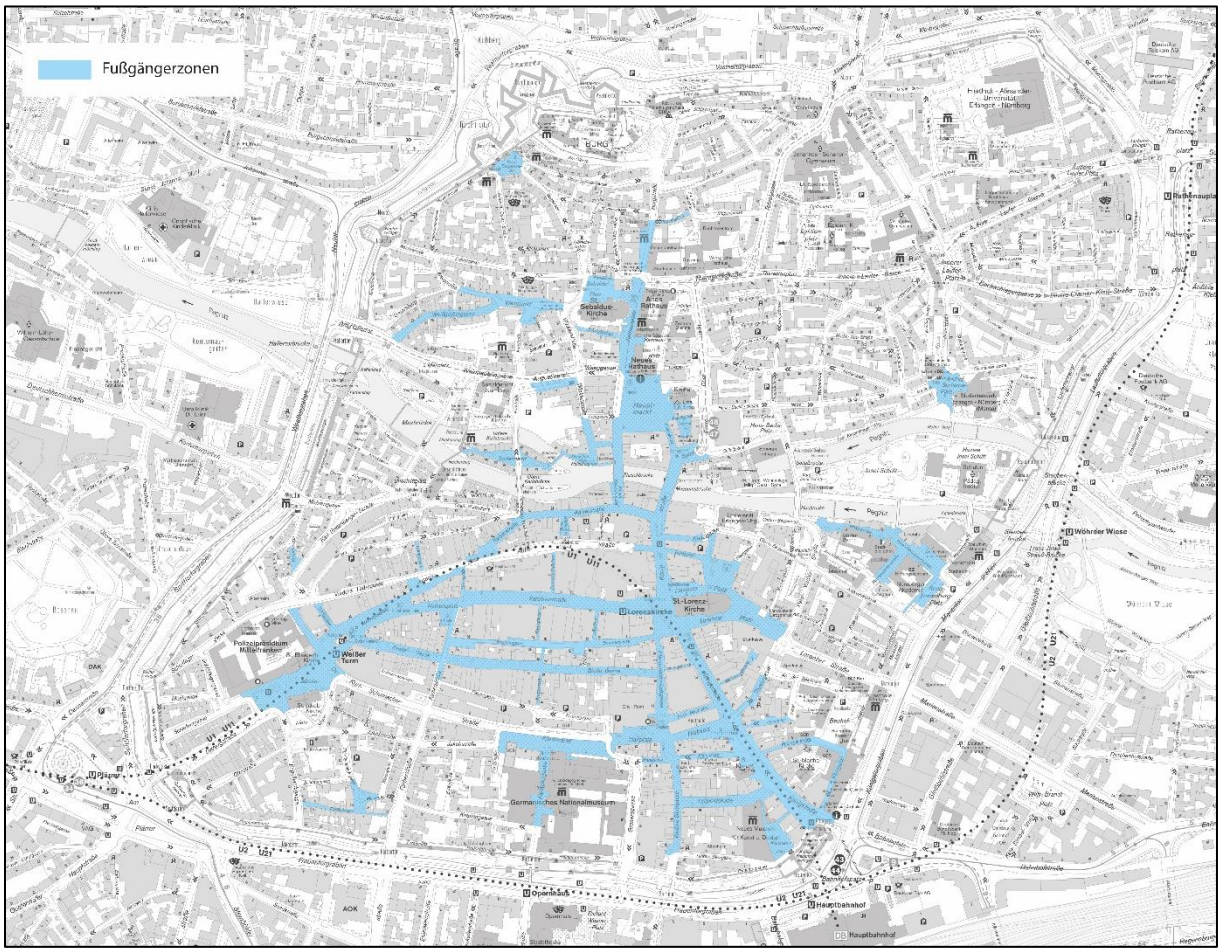


Abbildung 1: Ausdehnung der Fußgängerzonen in der Nürnberger Altstadt, 2022.

Der Fußverkehr bildet das Rückgrat jeglicher urbanen Mobilität. Seine Größenordnung wird oftmals unterschätzt. So gehen etwa die Hälfte der Nürnbergerinnen und Nürnberger (49%) täglich oder fast täglich zu Fuß. Mehrmals wöchentlich legen 80% der Befragten Wege ausschließlich zu Fuß zurück (vgl. StA 2020: 15). Der Modal Split des Fußverkehrs der Nürnberger Wohnbevölkerung beträgt mit der gängigen Methode des Hauptverkehrsmittelprinzips knapp ein Viertel (24%) (vgl. PB Consult 2019: 11). Nach Aufschlüsselung aller genutzten Verkehrsarten wurde 2019 bei 76% aller betrachteten Wege ein Teilstück zu Fuß bewältigt (vgl. ebd: 51). Da sicherlich nicht jeder interviewte Autofahrende den Fußweg zum Parkplatz oder ÖV-Kunde den Fußweg zur Haltestelle angab, ist es wahrscheinlich, dass noch ein höherer Prozentsatz aller zurückgelegten Wege einen Teil zu Fuß enthält. Ausschließliche Fußwege werden überdurchschnittlich oft von Kindern, Jugendlichen, Frauen und Älteren zurückgelegt (vgl. ebd.: 40f.). Diese Gruppen sind daher in der strategischen Fußverkehrsplanung besonders zu berücksichtigen. Wege zu Fuß dienen vorrangig dem Zweck der Ausbildung, des Einkaufs, der Begleitung oder der Freizeit und finden besonders häufig in der Stadtmitte und der Südstadt statt (vgl. ebd.: 46; 76).

Während in den letzten Jahrzehnten der MIV-Anteil sank und der ÖPNV- sowie Radverkehrsanteil an allen Wegen zunahm, blieb der Fußverkehrsanteil recht konstant bei Werten zwischen 22% und 24% (vgl. PB Consult 2019: 11). Wenn das im Mobilitätsbeschluss 2021 definierte Ziel von 68% aller Wege mit dem Umweltverbund bis zum Jahr 2030 erreicht werden soll, muss auch der Fußverkehr hierzu seinen Beitrag leisten. Beispielsweise werden

15% aller Arbeits-/Ausbildungswege bis 2 km nach wie vor mit dem MIV zurückgelegt (vgl. StA 2020: 21). 27% der Pkw-Fahrten von Fahrern und 34% der Pkw-Fahrten von Mitfahrern sind unter 3 km lang (vgl. PB Consult 2019: 57). 11% aller Pkw-Fahrten im Nürnberger Binnenverkehr wären auf die eigenen Füße verlagerbar (vgl. VAG 2021: 17). Hier liegt ein deutliches Potential für modale Verlagerungen. Der Fußverkehr kann also einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Modal Split im Binnenverkehr leisten, er sichert aber auch den attraktiven Anschluss an den ÖPNV, der unter anderem in der Lage ist, einbrechende Pendlerverkehre vom Auto in die Bahn oder den Bus zu locken – dies umso mehr, je besser die Wege vom ÖPNV zum Ziel fußläufig erreichbar sind

Das Fußverkehrsaufkommen an unterschiedlichen Querschnitten im Stadtgebiet wird im Zuge der alljährlichen großen Verkehrszählung im Juli sowie kontinuierlich nach Bedarf erfasst. Schwerpunkte lagen dabei bislang in den Fußgängerzonen, auf den Pegnitzbrücken ohne Kfz-Verkehr sowie an den Stellen im Stadtgebiet, wo Querungsmöglichkeiten zu Schulen, Kindertagesstätten oder ÖPNV-Haltestellen geprüft werden. Während in der Altstadt in den letzten Jahren konstante Mengen an Zufußgehenden gezählt wurden (siehe Abbildung 2), gibt es aus den Stadtteilen noch keine flächendeckenden Ergebnisse. Daher soll im Rahmen der strategischen Fußverkehrsförderung ein besonderer Schwerpunkt auf der Schaffung und Pflege einer kontinuierlichen Datenbasis zum Fußverkehr im Stadtgebiet liegen.

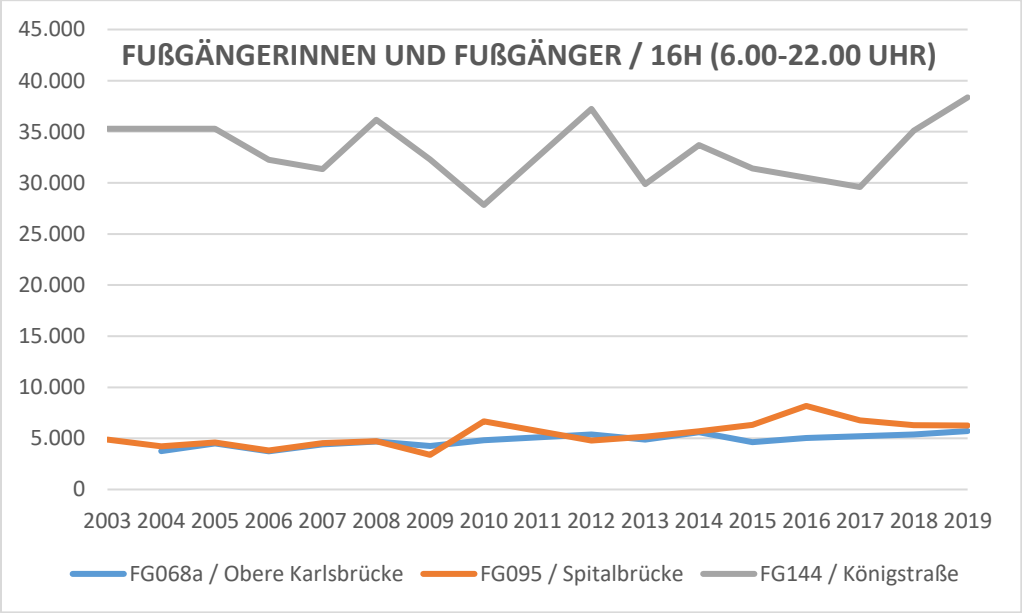


Abbildung 2: Konstantes Fußgängeraufkommen in der Altstadt (2003-2019) am Beispiel von 3 Zählstellen.

Ein wichtiges Ziel der Stadt Nürnberg ist mit der „Vision Zero“ eine Reduktion der Zahl der Verkehrstoten auf null. Fußgängerinnen und Fußgänger sind besonders gefährdet. So sind in der jüngeren Vergangenheit jedes Jahr Zufußgehende bei Verkehrsunfällen in Nürnberg ums Leben gekommen. Im Durchschnitt waren seit 2011 50% aller Getöteten im Nürnberger Straßenverkehr Fußgängerinnen bzw. Fußgänger. 2021 waren von den fünf verstorbenen Unfallopfern drei zu Fuß unterwegs, darunter zwei Senioren über 65 Jahren. Dies zeigt die hohe Gefährdung des Fußverkehrs allgemein und insbesondere der älteren und schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Das generelle Unfallaufkommen unter Beteiligung von Zufußgehenden verhielt sich in den letzten Jahren relativ konstant. Seit 2009 kam es in Nürnberg jährlich zu rund 100 bis 140 polizeilich erfassten Unfällen mit Fußgängerinnen und

Fußgängern als Hauptunfallverursacher. Unfälle anderer Verursacher zulasten von Zufußgehenden summierten sich im selben Zeitraum auf rund 180 bis 225 pro Jahr. Bei den meisten erfassten Unfällen kam es zu Personenschäden, jedoch besteht vor allem unter den Unfällen mit Sachschaden und den Alleinunfällen eine erhebliche Dunkelziffer. Besonders oft verunfallen Fußgängerinnen und Fußgänger bei nasser bzw. feuchter Witterung und bei Dunkelheit. Unfälle, die durch Zufußgehende verursacht werden, geschehen meist bei ungesicherten Querungsvorgängen ohne Beachtung des Fahrzeugverkehrs. Durch andere Verkehrsteilnehmende zu verantwortende Unfälle treten insbesondere beim Fahren und Abbiegen im Zuge falschen Verhaltens gegenüber Fußgängerinnen und Fußgängern auf, bei Überschreitungsvorgängen von diesen, und bei Unfällen durch Radfahrende auch häufig durch die verbotswidrige Benutzung des Gehwegs.

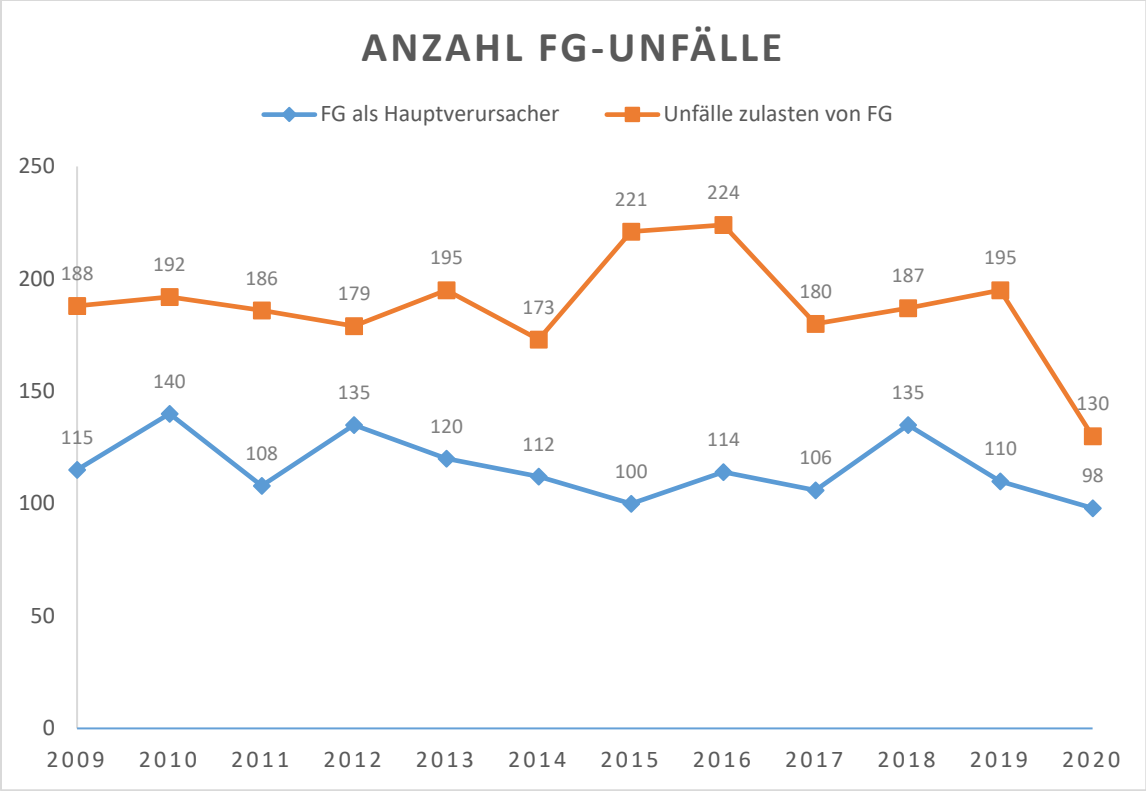


Abbildung 3: Überblick über Unfälle mit Beteiligung des Fußverkehrs, 2009-2020.

Die Tatsache, dass seit vielen Jahren kein Kind mehr auf dem Schulweg tödlich verunglückte, ist dabei besonders hervorzuheben: Es zeigt sich, dass die gemeinsame Arbeit von Polizei, Schulen und Verkehrsplanung zusammen mit verantwortungsvoller Hinführung von Kindern an die Risiken des urbanen Verkehrs durch Eltern großen Effekt haben kann und „Vision Zero“ auch für Erwachsene erreichbar ist!

3. Übergeordnete Ziele der Fußverkehrsstrategie

Ziel der Fußverkehrsstrategie ist, dass mehr Menschen in Nürnberg gerne und häufiger ihre Wege zu Fuß zurücklegen und sich dabei sowohl sicher fühlen als auch sicher sind. Daher sind die drei übergeordneten Ziele der Stadt Nürnberg die Folgenden:

- **Erhöhung der Verkehrssicherheit für Zufußgehende**
- **Erhöhung des Fußverkehrsanteils am Modal Split**
- **Erhöhung von Komfort und Attraktivität des Zufußgehens**

Letztendlich soll die strategische Fußverkehrsförderung dazu beitragen, Unfallzahlen zu senken, die Selbstverständlichkeit des Zufußgehens zu unterstreichen und die Lebensqualität in Nürnberg zu steigern. Kurze Wege gewährleisten ein gesundes, attraktives Wohnumfeld – und umgekehrt. Entsprechend müssen zwingend gewisse Voraussetzungen erfüllt sein, ohne die keine erfolgsversprechende Umsetzung möglich ist:

- Wahrnehmung des Fußverkehrs als eigenständige Verkehrsart
  Fußverkehr muss als eigenständige Verkehrsart gefördert werden und in allen Planungen analog anderer Verkehrsarten Berücksichtigung finden.

- Verbindlichkeit in Politik und Verwaltung
  Die Fußverkehrsstrategie konkretisiert den „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“, der die Förderung der Zufußgehenden vorsieht. Mit dem Stadtratsbeschluss für diese Fußverkehrsstrategie wird die Verwaltung mit der Umsetzung beauftragt. Wesentliche Einzelplanungen werden dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorgelegt. Bestehende Leitbilder, Strategien und Konzepte sollen eingebettet und um die Belange des Fußverkehrs ergänzt werden. Eine Bandbreite an Akteuren ist einzubinden, um von deren Wissen und Erfahrungen zu profitieren. Gleichzeitig wird die Fußverkehrsstrategie für eine Verstetigung kontinuierlich weiterentwickelt.

- Finanzierung und Personal
  Die Umsetzung der konkreten Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs erfordert entsprechende finanzielle und personelle Ausstattung. Daher sind weitere Stellenschaffungen sowie die jährliche Bereitstellung von Mitteln zwingende Voraussetzung dafür, die Situation für Fußgängerinnen und Fußgänger in Nürnberg nicht nur punktuell oder in Pilotprojekten zu verbessern.

4. Konkrete Ziele und Leitlinien

Nürnberg setzt sich zur Förderung des Fußverkehrs acht konkrete Ziele bzw. Zielfelder, die im Folgenden erläutert werden. Die aufgeführten Maßnahmen dienen dabei zur Überleitung in aktives Handeln, haben aber keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Grundsätzlich sind alle Projekte und Maßnahmen, die zur Erreichung der übergeordneten Ziele (siehe 3.) beitragen können, erstrebenswert und sollen durch diese Strategie unterstützt werden.

Zwischen bestimmten Zielen bestehen starke Querbezüge und Überschneidungen, auf die in der Umsetzung entsprechender Maßnahmen besonders Rücksicht genommen werden soll.

Zielfeld 1:

Schaffung einer fußgängerfreundlichen Stadt

Fußverkehrsförderung erfordert gewisse stadträumliche Voraussetzungen. Nur dort, wo Arbeitsplätze, Ziele der Nahversorgung, Einzelhandel, Kultur, Dienstleistungen und Freizeiteinrichtungen fußläufig erreichbar sind, stellt das „solo“ zu Fuß gehen eine Option dar. Belebte und abwechslungsreiche Erdgeschosszonen laden dazu ein, die Gehwege zu nutzen. Sie stärken gleichzeitig die lokale Wirtschaft und tragen zu aktiven und gemischten Quartieren bei. Das Leben im öffentlichen Raum ist Basis für gesellschaftliches Leben und demokratischen wie sozialen Austausch. Stadtgesellschaft basiert auf Austausch und Kontakt – das Modell der autogerechten Stadt konnte dies nicht leisten. Der nach wie vor bestehende Mangel an Platz für diesen Austausch ist problematisch. Hochwertig gestalteter öffentlicher Raum mit entsprechenden Aufenthaltsmöglichkeiten, Wegen und Zielen ist wiederherzustellen bzw. neu zu schaffen.

Angestrebt wird das Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“. Die Voraussetzungen für eine attraktive Stadt für Fußgängerinnen und Fußgänger sind in Nürnberg sehr gut. Insbesondere das Stadtzentrum innerhalb des Rings ist dicht bebaut und bietet innerhalb kleiner Radien viele Angebote. Es besteht ein hohes Verlagerungspotential kurzer Wege, die auch ohne Sachzwang nach wie vor mit dem MIV zurückgelegt werden.

Das Ziel der Schaffung einer fußgängerfreundlichen Stadt erfordert neben dem Engagement der öffentlichen Hand das der privatwirtschaftlichen Akteure, insbesondere bei größeren Baumaßnahmen und bei der Gestaltung von Privatflächen.

Maßnahmenkatalog

1.1: Berücksichtigung in räumlichen und sektoralen Fachplanungen
Aufgrund der Relevanz der Belange von Fußgängerinnen und Fußgängern für die gesamte Bevölkerung und das räumliche und soziale Lebensumfeld werden diese in allen Fachplanungen künftig stärker als bisher berücksichtigt. Der Privatisierung des öffentlichen Raumes ist entgegenzuwirken.

1.2: Attraktiver öffentlicher Raum
Eine attraktive und einladende Gestaltung des öffentlichen Straßenraums hat einen großen Einfluss auf die bewussten und unbewussten Befindlichkeiten von Zufußgehenden. Daher ist die Aufenthaltsqualität kontinuierlich zu steigern. Hochwertige Aufenthaltsmöglichkeiten, idealerweise witterungsgeschützt, baumbeschattet und abseits von lauten Straßen oder Verkehrsachsen, sind auszubauen.



Abbildung 4: Fußgängerzone Königstraße, 2018.

1.3: Mehr Grün und Bäume
Mehr Grün im Stadtraum trägt nicht nur zur Klimaanpassung bei, sondern motiviert auch zum Zufußgehen. Daher sollen in Neuplanungen so viel Grün wie möglich realisiert und im Bestand neue Straßenbäume sowie andere schattenspendende Bepflanzung gesetzt werden. Die Barrierefreiheit hat immer oberste Priorität. Belange anderer Verkehrsmittel des Umweltverbunds müssen bei den unvermeidlichen Abwägungsentscheidungen berücksichtigt werden. Dies betrifft z.B. die Qualität von Wegeoberflächen, Beleuchtung sowie Breite der Wegeführung, Blindenleitsysteme und gestalterische Fragen.

1.4: Lebendiger Städtebau und Stadtgestaltung
Bei städtebaulichen Entwicklungen ist auf eine einladende Stadtgestaltung zu achten. Nutzbare Erdgeschosszonen sind zu ermöglichen und anzuregen, auf blickdichte Zäune und Mauern oder Erdgeschosse ohne Bezug zum öffentlichen Raum ist, wenn möglich, zu verzichten. Quartiere und Einzelvorhaben sollen nutzungsgemischt angelegt werden, um Wegelängen zu verkürzen und fußläufig möglichst viel erreichen zu können. Die Belange der Zufußgehenden korrespondieren mit der Neuen Leipzig Charta 2020, die das Ziel einer kompakten, durch Nutzungsdurchmischung und bauliche Dichte gekennzeichneten "Europäischen Stadt der kurzen Wege" verfolgt. Dazu zählen städtebaulich kleinteilige Bauformen mit menschlichem Maß an Stelle von unübersichtlichen Großformen.

1.5: Anwendung des Mobilitätsbaukastens für neue Baugebiete
Der vom Verkehrsausschuss des Stadtrats am 13.12.2018 beschlossene Mobilitäts-baukasten für neue Baugebiete wird heute schon angewendet. Wesentliche, für den Fußverkehr relevante Ziele sind, Wegeführungen und Zugänge möglichst direkt anzulegen, durchlässig und frei vom Kfz-Verkehr zu schaffen. Gehwege sind von der Breite, Oberfläche und Beleuchtung komfortabel auszugestalten.

1.6: Gestalterische Aufwertung von Schwerpunkten des Fußverkehrs
Bereiche mit viel Fußverkehr, beispielsweise Fußgängerzonen oder verkehrsberuhigte Bereiche, müssen entsprechend gestaltet werden, damit die Bedeutung der Fußgängerin-nen und Fußgänger den weiteren Verkehrsteilnehmenden vermittelt und die Einhaltung von verkehrsrechtlichen Regelungen gewährleistet wird. Temporäre Gestaltung ist ein wichtiges Instrument, um neu implementierte Maßnahmen zu erproben, sie kann jedoch nachhaltige Neugestaltungen von Straßenräumen mit Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung nicht ersetzen.

Zielfeld Nr. 2:

Flächengerechtigkeit und mehr Platz für Zufußgehende

Fußgängerinnen und Fußgängern wird im öffentlichen Straßenraum nicht mehr genügend Platz zugestanden - Kraftfahrzeuge haben den Raum in Anspruch genommen, legal oder illegal („Gehwegparken“). Ziel der Fußverkehrsstrategie ist es daher, zu einer gerechten Aufteilung des begrenzten öffentlichen Raums beizutragen und den Fußgängerinnen und Fußgängern wieder mehr Fläche zur Verfügung zu stellen. Besonders entscheidend ist dafür der Umgang mit dem ruhenden Verkehr, da dieser häufig Platz auf Gehwegen oder in stadträumlichen Aufweitungen beansprucht. Hier besteht das größte Potential für mehr Flächengerechtigkeit und Schaffung von Aufenthaltsqualität.

Maßnahmenkatalog

2.1: Förderung von geteilter Mobilität, Reduzierung des Kfz-Bestands

Um den Kfz-Besitz sowie den Kfz-Bestand insgesamt zu senken, attraktive Alternativen zum eigenen Pkw zu schaffen und mehr Platz in den Wohnquartieren für Zufußgehende und Aufenthaltsqualität zu erzielen, wird das Angebot von stationsbasiertem Carsharing stadtweit ausgebaut. Andere, verkehrlich sinnvolle Konzepte geteilter Mobilität sind zu fördern. Parallel soll öffentlicher Raum für Fußgängerinnen und Fußgänger zurückgewonnen werden.



Abbildung 5: Mobilpunkt mit Carsharing-Angebot am Leipziger Platz, 2020.

2.2: Entfall von Parkplätzen, Neuordnung des Parkens

Im gesamten Stadtgebiet haben sich Parkweisen etabliert, die den Fußverkehr behindern und ihm keine ausreichenden Restgehwegbreiten belassen. Der Mobilitätsbeschluss hält daher fest, dass das Gehwegparken überprüft und die Neuordnung bis 2030 bereits bei mindestens 30% der betroffenen Straßen durchgeführt werden soll. Konkretes Ziel dieser Fußverkehrsstrategie ist es, halbseitiges oder vollständiges Gehwegparken nur dort

zuzulassen, wo mindestens 2,50 m nutzbare Restgehwegbreite verbleibt. In zu schmalen Abschnitten soll das Parken auf die Straße verlagert oder untersagt werden. Der Entfall von Parkmöglichkeiten wird in Kauf genommen und, soweit möglich, durch Bewohnerparkplätze, Quartiersparkhäuser oder andere Instrumente der Parkraumbewirtschaftung kompensiert. Im Kern wird damit auch die „Kostenlos-Mentalität“ angegangen, die interessanterweise vor allem in der Kernstadt dafür sorgt, dass der vermeintliche Anspruch auf einen kostenlosen Stellplatz im öffentlichen Raum in direkter Wohnungsnähe regelmäßig eingefordert wird, auch um den Preis des Verlustes von Gehwegen oder Bäumen. In den Außenstadtteilen ist hingegen das Vorhalten von Garagen, Carports oder Stellplätzen, natürlich auf dem eigenen Grundstück, das ja auch erworben werden musste, selbstverständliche Praxis. Im Ergebnis gehört zum privaten Pkw in der ganzen Stadt grundsätzlich auch ein privater Stellplatz. Umgesetzt wurde diese Maxime erstmals im Stadtteil Lichtenreuth, das Konzept wird auch in weiteren Neuplanungen von Stadtteilen verfolgt.

2.3: Freihalten von Gehwegen und Kreuzungsbereichen

Gehwege und Kreuzungsbereiche sind von störenden Hindernissen freizuhalten. Dies schließt Werbeanlagen, sämtliche Fahrzeuge inkl. deren Infrastruktur und diverse Formen von Sondernutzungen ein. Das Parken an erfahrungsgemäß häufig zugeparkten Kreuzungsbereichen oder Gehwegen wird - wo möglich und nicht störend - mit Radständern oder anderen geeigneten Elementen unterbunden. Sichtbeziehungen werden aufrechterhalten. Vorrangig wird Entsiegelung und Begrünung illegal beparkter Flächen in Kreuzungsbereichen geprüft.

2.4: Neue Fußgängerzonen

Bestehende Fußgängerzonen in der Altstadt werden, wo sinnvoll, verbunden. Neue Fußgängerbereiche werden insbesondere in Stadtteilen außerhalb der Altstadt geschaffen. Ausnahmen (z. B. Berechtigtenkreis, Lieferzeiten) werden auf das Notwendigste beschränkt, so dass die Zufußgehenden durch Kfz möglichst wenig behindert werden. Der Radverkehr ist dort, wo es verträglich ist, zuzulassen.



Abbildung 6: Als Probephase eingeführte Fußgängerzone am Weinmarkt, 2020.

Zielfeld Nr. 3:

Durchgängige Erreichbarkeit

Fußgängerinnen und Fußgänger sind höchst umwegesensibel, so dass direkte Wegeverbindungen unerlässlich sind. Zudem besteht teils Bedarf nach neuen Verbindungen. Ziel ist es, in ganz Nürnberg ein engmaschiges Netz an hochwertigen Gehwegen und Verbindungen anbieten zu können, die sicher von allen Altersgruppen und unabhängig von Mobilitätseinschränkungen genutzt werden können.

Bestimmte Achsen und Strecken werden besonders stark von Fußgängerinnen und Fußgängern frequentiert. Diese stellen gemeinsam mit den übergeordneten Freiraumverbindungen die Ausgangslage für Wegenetze für den Fuß- und teils auch für den Radverkehr dar. Dabei müssen Angebote für unterschiedliche Anlässe (Alltag und Freizeit) und Gehgeschwindigkeiten berücksichtigt werden. Die Verbindungen in die Nachbarkommunen werden ausgebaut, da diese für den Alltagsverkehr (Beispiel Stadtgrenze Fürth) und/oder für Spaziergehende (Beispiel Reichswald) hohe Bedeutung besitzen können.

Maßnahmenkatalog

3.1: Herstellung übergeordneter, stadtweiter Wegenetze

Ergänzend zu den übergeordneten Freiraumverbindungen wird ein stadtteilverbindendes Vorrangfußwegenetz festgelegt. Bei diesen Hauptverbindungen sollen schnell Verbesserungen für die Fußgängerinnen und Fußgänger erreicht werden. Der Fokus hierbei liegt auf Wegen vom Stadtzentrum in die Stadtteile, zu ÖPNV-Knoten und in die Grünanlagen, von und zu wichtigen Zielen des Fußverkehrs sowie auf relevanten Tangentialverbindungen. Insbesondere die Verbindungen zwischen Stadtteilen sind oftmals ausbaufähig. Um möglichst viele Wege bequem zu Fuß zu ermöglichen, sollen zusätzliche Verbindungen innerhalb der Stadtteile geschaffen werden. Das Vorrangfußwegenetz soll von allen Stadtteilen innerhalb von 15 Minuten fußläufig erreichbar sein. Ziel ist dabei, quantitativ möglichst viele Wege unter 2 km zu erfassen und vorrangig dort neue oder bessere Wegeverbindungen zu schaffen, wo ein relevanter Umstieg vom MIV zu erwarten ist.

3.2: Überwindung von stadträumlichen Barrieren

Stadträumliche Barrieren wie Bahnanlagen, breite Straßen, Flüsse, Seen oder Bäche erfordern Querungshilfen, da sie zu Fuß nicht überwunden werden können. Ein dichtes Netz an Fußgängerampeln, Brücken und anderweitigen Hilfsmitteln zur Überwindung solcher Barrieren ist für die Fußverkehrsförderung unabdingbar, sodass solche kontinuierlich entsprechend der Standards ausgebaut und verbessert werden sollen.



Abbildung 7: Osttunneldurchstich am Hauptbahnhof, 2021.

3.3: Schaffung von Wegeverbindungen abseits des Straßennetzes

Wegeverbindungen abseits des Straßennetzes bieten Sicherheit und oft mehr Komfort für Fußgängerinnen und Fußgänger. Neue Wegeverbindungen und entsprechende Durchlässe sollen insbesondere in Neubauquartieren, Grünanlagen und durch übergeordnete Freiraumverbindungen geschaffen werden. Dabei wird die Korrelation mit neuen Radwegen und die Bedeutung für die Erreichbarkeit innerhalb der 2 km-Radien geprüft.

3.4: Lückenschlüsse bei fehlender Infrastruktur

Nicht überall im Stadtgebiet ist eine durchgängige Infrastruktur für den Fußverkehr vorhanden. Dort, wo straßenbegleitend keine Gehwege angelegt sind, sollen diese Lücken geschlossen werden, auch wenn dadurch Nachteile für den Kfz-Verkehr entstehen. Ist die bauliche Anlage von Gehwegen nicht möglich, sind durch verkehrsrechtliche und gestalterische Maßnahmen die Voraussetzungen für den Fußverkehr zu verbessern, beispielsweise durch die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche, der Markierung von Schutzbereichen für Zufußgehende oder der Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten durch Stadtmobiliar. Diese Grundanforderung gilt unabhängig von der zu erwartenden Fußgängermenge in allen bebauten Arealen der Stadt – eine Gebäude erschließende Straße ohne Gehweg soll es 2035 in Nürnberg nicht mehr geben.

Zielfeld Nr. 4:

Bessere Infrastruktur und komfortable Wege

Bei der Planung des Straßenraums wurde der Flächenbedarf für den Fußverkehr in der Vergangenheit oftmals als Restgröße behandelt. Regelkonforme Qualitäts- sowie Mindeststandards für Gehwege wurden oft unterschritten, um großzügige Fahrbahnbreiten für den MIV herstellen zu können. Ein Umdenken von „außen nach innen“ ist daher zentraler Ansatzpunkt, um Gehwege und andere Infrastruktur für den Fußverkehr zu priorisieren und ihm so mehr Platz zuzugestehen. Plangröße soll bei Neu- und Umbauten zuerst die Regelbreite des Fußwegs sein, dann erst die optimale Führung des MIV.

Nach dem Straßenverkehrsrecht haben Fußgängerinnen und Fußgänger vorhandene Gehwege zu nutzen. Daher müssen diese flächendeckend adäquate und sichere Voraussetzungen bieten, indem sie breit, eben, barrierefrei und beleuchtet sind. Die Begehbarkeit muss zu allen Tages- und Jahreszeiten gewährleistet sein, ebenso wie die soziale Sicherheit. So kann nicht nur das subjektive Wohlbefinden gesteigert, sondern Unfälle verhindert und aktiv zur Sicherheit im Straßenverkehr beigetragen werden.

Maßnahmenkatalog

4.1: Festsetzung und Einhaltung verbindlicher Mindest- und Qualitätsstandards
Ergänzend zu den in den gängigen Regelwerken definierten Standards für Fußgängerverkehrsanlagen und den Angaben aus dem Mobilitätsbeschluss für Nürnberg sollen verbindliche Mindest- und Qualitätsstandards erarbeitet werden, die bei allen straßenplanerischen Vorhaben Anwendung finden und auch Sonderfälle, wie beispielsweise Einbauten in Gehwege, berücksichtigen.

4.2: Gehwegsanierung
Mangelhafte Infrastruktur und marode Gehwege werden ermittelt und zügig saniert. Baustellenbedingte Aufgrabungen von Gehwegen und provisorische Schließungen der Gehwegdecke werden schnellstmöglich behoben. Erstrebenswertes Ziel bei jeder Sanierung ist eine Verbesserung für den Fußverkehr im Vergleich zur Ausgangssituation.

4.3: Gehwegverbreiterung
Im Zuge anstehender Straßensanierungen und Baumaßnahmen werden Gehwegverbreiterungen immer dann geprüft, wenn die geltenden Standards nicht eingehalten werden, aufgrund örtlicher Besonderheiten, wie beispielsweise erhöhte Fußverkehrsfrequenzen, nicht ausreichen oder dies zukünftig zu erwarten ist. Die Reduzierung der Qualität der Infrastruktur für den MIV wird Gegenstand der nötigen Abwägung.

4.4: Verbesserung der Querungsmöglichkeiten
Die meisten Unfälle von Zufußgehenden geschehen durch falsches Verhalten beim Überqueren der Fahrbahn. Daher sind Querungsmöglichkeiten auszubauen und dabei insbesondere auf eine sichere Gestaltung zu achten. Ziel ist es, an jedem Arm einer Kreuzung eine Furt bzw. Signalphase für Zufußgehende einzurichten, um Umwege oder gefährliche Querungsvorgänge ohne Sicherung zu vermeiden. Statt Absperrungen sollen bevorzugt zusätzliche, direkte Querungsanlagen geschaffen werden. Signalsteuerungen

der Lichtsignalanlagen (Ampeln) werden möglichst angepasst, um Fußgängerinnen und Fußgängern längere Grünphasen zu ermöglichen.



Abbildung 8: Zusätzliche, oberirdische Querungsmöglichkeit des Bahnhofsvorplatzes, 2021

4.5: Schaffung zusätzlicher und Verbesserung bestehender Beleuchtung

Im Zuge des Projekts „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ (siehe Zielfeld Nr. 7) liegt ein Fokus auf der Wahrnehmung der Wege, insbesondere in der Dunkelheit. Bestehende Beleuchtung wird verbessert, um ausreichend Helligkeit zu erzeugen, Angst zu vermeiden und die Sicherheit für Zufußgehende zu erhöhen. Besonderes berücksichtigt werden Querungsanlagen. Die Belange des Natur- und Artenschutzes sowie die Sicherung dunkler Nächte sind dabei in die Abwägung einzubeziehen.

4.6: Winterdienst auf Gehwegen, Freihaltung von Schnee und Eis

Die Sicherung des Winterdienstes auch auf Gehwegen hat hohe Priorität. Private Grundstücksbesitzer mit Räumpflicht sollen engmaschiger in Verantwortung genommen werden, der kommunale Winterdienst soll eine Priorisierung analog der Priorisierungen zum MIV- und Radwegenetz erarbeiten und umsetzen.

4.7: Wegeführung in Baustellen

Die Wegeführung in Baustellen muss fußgängerfreundlich gestaltet werden, indem sichere und komfortable Alternativen zur Verfügung gestellt werden. Diese müssen von schnelleren Verkehrsarten geschützt sein, ausreichende Wegebreiten aufweisen und notwendige Querungsmöglichkeiten vorsehen. Zudem sind unnötige Umwege zu vermeiden.

Zielfeld Nr. 5:

Barrierefreiheit und inklusive Mobilität

Menschen mit Behinderung haben Anspruch auf gleichberechtigten Zugang zur physischen Umwelt und zu Transportmitteln. In der Planung sind darüber hinaus die Belange der anderen schwächeren Verkehrsteilnehmenden, insbesondere von Kindern und älteren Menschen, zu berücksichtigen. All diese Gruppen haben besondere Bedürfnisse sowie eine hohe Schutzwürdigkeit und können sich teils nicht eigenständig bei Entscheidungsträgern artikulieren. Die weitere Verbesserung der schon heute in Nürnberg sehr gut ausgebauten Barrierefreiheit, ist ein wichtiger Baustein für eine Annäherung an eine inklusive, selbstbestimmte und sozial gerechte Mobilität für alle.

Ein paralleler Ansatz von schrittweisen Verbesserungen dort, wo Umbau- und Sanierungsmaßnahmen anstehen, und der kontinuierlichen Behebung von Gefahrenstellen soll verfolgt werden. Besonderer Handlungsbedarf besteht im Umfeld sensibler Einrichtungen wie Kitas, Schulen, Pflegeheime sowie Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs. Herausforderungen sind hierbei Zielkonflikte mit anderen Fachplanungen, insbesondere Grünplanung und Stadtgestaltung (Denkmalschutz), und mit den Interessen des Radverkehrs. Hinzu kommt die Heterogenität der sehr unterschiedlichen Bedürfnisse je nach persönlicher Einschränkung.

Maßnahmenkatalog

5.1: Barrierefreier öffentlicher Raum und entsprechende Oberflächengestaltung
Der öffentliche Raum und insbesondere die Gehwege werden hindernisfrei, kontrastierend wahrnehmbar sowie taktil und visuell abgrenzbar ausgebaut. Scharfe Richtungsänderungen auf Gehwegen werden minimiert und notwendige Neigungen möglichst gering ausgestaltet. Bordsteine werden dort, wo Bedarf besteht, abgesenkt und Blindenleitsysteme angebracht. Das beschlossene Gestaltungshandbuch „Nürnberger Linie“ definiert abschließend die Ziele und Möglichkeiten der Oberflächengestaltung für ganz Nürnberg.

5.2: Barrierefreie Querungsmöglichkeiten
Älteren und Mobilitätseingeschränkten wird auch bei Mittelinseln das Queren in einem Zug ohne zusätzliche Wartezeiten ermöglicht. Geh- und Sehbehinderten sollen unterschiedliche Bordsteinabsenkungen angeboten werden. Unverzichtbare Umlaufsperren müssen auch mit Rollstühlen oder Kinderwägen problemlos passierbar sein.

5.3: Barrierefreie Alternativen zu Treppen
Aufgrund der bewegten Topographie in einzelnen Stadtteilen Nürnbergs sind mancherorts Treppenanlagen vorhanden, die nicht immer über eine nutzbare Rampe oder eine direkte Umgehungsmöglichkeit verfügen. Daher sind zu Treppen im Bestand nach Möglichkeit barrierefreie Alternativen zu schaffen und solche bei Neuplanungen immer sicherzustellen.

5.4: Sitzgelegenheiten

Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum sind für alle Bevölkerungsgruppen besonders wichtig. Daher sind flächenhaft ausreichend konsumzwangsfreie Sitzgelegenheiten zu schaffen. Idealerweise betragen die Abstände dazwischen nicht mehr als 100 m, in den Außenstadtteilen 200 m. Die Sitzmöglichkeiten werden je nach Standort mit Rücken- und Armlehnen ausgestattet.

5.5: Gehwege bzw. Fußgängerzonen und Fahrzeugverkehr



Gehwege sind nur in Ausnahmefällen für den Radverkehr freizugeben. Dafür müssen diese eine ausreichende Breite von mindestens 2,50 m aufweisen (Mobilitätsbeschluss) und es darf keine Möglichkeit der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn bestehen. Eigenständige Radwege sollen immer visuell kontrastreich und taktil wahrnehmbar von Gehwegen abgegrenzt werden (z.B. durch Roteinfärbung). Für den Radverkehr freigegebene Fußgängerzonen dürfen kein hohes Aufkommen an Fußgängerinnen und Fußgängern aufweisen. Gegebenenfalls ist die Freigabe auf weniger frequentierte Tageszeiten zu begrenzen. Elektrokleinstfahrzeuge dürfen Fußgängerzonen nicht befahren oder dort abgestellt werden.

Abbildung 9: Beschränkungen der Nutzung der Fußgängerzone am Hallplatz, 2021.

5.6: Aufmerksamkeit für Barrierefreiheit

Durch gezielte Begehungen mit dem Behindertenrat der Stadt können verwaltungsintern, aber auch mit der Öffentlichkeit, die Belange der Barrierefreiheit in der Anwendung erprobt und die Sensibilität für Mindest- und Qualitätsstandards erhöht werden.

Zielfeld Nr. 6:

Sicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger

Die Sicherheit hat Vorrang gegenüber der Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs. Oberstes Ziel des Mobilitätsbeschlusses des Stadtrats vom Januar 2021 ist die Vision Zero, also die Reduzierung der Zahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr auf null. Unfälle von Zufußgehenden sind zu verhindern sowie deren Schweregrade abzumildern. Dafür müssen Gefahren für den Fußverkehr abgewendet und dabei die Belange der schwächeren Verkehrsteilnehmenden schwerpunktmäßig berücksichtigt werden. Dazu gehören insbesondere Kinder, Ältere und Personen mit Mobilitätseinschränkungen, da diese als Zufußgehende bei Unfällen überdurchschnittlich häufig verletzt oder getötet werden und gängige Sicherheitsnormen im Fahrzeugbau nicht auf ihre Anforderungen abgestimmt sind. Das frühzeitige Erlernen und das kontinuierliche Ausbauen von eigenständiger Mobilität im Rahmen einer entsprechenden Verkehrserziehung ist essentiell.

Belange des Fußverkehrs müssen überall berücksichtigt werden. Fußgängerinnen und Fußgänger sind in der Regel die langsamsten Verkehrsteilnehmenden und daher höchst umwegesensibel. Trotz des Ziels der intuitiven, sicheren Straßenraumgestaltung ist mögliches regelwidriges Verhalten von Zufußgehenden in Planungen zu berücksichtigen und mithilfe von entsprechenden Angeboten statt Sperren entgegenzuwirken.

Maßnahmenkatalog

6.1: Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten

Die Vollendung der heute schon fast flächendeckenden Tempo 30-Regelungen in allen bebauten Gebieten, die Schaffung von neuen verkehrsberuhigten Bereichen und Fußgängerzonen und eine allgemeine Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus in der Stadt erhöht die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere aber für Fußgängerinnen und Fußgänger. Die Stadt Nürnberg setzt sich beim Gesetzgeber weiterhin dafür ein, dass Tempo 30 auf angebauten Hauptverkehrsstraßen leichter eingeführt werden kann. Verkehrsberuhigte (Geschäfts-)Bereiche werden dort, wo sinnvoll und verkehrsrechtlich zulässig, baulich entsprechend umgestaltet. Bäume, Sondernutzungen und andere Elemente, die Fahrzeuge zum Abbremsen und Langsamfahren bewegen, werden eingesetzt.

6.2: Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

Um die Sicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger zu erhöhen, aber auch dem Radverkehr und ÖPNV mehr Platz zuzugestehen, werden über die Reduzierung von Höchstgeschwindigkeiten hinausgehende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durchgeführt. Dazu zählen wie bisher Eingriffe in Verkehrssysteme, um beispielsweise Durchgangsverkehre aus Wohngebieten fernzuhalten oder die Rücksichtnahme zu erhöhen, ebenso wie die Einführung neuer Fußgängerzonen (siehe Zielfeld Nr. 2). Ein besonderer Fokus liegt auf Stadtteilzentren, dem Umfeld von ÖPNV-Haltestellen, Schulen und Kitas, anderen schützenswerten Einrichtungen und Bereichen mit mangelhafter Infrastruktur für den Fußverkehr.



Abbildung 10: Verkehrsberuhigung am Petra-Kelly-Platz, 2019.

6.3: Sichere Straßenraumgestaltung in Kreuzungsbereichen

Durch die Reduktion freier Rechtsabbieger, großer Abbiegeradien und anderer zügig befahrbarer Abbiegemöglichkeiten für den Kfz-Verkehr wird die Sicherheit der Fußgängerinnen und Fußgänger gesteigert, da hierdurch die durchschnittlichen Abbiegegeschwindigkeiten gesenkt und Sichtbeziehungen verbessert werden. Eigene Signalphasen für linksabbiegende Kfz sollen bevorzugt angewendet werden, um Unfälle mit Fußgängerinnen und Fußgängern beim Linksabbiegen zu verhindern.

6.4: Verbesserung der Sichtbeziehungen

Freigehaltene Sichtbeziehungen sind essentiell, damit Zufußgehende das Verkehrsgeschehen überblicken können sowie gleichzeitig von anderen Verkehrsteilnehmenden frühzeitig wahrgenommen werden. Daher müssen insbesondere Kreuzungsbereiche, Bordsteinabsenkungen, Einfahrten und Querungsmöglichkeiten von parkenden Fahrzeugen freigehalten werden. Vorgezogene Gehwegnasen und Mittelinseln helfen, die Sichtbarkeit von Fußgängerinnen und Fußgängern weiter zu erhöhen sowie deren Blickfeld zu verbessern. Bei der Prüfung von Einbauten in Gehwege oder von Sondernutzungen Dritter sind notwendige Sichtbeziehungen besonders zu berücksichtigen. Bestehende Sichthindernisse werden entfernt.



6.5: Verstärkung der Verkehrskontrollen

Für die konsequente Einhaltung bestehender Regeln im Straßenverkehr und die Gewährleistung der Sicherheit ist die regelmäßige Überwachung des fließenden sowie ruhenden Verkehrs unerlässlich. Die Kontrollkapazitäten beim Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung werden weiter ausgebaut. Bei der Polizei wird auf verstärkte Kontrollen in allen Bereichen und das konsequente Abschleppen von Falschparkenden, die Fußgängerinnen und Fußgänger behindern, hingewirkt.

Abbildung 11: Illegales Parken auf dem Gehweg und im Kurvenbereich des Kirchenwegs, 2021.

6.6: Anhebung der Bußgeldsätze
Die Stadt Nürnberg setzt sich auf Landes- und Bundesebene über die entsprechenden Gremien weiterhin dafür ein, die Bußgeldsätze bei Verkehrsverstößen auch im ruhenden Verkehr deutlich anzuheben. Nur so kann die Wirksamkeit der Verkehrsüberwachung gestärkt, ein nachhaltiger Lerneffekt erreicht und die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden gewährleistet werden.

6.7: Verkehrs- und Mobilitätserziehung
Schwerpunktmäßige Zielgruppen der Verkehrs- und Mobilitätserziehung sind Kindergartenkinder, Schülerinnen und Schüler, deren Erziehungsberechtigte sowie Ältere. Eltern erziehen ihre Kinder zu eigenständig sicheren Zufußgehenden, indem sie dies einüben, die Bewegung zu Fuß aktiv fördern und auf das Bringen und Holen mit dem Kfz verzichten. Getreu dem Motto „kurze Beine, kurze Wege“ ist die sehr gute Schulwegsicherheit dauerhaft zu sichern. Die vorhandenen Schulwegkarten sind aktuell zu halten, die Wege kontinuierlich zu pflegen. Die gute Zusammenarbeit von Polizei, Schule, Verkehrsplanung und Eltern soll weiter gestärkt werden.
In Zusammenarbeit mit dem Stadtseniorenrat sollen Aktionen für eine sichere und inklusive Mobilität für Seniorinnen und Senioren durchgeführt werden. Aktionen mit Fahrschulen sensibilisieren Fahranfängerinnen und -anfänger. Auch alle anderen Gruppen müssen zu rücksichtsvollem Verhalten im Verkehr angehalten werden, um die Sicherheit zu erhöhen.

Zielfeld Nr. 7:
Kommunikation, Information, Beteiligung

Fußverkehr wird von vielen nicht als eigenständige Verkehrsart wahrgenommen. Für die Belange der Zufußgehenden muss weiter sensibilisiert werden, sodass in der ganzen Bevölkerung ein Bewusstsein für deren Interessen und Bedürfnisse entsteht. Strittige Themen, wie die Aufteilung der Verkehrsflächen im öffentlichen Raum und die Prioritätensetzung hinsichtlich der Finanzierung von verkehrlichen Projekten erfordern umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit. Gleichzeitig bietet sich im Zuge der strategischen Fußverkehrsförderung die Möglichkeit, innovative Beteiligungsformate umzusetzen und Chancen für mehr Partizipation und Bürgernähe zu nutzen. Da im Alltag praktisch jede/r zu Fuß unterwegs ist, sollte diese Meinungsvielfalt ausgeschöpft werden, um dauerhafte Verbesserungen zu erreichen und gleichzeitig demokratische Teilhabe zu stärken.

Maßnahmenkatalog

7.1: Rücksichtnahme und mehr Aufmerksamkeit
Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmenden wird stetig gefördert. Die Bausteine zum Thema Fußverkehr aus der Rücksichtnahmekampagne „Bitte, gerne!“ werden um die Ziele der Fußverkehrsstrategie erweitert und zu einem geeigneten Zeitpunkt

umgesetzt. Ziel ist es, konstante Aufmerksamkeit für das Thema zu gewinnen und auf die angestrebte Fußverkehrsförderung durch die Stadt Nürnberg hinzuweisen. Privat initiierte Kommunikations-, Informations- und Beteiligungsprojekte sowie entsprechende Aktionen für Zufußgehende sind zu fördern.

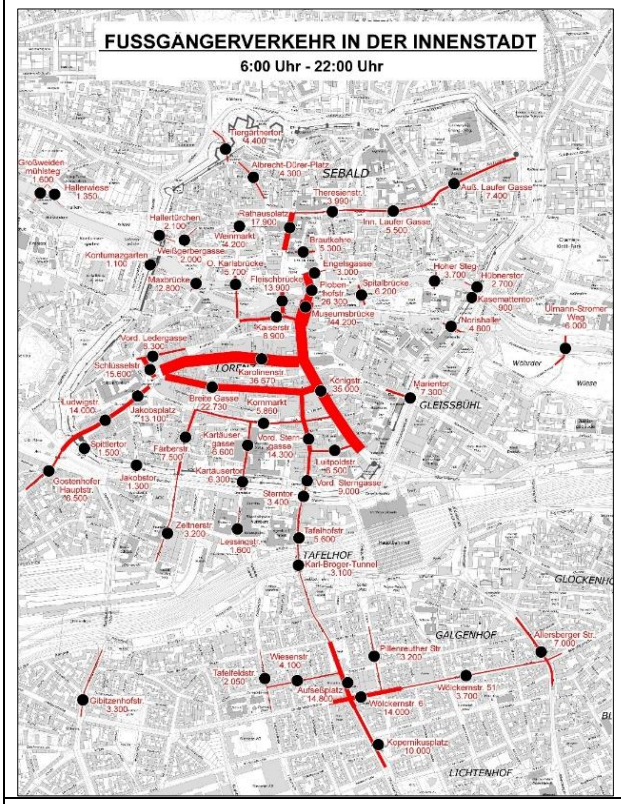
7.2: „Fußgängerfreundliche Stadtteile“
Alle Stadtteile innerhalb des Rings werden bis 2030 systematisch mit dem Ziel fußgängerfreundlicher Gestaltung untersucht. Dabei liegt ein Schwerpunkt auf der Partizipation von Bürgerinnen und Bürgern sowie Interessensverbänden vor Ort. In die Konzeption des jeweiligen Projekts wird die Beteiligung von Anfang an integriert. Bei „Fußverkehrs-Checks“ sind die Öffentlichkeit einzuladen und die Bürgervereine einzubinden, um so für Belange des Fußverkehrs im Stadtraum zu sensibilisieren.

7.3: Orientierungshinweise
Die konzipierten Wegenetze für Freizeit und Alltag werden öffentlichkeitswirksam in Zusammenarbeit mit Vereinen und Initiativen vermittelt. Hinweise auf wichtige Ziele für Fußgängerinnen und Fußgänger werden ausgebaut. Mithilfe geeigneter Mittel wird Zufußgehenden die Orientierung erleichtert. Dabei wird, wo sinnvoll, auf die Unterstützung durch digitale Ergänzungen sowie neue Medienformate und -kanäle zurückgegriffen.

7.4: Institutionelle Etablierung und Anlaufstelle
Die fortwährende Kommunikation mit unterschiedlichen Akteuren aus Verwaltung, Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft zum Thema Fußverkehr muss angestoßen und verstetigt werden. Bei Bedarf sind hierfür Gremien bzw. Arbeitskreise zu etablieren und mit entsprechenden Kompetenzen auszustatten. Die Zuständigkeit in der Verwaltung für verschiedene Themen, die den Fußverkehr betreffen, wird klar nach außen kommuniziert, um die richtige Anlaufstelle für Anliegen rund um das Zufußgehen leicht ausfindig machen zu können.

7.5: Überörtliches Engagement
Die Stadt Nürnberg setzt sich explizit im Austausch mit anderen Städten, über den Deutschen Städtetag sowie beim Landes- und Bundesgesetzgeber für die Belange von Fußgängerinnen und Fußgängern ein. Dies beinhaltet sowohl gesetzliche, strukturelle und finanzielle Rahmenbedingungen.

7.6 Verbesserung der Datenlage



In den Zählstellenkatalog der jährlichen Querschnittszählung werden jedes Jahr zusätzliche Fußverkehrszählstellen aufgenommen. An Querschnitten, an denen standardmäßig nur der Kfz- und Radverkehr erfasst wird, werden zunehmend auch die Zufußgehenden erhoben, um die Datenlage stadtweit zu verbessern. Erhebungen zum Fußverkehr haben bei den fortlaufenden unterjährigen Zählungen hohe Priorität. Bei Handzählungen von Kfz und Radfahrenden wird immer abgewogen, ob Fußgängerinnen und Fußgänger zusätzlich erfasst werden können. Die Zählergebnisse sind zu georeferenzieren und zu veröffentlichen.

Abbildung 12: Fußgängerverkehr in der Innenstadt, 2019.

7.7: Information und Evaluation

Zur Messung der Fortschritte in der Fußverkehrsförderung und deren transparenten Darstellung ist die Öffentlichkeit und Politik regelmäßig über den aktuellen Stand zu informieren. Dies erfolgt im Rahmen des Reportings des Mobilitätsbeschlusses.

Zielfeld Nr. 8:

Förderung des Umweltverbunds und der Intermodalität

Fußwege sind das Bindeglied zwischen allen Verkehrsarten. Insbesondere der ÖPNV ist darauf angewiesen, dass die Fahrgäste bequem und zügig die notwendigen Wegestrecken zur Haltestelle oder bei Umstiegen zu Fuß zurücklegen können. Daher muss die Zuwegung zum ÖPNV weiter verbessert werden. Gleichzeitig kommt Fußwegen in intermodalen Wegeketten eine hohe Bedeutung zu, da sie ein flexibles Bindeglied für die Kombination unterschiedlicher Modi darstellen und so Alternativen zur Nutzung des privaten Pkw stärken. Fußgängerinnen und Fußgänger müssen sich oftmals Flächen mit dem Radverkehr teilen, wenn nicht ausreichend Platz zur Verfügung steht. Da beides intensiv gefördert werden soll, müssen Konflikte zwischen den beiden Verkehrsträgern minimiert werden.
Ziel ist es daher, durch strategische Fußverkehrsförderung auch die anderen Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu stärken. So wird dazu beigetragen, den Anteil an MIV-Wegen in Nürnberg deutlich zu senken und bis 2030 einen Modal Split des Umweltverbunds von 68% zu erreichen.

Maßnahmenkatalog

8.1: Synergien nutzen und hervorheben
Bei Planungen für den ÖPNV sowie den Straßenraum werden Belange des Fußverkehrs immer mit einbezogen, um möglichst flächendeckend Verbesserungen zu erreichen. Das gute Miteinander der drei Bausteine Fuß, Rad und ÖPNV wird nach außen kommuniziert und entsprechend gefördert.

8.2: Barrierefreie Haltestellen und komfortable Zuwege
Eine gute Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen ist für den Fußverkehr besonders bedeutsam, da Zufußgehende auf öffentliche Verkehrsmittel zum Erreichen weiter entfernter Ziele angewiesen sind. Die Zuwegung wird verbessert, indem direkte Wegeverbindungen und Zugänge hergestellt und ausgebaut werden. Der barrierefreie Umbau von Haltestellen wird als Daueraufgabe fortgesetzt. Im angestrebten Vorrangfußwegenetz (siehe 3.1) sind ÖPNV-Knoten wichtige Start- und Zielpunkte.

8.3: Fahrgastinformation
Die Fahrgastinformationen werden verbessert, indem weit einsehbare DEFIS-Anzeiger und statische Schilder die Haltestellen und die direkten Fußwegeverbindungen dorthin aufzeigen.

8.4: Getrennte Wegeführungen für Fuß- und Radverkehr
Um Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr zu minimieren, brauchen beide Verkehrsarten breite, getrennte Wege mit einer hohen baulichen Qualität. Die Trennung von Geh- und Radwegen stellt zudem die sicherste Wegeführung dar, auch wenn diese mehr Platz beansprucht. Daher sollen bei Planungen beiden Verkehrsarten möglichst eigene Infrastrukturen in hoher Qualität, insbesondere hinsichtlich Breite, Oberflächenmaterial und Beleuchtung, zur Verfügung gestellt werden.

8.5: Radabstellanlagen zur Freihaltung von Gehwegen und Fußgängerzonen

Neue Radabstellanlagen werden so aufgebaut, sodass Gehwege (außer bei überdimensionierten Aufweitungen oder bei ausreichender Breite) und Hauseingänge von Rädern freigehalten werden. Zudem sollen Radständer wie bisher als Alternative zu Pfosten zur Verhinderung des Parkens im 5 m-Bereich verwendet werden, sofern sie den Querungsbedarf von Fußgängern nicht einschränken. Um Radfahrende aus Fußgängerzonen ohne Freigabe für den Radverkehr fernzuhalten, werden weitere Abstellanlagen am Rand von solchen Fußgängerbereichen konzentriert.



Abbildung 13: Gut nachgefragte Radständer am Rand der Fußgängerzone am Josephsplatz, 2020.

5. Fazit und Ausblick

Die konsequente Förderung des Fußverkehrs ist notwendig, um definierte Ziele aus dem Mobilitätsbeschluss und dem Klimafahrplan erreichen zu können. Sie kann einen Beitrag zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl und zur Steigerung der Lebensqualität in der Stadt leisten. Der Aufenthalt im öffentlichen Raum - nicht nur dessen Durchschreiten - ist zudem essentieller Bestandteil sozialen und demokratischen Austausches und somit Basis der pluralistischen Stadtgesellschaft. Erhebungen zeigen, dass ein großes Potential für mehr zu Fuß zurückgelegte Wege besteht. Es gilt, dieses auszuschöpfen. Wesentlich sind dabei Wege von bis zu 3 km und das flächenhafte Sicherstellen einer Mindest-Fußgängerinfrastruktur. Dazu ist eine klare Willensbekundung seitens der Zivilgesellschaft, der Politik und der Verwaltung vonnöten.

Die vorliegende Fußverkehrsstrategie setzt hierfür den Rahmen, ist jedoch nur der Anfang einer von nun an anstehenden Daueraufgabe. Entscheidend ist, die hier aufgeführten Punkte in konkretes Handeln zu überführen, um Verbesserungen sicht- und spürbar zu machen. Durch kontinuierlich verbesserte Rahmenbedingungen und eine höhere Wahrnehmung von Zufußgehenden soll sich sukzessive an die in dieser Strategie formulierten Maßnahmen und Ziele angenähert werden.

Bildnachweis

Soweit nicht anders angegeben: Stadt Nürnberg, Verkehrsplanungsamt.

Quellenverzeichnis

Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth – **StA /** Deutz, Lutz (2020): Mobilität in Nürnberg: Hohe Autoaffinität, aber es bewegt sich in Richtung Umweltverbund. Ergebnisse aus der Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg* 2019. Statistische Nachrichten für Nürnberg S276.

PB-Consult Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH (2019): Stadtprofil. Mobilitätsverhalten der Nürnberger(innen). Nürnberg 2019. Tabellenband, Stand 21.10.2019. Auftraggeber: VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg.

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (2021): Dienstleistungsbericht der VAG 2020 auf Basis der Norm DIN EN 13816.

E-Scooter-Nutzung in Nürnberg

Beschluss

hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 04.04.2019
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 07.10.2019
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 15.10.2019
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 21.06.2021
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 22.06.2021
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 05.10.2021
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 13.12.2021
Antrag der Stadtratsgruppe Die Linke vom 02.02.2022

Anlass

Mit der vorliegenden Stadtratsvorlage trägt die Verwaltung den oben angeführten Anträgen der Stadtratsfraktionen SPD und CSU, sowie der Stadtratsgruppe Die Linke aus den Jahren 2019 bis 2022 Rechnung und berichtet über die aktuelle Situation der in Nürnberg aktiven E-Scooter-Verleihsysteme (rechtlich gesehen handelt es sich eigentlich um Vermietungen). In diesem Zusammenhang werden Fragen beantwortet, die über die Schilderung des Ist-Zustandes hinausgehen und neben Konfliktfeldern werden auch Möglichkeiten und Lösungen aufgezeigt, mit denen die bestehenden Probleme angegangen werden können.

Da die Beschwerden über E-Scooter (Elektro-Scooter), die von Nutzerinnen und Nutzern in behindernder Weise abgestellt werden, auch drei Jahre nach Betriebsbeginn der ersten E-Scooter-Verleihanbieter weiterhin zu- statt abnehmen, besteht aus Sicht der Verwaltung Handlungsbedarf. Ausgehend vom Letter of Intent (LOI) sollten für die darin festgelegten Regelungen zum Betrieb und zum Abstellen von E-Scootern im öffentlichen Raum nach Möglichkeit rechtlich verbindlichere Formen gefunden werden. Gerade vor dem Hintergrund, dass der öffentliche Raum begrenzt ist, ist das oberste Ziel, ausreichend Platz für einen verlässlichen Betrieb eines E-Scooter-Verleihsystems im städtischen Raum zu sichern, ohne dabei andere Verkehrsteilnehmende, insbesondere Fußgängerinnen und Fußgänger, zu gefährden.

Aktuelle Situation in Nürnberg

Mit dem Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeugeverordnung (eKFV) im Jahr 2019 hat sich der Markt an E-Scooter-Verleihsystemen auch in Nürnberg dynamisch entwickelt. Derzeit sind im Nürnberger Stadtgebiet vier Anbieter aktiv – VOI, TIER, Lime und Bolt. Ein weiterer Anbieter namens Superpedestrian hat Interesse bekundet, in Nürnberg ab Juni 2022 ein Verleihangebot anzubieten. Mit zunehmender Anzahl an Anbietern und entsprechender Nachfrage der bestehenden Angebote wird auch die Anzahl an E-Scootern im Stadtgebiet steigen. Insbesondere der innerstädtische Fußgängerverkehr und dessen Sicherheit wird dadurch erheblich beeinträchtigt. Deshalb soll eine Obergrenze an E-Scootern festgelegt werden, die sich an den Bedürfnissen der Nutzenden, der Verkehrssicherheit, aber auch städtebaulichen Gesichtspunkten orientiert.

Nürnberg	
Anbieter	**Anzahl** (Stand März 2022)
VOI	ca. 1.050 Fzg
TIER	ca. 1.200 Fzg
Lime	ca. 1.400 Fzg
Bolt	ca. 900 Fzg

***Tab. 1** Anzahl der E-Scooter*

Der LOI, welcher eine freiwillige Absichtserklärung zwischen der Stadtverwaltung Nürnberg und den jeweiligen Anbietern auf Basis der bisherigen bundesgesetzlichen Regelungen darstellt, legt unter anderem Regeln zum Betrieb der in Nürnberg tätigen E-Scooter-Verleihsysteme fest. Innerhalb des Altstadtringes ist die Anzahl der für den Vermietbetrieb täglich zur Verfügung gestellten E-Scooter pro Anbieter auf 150 limitiert, innerhalb des Bundesstraßenrings gilt eine maximale Anzahl von 350 Fahrzeugen. Allerdings ist derzeit davon auszugehen, dass deutlich mehr E-Scooter im Zentrum abgestellt sind. Eine genaue Kontrolle ist derzeit nicht möglich, der LOI ist rechtlich unverbindlich.

Dabei bezieht sich die Anzahl der E-Scooter in der Altstadt und innerhalb der Ringstraße jeweils auf den Ausbringungszeitpunkt. Außerhalb des Bundesstraßenrings ist die Anzahl nicht begrenzt. Nach ***Tabelle 1*** mit Stand vom März 2022 sind die vier Anbieter mit insgesamt 4.550 Fahrzeugen in Nürnberg vertreten. Die Altstadt sowie die angrenzenden Wohngebiete innerhalb des Bundesstraßenrings stellen den räumlichen Schwerpunkt der Geschäftsgebiete dar. Die häufigsten Mietstarts und -enden werden im Bereich der südlichen Altstadt, an den Verkehrsknotenpunkten des Hauptbahnhofes und des Plärrers sowie in den südlichen und südwestlichen Wohngebieten wie Galgenhof, Steinbühl, St. Leonhard und Gostenhof verzeichnet.

Anzahl der Beschwerden

Von Anfang an gingen zahlreiche Beschwerden über behindernd abgestellte E-Scooter oder rücksichtsloses Fahren der Nutzerinnen und Nutzer bei der Verwaltung ein. Die exakte Anzahl der Beschwerden ist schwierig zu ermitteln. Im Verwaltungsmanagementsystem (VMS) werden alle Beschwerden gelistet, die über das städtische Servicetelefon, den Mängelmelder und über die städtische E-Mailadresse bei der Stadt Nürnberg eingehen. Seit Juli 2021 werden die eingehenden Beschwerden von Vpl bzw. SÖR direkt an die Anbieter weitergeleitet mit der Bitte, die behindernd abgestellten E-Scooter binnen 6 Stunden im öffentlichen Raum umzustellen.

Festzuhalten ist, dass in den Sommermonaten deutlich mehr Beschwerden eingehen als in den Wintermonaten und dass mit steigender Anzahl der Fahrzeuge und Anbieter auch die Beschwerden über falsch abgestellte E-Scooter im Stadtgebiet zunehmen. Insbesondere das andere Verkehrsteilnehmer behindernde Abstellen sowie die ordnungswidrige Nutzung von Gehwegen stehen im Mittelpunkt vieler Beschwerden.

Die Beschwerdelage bei der Nutzung der E-Scooter unterscheidet sich erheblich von der Beschwerdelage beim Fahrradverleihsystem VAG-Rad, deren Nutzer anscheinend die Räder sehr viel stadtverträglicher fahren und abstellen. Insofern gibt es dort derzeit keinen vergleichbaren Handlungsbedarf.

Zur Unfallstatistik

Die Anzahl der registrierten Verkehrsunfälle mit E-Scootern im Stadtgebiet Nürnberg hat sich in den vergangenen beiden Jahren von 51 im Jahr 2020 auf 162 Unfälle im Jahr 2021 mehr als verdreifacht. Nicht nur insgesamt haben die Verkehrsunfälle deutlich zugenommen, sondern auch in den Kategorien der leicht und schwer verletzten Personen. Wobei die Anzahl der verletzten Personen nicht gleich der Anzahl der Unfälle mit Personenschaden sein muss. Diese Abweichung entsteht, wenn bei einem Verkehrsunfall mit Personenschaden mehr als eine Person verletzt wird. Statistisch gesehen würde dieser Vorfall als ein Verkehrsunfall mit Personenschaden, aber zu zwei verletzten Personen führen. Glücklicherweise wurden bislang keine durch E-Scooter getöteten Personen auf Nürnberger Stadtgebiet registriert.

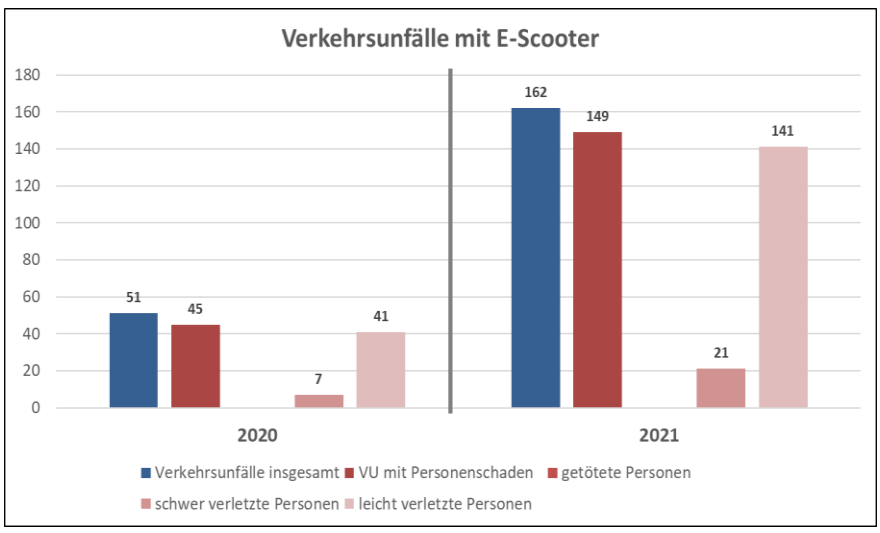


Abb. 1 *Verkehrsunfälle mit E-Scooter 2020 und 2021*

Darüber hinaus ist festzuhalten, dass die Kalenderjahre 2020 und 2021 pandemiebedingt Ausnahmezustände darstellten. Aufgrund des Lockdowns und der damit einhergehenden Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger wie beispielsweise durch Homeschooling und Homeoffice kann erst langsam wieder von einem der „Normalität“ entsprechenden Mobilitätsverhalten ausgegangen werden.

Ein Blick in die elektronische Unfalltypensteckkarte (EUSKa) zeigt auf, dass fast die Hälfte aller Verkehrsunfälle mit E-Scootern bei nasser Witterung und bei Dunkelheit verursacht werden. Als häufigster Unfallumstand wird der Konsum von Alkohol oder Drogen angeführt. Auch finden die meisten durch E-Scooter verursachten Verkehrsunfälle zwischen E-Scooter-Nutzenden und Zufußgehenden bzw. Radfahrenden statt. Bei den Unfällen handelt es sich häufig um Fahrunfälle (80), das sind Unfälle, bei denen die Fahrenden die Kontrolle über ihr Fahrzeug verlieren, ohne dass andere Verkehrsteilnehmende dazu beigetragen haben. Die verbotswidrige Benutzung von Gehwegen oder anderen nicht für E-Scooter freigegebenen Flächen wird neben Alkoholeinfluss und dem Nichteinhalten eines angemessenen Sicherheitsabstandes als häufigste Unfallursache angeführt. Eine deutliche Zunahme der absoluten Verkehrsunfälle ist auf das Jahr bezogen ab dem Sommermonat Juni zu verzeichnen und nimmt mit Beginn der kühleren Jahreszeit ab Oktober wieder ab. Dieses Phänomen schlägt sich auch in der Anzahl der registrierten Beschwerden nieder. Auch die vom Polizeipräsidium für Mittelfranken durchgeführten Kontrolltage in den Monaten August bis September 2021 sind ein Beleg dafür, dass die Anzahl der Verkehrsverstöße bei E-Scooter-Fahrern mit 52 Verstößen innerhalb der drei Kontrolltage im Verhältnis zur Anzahl an Pkw-Verstößen (56) und Verstößen durch Radfahrer (39) deutlich ins Gewicht fallen. Die Fahrt mit zwei Personen zählt neben dem Rotlichtverstoß zu den am häufigsten gelisteten Verstößen.

Der verkehrliche Nutzen der Fahrzeuge ist wissenschaftlich bislang nicht belegt. Die anfängliche Euphorie, E-Scooter würden einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende leisten, kann derzeit nicht bestätigt werden. Erste Daten weisen darauf hin, dass E-Scooter in der Regel die Verkehrsarten des Umweltverbundes ersetzen. So gaben 64,5% der E-Scooter-Nutzerinnen und Nutzer in einer Statista-Umfrage aus dem Jahr 2019 an, dass sie anstelle der E-Scooter den öffentlichen Nahverkehr genutzt hätten, wenn kein E-Scooter zur Verfügung gestanden wäre. Wohingegen lediglich 21% auf die Fahrt mit dem privaten Pkw verzichtet hat.

Auch führt die hohe Anzahl an E-Scootern in den Städten zu einer zunehmenden Überbeanspruchung des öffentlichen Raums. Gerade in den Innenstädten, wo dem öffentlichen Raum nur begrenzt Flächen zur Verfügung stehen, ist die Nutzung der E-Scooter am stärksten verbreitet. Die Zunahme an Beschwerden und Verstößen verdeutlicht den Handlungsbedarf dieser Entwicklung steuernd entgegenzuwirken, der in den vergangenen zwei Jahren seit Betriebsbeginn entstanden ist. Dabei sollen die E-Scooter nicht aus den Innenstädten verbannt werden, sondern ein klar definiertes Konzept der E-Scooter-Nutzung soll den Rahmen für eine stadtverträgliche Mobilität liefern. Ziel soll dabei insbesondere sein, die Beeinträchtigungen des straßenrechtlichen Gemeingebrauchs der anderen Verkehrsteilnehmer durch abgestellte E-Scooter auf ein verträgliches Maß zu reduzieren.

Vorgeschlagenes Konzept für das E-Scooter-Angebot

Ausgehend vom dargestellten Ist-Zustand sieht das Konzept insbesondere die Einrichtung stationsbasierter Sammelparkplätze im öffentlichen Raum vor, um zum einen das Abstellen im öffentlichen Raum zu ordnen und zum anderen durch die vorgegebene Anzahl an Sammelparkplätzen die Anzahl an zugelassenen E-Scootern zu limitieren. Vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit soll im dichten Innenstadtbereich das flexible Abstellen an beliebigen Orten unterbunden werden.

Das von der Verwaltung vorgeschlagene Konzept für E-Scooter-Angebote beruht auf der Einteilung des Stadtgebietes in drei Bereiche – der Bereich A für die Altstadt, der Bereich B für das Gebiet innerhalb des Bundesstraßenrings inklusive dichte Weststadt und der Bereich C für die Außenstadt. Für den Bereich der Altstadt und den Bereich innerhalb des Bundesstraßenrings ist die Einrichtung eines stationsbasierten Verleihsystems an ausgewiesenen Standorten vorgesehen. Wohingegen in den Gebieten der Außenstadt eine Kombination aus stationsbasiertem Verleihsystem an ausgewiesenen Standorten des ÖPNVs und den Mobilpunkten sowie free-floating angeboten werden soll. Da

außerhalb des B4-Rings die Anzahl der ausgebrachten E-Scooter und der Nutzungen deutlich geringer ist, ist hier auch das Problem behindernd abgestellter Roller deutlich geringer.

Erfahrungen haben gezeigt, dass Nutzerinnen und Nutzer von E-Scootern nach Beendigung des Mietvorgangs die Fahrzeuge nicht ordnungsgemäß abstellen. Darüber hinaus beheben die Anbieter, deren Pflicht es ist, die behindernd abgestellten E-Scooter umzustellen, in den meisten Fällen das Problem nicht zeitnah. Daraus leitet sich ein Handlungsbedarf ab, der rechtlich bindende Regelungen für das Abstellen von E-Scootern im öffentlichen Raum vorsieht, insbesondere dort, wo Flächenknappheit herrscht, wie z.B. in der Altstadt und in den dicht bebauten Wohngebieten innerhalb des Bundesstraßenrings.

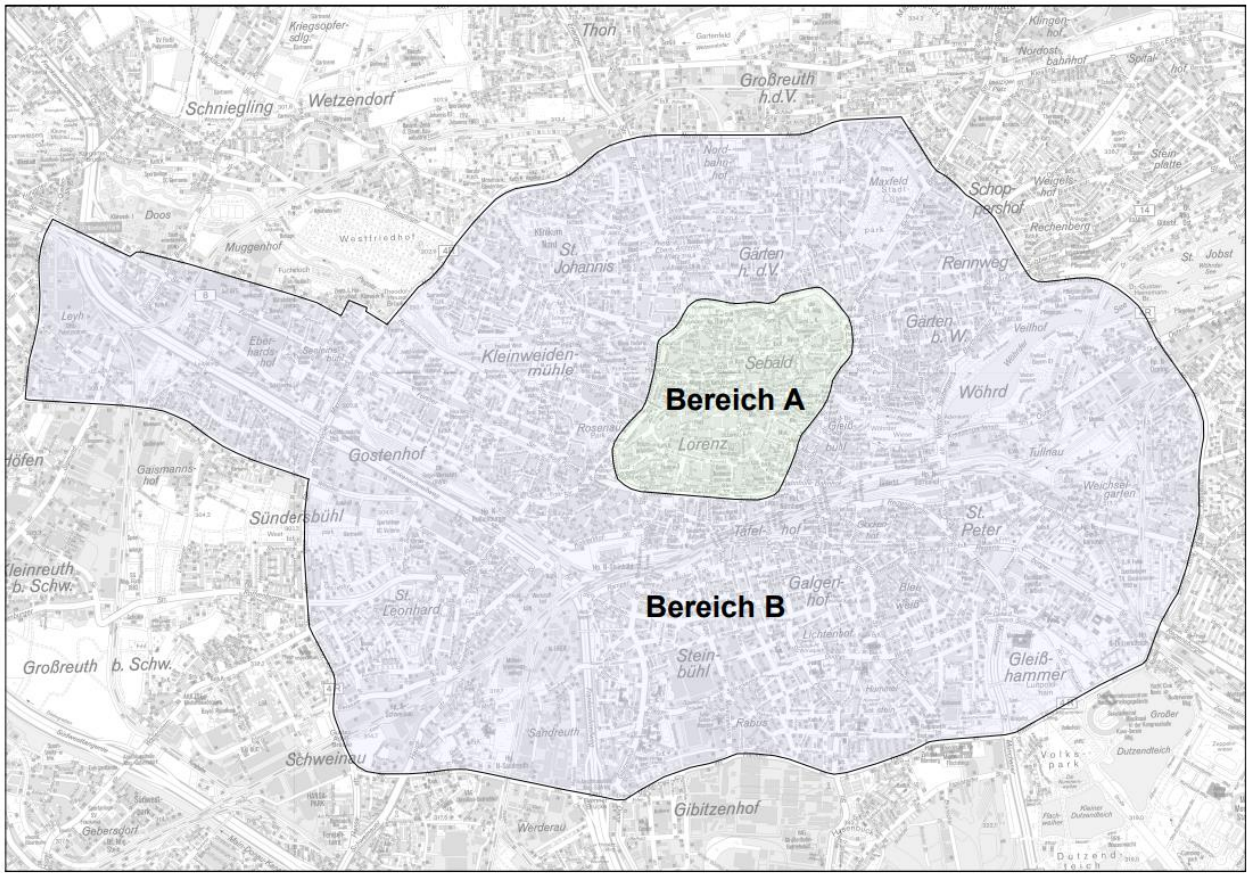


Abb. 2 *Räumliche Gliederung der Geschäftsbereiche*

Der **<u>Bereich A</u>** beinhaltet ausschließlich die Altstadt, also das Gebiet innerhalb des Altstadtringes. Aufgrund der hohen Nutzungsdurchmischung sowie einer geringen Flächenverfügbarkeit wird dort das Abstellen von E-Scootern nur an ausgewiesenen Sammelparkplätzen möglich sein. Entscheidend für die Anzahl der Sammelplätze ist das für die Altstadt vorgeschlagene 150m-Raster mit dem Ausschlussbereich Fußgängerzone. Der 150m-Radius ergibt sich einerseits aus den Erfahrungen des zielnahen Abstellens durch zahlreiche Gespräche mit den Verleihfirmen und andererseits aus dem maßvollen Umgang mit dem knappen öffentlichen Raum. In einem Abstand von 150m können auf einer Fläche von 1,5 km² ca. 60 Sammelparkplätze eingerichtet werden. Außerhalb dieser Standorte ist das Abstellen von E-Scootern über eine sogenannte Parkverbotszone geregelt, d.h. die E-Scooter können in diesem Bereich nicht zurückgegeben werden und die Mietdauer läuft weiter. Die Einrichtung der Sammelplätze erfolgt auf öffentlichen Stellplätzen oder auf sonstigen Flächen im öffentlichen Raum. Um den Eingriff in den Parkraum möglichst gering zu halten, sollen im Regelfall ein bis max. zwei Stellplätze umgewidmet werden. Die Flächen werden dementsprechend abmarkiert und sind mit einer entsprechenden StVO-konformen Beschilderung gekennzeichnet. Pro Stellplatz können ca. zwölf E-Scooter geordnet abgestellt werden. An Orten mit besonders hoher Nachfrage sollen auch zwei Stellplätze nebeneinander ausgewiesen werden. Aus der Gesamtzahl der Standorte und der Kapazitätsobergrenze für E-Scooter auf einem Stellplatz ergibt sich für den

Bereich der Altstadt eine Gesamtflottenobergrenze von ca. 1.000 Fahrzeugen. Die Umsetzung der einzelnen Standorte erfolgt schrittweise und in Abstimmung mit den Anbietern.

Der **Bereich B** erstreckt sich vom Altstadtring bis zum Bundesstraßenring und entlang der Fürther Straße bis zur Stadtgrenze. Da die meisten Beschwerden über behindernd abgestellte E-Scooter aus den Wohngebieten innerhalb des Bundesstraßenrings stammen, sollen auch hier stationsgebundene Sammelparkplätze in einem Radius von 250 m eingerichtet werden bei gleichzeitigem Verbot, E-Scooter außerhalb dieser Sammelplätze abzustellen. Potentielle Standorte für Sammelparkplätze sind zum einen Standorte in unmittelbarer Nähe zu ÖPNV-Haltestellen und zum anderen Freiflächen innerhalb der Gebiete mit hohen Nutzerzahlen (Galgenhof, Steinbühl, St. Leonhard und Gostenhof). Insgesamt sollen für den Bereich B ca. 180 Standorte mit einer Kapazität zwischen zwölf bzw. 24 Fahrzeugen eingerichtet werden. Die Gesamtflottenobergrenze beläuft sich für den Bereich B auf ca. 2.550 Fahrzeuge.

Eine Ausnahme stellt der **Bereich C** – die Außenstadt mit ihren Stadtteilzentren - dar. Hier wird das Abstellen der E-Scooter sowohl auf Sammelparkplätzen in der Nähe des ÖPNVs als auch im übrigen öffentlichen Raum möglich sein. Damit die Sammelparkplätze an ÖPNV- und SNPV-Haltestellen (Schienenpersonennahverkehr) gut angenommen werden, muss gleichzeitig die Einrichtung einer Parkverbotszone in unmittelbarer Nähe zum Standort erfolgen. Analog dazu sollen die Fahrten von Seiten der Anbieter incentiviert werden, d.h. das Abstellen innerhalb der dafür ausgewiesenen Flächen wird für die Nutzenden mittels eines Bonussystems in Form von Freiminuten oder einem Rabattsystem belohnt. Nur so können Anreize geschaffen werden, die die Nutzung der Sammelparkplätze bzw. der E-Scooter auf der letzten Meile als Zubringer zum ÖPNV erhöht. Geplant sind insgesamt ca. 50 Sammelparkplätze an Haltestellen des ÖPNV und SPNVs mit einer Kapazität für ca. 700 Fahrzeuge.

Rechtliche Einschätzung und Umsetzung des Konzeptes

Im Nürnberger Stadtgebiet sind derzeit vier Anbieter aktiv, mit denen die Verwaltung im Austausch steht. In einer gemeinsamen Absichtserklärung wurden grundlegende Aspekte für einen stadtverträglichen und sicheren Betrieb eines E-Scooter-Verleihsystems festgehalten. Allerdings ist die Absichtserklärung nicht rechtlich bindend, so dass die Stadt keine Handhabe bei Verstößen gegen die Vereinbarungen hat. Ein Beispiel hierfür ist die Überschreitung der vereinbarten Anzahl an E-Scootern, die die einzelnen Unternehmen zum Ausleihen in der Stadt verteilen. Für die Umsetzung des nunmehrigen Konzeptes sollten daher über die Absichtserklärungen hinausgehende rechtliche Bindungen erreicht werden.

Leider hat der Gesetzgeber bisher jedoch keine eindeutigen Rechtsgrundlagen geschaffen, um die Nutzung des öffentlichen Raums durch E-Scooter zu steuern. Für die Umsetzung des Konzepts ist daher ein Rückgriff auf allgemeine Grundsätze des Straßen- und Wegerechts erforderlich, womit weitgehend rechtliches Neuland beschritten wird.

Die Rechtslage ist nur hinsichtlich des Fahrens mit E-Scootern einigermaßen klar. Die Teilnahme am Straßenverkehr steht hier eindeutig im Vordergrund. Die maßgeblichen Regeln zur Nutzung des öffentlichen Raums ergeben sich daher insoweit ausschließlich aus dem Straßenverkehrsrecht. Eine straßen- und wegerechtliche Sondernutzung im fließenden Verkehr liegt nach einhelliger Auffassung nicht vor. Das Konzept setzt daher nicht beim Fahren, sondern beim Abstellen der E-Scooter an.

Für das Abstellen von E-Scootern gelten gemäß § 11 Abs. 5 Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung. die Parkvorschriften für Fahrräder entsprechend. Dies bedeutet, dass die E-Scooter auf Gehwegen in nicht behindernder Weise abgestellt werden dürfen. Für das rechtliche Funktionieren des neuen Konzepts ist die Stadt Nürnberg deshalb darauf angewiesen, die abgestellten E-Scooter zugleich als straßen- und wegerechtliche Sondernutzung zu behandeln.

Die Einstufung als Sondernutzung hat vor allem folgende Bedeutung:

- Die Sondernutzung bedarf einer Erlaubnis. Diese kann mit Auflagen versehen werden.
- Die Sondernutzung ist gebührenpflichtig, wenn es einen entsprechenden Beschluss des Stadtrats gibt.
- Bei straßenrechtlichen Missständen kommen eine Begrenzung der Fahrzeuge bzw. Abstellplätze und/oder Auswahlentscheidungen unter mehreren Anbietern in Betracht.

Die Umsetzung des Konzeptes der Verwaltung stützt sich auf einen Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Münster vom 20.11.2020. Das Gericht kommt zu dem Ergebnis, dass das Abstellen der Fahrzeuge überwiegend verkehrsfremden Zwecken dient und deshalb eine Sondernutzung nach Straßen- und Wegerecht darstellt. Begründet wird dies vor allem damit, dass die Fahrzeuge nicht nur parken, sondern auch dazu dienen, um auf der Straße einen Mietvertrag abzuschließen. Die Entscheidung des OVG Münster ist allerdings nur in einem Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes ergangen und in der Rechtsliteratur teilweise umstritten. Es wird insbesondere ein Widerspruch zu einer Grundsatzentscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 03.06.1982 gesehen, wonach das Abstellen von zugelassenen und betriebsbereiten Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Stellplätzen durch eine Vermietungunternehmen als zulässiges Parken und damit nicht als Sondernutzung anzusehen ist.

Im Hinblick auf die nicht gesicherte Rechtslage sollten weiterhin konsensuale Lösungen präferiert werden. Frühzeitig wurden daher mit den Anbietern Gespräche geführt, da diesen durchaus ebenfalls an der damit erreichbaren Rechtssicherheit gelegen ist. Zur Umsetzung des Konzeptes sollen jeweils öffentlich-rechtliche Verträge mit den Anbietern abgeschlossen werden.

Auf der Grundlage des Konzeptes soll die Verwaltung daher damit beauftragt werden, mit den Anbietern rechtsverbindliche Verträge auszuhandeln. Ziel des Vertrags ist, vor dem Hintergrund der unklaren Rechtslage beiden Seiten gerecht werdende Lösungen zu schaffen und Rechtssicherheit zu erhalten.

Folgende Punkte sollen Bestandteil des Vertrages werden:

<u>Regelungen zum Betrieb:</u>

- Ausgehend von einer Einteilung des Stadtgebiets in verschiedene Zonen dürfen E-Scooter innerhalb der Bereiche A und B nur auf den dafür vorgesehenen Sammelparkplätzen abgestellt werden. Außerhalb dieser Sammelparkplätze wird eine Parkverbotszone eingerichtet. Darüber hinaus können E-Scooter im Bereich C, welcher sich auf die Stadtteile außerhalb des Bundesstraßenrings bezieht, sowohl auf ausgewiesenen Sammelparkplätzen als auch im öffentlichen Raum ausgeliehen und zurückgegeben werden, wo sie andere Verkehrsteilnehmende nicht behindern. Hier kommt die Idee der „letzten Meile“ zum Tragen. Darüber hinaus ist für den Bereich C klar definiert, innerhalb welcher Bereiche weder das Aufstellen der Fahrzeuge noch der Beginn und die Beendigung des Mietvorganges zu gestatten ist.

- Die Einrichtung der Sammelparkplätze erfolgt auf öffentlichen Stellplätzen und zur Verfügung stehenden Freiflächen im öffentlichen Raum. Die für die Bereiche A und B errechnete Anzahl von Standorten leitet sich von den zugrundeliegenden Rastern (150 und 250 Meter Raster) ab und ist in der Ausgestaltung flexibel. Je nach Flächenverfügbarkeit können ein bis zwei Stellplätze für jeweils zwölf bis 24 Fahrzeuge zu Sammelparkplätzen umgewidmet werden. Tägliche Umverteilungsmaßnahmen der Anbieter müssen gewährleisten, dass die Sammelparkplätze von den Nutzerinnen und Nutzern nicht überbelegt werden.

- Die im Konzept festgelegte und durch den Stadtrat beschlossene Obergrenze für die Anzahl der zugelassenen E-Scooter, welche sich aus der Stationsdichte und der Stadtverträglichkeit ableitet, wird vertraglich fixiert und ist von allen Verleihanbietern einzuhalten.

- Die Anbieter sind für den ordnungsgemäßen und sicheren Betrieb ihres Systems verantwortlich. Die E-Scooter müssen zu jedem Zeitpunkt verkehrssicher und funktionstüchtig sein. Sie dürfen die öffentliche Sicherheit und Ordnung nicht gefährden.

- Auch müssen sich die Anbieter verpflichten, das Angebot nicht solitär, sondern als Baustein der Mobilitätsangebote in Nürnberg zu entwickeln und diese neue Form der Mikromobilität in Bereichen von Mobilitätsstationen und Haltestellen des ÖPNVs zu integrieren.

Regelungen zum Fahren und Abstellen:

- Die Anbieter sind verantwortlich dafür, dass die Nutzung der Fahrzeuge nur auf dafür vorgesehenen Straßen und Wegen erfolgt. Nutzerinnen und Nutzer müssen vor Fahrtbeginn über die straßenverkehrsrechtlichen Regelungen informiert werden und diese auch einhalten.

- Eine telefonische Hotline ist von Seiten der Anbieter einzurichten, die während der Betriebszeiten gebührenfrei und für alle Bürgerinnen und Bürger erreichbar ist. Beschwerden über behindernd abgestellte E-Scooter, die bei den Anbietern eingehen, müssen innerhalb von sechs Stunden nach Meldung behoben werden. Darüber hinaus ist der Anbieter verpflichtet, seine Fahrzeuge auch aus schwer zugänglichen Gebieten fachgerecht zu bergen. Ansonsten behält sich die Stadt vor, auf Kosten des Erlaubnisinhabers tätig zu werden.

Auswahlverfahren und Restriktionen:

- Zur Umsetzung des Konzeptes ist ein zweistufiges Verfahren vorgesehen. In einem ersten Schritt wird ein Interessensbekundungsverfahren eingeleitet. Im Zuge dessen hat jeder interessierte Anbieter die Möglichkeit, sein Angebot der Stadt Nürnberg vorzustellen. Sollten sich mehrere Anbieter bewerben, muss in einem zweiten Schritt ein transparentes und diskriminierungsfreies Auswahlverfahren durchgeführt werden. Das Verfahren und die Auswahlkriterien müssen im Vorfeld bekannt gemacht werden (z.B. Bekanntmachung auf der städtischen Internetseite, im Amtsblatt oder Bundesanzeiger etc.). Der genaue Ablauf des Verfahrens ist noch zu erarbeiten. Die ausgestellten Sondernutzungserlaubnisse sind zeitlich befristet und gelten z.B. 3 Jahre.

- Es sind Vereinbarungen über die Höhe der Sondernutzungsgebühren zu treffen. Die Höhe der Gebühren richtet sich auch danach, inwieweit die anderen Regelungen die Belastung des öffentlichen Raums beschränken können. Die Sondernutzungsgebührensatzung ist danach entsprechend anzupassen; hierfür ist - wie bei jeder Satzungsänderung - ein gesonderter Beschluss des Stadtrats erforderlich.

- Darüber hinaus stellen die Anbieter der Stadt Nürnberg in regelmäßigen Abständen Daten zur Verfügung, um die sichere Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen sowie die Einhaltung der getroffenen Auflagen im Stadtgebiet nachzuweisen und sicherzustellen.

- Beide Seiten sind berechtigt, den Vertrag aus wichtigem Grund außerordentlich zu kündigen, insbesondere im Falle grober oder wiederholter Pflichtverletzungen oder bei veränderten Rahmenbedingungen, die dazu führen, dass sich die Fortführung des Betriebes als extrem unwirtschaftlich erweist.

- Sollte ein Vertrag nicht zu Stande kommen, muss die Stadt Nürnberg entscheiden, ob sie ihre Rechtsauffassung, dass die Anbieter mit dem Abstellen der E-Scooter den Tatbestand einer Sondernutzung verwirklichen, mit verwaltungsrechtlichen Maßnahmen durchsetzt. Gegen entsprechende Bescheide könnten Anbieter rechtliche Schritte einleiten. Sollte es zu einem Gerichtsverfahren kommen, muss dieses, aufgrund der noch nicht ausreichend durch obergerichtliche Urteile abgesicherten Rechtslage, als offen angesehen werden. Diese rechtlichen Risiken sind jedoch in Kauf zu nehmen, da die nicht nachlassende Problemlage mit einer immer größeren Zahl von Marktteilnehmern nicht allein dem „freien Spiel der Kräfte“ überlassen werden darf.

spd@stadt.nuernberg.de
www.spd-stadtratsfraktion.nuernberg.de
U1, U11 Lorenzkirche
Bus 36, 46, 47 Rathaus
Rathaus
90403 Nürnberg
Tel 0911 / 231-2906
Fax 0911 / 231-3895
SPD
STADTRATSFRAKTION
NÜRNBERG

Ö 22

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Dr. Ulrich Maly
Rathaus
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
04. APR. 2019
/ ..... Nr. .....
VI
1 Zur Kn.
2 x z.w.V.
OA/2.BM
Zur Stellungnahme
Entwurf zur Ausfertigung vorlegen
Antwort zur Unterschrift vorlegen

Nürnberg, 4. April 2019
Brehm

E-Tretroller in Nürnberg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

das Bundeskabinett hat am 3.4.2019 eine Verordnung zur Zulassung von E-Tretrollern in Deutschland beschlossen. Wenn der Bundesrat zustimmt, dürfen demnächst sogenannte E-Scooter legal auf den Straßen unterwegs sein, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h auch auf Radwegen. Entsprechende Konflikte sind vorprogrammiert.

Es zeichnet sich bereits ab, dass Sharing-Dienste, wie man sie von Autos und Fahrrädern kennt, auch dieses Feld zeitnah bedienen werden. Dies bietet einerseits Chancen, weil die E-Scooter als Ergänzung zum ÖPNV für mehr umweltfreundliche Mobilität in der Stadt sorgen. Andererseits müssen die Städte darauf vorbereitet sein, weil damit auch Befürchtungen über negative Begleiterscheinungen, wie z.B. mehr Unfälle, „unseriöse" Anbieter, die sich nicht ausreichend um die Leihroller kümmern und Chaos auf den Straßen einhergehen. Es empfiehlt sich deshalb aus Sicht der SPD-Stadtratsfraktion frühzeitig über den Umgang mit E-Tretrollern in Nürnberg zu informieren und deren technische Zulassung bei den anstehenden Planungen zu berücksichtigen.

Deshalb stellt die SPD-Stadtratsfraktion zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Die Verwaltung berichtet über

- die bisherigen Planungen und Vorbereitungen im Bereich „Zulassung von E-Tretrollern";
- die Auswirkungen auf die städtische Rad- und Verkehrsinfrastruktur.

Mit freundlichen Grüßen

T. Brehm

Thorsten Brehm
stv. Fraktionsvorsitzender

Stadtratsfraktion Nürnberg SPD

Ö 2.2

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

BAUREFERAT
17 OKT. 2019 A134/19
1 Zur Kts.
2 z.w.V.
4 Abdruck zur Unterlagen
5 Termin
VpL
mit Polizei

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Ulrich Maly
Rathausplatz 2

90403 Nürnberg

AfV
OBERBÜRGERMEISTER
08. OKT. 2019 Nr. AN/385/2019
VII
1 Zur Kts.
2 z.w.V.
3 Zur Stellungnahme
4 Abdruck zur Unterlagen
5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

Wolff'scher Bau des Rathauses
Zimmer 58
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg
Telefon: 0911 231 – 2907
Telefax: 0911 231 – 4051
E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de
www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

VpL Nr.
18. OKT. 2019
P E U R

07.10.2019
Krieglstein

E-Scooter in Nürnberg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

seit diesem Sommer kommen auch in Nürnberg E-Scooter im öffentlichen Raum zum Einsatz. Die Tretroller eines schwedischen Unternehmens sollen eine zusätzliche Alternative zum Auto darstellen. In anderen Großstädten bieten noch weitere Unternehmen E-Scooter zum Verleih an.

Deutschlandweit konzentrieren sich diese Verleihfirmen auf die Innenstädte. Mit der Folge, dass mit E-Rollern Wege zurückgelegt werden, die sonst zu Fuß, mit dem Rad oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt würden.

Aus Sicht der CSU-Stadtratsfraktion wollen wir die Innovationssprünge im Bereich der Mobilität für unsere Stadt nutzen. Deshalb halten wir es für erforderlich, dass wir in einen offenen Dialog bezüglich der E-Scooter in Nürnberg treten.

Ziel sollte es sein, noch in 2019 über die aktuelle Nutzung der E-Roller und über weitere Angebote der Verleihfirmen zu berichten. Eine tiefergehende Werbekampagne u.a. mit Darstellung der Nutzungs-/Verhaltensweise sollte von den Verleihfirmen eingefordert werden.

Die CSU-Stadtratsfraktion stellt daher zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Die Verwaltung berichtet in Abstimmung mit der Verleihfirma und den Vertretern der Polizei über die aktuelle Nutzung der E-Scooter in Nürnberg.

Die Verwaltung stellt mit der Betreiberfirma sicher, dass die Nutzer und die Öffentlichkeit verstärkt über die „richtigen Verhaltensregeln im Öffentlichen Raum" informiert werden.

Mit freundlichen Grüßen

Marcus König
Fraktionsvorsitzender

NÜRNBERG KULTURHAUPTSTADT EUROPAS WIR BEWERBEN UNS 2025

A19100700 E-Scooter.docx

spd@stadt.nuernberg.de
www.spd-stadtratsfraktion.nuernberg.de

U1, U11 Lorenzkirche
Bus 36, 46, 47 Rathaus

Rathaus
90403 Nürnberg

Tel 0911 / 231-2906
Fax 0911 / 231-3895

SPD
STADTRATSFRAKTION
NÜRNBERG

Ö 2.2

BAUREFERAT
17 OKT. 2019 Nr. 4136/19
1 Zur
3 Zur Stellungnahme
Abdruck zur Unterschrift vorlegen

2. Quartal
23. OKT. 2019
D
II
E U R
AfV

Anträge-Nummer:
AN/395/2019

OBERBÜRGERMEISTER
15. OKT. 2019 /.....Nr.....
VI
1 Zur Info
2 Z.W.V
3 Zur Stellungnahme
4 Abdruck zur Unterschrift vorlegen
5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Dr. Ulrich Maly
Rathaus
90403 Nürnberg

Nürnberg, 15. Oktober 2019
Ahmed/Yilmaz

Wir nehmen E-Tretroller-Anbieter in die Pflicht! - Mehr Sicherheit und ein Beitrag zur Verkehrswende

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die E-Tretroller kommen in Nürnberg sehr gut an. Allein in den ersten Monaten haben viele tausend Nürnberger*innen einen E-Tretroller ausgeliehen und gerade junge Menschen haben an dieser neuen Form der Fortbewegung großen Spaß. Unverkennbar sind diese neuen Roller beliebte Freizeitaccessoires geworden. In den nächsten Tagen kommen wohl mit Lime und TIER zwei weitere Verleiher dazu – eine Entwicklung unabhängig des städtischen Verkehrskonzepts.

Sowohl für den bisherigen Anbieter VOI als auch für die zwei Neuen kann es jedoch kein "Weiter so" geben, denn sowohl das Gebaren im Verkehrsbereich als auch die Frage der Arbeitsbedingungen stehen zunehmend im Zentrum der öffentlichen Kritik.

Nutzer müssen sich an Verkehrsregeln halten!
Die meisten nutzen die E-Tretroller zum Spaß. Vor allem junge Menschen und Tourist*innen sind Nutzer*innen. Leider beachten sie jedoch nicht immer die Verkehrsregeln. Solange sie sich an die Verkehrsregeln halten gilt: Mobilität darf auch Spaß machen! Wir wollen diese neue Mobilitätsform nicht verhindert, aber sie muss sich in das Gesamtgefüge der Mobilität in Nürnberg besser integrieren.
Vielmehr pochen wir darauf, dass die Anbieter ihre Nutzer besser aufklären und über ihre Pflichten im Straßenverkehr aufklären. Zudem müssen die Verleiher sicherstellen, dass unser knapper öffentlicher Raum nicht blockiert wird durch rücksichtslos abgestellte Fahrzeuge. Spaß und Verantwortung sind keine Gegenpole, sondern gehen Hand in Hand!

E-Tretroller als Beitrag zur intermodalen Vernetzung!
Die E-Tretroller sollten nicht nur zum Spaß da sein. Von Verkehrsanbietern, die kostenlos unseren öffentlichen Raum nutzen, erwarten wir auch einen positiven Beitrag zum Verkehr in Nürnberg. Wissenschaftler, Anbieter und die Bundespolitik haben versprochen, dass die E-Tretroller Menschen dazu bewegen werden, vom Auto umzusteigen. Bislang werden jedoch meist Fußwege ersetzt.
Wir sehen jedoch das Potential, diese neue Form der Mobilität sinnvoll in bestehende Angebote zu vernetzten und damit ihren Anteil zur Verkehrswende zu leisten. Zusammen mit Angeboten des ÖPNV sollten E-Tretroller im intermodalen Verkehrssystem einen Beitrag zur Bewältigung der "Letzten Meile" darstellen. Ein Beispiel: Von daheim mit Bus und Bahn bis zur Haltestelle, mit dem E-Tretroller die letzte Meile bis zum Arbeitsplatz. Zusammen mit dem ÖPNV können die Tretroller

Stadtratsfraktion Nürnberg SPD

wirksam sein. Zudem könnten diese Fahrzeuge auch nachts das Verkehrsangebot ergänzen und so die Heimwege erleichtern.
Davon ist jedoch in Nürnberg leider bislang nicht viel zu merken!

Nicht nur in der Innenstadt!
Um tatsächlich einen Beitrag zur "Letzten Meile" darzustellen, dürfen sich die E-Tretroller nicht im Stadtkern ballen. Wir erwarten von den Verleihern daher, gemeinsam mit dem Verkehrsplanungsamt ein Pilotprojekt zur "Letzten Meile" umzusetzen. Dazu gehört es, die Roller stärker an das ÖPNV-Angebot anzubinden und somit in ihren Standorten zu entzerren. Hierfür eignet sich beispielweise eine Orientierung am U-Bahn-/Straßenbahn- und S-Bahnnetz sehr gut. Mit einem solchen Konzept könnte der E-Tretroller einen Beitrag zur Verkehrswende in Nürnberg leisten.

Zu diesem Themenfeld stellt die SPD-Stadtratsfraktion daher zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

1. Wir fordern die Anbieter auf, die E-Tretroller besser entlang Knotenpunkten des ÖPNVs zu bündeln und somit im Stadtgebiet zu entzerren, um einen Beitrag zur Verkehrswende (zur sog. "Letzten Meile" im intermodalen Umweltverbund) zu leisten.
2. Die Stadtverwaltung soll die Anbieter bei der Erstellung eines Pilotprojektes gemäß Punkt 1 unterstützen.
3. Wir fordern die Anbieter auf, ihre Nutzer*innen besser über ihre Pflichten im Straßenverkehr aufzuklären, Fahrsicherheitshinweise zu geben und mit der Polizei zu kooperieren, um Rowdys aus dem Verkehr zu ziehen.
4. Wir fordern die Anbieter dazu auf, dafür Sorge zu tragen, dass die E-Tretroller nicht so abgestellt werden, dass sie Fußgänger und andere Verkehrsteilnehmer gefährden.
5. Sollten die derzeit begründeten Beschwerden bezüglich des Verparkens von Gehwegen nicht abreißen, sollten ordnungsrechtliche Schritte, wie eine Sondernutzung, herangezogen werden
6. Die Stadtverwaltung erweitert die bereits konzipierte kommunale Respektskampagne „Bitte! Danke!“ für mehr Miteinander im Verkehr um die Kategorie E-Tretroller.
7. Die Stadtverwaltung berichtet ca. ein halbes Jahr nachdem die neuen Anbieter hinzukommen über den Einfluss der E-Tretroller auf die Stadt.
8. Die Anbieter werden aufgefordert, Stellung zur Kritik der Gewerkschaften an den Arbeitsbedingungen zu nehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Anja Prölß-Kammerer
Fraktionsvorsitzende

Stadtratsfraktion Nürnberg
SPD

Ö 2.2

Antrags-Nummer: AN/220/2021

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

CSU

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
22. JUNI 2021
/.....Nr. .....

VI	1 Zur Kts.	3	Zur Stellungnahme
	2 X z.w.V.	4	Antwort vor Absendung vorlegen
		5	Antwort zur Unterschrift vorlegen

VpL Nr.
01. JULI 2021

D		E	U	R

Wolff´scher Bau des Rathauses
Zimmer 222
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg
Telefon: 0911 231 – 2907
Telefax: 0911 231 – 4051
E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de
www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

21.06.2021
Pirner

BAUREFERAT
24 JUNI 2021 Nr. A9512

	1 Zur Kts.	3 Zur Stellungnahme
		4 Antwort zur Unterschrift vorlegen
Vpl	2 z. w. V.	5 Termin:

Beschränkungen für E-Scooter in Fußgängerzonen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

unser Nürnberg lässt sich längst nicht mehr nur zu Fuß erkunden. E-Scooter sind seit Mitte Juni 2019 auf Deutschlands Straßen zugelassen und erfreuen sich zunehmender Beliebtheit und wachsender Nachfrage, speziell in den Innenstädten. Auch in Nürnberg gibt es mehrere Anbieter, die diese E-Scooter zum Ausleihen anbieten.

Jedoch gibt es aus der Bürgerschaft und den Gewerbetreibenden vermehrt Beschwerden über die Art der Nutzung dieser Fortbewegungsmittel. Oft findet man abgestellte E-Scooter quer vor Wohnungseingängen, mitten auf Gehwegen, vor Eingangstüren der Einzelhändler und in Fußgängerzonen. Nicht nur das unschöne Bild gibt Anlass zum Ärger, auch die Sicherheit der Verkehrswege wird damit gefährdet und Fußgänger, behinderte Menschen oder auch Eltern mit Kinderwägen haben es schwer, an den wirr abgestellten Scootern vorbei zu kommen.

Auch stellt man vermehrt fest, dass Personen die diese Scooter nutzen sich nicht an die vorgeschriebenen Verkehrsregeln halten und so z.B. in Fußgängerzonen und auf Gehwegen unerlaubt fahren, gleichzeitig zu zweit den Scooter nutzen und somit sich und andere Personen in Gefahr bringen.

Der Gesetzgeber sieht vor, dass E-Scooter mit einer Maximalgeschwindigkeit von 20km/h immer die vorhandenen Radwege nutzen müssen. Gibt es auf der Strecke keine Radwege, muss die Straße als Ausweichmöglichkeit genutzt werden. Das Fahren in Fußgängerzonen und auf Gehwegen ist untersagt.

Eine mögliche Abhilfe für die geschilderten Umstände könnten beispielsweise von der Stadt festgelegte Abstellflächen sein (siehe Beispiel Paris). Nur dort sollen die E Scooter nach der Fahrt geparkt werden dürfen. Durch Markierungen am Boden sollen diese deutlich erkennbar sein. Auch eine freiwillige Selbstverpflichtung der Anbieter soll bewirken, dass es nicht mehr möglich, ist die Scooter einfach irgendwo abzustellen und der Benutzer erst die Fahrt und damit die Kosten beenden kann, wenn der Roller ordnungsgemäß geparkt ist. Dies sollte durch eine Anpassung in der der Software problemlos möglich sein.

Weiterhin könnte eine Funktion eingebaut werden, mit der die Höchstgeschwindigkeit der Scooter in Fußgängerzonen (wo eine Benutzung zeitweise erlaubt ist) automatisch auf 6 km/h gedrosselt wird. Einige Anbieter wie z.B. Circ und Tier haben bereits solche Funktionen, die das Fahrzeug automatisch verlangsamen sobald sich der Roller laut GPS-Koordinaten in solchen Zonen befindet.

Die CSU-Stadtratsfraktion stellt daher zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Die Verwaltung berichtet über die aktuelle Situation in Sachen E-Scooter und über etwaige Probleme, die seit der Einführung in Nürnberg aufgetreten sind.

Die Verwaltung prüft, ob markierte Abstellflächen im Innenstadtbereich möglich sind.

Die Verwaltung nimmt Kontakt zu den vorhandenen Anbietern auf und prüft die Möglichkeiten, mittels Softwaresteuerung die geschilderten Probleme mit den E-Scootern zu lösen.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender

Ö 2.2

spd@stadt.nuernberg.de
www.spd-stadtratsfraktion.nuernberg.de
U1, U11 Lorenzkirche
Bus 36, 46, 47 Rathaus
Rathaus
90403 Nürnberg
Tel 0911 / 231-2906
Fax 0911 / 231-3895
SPD
STADTRATSFRAKTION
NÜRNBERG

Antrags-Nummer:
AN / 222 / 2021

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

AfV
OBERBÜRGERMEISTER
22. JUNI 2021
/.....Nr. .....
VI | 1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
2 X z.w.V. | 4 Antwort vor Absendung vorliegen | 5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

BAUREFERAT
24 JUNI 2021 Nr. 493/21
1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
2 X z.w.V. | 4 Antwort zur Unterschrift vorlegen | 5 Termin:

VpL Nr.
01. JULI 2021
D | E | U | R

Nürnberg, 22. Juni 2021
Antragsteller: Dr. Ahmed, Yilmaz

Zwischenbilanz e-Scooter in Nürnberg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

seit Juni 2019 sind e-Scooter in Deutschland zugelassen, seit Juli 2019 prägen diese neuen motorisierten Tretroller auch das Nürnberger Stadtbild. Insbesondere bei jüngeren Menschen konnten sie sich sehr schnell großer Beliebtheit erfreuen. Inzwischen teilen sich sogar mehrere Anbieter den lokalen Markt.

Aus verkehrspolitischer Sicht wurde die Einführung der e-Scooter eher ambivalent diskutiert: So sah man auf der einen Seite die Roller als klare Spaßfortbewegungsmittel, wohingegen auf der anderen Seite eine Konkurrenz zu Rad und ÖPNV befürchtet wurde. Doch auch die Chance eines attraktiven Mittels für den Verkehr der letzten Meile, der schließlich dem ÖPNV sogar noch mehr Nutzer*innen zuführen könnte, wurde hoffnungsfroh als eine mögliche Entwicklung angeführt.

Wir als SPD standen für eine offene Haltung gegenüber dem neuen Fortbewegungsmittel, sofern klare Regeln für deren Nutzung formuliert und diese auch eingehalten würden. Nach zwei Jahren ist für uns die Zeit gekommen, eine erste Zwischenbilanz zu den e-Scootern und ihrer Bedeutung für die Nürnberger Verkehrsinfrastruktur zu ziehen.

Aus diesem Grund stellt die SPD-Stadtratsfraktion zur Behandlung im zuständigen Ausschuss den folgenden

Antrag:

Die Verwaltung berichtet über die Situation der e-Scooter-Nutzung in Nürnberg seit deren Einführung und geht dabei auf folgende Fragen ein:

- Welche Rolle spielen die e-Scooter im Gesamtgewebe der Nürnberger Mobilitätsangebote? Konnten die Roller eine Wirkung hinsichtlich der „letzten Meile" entfalten und sind sie daher als Bindestück zum ÖPNV zu sehen?

- Wie viele Anbieter gibt es aktuell in Nürnberg? Gibt es weitere Anbieter, die ein Interesse vor Ort bekunden? Wie viele e-Scooter sind in Nürnberg in Umlauf?

Stadtratsfraktion Nürnberg SPD

SPD
STADTRATSFRAKTION
NÜRNBERG

- Wie ist die Statistik zu Unfällen und Verstößen gegen die StVO mit e-Scootern? Gibt es hier Besonderheiten, welchen die Stadt begegnen sollte?
- Wie weisen die Anbieter vor Ort ihre Nutzer*innen auf die richtige Benutzung der e-Scooter hin?
- Wie hat sich die Problematik wild abgestellter e-Scooter seit Einführung entwickelt? Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Stadt Nürnberg einem möglichen Problem zu begegnen?

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten Brehm
Fraktionsvorsitzender

Dr. Nasser Ahmed
Stadtrat

Yasemin Yilmaz
Stadträtin

Ö 2.2

spd@stadt.nuernberg.de
www.spd-stadtratsfraktion.nuernberg.de

U1, U11 Lorenzkirche
Bus 36, 46, 47 Rathaus

Rathaus
90403 Nürnberg

Tel. 0911 / 231-2906
Fax 0911 / 231-3895

SPD
STADTRATSFRAKTION
NÜRNBERG

Antrags-Nummer: -N/503/2021

BAUREFERAT
15 OKT. 2021
A 137/2
Zur Kts.
2 z.w.V.
5 Termin:

OBERBÜRGERMEISTER
05. OKT. 2021
1 Zur Kts.
2 X
3 Zur Stellungnahme
4 Antwort vor Abgang

VpL Nr.
20. OKT. 2021
D
E U R
X

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

Nürnberg, 5. Oktober 2021
Antragsteller: Dr. Ahmed / Yilmaz

Zentrale Meldehotline für falsch abgestellte E-Roller/E-Scooter

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die seit einigen Jahren in Nürnberg öffentlich verfügbaren E-Roller/E-Scooter stellen grundsätzlich eine sinnvolle Erweiterung des Mobilitätsangebots in Nürnberg dar. Sie können dabei bspw. als geeignete Ergänzung des Nürnberger ÖPNV-Angebots fungieren und sind damit einer der vielen Bausteine für die Verkehrswende.

Für die SPD-Fraktion ist dabei aber klar, dass im Alltag eine ausreichende Regulierung der Nutzungsumfänge sowie der Abstellmöglichkeiten von E-Rollern/E-Scootern gegeben sein muss. Dabei dürfen die Behinderung von Bürger*innen im öffentlichen Raum, das Parken anderer Verkehrsteilnehmenden sowie die allgemeine Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt werden.

Aus Sicht der SPD-Stadtratsfraktion sollte deshalb in Nürnberg eine zentrale Hotline eingeführt werden, unter der Bürger*innen falsch oder sicherheitsgefährdend abgestellte E-Scooter/E-Roller im Stadtgebiet an die zuständigen Anbieter melden können. Diese sollen dann zuständigerweise für die Behebung der gemeldeten Probleme sorgen.

Die SPD-Stadtratsfraktion stellt aus diesem Grund zur Behandlung im zuständigen Ausschuss den folgenden

Antrag:

- Die Stadtverwaltung prüft die Einführung einer allgemeinen Hotline für die Bürgerinnen und Bürger zur Meldung von falsch abgestellten E-Rollern/E-Scootern im Stadtgebiet.
- Diese Hotline soll dabei:
  - von den Anbietern selbst betrieben werden,
  - die telefonische Erreichbarkeit für alle in Nürnberg tätigen E-Scooter/E-Roller-Anbieter über eine Kontakttelefonnummer sicherstellen,
  - aus einer kurzen Zahlenfolge (bspw. drei- oder vierstellige Telefonnummer) bestehen.

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten Brehm
Fraktionsvorsitzender

Dr. Nasser Ahmed
Stadtrat

Yasemin Yilmaz
Stadträtin

Ö 2.2

Vpl. Nr.
20. DEZ. 2021
D | E | U | R
2. Quartal '22

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

CSU

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

AIV
OBERBÜRGERMEISTER
14. DEZ. 2021
z.w.V.

Wolff´scher Bau des Rathauses
Zimmer 222
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg
Telefon: 0911 231 – 2907
Telefax: 0911 231 – 4051
E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de
www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

13.12.2021
Müller

BAUREFERAT
16 DEZ. 2021
A 152/21
z.w.V.
5 Termin:

Maßnahmenpaket E-Scooter

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

E-Scooter haben sich in den letzten Jahren als sinnvolle und spaßbringende Erweiterung der Mobilitätsmöglichkeiten in unserer Stadt etabliert.

Mit dem Betrieb und der Nutzung der E-Roller gibt es nach unseren Erkenntnissen, nach einer schwierigen Anlaufphase, kaum noch Probleme. Was jedoch ein dauerhaftes Ärgernis bei den Bürgern ist, sind arglos abgestellte E-Scooter, die Gehwege und Zufahrten versperren, das Stadtbild verschandeln und teilweise zu gefährlichen Stolperfallen werden können.

Die Stadt Frankfurt hat sich daher mit den lokalen E-Roller Anbietern zusammengesetzt und ein Maßnahmenpaket erarbeitet, dass zur Verbesserung der Abstellsituation rund um die Roller beitragen soll. So wurden etwa in Teilbereichen der Innenstadt feste Abstellzonen vorgegeben und andere Bereiche dafür für die Abstellung komplett gesperrt. Überwacht wird dies alles durch GPS Funktionen in den Rollern.

Wir halten eine solche Initiative für sehr sinnvoll. Ähnliche Maßnahmen haben wir bereits in unserem Antrag „Beschränkungen für E-Scooter in Fußgängerzonen" vorgeschlagen.

Ergänzend zu unserem Antrag vom 21.06.2021 stellt die CSU-Stadtratsfraktion daher zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Die Stadtverwaltung prüft, ob die in Frankfurt ergriffenen Maßnahmen auch in Nürnberg zu einer sinnvollen Verbesserung der Situation beitragen würden.

Die Stadtverwaltung prüft, ob weitergehende Maßnahmen darüber hinaus Verbesserungen bringen würden, wie

- die Pflicht der Nutzer den Abstellort der Roller bei Beendigung der Fahrt bildlich zu dokumentieren um die Verursacher von unsachgemäß abgestellten Rollern ermitteln zu können.
- Die Pflicht Neigungssensoren einzubauen, damit die Betreiber umgefallene Roller zeitnah detektieren und wieder aufstellen können.

Die Stadtverwaltung tritt in einen Dialog mit den Betreibern, über die Umsetzung der oben genannten Punkte ein

Mit freundlichen Grüßen



Andreas Kriegistein
Fraktionsvorsitzender

Ö 2.2

AN/029/2022

DIE LINKE. IM STADTRAT NÜRNBERG

An den
Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Herrn Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

OBERBÜRGERMEISTER
02. FEB. 2022
/.....Nr. .....
VI | 1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
III | 2 X z.w.V. | 4 Antwort vor Absendung vorlegen
5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

02.02.2022

Vpl. Nr.
10. Feb. 2022
D | E | U | R
K

Antrag der Stadtratsgruppe DIE LINKE

Handlungsbedarf der Stadt bei Leih-E-Scootern

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Seit Mitte 2019 sind E-Scooter in Deutschland für den Straßenverkehr zugelassen. Mittlerweile liegen seriöse Studien zur Umweltbilanz der Elektroroller vor, die vom Umweltbundesamt Ende 2021 ausgewertet wurden (1).

Das Fazit des UBA ist ernüchternd:

Auch wenn E-Scooter in der Ökobilanz besser als Autos sind, bringen sie in Innenstädten, in denen das ÖPNV-Netz gut ausgebaut ist, Nachteile für die Umwelt, da sie mehrheitlich nicht Autos ersetzen, sondern anstelle des ÖPNVs, des Fahrrads und des Fußwegs benutzt werden. Es finden also zusätzliche Fahrten mit kraftstoffbetriebenen Fahrzeugen statt.

Lithium-Ionen-Akkus, die größtenteils bei den E-Rollern eingesetzt werden, belasten sowohl bei der Herstellung wie bei der Entsorgung erheblich die Umwelt.

Zur Aufladung der Akkus werden die E-Scooter nachts mit benzin- oder dieselbetriebenen Pkws oder Kleintransportern zu den Ladepunkten transportiert.

Bei der geringen Lebensdauer von zwei bis drei Jahren der Leih-E-Scooter wird die Umwelt neben den Emissionen durch die Produktion auch durch die Entsorgung belastet, auch wenn grundsätzlich die Hersteller verpflichtet sind, sie ordnungsgemäß zu entsorgen.
Die illegale Entsorgung ist bisher statistisch nicht erfasst worden.

Zuletzt belasten Fahrer:innen von Leih-E-Scootern in Innenstädten die schwächsten Verkehrsteilnehmer:innen, die Fußgänger:innen, durch das verkehrswidrige Fahren auf Gehsteigen, sowie das Abstellen der Scooter auf den Gehwegen.

BAUREFERAT
– 7 FEB. 2022 Nr. A17/22
1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
4 Antwort zur Unterschrift vorlegen
2 z. w. V. | 5 Termin:

DIE LINKE stellt deshalb den Antrag, der Stadtrat möge beschließen:

Stadtratsgruppe DIE LINKE

Titus Schüller, *Stadtrat*
Özlem Demir, *Stadträtin*
Kathrin Flach Gomez, *Stadträtin*

Rathausplatz 2 | Zi. 113
90403 Nürnberg
0911 231 74441

stadtrat@die-linke-nuernberg.de
www.die-linke-nuernberg.de

58

1. Die Stadt begrenzt die Zulassung von Leih-E-Scootern. Dabei beschränkt sie die Zulassung auf E-Scooter, die über eine Mindesthaltbarkeit von 5 Jahren sowie einen auswechselbaren Akku verfügen.

2. Die Stadt richtet Parkzonen ein, in denen die E-Scooter abgestellt werden müssen. Diese Parkzonen sollten vorwiegend am Ende von ÖPNV-Strecken für die „letzte Meile" eingerichtete werden.
Verantwortlich für das korrekte Abstellen von E-Scootern sind die Verleiher. SÖR sammelt und verwahrt illegal abgestellte E-Scooter auf Kosten der Verleiher.

3. Die Verleiher müssen der Stadt Nachweise für die umweltgerechte Entsorgung ausgelisteter E-Scooter vorlegen.

(1) https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/e-scooter#aktuelles-fazit-des-uba, Zugriff 31.01.2022

Mit freundlichen Grüßen

Özlem Demir | Kathrin Flach Gomez | Titus Schüller

Stadtratsgruppe DIE LINKE

Titus Schüller, *Stadtrat*
Özlem Demir, *Stadträtin*
Kathrin Flach Gomez, *Stadträtin*

Rathausplatz 2 | Zi. 113
90403 Nürnberg
0911 231 74441

stadtrat@die-linke-nuernberg.de
www.die-linke-nuernberg.de

Beschlussvorlage
Vpl/041/2022

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	07.07.2022	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Fortschreibung "Nürnberg steigt auf"

Anlagen:
Bericht Fortschreibung "Nürnberg steigt auf 2030"
Stellungnahme StK vom 08.06.2022

Sachverhalt (kurz):

In 2009 wurde die Radverkehrsstrategie "Nürnberg steigt auf" beschlossen, die ein breites Maßnahmenbündel umfasst, das von Informations- und Marketingaktionen bis hin zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur reicht. Auf Initiative des Runden Tisches Radverkehr (RTR) wurde diese in 2019 von einem externen Büro evaluiert. Im Rahmen dieser Evaluation wurde geprüft, welche Maßnahmen erfolgreich umgesetzt werden konnten und welche Ziele möglicherweise noch nicht oder nur teilweise erreicht wurden. Der Endbericht wurde am 18.07.2019 im AfV vorgestellt.

Mit der schrittweisen Realisierung von unterschiedlichen Maßnahmen aus dieser Kampagne konnte in Nürnberg der Radverkehrsanteil am Modal Split von 10% in 2009 auf 15% in 2020 gesteigert werden. Die Evaluation war Grundlage für eine Fortschreibung der Radverkehrsstrategie, die in einem zweijährigen Prozess gemeinsam mit den Mitgliedern des RTR erarbeitet wurde. Auftakt bildete ein zweitägiger Zukunftsworkshop, der von einer externen Kommunikationsagentur geleitet wurde. Die Ergebnisse des Zukunftsworkshops sind im Rahmen des Prozesses zur Fortschreibung der Radverkehrsstrategie mit eingearbeitet worden. Auch wurden Maßnahmen des im Ferienausschuss am 27.01.2021 beschlossenen "Mobilitätsbeschluss für Nürnberg" zum Thema Radverkehr eingearbeitet.

Der ausführliche Bericht enthält Steckbriefe aus den Handlungsfeldern Infrastruktur, Kommunikation und Service sowie im "Rahmen" die Themen Beteiligung der Stadtgesellschaft, Modal Split – Potentiale des Radverkehrs, Personal und Finanzen. Alle Steckbriefe wurden in Arbeitsgruppen aus Verwaltung und Mitgliedern des RTR erarbeitet, im Anschluss dem gesamten RTR vorgestellt und diskutiert. Die Steckbriefe sehen für die einzelnen konkreten Maßnahmen die Zeithorizonte 2023, 2026 und 2030 vor und orientieren sich so an den Zielen des Mobilitätsbeschlusses bis 2030.

Der Bericht der Fortschreibung der Radverkehrskampagne mit den Steckbriefen für die einzelnen Handlungsfelder und Maßnahmen ist als Anlage beigefügt. Er wird als Druckexemplar aufbereitet und der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt.

Im Rahmen der Kampagne "Nürnberg steigt auf" wurde seit 2010 jährlich ein Budget für nichtinvestive Maßnahmen bereitgestellt. Finanziert wurde daraus u.a.:

- Öffentlichkeitsarbeit "Nürnberg steigt auf" wie Plakate, Flyer, Postkarten, Give-aways
- Radständerprojekte in den Stadtteilen
- Öffentlichkeitsarbeit Fahrradstraßen
- Moderation Runder Tisch Radverkehr
- Machbarkeitsstudien zu den Projekten Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten

Die Evaluierung der einzelnen Maßnahmen hat gezeigt, dass die Strategie zur Erreichung der gesteckten Ziele einer verkehrssicheren, umwelt- und sozialverträglichen Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik durch nichtinvestive Maßnahmen genauso wichtig sind wie die investiven Maßnahmen. Um die Radverkehrsstrategie erfolgreich fortsetzen zu können, besteht deshalb für die Jahre 2023 bis zunächst befristet 2030 ein Finanzbedarf von jährlich 70.000 Euro für nichtinvestive Maßnahmen. Bislang standen 55.000 Euro jährlich zur Verfügung.

Auf die Stellungnahme von Stk wird verwiesen.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☒ Kosten bekannt

Gesamtkosten	70.000 €	**Folgekosten**	70.000 € pro Jahr
		☐ dauerhaft	☒ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	70.000 €	davon Personalkosten	€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?
(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☒ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
Die Anmeldung erfolgt über das Kämmereipaket für die Haushaltsberatungen.

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☐ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☒ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)

☒ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Die Förderung des Radverkehrs bringt als Baustein einer nachhaltigen Mobilität positive Wirkungen für die gesamte Stadt mit sich.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

☐ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☒ **StK**

☐

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt die Fortsetzung der Radverkehrskampagne "Nürnberg steigt auf" gemäß der Fortschreibung der Radverkehrsstrategie, die dem Ausschuss vorgelegt wurde. Für nichtinvestive Maßnahmen sollen aus dem Gesamthaushalt 70.000 Euro jährlich im Budget von Vpl zur Verfügung gestellt werden.

Nürnberg steigt auf 2030

Fortschreibung der Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“

Radverkehr in Nürnberg

Nürnberg ist mit rd. 530.000 Einwohnerinnen und Einwohnern die zweitgrößte Stadt Bayerns und Zentrum der Metropolregion. Zahlreiche Menschen sind hier täglich zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem öffentlichen Nahverkehr, einem motorisierten Zweirad oder dem Auto unterwegs. Von den täglichen Wegen, die jede oder jeder von Ihnen unternimmt, entfielen im Jahr 2021 rund 15 Prozent auf den Radverkehr.

Bedenkt man nun, dass etwa 70 Prozent aller Haushalte in Nürnberg ein oder mehrere Fahrräder besitzen und davon 6 Prozent sogar mindestens ein E-Bike in ihrem Besitz haben, lässt sich erahnen, dass es ein großes Potential für einen höheren Radverkehrsanteil am Modal Split in der Stadt gibt. Denn diese Fahrräder werden bisher von lediglich rund 42 Prozent der Nürnbergerinnen und Nürnberger täglich oder mehrmals die Woche zur Fortbewegung genutzt. Ähnlich viele steigen selten oder nie aufs Rad. Wenn man außerdem weiß, dass nach wie vor fast zwei Drittel der mit dem Pkw zurückgelegten Wege sogar kürzer als 5 km ist und für viele dieser Wege kein Sachzwang zur Autonutzung besteht, kann man die Potentiale zur Steigerung der Fahrradnutzung in Nürnberg erkennen. Aber nicht nur auf kurzen Wegen entfaltet das Fahrrad seine Vorteile, auch auf längeren komfortablen und durchgängig hergestellten Strecken kann der Radverkehr einen zunehmenden Beitrag zu einer umweltverträglicheren Mobilität leisten. Die Machbarkeitsstudie zu den Radschnellverbindungen in der Metropolregion Nürnberg (2017) und die Untersuchungsergebnisse zu den Radvorrangrouten (2022) haben diesen Zusammenhang klar aufgezeigt.

Um diese Potentiale zur Verlagerung von Kfz-Verkehr auf das Fahrrad zu erschließen, bemüht sich die Stadt Nürnberg schon lange um eine intensive Radverkehrsförderung. Denn das Fahrrad bietet Lösungen für viele aktuelle gesellschaftliche und ökologische Herausforderungen. Wer Rad fährt, bewegt sich an der frischen Luft und trägt damit aktiv zu mehr Gesundheit bei. Mit dem Fahrrad nutzt man außerdem ein Fortbewegungsmittel, das unschlagbar ressourcenschonend in der Herstellung und im Verbrauch ist. Der Flächenanspruch ist vergleichsweise gering und die hohen Lärm- und Abgasbelastungen, die insbesondere der Kfz-Verkehr erzeugt, können durch eine Verlagerung auf den Radverkehr spürbar reduziert werden. Diese Vorteile machen das Fahrrad neben dem Fußverkehr und dem öffentlichen Nahverkehr zur wichtigen Säule bei der Gestaltung einer zukunftsfähigen und nachhaltigen Mobilität.

Im Jahr 2009 wurde mit der Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“ erstmals eine Imagekampagne mit Konzepten und Maßnahmen für eine strategische Förderung des Radverkehrs ins Leben gerufen. Mit der schrittweisen Realisierung von unterschiedlichen Maßnahmen aus dieser Kampagne konnte in Nürnberg der Radverkehrsanteil am Modal Split von 10 Prozent in 2009 auf 15 Prozent in 2020 gesteigert werden, dies entspricht einer Verdoppelung der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt wurden. Das Ziel 20 Prozent wurde allerdings nicht erreicht. Eine Fortschreibung der Radverkehrsstrategie, mit der die Ziele und Maßnahmen zur Radverkehrsförderung weiterentwickelt und den aktuellen Anforderungen angepasst werden, ist daher die logische Konsequenz zur Fortführung der erfolgreichen Kampagne. Der Fortschreibungsprozess, der im Runden Tisch Radverkehr initiiert wurde, wurde ab 2018 von der Verwaltung auf den Weg gebracht.

Akteursbeteiligung und Fortschreibungsprozess

Im ersten Schritt zur Erarbeitung der Fortschreibung wurde die Planungsgemeinschaft Verkehr, PGV-Alrutz GbR mit der Evaluation der Radverkehrsstrategie von 2009 beauftragt. Im Rahmen dieser Evaluation wurde geprüft, welche Maßnahmen erfolgreich umgesetzt werden konnten und welche Ziele möglicherweise noch nicht oder nur teilweise erreicht wurden. Um die Ergebnisse der Evaluation besser einordnen zu können, wurden die gewonnenen Erkenntnisse aus Nürnberg

anhand eines Vergleichs mit den Städten Hannover, Mannheim und Leipzig bewertet. Die Ergebnisse des Endberichts zur Evaluation, der im April 2019 vorgelegt wurde, dienten der Fortschreibung der Radverkehrsstrategie als Grundlage. Im Kern lieferte die Evaluation folgende Ergebnisse:

In allen Bereichen der Radverkehrsförderung waren Fortschritte erkennbar, auch wenn diese in manchen Bereichen stärker ausgeprägt waren als in anderen. Die Veränderungen in Nürnberg seit Beschluss der Radverkehrsstrategie Ende 2009 wurden vom Gutachterbüro überwiegend positiv bewertet. Der Stadt Nürnberg wurde von Seiten des Gutachtens das Vorhandensein einer soliden Grundlage für die Radverkehrsförderung attestiert. Dennoch war in allen Bereichen der Radverkehrsförderung noch Handlungsbedarf festzustellen. Für eine Fortschreibung der Radverkehrsstrategie gab das Gutachterbüro daher zusammenfassend folgende Handlungsempfehlungen:

- Eine Fortschreibung der Radverkehrsstrategie sollte für einen mittel- bis langfristigen Zeitrahmen erfolgen.
- Es sollten eindeutige Ziele mit überprüfbaren Zwischenzielen zu allen Handlungsfeldern festgelegt werden.
- Personelle und finanzielle Ressourcen sollten merklich erhöht werden.
- Kontinuierliche Strukturen zur Zusammenarbeit und Kommunikation aller Handlungsträger sollten etabliert werden.
- Standards der Radwegeführung, die eine entsprechende Akzeptanz in der Bevölkerung erfahren, inklusive regelmäßiger Evaluation, sollten festgelegt werden.
- Maßnahmen zur Ertüchtigung der Infrastruktur sollten routenbezogen umgesetzt werden.
- Das Fahrradstraßenkonzept sollte umgesetzt werden.
- Es sollte eine systematische Analyse zum Bike&Ride und die Entwicklung von Standards zur Umsetzung des ermittelten Handlungsbedarfes durchgeführt werden.
- Ein Fahrradverleihsystem sollte etabliert werden (Hinweis: Inbetriebnahme des VAG_Rads erfolgte im Juni 2019).
- Die Prüfung und Vervollständigung der Fahrradwegweisung und der Aufbau eines Unterhaltsmanagements wird empfohlen.
- Die Entwicklung und Umsetzung einer Gesamtstrategie zur Öffentlichkeitsarbeit mit wiederkehrenden Aktionen und Aktivitäten sollte Bestandteil einer Fortschreibung sein.
- Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollte die Unfallanalyse weiter vertieft und entsprechender Handlungsbedarf abgeleitet werden.
- Die Entwicklung und die regelmäßige Durchführung von Aktivitäten im Bereich der Verkehrssicherheit wird empfohlen (Verkehrssicherheitskampagne).
- Die Neuauflage des Projektes „Mobil in der Kita“ sowie die Etablierung von Projekten zur Einbindung weiterer Zielgruppen (z.B. Senioren und Seniorinnen) sollte in die Aktivitäten zur Mobilitätsbildung einbezogen werden.

Im Anschluss an die Evaluation der Radverkehrsstrategie fand unter Anleitung der Kommunikationsagentur tippingpoints ein zweitägiger Zukunftsworkshop mit dem Titel „Vision – MobilityForFuture für Nürnberg“ statt. Gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern der Radverkehrsinitiativen, der

politischen Parteien im Nürnberger Rathaus, der Verwaltung und weiteren Institutionen wurde anhand von sechs Themenfeldern intensiv an Zukunftsvisionen für den Radverkehr in Nürnberg im Jahr 2030 gearbeitet. Dabei ging es um den politischen und organisatorischen Rahmen der Radverkehrsförderung, um Multimodalität, Infrastruktur („Rollen und Parken“) und die Themen Sicherheit, Lebensqualität und Kommunikation. Die Ideen und Vorschläge der Teilnehmenden wurden auf Plakaten dokumentiert, diskutiert und anhand eines Punktesystems bewertet.

Im Ergebnis des Workshops wurde der Ausstattung der Verwaltung mit ausreichenden Personal- und Finanzkapazitäten für die Planung und Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen eine besondere Bedeutung beigemessen. Es wurde deutlich gemacht, dass eine zukunftsfähige Förderung des Radverkehrs einhergehen muss mit einer Neuaufteilung des öffentlichen Raumes zugunsten des Umweltverbundes.

Die Ergebnisse des Zukunftsworkshops sind im Rahmen des Prozesses zur Fortschreibung der Radverkehrsstrategie mit Zeithorizont 2030 mit eingearbeitet worden. Eingearbeitet wurden auch die Maßnahmen und Vorgaben des „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“, der vom Ferienausschuss des Nürnberger Stadtrates am 27.01.2021 verabschiedet wurde. Anstoß hierfür gaben die Initiatoren des „Radentscheid für Nürnberg 2020“, die im Rahmen eines Bürgerbegehrens rund 26.000 Unterschriften für konkrete Forderungen zur Förderung des Radverkehrs gesammelt hatten.

Übergeordnete Ziele der Radverkehrsförderung

Folgende übergeordnete Ziele sollen mit der Strategie „Nürnberg steigt auf“ bis 2030 erreicht werden:

1. Radverkehrsförderung im Sinne des Prinzips „Vision Zero“

Alle Maßnahmen, die im Rahmen der Radverkehrsstrategie geplant und umgesetzt werden, sind an dem Ziel, die Zahl der Unfälle, der Schwerverletzten und der Getöteten auf null zu reduzieren, zu messen. Neben der Verkehrssicherheitsarbeit muss auch die Verkehrsüberwachung weiter verstärkt werden, um Radfahrende, aber auch Zufußgehende, zu schützen.

Für die Erreichung dieses Ziels kann auch die Rücksichtnahmekampagne „Bitte, gerne!“ und das Projekt „Mobil in der Kita“ einen entscheidenden Beitrag leisten. Einen wichtigen Baustein für mehr Verkehrssicherheit stellen auch die Schulwegkarten dar, die regelmäßig aktualisiert werden.

2. Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr auf 20 Prozent bis 2030

Um das Ziel einer nachhaltigen und umweltverträglichen Mobilität in der Stadt zu erreichen, ist die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den Umweltverbund und damit auch die Steigerung des Anteils des Radverkehrs am Gesamtverkehr unerlässlich. Zur Förderung des Umstiegs auf das Fahrrad sind die Maßnahmen aus der Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf“ bis 2030 umzusetzen. Hier ist der ***Ausbau einer hochwertigen Infrastruktur*** zu nennen, zu der neben einem attraktiven, durchgängigen Wegenetz auch sicheres und komfortables Fahrradparken sowie eine gute Wegweisung gehören. Die auf eine zügige Geschwindigkeit mit dem Fahrrad ausgerichtete ***Koordinierung der Lichtsignalanlagen*** auf viel befahrenen und wichtigen Achsen des Radverkehrs soll ebenso initiiert werden. Auch der ***Unterhalt***, der ***Winterdienst*** und die Führung des Radverkehrs an ***Baustellen*** sind wichtige Bestandteile einer attraktiven Fahrradinfrastruktur. Um diese Infrastruktur planen, bauen und unterhalten zu können, bedarf es aber auch der dafür notwendigen ***personellen und finanziellen Voraussetzungen***. Der Radverkehrsetat wurde gemäß Beschlusslage des Stadtrates in 2021 auf 5 Mio. Euro, 2022 auf 7,5 Mio. Euro und ab 2023 auf jährlich 10 Mio. Euro erhöht. Die personellen Ressourcen beim Verkehrsplanungsamt und beim Servicebetrieb Öffentlicher Raum müssen regelmäßig angepasst werden, damit die Gelder auch effektiv investiert werden. Eine weitere Erhöhung des Radwegeetats zur Umsetzung der in der Radverkehrsstrategie abgestimmten Maßnahmen wird unerlässlich sein.

3. Ein rücksichtsvolles Miteinander im Straßenverkehr

Von mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr profitieren alle Verkehrsteilnehmenden. Doch vor allem für Zufußgehende und Radfahrende, die als die am stärksten gefährdeten Verkehrsteilnehmenden gelten, ist die gegenseitige Rücksichtnahme Grundvoraussetzung für eine sichere und attraktive Mobilität. Insbesondere im dicht bebauten Stadtgebiet, wo sich auf engem Raum die unterschiedlichsten Nutzungsansprüche begegnen, ist ein rücksichtvolles und situationsangepasstes Verhalten aller der Schlüssel zu einem fahrradfreundlichen Klima in der Stadt.

Ein wichtiger Baustein zur Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden für mehr Rücksicht im Straßenverkehr ist die Umsetzung der Kampagne „Bitte, gerne!“, die 2023 begonnen wird. Aber auch Maßnahmen zur Mobilitätserziehung, wie beispielsweise die Neuauflage des Projektes „Mobil in der Kita“ sowie das Engagement der VAG oder der Polizei in diesem Bereich, leisten wertvolle Beiträge zu einem rücksichtsvollen Miteinander.

4. Gute Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV

Das Fahrrad wird häufig in Kombination mit dem öffentlichen Nahverkehr genutzt und stellt für viele Pendlerinnen und Pendler ein wichtiges Verkehrsmittel im intermodalen und multimodalen Verkehr dar. Die Verknüpfung zwischen Radverkehr und dem öffentlichen Personennahverkehr muss deutlich optimiert werden. Dies gilt nicht nur für hochwertige Abstellanlagen (Bike&Ride), sondern auch für die tarifliche Integration, die Mitnahme des Fahrrades in öffentlichen Verkehrsmitteln und den Ausbau des Mietradsystems VAG_Rad.

5. Erfolgreiche Umsetzung von Maßnahmen durch Kommunikation, Information und Transparenz

Mit einer Neuauflage der Image- und Marketingkampagne „Nürnberg steigt auf“, die Teil der Radverkehrsstrategie ist, soll die öffentliche Wahrnehmung des Fahrrades als attraktives Verkehrsmittel gesteigert werden. Mit unterschiedlichen Maßnahmen sollen verschiedene Zielgruppen in der Bevölkerung angesprochen und für den Radverkehr gewonnen werden. Eine Verknüpfung mit der Kampagne für mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr soll erfolgen.

Der „Runde Tisch Radverkehr“ (RTR), der mit Vertreterinnen und Vertretern der Nürnberger Radverkehrsverbände, der IHK, der TH Nürnberg, der VAG, der Verwaltung und der Politik besetzt ist, bildet ein wichtiges Gremium, das den Dialog auch zu schwierigen Themen der Radverkehrsförderung ermöglicht und zu mehr Transparenz bezüglich der Umsetzung von Maßnahmen oder der Verwendung von finanziellen Mitteln des Radwegeetats verhilft. Dieses Gremium soll weitergeführt werden.

Maßnahmen und Umsetzung

Die einzelnen Handlungsfelder aus der Radverkehrsstrategie wurden im Rahmen der Evaluation überprüft, im Prozess der Fortschreibung überarbeitet und auf drei Handlungsfelder festgelegt: Infrastruktur, Kommunikation und Rahmen. Das Handlungsfeld Infrastruktur beinhaltet alle Maßnahmen und Themen baulicher Art. Das Handlungsfeld Kommunikation Themen zu Öffentlichkeitsarbeit und Rücksichtnahme. Im Handlungsfeld Rahmen wurden Themen aufgenommen, die Voraussetzungen aufgreifen, die für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung geschaffen werden müssen. Innerhalb dieser Handlungsfelder wurden Steckbriefe zu den einzelnen Bausteinen erarbeitet. Die Steckbriefe sind einheitlich gegliedert:

- Beschreibung des Bausteins
- Ausgangssituation
- Umsetzung mit Zielhorizonten 2023, 2026, 2030
- Herausforderungen, Beteiligte und Kosten.

Handlungsfeld Infrastruktur

Abstellanlagen mit Schwerpunkt „Radständer für die Stadtteile“

Beschreibung

Zu einer guten Fahrradinfrastruktur zählen auch diebstahlsichere, standfeste und möglichst überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Die Schaffung eines qualitativ hochwertigen Angebots von Abstellanlagen wertet das Fahrrad als Verkehrsmittel deutlich auf. Das Fahrrad ist leicht zugänglich, wodurch der sogenannte „Fahrtantrittswiderstand“ gesenkt wird. Desweiteren kann durch das Ordnen des Fahrradparkens das wilde Abstellen von Rädern, was insbesondere Zufußgehende einschränken kann, reduziert werden.

Ausgangssituation

Früher erfolgte nur in der Altstadt an zentralen Plätzen, wie z.B. an Einkaufsschwerpunkten und an Bike&Ride-Anlagen, eine methodische Standortfindung für Fahrradabstellplätze. In den Wohngebieten außerhalb der Altstadt wurden Radständer meist nur aufgrund von Einzelanträgen errichtet. Doch insbesondere in Gebieten mit großem Altbaubestand mangelt es häufig an ebenerdigen und sicheren Fahrradabstellplätzen. Vor diesem Hintergrund wurde 2013 das Projekt „Radständer für die Stadtteile“ initiiert. Das Projekt hat den systematischen Ausbau vieler dezentraler Abstellflächen in einem definierten Gebiet zum Ziel, um so ein engmaschiges Netz an Fahrradabstellanlagen gesamtstädtisch anzubieten. Im Rahmen einer E-Partizipation werden die Bürgerinnen und Bürger beteiligt. Mit dem Beschluss des AfV vom 10.03.2016 soll das Projekt „Radständer für die Stadtteile“ in den Gebieten innerhalb des Rings nach und nach durchgeführt werden.

Mittlerweile wurde das Projekt in sechs Gebieten durchgeführt. Dabei sind rund 2.500 neue Abstellplätze für 5.000 Fahrräder entstanden. Darüber hinaus wurden bisher jährlich ca. 200 Radständer im Stadtgebiet unabhängig von dem Stadtteilprojekt aufgebaut.

Im Mobilitätsbeschluss für Nürnberg, der im Januar 2021 verabschiedet wurde, ist die Zielsetzung festgeschrieben worden, bis zum Jahr 2030 jährlich mindestens 1.000 neue Fahrradabstellplätze zu schaffen, Im Rahmen der E-Partizipation soll zukünftig auch der Bedarf an speziell für Lastenfahrräder geeigneten Abstellanlagen abgefragt werden.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Aufbau der Radständer in Gostenhof
- Durchführung des Projektes „Radständer für St. Johannis“
- Aufbau der Radständer in St. Johannis
- Aufbau weiterer Radabstellanlagen im Stadtgebiet z.B. an öffentlichen Schulen
- Errichtung von zwei E-Lademöglichkeiten für E-Bikes bzw. Pedelecs (in Kooperation mit der City-Tourismus-Zentrale (CTZ))

Zielhorizont 2026:

- Durchführung des Projektes „Radständer für die Stadtteile“ in einem weiteren Gebiet pro Jahr
- Aufbau weiterer Radabstellanlagen im Stadtgebiet
- Prüfung der Errichtung eines weiteren Fahrradparkhauses bzw. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in bestehenden Kfz-Parkhäusern

Zielhorizont 2030:

- Durchführung des Projektes „Radständer für die Stadtteile“ in einem weiteren Gebiet pro Jahr
- Aufbau weiterer Radabstellanlagen im Stadtgebiet

Herausforderungen

- Bei SÖR sind ausreichende Kapazitäten für einen zeitnahen Aufbau der Radständer nach Abschluss der Stadtteilprojekte zu schaffen.
- Es sind geeignete Flächen zu gewinnen, die verfügbar gemacht werden können und die nicht in Konkurrenz zu anderen wichtigen zukunftsorientierten Zielen stehen (Fußverkehr, Grün…).
- Mit dem Denkmalschutz und der Stadtgestaltung sind in Konfliktfällen Kompromisse zu suchen.

Beteiligte

- Verkehrsplanungsamt
- Amt für Digitalisierung, IT und Prozessorganisation (E-Partizipation)
- Servicebetrieb Öffentlicher Raum

Kosten

- Radwegeetat

Führung des Radverkehrs an Baustellen

Beschreibung

In der Stadt Nürnberg werden jährlich ca. 8.000 bis 10.000 einzelne Baumaßnahmen umgesetzt. Meist wirken sich diese auf den öffentlichen Raum und somit auch auf die Verkehrsinfrastruktur aus. Baustellenbedingte Ein- und Beschränkungen für alle Verkehrsarten sind dabei eine nicht zu verhindernde Begleiterscheinung. Betroffen sind dabei alle Verkehrsarten (MIV, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr). Diese verschiedenen Verkehrsarten sind in ihrem Verhalten im Straßenverkehr und vor allem, was ihr objektives und speziell ihr subjektives Sicherheitsbedürfnis angeht, sehr inhomogen. Während es dem MIV um möglichst schnelles Vorankommen geht, da er in seinem Fahrzeug eine vergleichsweise höhere Sicherheit bei Unfällen hat, stehen für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden nicht die Schnelligkeit, sondern eine sichere Führung auf Grund ihrer höheren Verletzbarkeit im Bereich von Baustellen im Vordergrund.

Ausgangssituation

Oberstes Ziel bei der Planung von Verkehrsführungen an Baustellen ist immer, die Sicherheit und Leichtigkeit für Verkehrsteilnehmende möglichst hoch zu halten. Bezogen auf den Radverkehr heißt das, Alternativen zu schaffen, welche den Radverkehr möglichst wenig einschränken und dennoch eine hohe Sicherheit gewährleisten. So wird z.B. seit vielen Jahren das Verkehrszeichen „Radfahrer absteigen“ von der Verkehrsbehörde grundsätzlich nicht mehr angeordnet. Spielräume für grundlegende Verbesserungen stehen dem Mangel an Raum, stark belasteten bzw. überlasteten Straßenquerschnitten oder einer ausgereizten technischen Infrastruktur (Lichtsignal-anlagen) gegenüber. SÖR stimmt die Baustelleneinrichtung bei bedeutsamen Projekten regelmäßig auch mit dem Verkehrsplanungsamt bzw. der Radverkehrsbeauftragten ab. Beschwerden oder Verbesserungsvorschläge aus der Bürgerschaft können u.a. über den Mängelmelder direkt an die Zuständigen bei SÖR gemeldet werden und werden dort in der Regel umgehend geprüft.

Umsetzung

- Einbindung ADFC bei herausragenden Baumaßnahmen mit starken Auswirkungen auf den Radverkehr
- Anwendung des Leitfadens der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) „Leitfaden Baustellen - Führung von Fuß- und Radverkehr im Baustellenbereich mit Vollzugsempfehlungen“
- Anwendung des AGFK-Leitfadens „Leitfaden Umleitungen - Umleitung von Fuß- und Radverkehr an Baustellen und sonstigen Störstellen mit Vollzugsempfehlungen“
- Bewerben der Leitfäden bei Vorhabensträgern
- Bessere Bekanntmachung des bestehenden „Mängelmelders“, hier können auch Eingaben zu Baustellen gemacht werden

Herausforderungen

Insbesondere bei Radfahrenden sind verschiedene Fahrcharaktere besonders ausgeprägt. Es gilt, sichere Lösungen für Familienvelos mit Anhängern, Lastenräder, den sportlichen Pendler etc. zu finden. Den vorgetragenen Wunsch, verschiedene verkehrliche Lösungen für die Radfahrtypen zu realisieren, wird man wegen des Platzmangels oder der technischen Voraussetzungen nur in seltenen Fällen umsetzen können.

Beteiligte

- Servicebetrieb Öffentlicher Raum
- Verkehrsplanungsamt
- ADFC
- Vorhabensträger

Kosten abhängig vom Aufwand

Baulicher Unterhalt, Reinigung und Winterdienst auf Radwegen

Beschreibung

Um die Nutzung des Fahrrads zu fördern, bedarf es einer sicheren und attraktiven Infrastruktur für Radfahrende, die zu jeder Jahreszeit komfortabel nutzbar ist. Neben der Planung und Herstellung dieser Infrastruktur kommt daher dem baulichen Unterhalt, der regelmäßigen Reinigung sowie dem gut koordinierten Winterdienst auf Radwegen eine entscheidende Rolle zu.

Ausgangssituation

Sachstand Organisation baulicher Unterhalt:

- Derzeit kein gesondertes bauliches Unterhalts- und Sanierungsprogramm für Radwege – Sanierung nach Kriterien der Verkehrssicherheit (in Konkurrenz zu allen anderen Verkehrsflächen)
- Maßnahmen nach Bedarf und Mittelbereitstellung (Finanzierung allgemeiner Unterhalt)
- Erneuerung der Markierung nach Bedarf und Mittelbereitstellung
- Kontrolle der Fahrbahnen (samt Radwege) und Gehwege erfolgt über routinemäßige Begehungen durch geschulte Fachkräfte; die Häufigkeit richtet sich nach der Verkehrsbedeutung (halbjährlich bis monatlich). Augenmerk: Beseitigung von Verkehrsgefährdungen.

Sachstand Organisation Reinigung:

- Derzeit kein gesondertes Reinigungskonzept
- Das Stadtgebiet umfasst verschiedene Reinigungszuständigkeiten (vereinfacht; Gebiet A: SÖR reinigt Fahrbahnen und Gehwege – grob innerhalb mittlerer Ring); B: SÖR reinigt nur die Fahrbahn (Straße), C: Reinigung durch Anlieger); je nach Zuständigkeit findet dann die Reinigung häufiger und dezidiert (A) oder seltener statt (C)
- Reinigung wird nach Winter (Streustoff) und im Herbst (Laub) intensiviert, allerdings im Rahmen der verfügbaren Kapazitäten und unter Berücksichtigung anderer wichtiger Aufgaben
- Grünschnitt nach Bedarf bzw. Meldungen von Bürgerinnen und Bürgern (Kriterium Sicherheit – nicht Komfort)

Sachstand Organisation Winterdienst:

- Unterteilung in 3 Prioritätsstufen
- Priorisierung nach Verkehrsbedeutung (neue Fahrradstraßen werden in Prio 1 gesichert)
- Sicherung erfolgt parallel zur Sicherung Fußgänger(über-)wege, d.h. kein Zeitversatz, keine „Nachrangigkeit“
- Gesicherte Streckenlänge in Prio 1-3: rund 100 Kilometer
- Sicherungsumfang geht weit über die gesetzliche Verpflichtung des Art 51 Abs. 1 BayStrWG hinaus
- Einsatz von abstumpfenden Streumitteln (Blähton) auf Radwegen
- SÖR partizipiert am Forschungsprojekt „Nachhaltige Förderung des Radverkehrs im Winter durch optimierten Winterdienst“ der BASt (in Zusammenarbeit mit dem Verband kommunaler Unternehmen e.V.)

Generell:

- Schäden und Verschmutzung können über den Mängelmelder (Online-Anwendung) schnell und unkompliziert an SÖR gemeldet werden.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

Baulicher Unterhalt:

- Zustandserfassung des Radwegenetzes in Nürnberg
- Definition eines Erhaltungsstandards der Radwege in Nürnberg
- Erstellung eines Unterhalts- und Sanierungskonzepts für alle Radwege im Stadtgebiet
- Erstellung eines Markierungsprogamms zur regelmäßigen Erneuerung der Rotmarkierungen
- Definition des baulichen Standards für Radwege (Sicht SÖR: Grundsatz Asphalt)

Reinigung:

- Erfassung des unterschiedlichen Reinigungsbedarfs der Radwege (z.B. erhöhter Laubfall im Herbst, etc.)
- Definition eines Standards, in welchem die Radwege gereinigt werden sollen

Winterdienst:

- Zulassung des Einsatzes von Sole auf befestigten Radwegen
- Arrondierung Radwegenetz (Überarbeitung des Winterdienstplanes zur Herstellung möglichst durchgängig geräumter Routen)
- Fortlaufende Anpassung des Winterdienstplanes an das Radvorrangroutennetz

Zielhorizont 2026:

Baulicher Unterhalt:

- Verstärkter Unterhalt zum Erhalt der Radinfrastruktur nach definierten Standards
- Aufarbeitung des „Unterhaltsstaus“ und kontinuierliche Verbesserung aller Radwege bis zum erklärten Standard
- Regelmäßige Fortschreibung des Sanierungsprogramms für Radwege
- Verfügbarkeit der personellen und finanziellen Ausstattung, um definierten Standard zu gewährleisten
- Turnusmäßige Zustandserfassung der Radwege (= regelmäßige und flächendeckende Erfassung des baulichen Zustands der asphaltierten Radwege mit speziellem Erfassungsfahrzeug inkl. der Ableitung eines Unterhaltsprogramms aus der Zustandserfassung)

Reinigung:

- Reinigungskonzept gemäß Einstufung der Radwege
- Verfügbarkeit der personellen und finanziellen Ausstattung, um definierten Standard zu gewährleisten

Winterdienst:

- Sukzessive Erweiterung des Winterdienstes in Priorität 1 für die geschaffenen Radvorrangrouten
- Aufbau der personellen und technischen Ausstattung, um definierten Standard zu gewährleisten

Zielhorizont 2030:

Baulicher Unterhalt:

- Alle Radwege erreichen den definierten Standard; kein „Unterhaltsstau“ mehr
- Routinemäßiger Unterhalt der Radinfrastruktur; Erhalt des Standards
- Flexibilität und schnelles Handeln durch ausreichende personelle und finanzielle Ausstattung

Reinigung:

- Rasche bedarfsorientierte Reinigung der Radwege, insbesondere in den Spitzenzeiten Herbst und Frühjahr

Winterdienst:

- Das Radvorrangroutennetz wird im Winterdienst vollständig in Priorität 1 geräumt
- Ausweitung des Sicherungsnetzes

Herausforderungen

Die Kapazitäten (sowohl personell, finanziell als auch technisch) für eine ausreichende Sicherung, Reinigung und den Erhalt der Radinfrastruktur müssen erhöht werden.

Baulicher Unterhalt:

Definition eines Standards, in dem die Radwege zu erhalten sind. Dieser kann von „gerade noch verkehrssicher“ bis zu „immer in Top-Zustand“ reichen. Je nachdem, welcher Standard beschlossen wird, ist ein mehr oder weniger umfassendes Sanierungsprogramm zu erarbeiten, fortzuschreiben und umzusetzen.

Reinigung:

Auch hier ist ein Standard zu definieren: wie oft sind Radwege zu reinigen, wie sind Spitzenzeiten (Herbst, Frühjahr) abzudecken. Auf Basis eines definierten Standards können dann Programme sowie Kosten (Personal, Geräte, Vergabe, …) ermittelt werden.

Hinweis: deutliche Kostensteigerungen bei baulich getrennten Radwegen (da zusätzliche Kleinkehrmaschinen notwendig; Kurzformel: eine Groß- und eine Kleinkehrmaschine statt einer Großkehrmaschine).

Winterdienst:

Um eine Änderung der Möglichkeiten des Streustoffeinsatzes (Sole) zu erreichen, muss die Diskussion mit den Vertreterinnen und Vertretern der Umweltbelange geführt werden.

Bei der Herstellung von sog. „protected bike lanes“ (bauliche Trennung von Fahrrad-Fahrbahn und Kfz-Fahrbahn) muss berücksichtigt werden, dass sich der Aufwand für die Wintersicherung auf diesen Abschnitten verdoppelt (zwei Fahrzeuge statt einem, analog Hinweis Reinigung).

Beteiligte

- Verkehrsplanungsamt
- Servicebetrieb Öffentlicher Raum
- Umweltamt
- Stadtkämmerei
- Politik (Änderung der politischen Vorgaben)

Kosten

Sind noch zu ermitteln. Für den Unterhalt der Radwege werden konsumtive Mittel benötigt.

Bike&Ride

Beschreibung

Das Fahrrad wird häufig in Kombination mit dem öffentlichen Nahverkehr genutzt und stellt für viele Pendlerinnen und Pendler ein wichtiges Verkehrsmittel im intermodalen und multimodalen Verkehr dar. Die Verknüpfung zwischen Fahrrad und ÖV geschieht entweder durch die Mitnahme des Fahrrades im ÖV, die Nutzung durch das Abstellen des privaten Fahrrades an einem Haltepunkt oder eines am Haltepunkt stationierten öffentlichen Mietrades. Vor diesem Hintergrund muss an allen wichtigen Haltestellen des ÖPNV ein qualitativ hochwertiges Angebot an Abstellanlagen für den Radverkehr geschaffen werden.

Gerade an dezentralen Haltestellen mit geringer sozialer Kontrolle bieten sich zugangsgesicherte Abstellanlagen in Form von Fahrradboxen oder Sammelgaragen an, die dank neuer Technologie für Nutzende leicht zugänglich sind. Radfahrende können sich hier einen Abstellplatz mieten, das Fahrrad kann komplett witterungsgeschützt und diebstahlsicher abgestellt werden.

Während in Bussen und Bahnen der VAG die Fahrradmitnahme rund um die Uhr möglich ist, gelten in S-Bahnen und Regionalzügen der DB nach wie vor Ausschlusszeiten (montags bis freitags von 6 bis 8 Uhr). Die Stadt Nürnberg wird sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten weiterhin dafür einsetzen, dass auch hier die Ausschlusszeiten aufgegeben werden.

Ausgangssituation

An fast allen Haltestellen der U-, S- und R-Bahnen können Fahrräder in teils überdachten Abstellanlagen geparkt werden. Bei den Straßenbahn- und Buslinien sind vor allem die Haltestellen in den Außenbereichen mit Bike&Ride-Anlagen ausgestattet.

An derzeit 76 Bus-, Straßenbahn- und U-Bahnhaltestellen stehen zusammen circa 2.400 Fahrradständer zur Verfügung. Dazu kommen Abstellanlagen an 17 Bahnhöfen der S- und R-Bahnen mit insgesamt circa 800 meist überdachten Fahrradständern, die sich im Zuständigkeitsbereich der Deutschen Bahn befinden. Ein Teil der Abstellanlagen ist jedoch nicht überdacht. Gerade in den Randbereichen des Stadtgebietes fehlt es auch an zugangsgesicherten Abstellanlagen in Form von sogenannten Sammelgaragen oder Einzelboxen. Die VAG stellt an einigen ÖPNV-Haltestellen Fahrradboxen bereit, die jedoch veraltet sind, langfristig gemietet werden müssen und von der VAG nach und nach rückgebaut werden.
Die Anforderungen an Überdachungen, zugangsgesicherten Sammelgaragen oder Fahrradboxen sind hoch (Flächenverfügbarkeit, Gestaltung, Strom, Kosten, Betreiber…). Aufgrund der vielfältigen Anforderungen muss in einem ersten Schritt ein Konzept erstellt werden. Im Rahmen dieses Konzeptes werden auch moderne Techniken für die Nutzung von Fahrradboxen und Sammelgaragen mitberücksichtigt (Reservierung per App etc.).

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Erarbeitung eines Bike&Ride-Konzeptes

Zielhorizont 2026:

- Umsetzung einer ersten Stufe des Bike&Ride-Konzeptes

Zielhorizont 2030:

- Umsetzung einer zweiten Stufe des Bike&Ride-Konzeptes

Herausforderungen

- Es sind geeignete Flächen zu suchen, die verfügbar gemacht werden können und die nicht in Konkurrenz zu anderen wichtigen zukunftsorientierten Zielen stehen (Fußverkehr, Grün…).
- Mit dem Denkmalschutz und der Stadtgestaltung sind in Konfliktfällen Kompromisse zu suchen.
- Für die Bereitstellung von Sammelgaragen oder Boxen müssen ein Betreiberkonzept erarbeitet und die Unterhaltskosten geklärt werden.

Beteiligte

- Konzeption Vpl in Abstimmung mit Stadtplanungsamt und Servicebetrieb Öffentlicher Raum
- Planung Verkehrsplanungsamt in Abstimmung mit VAG und Deutsche Bahn AG
- ggf. externe Firma für den Bau

Kosten

- Radwegeetat

Brücken, Unterführungen und barrierefreie Bahnübergänge für den Radverkehr

Beschreibung

Für den Radverkehr sind Brücken und Unterführungen wichtige Elemente, damit Umwege vermieden und die Vorteile des Fahrrads genutzt werden können. Sie ermöglichen ein Fahren ohne „stop and go“. Unterführungen und Brücken werden dort notwendig, wo bei der Signalisierung von Kreuzungen das Queren in einem Zug für den Radverkehr nicht ermöglicht werden kann. Auch Verkehrswege mit einer hohen Trennwirkung, wie beispielsweise mehrspurige Straßen, Bahnlinien oder Wasserwege, können mit Brücken und Unterführungen überwunden werden und damit komfortable kurze Wege für den Rad- und Fußverkehr darstellen. Autofreie Querungen sowie ein möglichst geringer Abstand zwischen den einzelnen Querungsmöglichkeiten, um kurze Wege zu gewährleisten, sind von großer Bedeutung. Die Standards für Radschnellverbindungen sehen eine möglichst kreuzungsfreie Gestaltung vor und benötigen also auch Kreuzungen oder Unterführungen. Ein weiteres wichtiges Thema ist die Querung von Bahntrassen für Radfahrende oder mobilitätseingeschränkte Menschen, die an einigen Stellen im Stadtgebiet verbesserungswürdig ist und angepasst werden sollte.

Ausgangssituation

In Nürnberg gibt es 290 stadteigene Brücken und Stege, von denen viele ausschließlich für Zufußgehende und Radfahrende freigegeben sind. Bei der stadtweiten Verkehrszählung, die das Verkehrsplanungsamt jährlich durchführt, werden neben den Brücken mit Kfz-Verkehr alle 10 Jahre – zuletzt im Jahr 2015 – auch diejenigen Brücken ins Zählprogramm aufgenommen, die die Pegnitz ohne Kfz-Verkehr queren. Dabei zeigte sich, dass fast die Hälfte aller Radfahrenden die ruhigeren und für den Radverkehr sichereren Querungsmöglichkeiten abseits vom Kfz-Verkehr nutzen.

Wenn bestehende Brücken saniert werden, wird stets geprüft, ob dann auch Verbesserungen für den Radverkehr möglich sind. Anstehende Sanierungsprojekte dieser Art sind aktuell der Wöhrder Talübergang, die Steubenbrücke, die Dr.-Gustav-Heinemann-Brücke oder die Brücken im Zuge der Hafenstraße. Bei Brücken und Unterführungen, die sich im Besitz der Deutschen Bahn befinden, hat die Stadt häufig nur geringe Einflussmöglichkeiten. Dort, wo es möglich ist, werden aber Verbesserungswünsche eingebracht und nach Möglichkeit auch in Verhandlung mit der Deutschen Bahn vorangetrieben. Dies betrifft auch die Anpassung der bestehenden Umlaufsperren an Bahnübergängen an die aktuell geltenden Richtlinien. Auch hier befindet sich die Stadt Nürnberg im Austausch mit der Deutschen Bahn, um hier zeitnah Verbesserungen umsetzen zu können.

Mit der neuen Unterführung „Westtürchen“ wurde zuletzt für Zufußgehende und Radfahrende der lang ersehnte Durchstich vom Kreuzgassenviertel zum Kontumazgarten realisiert. Ein weiterer Brückenneubau ist am ehemaligen Nordbahnhof im Zuge der übergeordneten Freiraumverbindung geplant.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Bau der neuen Brücke über den Nordring vom ehem. Nordbahnhof zur Rollnerstraße
- Planung der Brücke über den Georg-Ziegler-Weg im Zuge der Radschnellverbindung (RSV) nach Erlangen
- Planung für ein Pilotprojekt zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten über die Gräfenbergbahn (Bahnübergang Kleingartenanlage Klingenhof)
- Planung und Abstimmung der Brücke Gebersdorf/Fürth Süd (RSV Nürnberg-Zirndorf)
- Planung der Verbreiterung der Unterführung im Zuge des Thumenberger Wegs
- Planung der Verbreiterung der Bahnunterführung Julius-Loßmann-Straße (Mausloch)
- Umsetzung der DB-Unterführung Zuckermandelweg

- Verankerung der zwei Brücken Tiefes Feld über Kanal/SWT und Güterbahnlinie in den Planungsprozessen
- Verankerung der Wegebeziehungen in die Rangierbahnhofsiedlung und in die Siedlungen Süd (Brunecker Areal) in den Planungsprozessen
- Märzfeldunterführung: Die Stadt setzt sich weiterhin bei der DB für eine Sanierung ein
- Wettbewerb Neubau Lederersteg
- Brücke über die Münchener Straße

Zielhorizont 2026:

- Umsetzung des Pilotprojektes zur Verbesserung der Querung der Gräfenbergbahn
- Planung und Umsetzung weiterer Projekte für barrierefreie Bahnübergänge (Am Anger, Am Bauernwald)
- Barrierefreiheit S-Bahnunterführung Thusneldastraße (Mögeldorf)
- Umsetzung der Verbreiterung der Unterführung im Zuge des Thumenberger Wegs
- Umsetzung der Verbreiterung der Bahnunterführung Julius-Loßmann-Straße (Mausloch)
- Planung zur Verbreiterung der Bahnunterführung Zerzabelshofstraße
- Planung Neubau Brücke Gebersdorf/Fürth Süd (RSV Nürnberg-Zirndorf)
  Brückensanierungen Hafenstraße – Verbesserungen für den Radverkehr

Zielhorizont 2030:

- Planung und Umsetzung weiterer Projekte für barrierefreie Bahnübergänge (Zeisigweg West/Ost, Schopenhauerstraße, Zum Felsenkeller)
- Umsetzung der Unterführung Zerzabelshofstraße
- Umsetzung weiterer Überführungsprojekte im Zuge der RSV-Planungen

Herausforderungen

- Ausreichende finanzielle und personelle Kapazitäten für die Planung und Umsetzung der Projekte müssen geschaffen werden.
- Komplizierte und oft langwierige Abstimmungsprozesse mit der Deutschen Bahn AG
- Trotz schwieriger Verhandlungen mit der Deutschen Bahn AG besteht an einigen Unterführungen im Stadtgebiet dringender Bedarf für Verbesserungen für den Radverkehr, z.B. Bahnunterführung Höfener Straße.

Beteiligte

- Verkehrsplanungsamt
- Servicebetrieb Öffentlicher Raum
- Deutsche Bahn AG

Kosten

- Können derzeit noch nicht benannt werden

Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung

Beschreibung

Einbahnstraßen wurden und werden meist eingerichtet, um den Kraftfahrzeugverkehr zu lenken, Schleichwegverkehr durch Wohngebiete zu unterbinden oder um Parkraum zu schaffen. Für den Radverkehr aber bedeuten Einbahnstraßen häufig eine Unterbrechung wichtiger Routen, die zu Umwegen führen. Somit geht der Zeitvorteil des Fahrrades im Stadtverkehr verloren und die Erreichbarkeit der Ziele verschlechtert sich. Um das Straßennetz für den Radverkehr besser zu erschließen, ist die Stadt Nürnberg daher bemüht, so viele Einbahnstraßen wie möglich für den Radverkehr durchlässig zu gestalten.

Ausgangssituation

Nürnberg gehört zu den ersten Städten in Deutschland, die die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung ermöglicht haben. Ende der 1990er Jahre zunächst nur versuchsweise realisierbar, wurde diese Möglichkeit 2001 in die Straßenverkehrsordnung (StVO) übernommen. In Nürnberg wurde 1998 mit der Öffnung von Einbahnstraßen in zunächst 14 Straßenabschnitten begonnen. Seither wurden kontinuierlich weitere Einbahnstraßen für den Radverkehr freigegeben, so dass heute (Stand 2022) über 170 Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet sind. Ziel ist es, möglichst alle Einbahnstraßen, welche den Anforderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung entsprechen, für den Radverkehr zu öffnen.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Erfassung der Einbahnstraßen im Stadtgebiet (bzw. Überarbeitung und Pflege der vorhandenen Daten)
- Identifizierung von für eine Öffnung in Frage kommenden Einbahnstraßen/-abschnitten
- Prüfung und Priorisierung
- Sukzessive, nach Priorisierung folgende Öffnung weiterer Einbahnstraßen für den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung

Zielhorizont 2026:

- Fortlaufende Aktualisierung der vorhandenen Daten
- Sukzessive, nach Priorisierung folgende Öffnung weiterer Einbahnstraßen für den Radverkehr entgegen der Einbahnrichtung

Zielhorizont 2030:

- Fortlaufende Aktualisierung der vorhandenen Daten
- Alle in Frage kommenden Einbahnstraßen/-abschnitte im Nürnberger Stadtgebiet sind für den Radverkehr geöffnet

Herausforderungen

- Vorhandene personelle Kapazitäten in der Verwaltung

Beteiligte

- Verkehrsplanungsamt
- Servicebetrieb Öffentlicher Raum

Kosten

- Radwegeetat

Fahrradstraßen

Beschreibung

Die Vorteile, die eine Fahrradstraße für den Radverkehr bringt, liegen klar auf der Hand: Sie sind sicherer, da der Autoverkehr zwar per Zusatzbeschilderung zugelassen ist, aber mit besonderer Rücksicht auf den Radverkehr fahren muss, und sie machen Hauptverbindungen im Radwegenetz sichtbar. In erster Linie kommen Fahrradstraßen dort in Frage, wo Straßen zum bestehenden sowie noch umzusetzenden beschilderten Radroutennetz gehören, Teil einer Radvorrangroute sind oder eine wichtige Verbindungs- und Sammelfunktion für den Radverkehr haben. Fahrradstraßen können auch eine Alternative zu stark vom Kfz-Verkehr belasteten Hauptverkehrsstraßen darstellen sowie der innerstädtischen Fortführung der geplanten Radschnellverbindungstrassen dienen. Die Fahrradstraßen sollen mit der Zielsetzung geplant und umgesetzt werden, dass in ihnen möglichst wenig Kfz-Durchgangsverkehr stattfindet. Diesbezüglich werden bestehende Fahrradstraßen evaluiert und nötigenfalls auch in der Ausführung weiter angepasst (z.B. Änderungen im Verkehrssystem oder bauliche Einengungen zur Verkehrsberuhigung).

Ausgangssituation

In seiner Sitzung des Verkehrsausschusses am 28.06.2018 hat der Stadtrat das Gesamtkonzept für Fahrradstraßen beschlossen. Die 1. Stufe des Fahrradstraßenkonzeptes sieht den Ausbau von 12 Straßenzügen mit einer Gesamtlänge von 15 Kilometern Fahrradstraße vor. In den Jahren 2019-2021 wurden diese Fahrradstraßen zum Großteil hergestellt. Im Verkehrsausschuss am 22.09.2021 hat der Stadtrat die Verwaltung beauftragt, weitere 13 Straßenzüge mit einer Gesamtlänge von 17 km in einer 2. Stufe zu Fahrradstraßen umzugestalten. Zur begleitenden Öffentlichkeitsarbeit werden allgemeine Informationsflyer zu den Verkehrsregeln, die in den Fahrradstraßen gelten, ausgelegt und bei Herstellung einer neuen Fahrradstraße auch mit einem Detaillageplan des jeweiligen Straßenzuges an die anliegenden Haushalte verteilt. Mit dem Mobilitätsbeschluss für Nürnberg hat der Stadtrat im Januar 2021 beschlossen, dass bis 2030 jährlich mindestens 10 km Fahrradstraßen umgesetzt werden sollen.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Vollständige Umsetzung der 1. Stufe des Gesamtkonzeptes für Fahrradstraßen
- Evaluation der ersten Fahrradstraßen und eventuelle Nachbesserung in der Ausführung
- Beginn mit der Umsetzung der 2. Stufe

Zielhorizont 2026:

- Vollständige Umsetzung der 2. Stufe des Fahrradstraßenkonzeptes
- Erarbeitung und Beschluss einer 3. Ausbaustufe des Fahrradstraßenkonzeptes
- Beginn mit der Umsetzung der 3. Stufe

Zielhorizont 2030:

- Vollständige Umsetzung der 3. Stufe des Fahrradstraßenkonzeptes

Herausforderungen

Die Auseinandersetzung mit stadtgestalterischen Ansprüchen hinsichtlich der großflächigen Rotmarkierung in Kreuzungsbereichen oder des Ausbaus von Kopfsteinpflaster in gründerzeitlichen Wohnquartieren muss Berücksichtigung finden.

Da die Vorfahrtsberechtigung im Zuge der Fahrradstraßen nicht nur für Radfahrende, sondern auch für den Kfz-Verkehr gilt, muss die Situation hinsichtlich unerwünschtem Kfz-Durchgangsverkehr oder Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit genau beobachtet und ggf. durch

Änderungen im Verkehrssystem bzw. durch bauliche Einengungen zur Verkehrsberuhigung nachgebessert werden.

Die geltenden verkehrlichen Regelungen in einer Fahrradstraße sind vielen Bürgerinnen und Bürgern (noch) nicht ausreichend bekannt und können daher zu Missverständnissen führen. Hier besteht weiterhin Aufklärungsbedarf.

Beteiligte

- Verkehrsplanungsamt
- Servicebetrieb Öffentlicher Raum

Kosten

Die durchschnittlichen Kosten pro Fahrradstraßenkilometer in der 1. Stufe beliefen sich auf rund 200.000 Euro (ausgenommen kostenintensiver Umbaumaßnahmen z.B. auf Radschnell-verbindungstrassen)

Berücksichtigung von Radfahrenden in der Koordinierung von Lichtsignalanlagen (LSA)

Beschreibung

Die Zahl der Radwege wächst stetig und gleichzeitig auch die Verbesserungen für Radfahrende an LSA.

Die Koordinierungen der LSA in Nürnberg sind in erster Linien auf die Menge und Dynamik der Kfz ausgelegt. Verbesserungen für Radfahrende bei der Koordinierung der LSA führen zu spürbaren Einbußen in der Leistungsfähigkeit der Koordinierung für Kfz. Hauptgründe dafür sind die große Streuung der Geschwindigkeiten Radfahrender.

Teile der festgelegten Radvorrangrouten, auf denen eine LSA-Koordinierung für den Radverkehr etabliert werden soll, führen über Hauptverkehrsstraßen mit Koordinierung für den Kfz-Verkehr und Bevorrechtigungen für den ÖPNV. Sie wären die ersten Teststrecken für eine Verbesserung der Koordinierung für Radfahrende. Die Herausforderung besteht darin, die richtige Balance für die konkurrierenden Interessen zu finden. Für eine schrittweise wachsende Akzeptanz bei allen Verkehrsteilnehmenden ist dabei die Wahl der richtigen Maßnahmen für die verbesserte Abwicklung Radfahrender entscheidend.
Für die dynamische Anpassung der LSA-Steuerung entlang bestimmter Strecken muss außerdem eine Abstimmung über die anzusetzende Geschwindigkeit auf Radstreifen und Radwegen erfolgen. Weiterhin sind Anforderungen zu formulieren, wie eine gemeinsame Koordinierung für Radfahrende und Kfz aussehen soll.

Ausgangssituation

Die Umsetzung folgender Standards für den Radverkehr werden bei Sanierungen oder Neubauten von Lichtsignalanlagen immer geprüft:

- Eindeutige Führung des geradeausfahrenden Radverkehrs und deutliche Furtmarkierung (Roteinfärbung)
- Vorgezogene Haltelinie für den Radverkehr
- Aufgeweitete Radaufstellstreifen (Radschleusen, die linksabbiegenden Radfahrenden mehr Sicherheit und Dynamik bieten)
- Markierung von Schutzstreifen und Furten im Knoteninnenbereich
- Radstreifen, die es Radfahrenden ermöglichen, bis zur Haltelinie an wartenden Autos vorbeizufahren, um gut sichtbar für den Kfz-Verkehr als erste bei Grün losfahren zu können.
- Getrennte Aufstellflächen und breite Furten an LSA
- Getrennte Radsignalisierungen, die eine direkte und sichere Führung über den Knoten ermöglichen
- Zeitvorsprung bei der Grünphase an Radsignalen gegenüber den Kfz-Signalen sorgen für eine bessere Wahrnehmung der Radfahrenden und somit für mehr Sicherheit.
- Indirektes Linksabbiegen mit Radaufstelltaschen im Knoteninnenbereich und getrennter Signalisierung
- Eine getrennte Signalisierung soll überall dort, wo es möglich ist, eingesetzt werden

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Festlegung einer anzusetzenden Durchschnittsgeschwindigkeit für Radfahrende
- Definition von Kriterien für eine LSA-Koordinierung
- Erfassung aller LSA im Radvorrangroutennetz und Bestimmung eines Arbeitsprogramms zur Bevorrechtigung der Radfahrenden auf Radvorrangrouten
- Auswahl einer Pilotversuchsstrecke (z.B. RSV Nürnberg - Oberasbach/Zirndorf)

Zielhorizont 2026:

- Umsetzung des Pilotversuchs

- Auswertung der Versuchsergebnisse
- Festlegung und Umsetzung weiterer Strecken im Radvorrangroutennetz

Zielhorizont 2030:

- Die LSA-Koordinierung wird auf weiteren festgelegten Radvorrangrouten umgesetzt

Herausforderungen

Leichtigkeit und Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr sind nicht der Maßstab des Handelns, darüber muss ein gesellschaftspolitischer Konsens hergestellt werden. Die Vorteile einer guten Koordinierung von LSA für den Radverkehr sind erkennbar herauszuarbeiten.

Auf der anderen Seite wird eine stärkere Berücksichtigung von Radfahrenden bei der Koordinierung an LSA immer einen Kompromiss darstellen und nicht immer können die Erwartungen Radfahrender erfüllt werden.

Verbesserungen für Radfahrende dürfen nicht zu Lasten des Umweltverbundes gehen und auch der Kfz-Verkehr wird weiterhin eine Rolle bei der Koordinierung der LSA spielen, damit emissionsbedingte Belastungen vermieden werden.

Beteiligte

- Verkehrsplanungsamt
- Servicebetrieb Öffentlicher Raum
- Stadtrat

Kosten/Personal

- Kann noch nicht beziffert werden

Radschnellverbindungen (RSV)

Beschreibung

Der Ausbau einer qualitativ hochwertigen Radverkehrsinfrastruktur ist ein wichtiger Baustein für eine zukunftsorientierte Verkehrsplanung. Radschnellverbindungen können einen effektiven Beitrag zur Reduzierung der Luft- und Lärmbelastung in der stark vernetzten Metropolregion Nürnberg leisten, wenn Sie den in der Machbarkeitsstudie definierten hohen Qualitätsstandards hinsichtlich der Reisegeschwindigkeit, der Wegebreiten, der Belagsqualität und einer umwegefreien Führung entsprechend hergestellt werden. Damit kann ein attraktives Angebot geschaffen werden, das Menschen tatsächlich zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad motiviert. Ihr Nutzerpotential entfalten Radschnellverbindungen insbesondere auf längeren Distanzen zwischen 4 km und 20 km, daher ist diese Infrastruktur hervorragend zur Verlagerung von Berufspendlern bzw. von Alltagsverkehr auf das Fahrrad geeignet. Auch vor dem Hintergrund der zunehmenden Zahl an Pedelecnutzenden sind Radschnellverbindungstrassen von hoher Bedeutung. Ein Verkehrsversuch in der Rothenburger Straße, der im Zeitraum Juli bis Oktober 2020 durchgeführt wurde, hat gezeigt, dass bei der Realisierung der ersten Trassenabschnitte deren Verkehrswirksamkeit gegebenenfalls durch (temporäre) Begleitmaßnahmen hergestellt werden muss.

Ausgangssituation

Die Stadt Nürnberg hat in Kooperation mit den Nachbarstädten und -landkreisen sowie mit Unterstützung des Bayerischen Staatsministeriums und der AGFK Bayern im Jahr 2015 eine Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen (RSV) in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse im September 2017 in einem Bericht veröffentlicht wurden.

Für sieben Trassen, von denen sich fünf auf Nürnberger Stadtgebiet befinden, ist im Rahmen der Studie ein besonders hohes Nutzerpotential ermittelt worden. Es handelt sich dabei um folgende Trassen:

- Nürnberg – Lauf
- Nürnberg – Oberasbach/Zirndorf/Stein
- Nürnberg – Erlangen
- Nürnberg – Fürth
- Nürnberg – Schwabach
- Erlangen – Herzogenaurach
- Fürth – Erlangen

Im Verkehrsausschuss am 28.09.2017 wurde die Verwaltung daher beauftragt, die in der Machbarkeitsstudie erarbeiteten Maßnahmen zur Umsetzung eines Radschnellverbindungs-netzes im Großraum Nürnberg zügig voranzubringen.

Folgende Schritte zur Umsetzung wurden seitdem unternommen:

- Eine Ingenieurstelle in Vollzeit zur Planung von RSV wurde geschaffen (seit Januar 2019 im Verkehrsplanungsamt beschäftigt).
- Vereinbarungen zur Planung und Umsetzung für die Trassen Nürnberg - Erlangen und Nürnberg - Zirndorf/Oberasbach/Stein wurden mit dem Staatlichen Bauamt unterzeichnet.
- Planungen für erste Teilabschnitte u.a. der beiden o.g. RSV-Trassen sind fertiggestellt und beschlossen (Rothenburger Straße zwischen Bertha-von-Suttner-Straße und Wredestraße, Fahrradstraßen Friedrichstraße – Schweppermannstraße – Pilotystraße – Innerer Kleinreuther Weg, Fahrradstraße Muggenhofer Straße als möglicher Teilabschnitt der Trasse Nürnberg - Fürth).
- Regelmäßige Sitzungen des Lenkungsgremiums RSV finden im Halbjahresturnus statt.
- Die Stadt Nürnberg verhandelt derzeit mit dem Bund und dem Freistaat, um Fördergelder für die Umsetzung der ersten Teilabschnitte der RSV zu erhalten.

Beschreibung

Radvorrangrouten haben eine herausragende Bedeutung für den Radverkehr im Radwegenetz. Sie sind das Rückgrat der städtischen Radinfrastruktur. Die in der Machbarkeitsstudie definierten Radschnellverbindungen sind Teil der Vorrangrouten mit einer nochmals herausgehobenen Bedeutung. Vorrangrouten befinden sich dort, wo heute schon besonders viele Radfahrende fahren oder wo durch die qualitative Verbesserung ein Anstieg an Radfahrenden zu erwarten ist. In der Abwägung der Verkehrsplanung ermöglichen sie einen besonderen Vorrang für den Radverkehr, insbesondere gegenüber dem Kfz-Verkehr, aber nicht zu Lasten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Bei der Umsetzung des Radwegeplanungs- und Bauprogramms haben sie Priorität.

Ausgangssituation

In Abstimmung mit den Mitgliedern des Runden Tisches Radverkehr wurde ein Radvorrangroutennetz mit 19 Vorrangrouten mit einer Länge von rd. 135 km für Nürnberg entwickelt und dem Verkehrsausschuss am 24.09.2020 zum Beschluss vorgelegt. Die Auswahl der einzelnen Vorrangrouten basiert auf einer gemeinsam erarbeiteten Definition, in der Kriterien hinsichtlich Netzbedeutung und Qualitätsanspruch festgelegt wurden. Für die Bestandserfassung und die Definition eines Arbeitsprogrammes zur Umsetzung des Radvorrangroutennetzes wurde ein externes Ingenieurbüro beauftragt, das Mitte des Jahres 2022 Ergebnisse vorgelegt hat. Mit dem Mobilitätsbeschluss für Nürnberg wurde im Januar 2021 beschlossen, dass jährlich ca. 15 km des Radvorrangroutennetzes hergestellt werden. Außerdem soll auf Basis des FGSV-Standards eine durchgängige, verständliche und gut sichtbare Wegweisung auf allen Radvorrangrouten erstellt werden.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Anpassung der Jahresbauprogramme an die prioritäre Umsetzung von Maßnahmen und Lückenschlüssen entlang der definierten Radvorrangrouten
- Erste Routen sind baulich durchgängig hergestellt

Zielhorizont 2026:

- Die verkehrswirksamen Abschnitte des Radvorrangroutennetzes sind umgesetzt

Zielhorizont 2030:

- Das definierte Radvorrangroutennetz ist umgesetzt

Herausforderungen

Das Ziel, möglichst durchgängig befahrbare Routen für den Radverkehr zu schaffen, setzt voraus, dass bestehende Lücken im Radwegenetz zu schließen sind, wobei eine Neuaufteilung des öffentlichen Raumes zulasten des Autoverkehrs unumgänglich sein wird.

Ebenso unausweichlich wird die Auseinandersetzung mit den Umweltbelangen insbesondere bei der Ertüchtigung oder Verbreiterung von Radwegen in Grünanlagen oder Schutzgebieten sein. Hier müssen gemeinsame Lösungen gefunden werden.

Beteiligte

- Verkehrsplanungsamt
- Servicebetrieb Öffentlicher Raum
- Planung und Umsetzung außerorts: Staatliches Bauamt
- Planung und Umsetzung der Anschlüsse: An das Stadtgebiet angrenzende Nachbarstädte und -gemeinden

Kosten

Können derzeit nicht benannt werden, da diese abhängig von den jeweiligen Planungen sind.
Für die Finanzierung der Beauftragung eines Planungsbüros müssen investive Mittel in den Haushalt eingestellt werden.

Radvorrangrouten

Beschreibung

Radvorrangrouten haben eine herausragende Bedeutung für den Radverkehr im Radwegenetz. Sie sind das Rückgrat der städtischen Radinfrastruktur. Die in der Machbarkeitsstudie definierten Radschnellverbindungen sind Teil der Vorrangrouten mit einer nochmals herausgehobenen Bedeutung. Vorrangrouten befinden sich dort, wo heute schon besonders viele Radfahrende fahren oder wo durch die qualitative Verbesserung ein Anstieg an Radfahrenden zu erwarten ist. In der Abwägung der Verkehrsplanung ermöglichen sie einen besonderen Vorrang für den Radverkehr, insbesondere gegenüber dem Kfz-Verkehr, aber nicht zu Lasten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Bei der Umsetzung des Radwegeplanungs- und Bauprogramms haben sie Priorität.

Ausgangssituation

In Abstimmung mit den Mitgliedern des Runden Tisches Radverkehr wurde ein Radvorrangroutennetz mit 19 Vorrangrouten mit einer Länge von rd. 135 km für Nürnberg entwickelt und dem Verkehrsausschuss am 24.09.2020 zum Beschluss vorgelegt. Die Auswahl der einzelnen Vorrangrouten basiert auf einer gemeinsam erarbeiteten Definition, in der Kriterien hinsichtlich Netzbedeutung und Qualitätsanspruch festgelegt wurden. Für die Bestandserfassung und die Ermittlung des Ausbaubedarfs zur Umsetzung des Radvorrangroutennetzes wurden die Ingenieurbüros Planersocietät und VIA beauftragt, die Mitte des Jahres 2022 Ergebnisse vorgelegt haben. Mit dem „Masterplan nachhaltige Mobilität – Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“ wurde im Januar 2021 beschlossen, dass jährlich ca. 15 km des Radvorrangroutennetzes hergestellt werden. Außerdem soll auf Basis des FGSV-Standards eine durchgängige, verständliche und gut sichtbare Wegweisung auf allen Radvorrangrouten erstellt werden.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Anpassung der Jahresbauprogramme an die prioritäre Umsetzung von Maßnahmen und Lückenschlüssen entlang der definierten Radvorrangrouten
- Erste Routen sind baulich durchgängig hergestellt

Zielhorizont 2026:

- Die verkehrswirksamen Abschnitte des Radvorrangroutennetzes sind umgesetzt

Zielhorizont 2030:

- Das definierte Radvorrangroutennetz ist umgesetzt

Herausforderungen

Das Ziel, möglichst durchgängig befahrbare Routen für den Radverkehr zu schaffen, setzt voraus, dass bestehende Lücken im Radwegenetz zu schließen sind, wobei eine Neuaufteilung des öffentlichen Raumes zulasten des Autoverkehrs unumgänglich sein wird.

Ebenso unausweichlich wird die Auseinandersetzung mit den Umweltbelangen insbesondere bei der Ertüchtigung oder Verbreiterung von Radwegen in Grünanlagen oder Schutzgebieten sein. Hier müssen gemeinsame Lösungen gefunden werden.

Beteiligte

- Verkehrsplanungsamt
- Servicebetrieb Öffentlicher Raum

- Planung und Umsetzung außerorts: Staatliches Bauamt
- Planung und Umsetzung der Anschlüsse: an das Stadtgebiet angrenzende Nachbarstädte und -gemeinden

Kosten

Können derzeit nicht benannt werden, da diese abhängig von den jeweiligen Planungen sind.
Für die Finanzierung der Beauftragung von Planungsbüros für Teilleistungen (z.B. Umweltgutachten) müssen investive Mittel in den Haushalt eingestellt werden.

Radwegeplanungs- und Bauprogramm mit Schwerpunkt Lückenschlüsse im Radwegenetz

Beschreibung

Ein zusammenhängendes, komfortables und sicheres Radwegenetz ist entscheidend für den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf das Fahrrad. Das dies möglichst viele Menschen tun, ist seit langem erklärtes Ziel der Stadt Nürnberg. Ein wichtiger Baustein der Radverkehrsförderung ist daher das Radwegeplanungs- und Bauprogramm, mit dem Maßnahmen zur Schließung von Lücken im Radwegenetz zur Umsetzung gebracht werden. In diesem werden die im Runden Tisch Radverkehr (RTR) gemeinsam priorisierten Lückenschlüsse aus dem Radwegenetzplan, die Radstreifen, die im Zuge der Roteinfärbung verbreitert werden und die Maßnahmen zur Umsetzung des Radvorrangroutennetzes und der Radschnell-verbindungen zusammengefasst.

Die Basis für alle Planungen und Maßnahmen zur Vervollständigung eines durchgängigen Radwegnetzes stellt der Radwegenetzplan dar. Dieser wurde am 29.11.2007 vom Stadtrat beschlossen. In ihm sind zum einen die Straßen dargestellt, in denen gemäß der Gesetzeslage und der einschlägigen Richtlinien aufgrund der Verkehrsbelastung oder des Verkehrsablaufs die Anlage von Radwegen notwendig sind. Zum anderen wird aufgezeigt, wo Radwege im Hinblick auf eine integrierte Stadt- und Verkehrsplanung mit dem Ziel eines stadtverträglichen Verkehrs und einer „Stadt der kurzen Wege“ zusätzlich erforderlich sind.

Ausgangssituation

Seit dem Beschluss des Radwegenetzplans am 29.11.2007 wird dieser fortlaufend gemäß den jährlichen Radwegebauprogrammen umgesetzt.

Bis zu den 70er Jahren bestand das Radwegenetz in Nürnberg aus etwa 50 km Fahrradwegen. Dieses wurde bis zum Jahr 1980 auf etwa 130 km verlängert. Zum Auftakt der Kampagne „Nürnberg steigt auf“ im Jahr 2009 gab es ca. 287 km Radwege und rund 50 km öffentliche Feld- und Waldwege sowie 17 km Betriebswege entlang des Main-Donau-Kanals. Seitdem wurden weitere 11 km neue Radwege und Radstreifen geschaffen, in 10 Straßenzügen Fahrradstraßen hergestellt, weiterhin kontinuierlich Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet und einige wassergebundene Wege mit einem fahrradfreundlichen Belag ausgestattet.

Zur Erhöhung der Transparenz wurde 2019 im Runden Tisch Radverkehr vereinbart, die jährlichen Radwegeplanungs- und Bauprogramme künftig auf der Basis einer umfangreicheren Maßnahmenliste zu erstellen und zu priorisieren. Diese „Prioritätenliste““ wurde gemeinsam mit den Institutionen und Verbänden erstellt und umfasst rund 80 wichtige Lückenschlüsse im Radwegenetz, die in den kommenen Jahren nach und nach realisiert werden sollen.

Mit der stufenweisen Erhöhung des Radwegeetats auf 10 Mio. Euro jährlich ab 2023 und den zugesagten zusätzlichen personellen Kapazitäten im Verkehrsplanungsamt und beim Servicebetrieb Öffentlicher Raum wird in den kommenden Jahren ein unfangreiches Paket zur Verbesserung der Radinfrastruktur mit wichtigen Lückenschlüssen im Radwegenetz geplant und umgesetzt werden können.

Mit dem Mobilitätbeschluss für Nürnberg hat der Stadtrat am 27.01.2021 beschlossen, dass ein engmaschiges, lückenloses, möglichst umwegefreies und sicheres Radwegenetz auf Basis des Radwegenezplanes in den wesentlichen Abschnitten verkehrswirksam bis 2030 geschaffen werden soll. Dabei soll das Radwegenetz so ausgestaltet werden, dass der tatsächlich realisierte Teil für 80 Prozent der Bürgerinnen und Bürger in einer Entfernung von unter 350 m vom Wohnort netzwirksam erreicht werden kann. Zu beachten ist, dass auch Tempo 30-Zonen Teil der sicheren Radinfrastruktur sind.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Umsetzung der im Jahresbauprogramm 2020 ff. dargestellten Maßnahmen (siehe AfV-Bericht vom 24.09.2020)
- Regelmäßige Aktualisierung der Prioritätenliste (jährlicher Turnus) in Abstimmung mit dem Runden Tisch Radverkehr
- Fortlaufende Aktualisierung des Radwegeplanungsprogramms
- Anpassung der Jahresbauprogramme an die prioritäre Umsetzung von Maßnahmen und Lückenschlüssen entlang der definierten Radvorrangrouten

Zielhorizont 2026:

- Umsetzung der Jahresbauprogramme 2023 ff.
- Fortlaufende Aktualisierung des Radwegeplanungsprogramms
- Lückenschlüsse im Radwegenetz entlang von drei Radvorrangrouten sind umgesetzt

Zielhorizont 2030:

- Umsetzung der Jahresbauprogramme 2026 ff.
- Fortlaufende Aktualisierung des Radwegeplanungsprogramms

Herausforderungen

Insbesondere bei wichtigen Lückenschlüssen entlang von Hauptverkehrsstraßen muss die Diskussion über eine gerechte Aufteilung des öffentlichen Raumes geführt werden. Der Radverkehr hat vor allem in den vergangenen Jahren deutlich an Bedeutung gewonnen und wird zunehmend als echte Alternative zum Auto im Alltagsverkehr genutzt. Ohne eine Reduzierung von Kfz-Fahrspuren, die Umwidmung von öffentlichen Parkplätzen oder die Asphaltierung von bisher wassergebundenen Wegen wird die Herstellung eines komfortablen und zusammenhängenden Radwegenetzes zukünftig nicht möglich sein.

Beteiligte

- Verkehrsplanungsamt
- Servicebetrieb Öffentlicher Raum
- Staatliches Bauamt

Kosten

- Radwegeetat

Roteinfärbungen von Radstreifen im Bestand und mit Verbreiterung

Beschreibung

Mit der durchgängigen Roteinfärbung von Radstreifen wird dem Radverkehr in Nürnberg buchstäblich der „rote Teppich“ ausgerollt. Dies führt zu einer deutlichen Verbesserung der Warnehmung der Radinfrastruktur und erhöht damit die Aufmerksamkeit sowie die Rücksichtnahme gegenüber Radfahrenden, was zu einer größeren Sicherheit im Verkehr und zu einem besseren Verkehrsklima führt. Im Zuge der nachträglichen Rotmarkierung können auch einige Radstreifen im Stadtgebiet verbreitert werden, deren Breitenmaß inzwischen veraltet ist und nicht mehr den aktuellen Vorgaben der Empfehlungen und Richtlinien entspricht. Dies ist insbesondere dort ohne Umbau und Einbußen in der Leistungsfähigkeit möglich, wo heute überbreite Fahrbahnquerschnitte für den Kfz-Verkehr zum Einsatz kommen. So können zumindest regelgerechte Breiten der Radstreifen hergestellt werden oder, wo möglich auch breitere Maße zur Anwendung kommen.

Ausgangssituation

Im Verkehrsausschuss am 06.10.2016 wurde beschlossen, dass sämtliche Radwege bei Neubaumaßnahmen künftig rot einzufärben sind. Gleichzeitig wurde beschlossen, Radstreifen im Bestand auf der Fahrbahn sukzessive nachträglich rot einzufärben. Seit Frühjahr 2019 werden bestehende Radwege in Nürnberg sukzessive rot eingefärbt. Beispiele dafür sind die Ansbacher Straße, der Thumenberger Weg oder die Katzwanger Straße. Ein weiterer Beschluss des Stadtrates vom 19.09.2019 beinhaltet die Verbreiterung und Roteinfärbung von bestehenden Radstreifen an insgesamt fünf Straßenzügen im Stadtgebiet. Eine erste Maßnahme dieser Art konnte in der Gibitzenhofstraße noch in 2019 umgesetzt werden. Der Radstreifen in der Pillenreuther Straße wurde in 2021 verbreitert. Weitere Maßnahmen befinden sich derzeit in Vorbereitung.
Im Mobilitätsbeschluss für Nürnberg wurde festgehalten, dass „zu Kfz-Parkflächen ein rot markierter, erkennbarer Sicherheitstrennstreifen (0,5 m) eingerichtet werden soll“. Soweit möglich, sollen bei der Neuplanung von Radstreifen entlang von Hauptverkehrsstraßen parallele Kfz-Stellplätze abgebaut werden, auf Sicherheitstrennstreifen kann dann verzichtet werden. Bei der nachträglichen Rotmarkierung von Bestandsradstreifen oder der Verbreiterung von Radstreifen sollte zukünftig ein Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Kfz geprüft werden. Gemäß Mobilitätsbeschluss ist dieser Teil des rotmarkierten Radstreifens.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Kontinuierliche Fortführung der nachträglichen Roteinfärbung von Radstreifen im Bestand
- Umsetzung der am 19.09.2020 beschlossenen Straßenzüge mit Verbreiterung der Radstreifen (Pillenreuther Straße, Julius-Loßmann-Straße, Trierer Straße, ohne Verbreiterung wegen Lichtraumprofil Straßenbahn in der Allersberger Straße)

Zielhorizont 2026:

- Kontinuierliche Fortführung der nachträglichen Roteinfärbung von Radstreifen im Bestand
- Beschluss und Planung bzw. Umsetzung weiterer Straßenzüge mit Verbreiterung von Radstreifen

Zielhorizont 2030:

- Alle richtlinienkonformen Radstreifen im Bestandsnetz sind rot eingefärbt

- Alle im Zuge der nachträglichen Roteinfärbung möglichen Verbreiterungen von Radstreifen sind umgesetzt

Herausforderungen

- Die notwendige Fläche für die Einbeziehung sog. „Sicherheitstrennstreifen“ zur Verhinderung von Unfällen, die durch parkende Kfz verursacht werden, ist nicht immer verfügbar.
- Das Maß der verbleibenden Fahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr darf 4 m nicht überschreiten, um gefährliche Überholmanöver bzw. zweistreifiges Fahren mit illegalem Überfahren des Radstreifens möglichst zu unterbinden.

Beteiligte

- Verkehrsplanungsamt
- Servicebetrieb Öffentlicher Raum

Kosten

- Roteinfärbung im Bestand: Gesamtkosten 2.600.000 Euro/Folgekosten 150.000 Euro pro Jahr (Beschluss vom 06.10.2016)
- Roteinfärbung mit Verbreiterung: Gesamtkosten 650.000 Euro/Folgekosten 10.000 Euro pro Jahr (Beschluss vom 19.09.2019)

Übergeordnete Freiraumverbindungen

Beschreibung

Die übergeordneten Freiraumverbindungen sind sowohl Darstellung der Verkehrsplanung als auch ein Element des integrierten Landschaftsplanes. Sie sind innerstädtische Wegeverbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen, eine Kombination aus wichtigen Gehwegen, Radwegen, verkehrsberuhigten Bereichen sowie Grünflächen und landschaftlichen Leitlinien. Übergeordnete Freiraumverbindungen sind Baustein einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanung mit der Zielsetzung eines stadtverträglichen und an den menschlichen Bedürfnissen orientierten Verkehrs. Damit ist es den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmenden möglich, sich innerhalb des Stadtgebietes zu Fuß oder mit dem Fahrrad - auch über größere Distanzen hinweg – sicher und weitgehend abgasfrei zu bewegen. Die Umsetzung dieses Wegenetzes ist als Langzeitaufgabe zu sehen; es ist in Teilabschnitten identisch mit bereits existierenden Wegesystemen, z.B. mit dem Radwegenetz.

Ausgangssituation

Das Konzept der übergeordneten Freiraumverbindungen wurde zuletzt im beschlossen Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan der Stadt Nürnberg 2006 bestätigt. Bei der Umsetzung von Bebauungsplänen und Gebietsentwicklungen finden diese Freiraumverbindungen Berücksichtigung. Damit wurden bzw. werden immer wieder einzelne Abschnitte dieser Freiraumverbindungen umgesetzt (z.B. Verlängerung der Rollnerstraße nach Norden, Verlängerung des Karl-May-Wegs, Martin-Bächer-Weg).

Die AG Masterplan Freiraum arbeitet seit 2018 mit einem starken Fokus auf die Umsetzung sog. „Grüner Wege“ mit dem Ziel, einzelne übergeordnete Freiraumverbindungen in der gesamten Länge zu realisieren. Als erster Grünzug wurde die Konzeption der Verbindung vom Plärrer über den Schweinauer Buck zum Faberwald erarbeitet. Die Planungen für eine weitere Freiraumverbindung vom ehemaligen Nordbahnhofgelände (Grolandstraße) zur Rollnerstraße bis zur Verbindung westlich entlang des Marienbergparks befinden sich in Vorbereitung.

Weitere Freiraumverbindungen werden im Zuge der geplanten Gebietsentwicklungen in Wetzendorf, im Bruneckerareal oder im Tiefen Feld realisiert.

Ein Teil der Freiraumverbindung entlang der Ringbahnlinie in Erlenstegen könnte ebenfalls in den kommenden Jahren als Alternativroute zur Kieslingstraße befestigt werden.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Fertigstellung des Konzeptes für den „Grünen Weg zum Faberwald“
- Vorbereitung zur Umsetzung des „Grünen Weges zum Faberwald“
- Beginn Konzeption des „Grünen Weges über den ehem. Nordbahnhof zur Rollnerstraße“

Zielhorizont 2026:

- Umsetzung der Maßnahmen des „Grünen Weges zum Faberwald“
- Fertigstellung des Konzeptes für den „Grünen Weg über den ehem. Nordbahnhof zur Rollnerstraße“

Zielhorizont 2030:

- Umsetzung der Maßnahmen des „Grünen Weges über den ehem. Nordbahnhof zur Rollnerstraße“
- Entwicklung Bruneckerareal

- Entwicklung Tiefes Feld

Herausforderungen

- Flächenverfügbarkeit
- Nutzerkonflikte zwischen Fußverkehr und Radverkehr
- Konflikte mit Naturschutzbelangen bei der Herstellung von attraktiver Radinfrastruktur bezüglich Wegebreiten und fahrradfreundlicher Wegebeschaffenheit (Asphalt)

Beteiligte

- Planung: Umweltreferat, Stadtplanungsamt, Verkehrsplanungsamt
- Umsetzung: Servicebetrieb Öffentlicher Raum

Kosten

- Können derzeit noch nicht benannt werden

Wegweisung / Beschilderte Radrouten

Beschreibung

Wesentlicher Bestandteil eines leistungsfähigen Radverkehrsnetzes ist eine leicht verständliche Wegweisung. In Nürnberg sollen die Radfahrenden auf attraktiven und sicheren Routen durch das Stadtgebiet geleitet werden. Übergeordnetes Ziel ist es, die Zugänglichkeit des Verkehrsmittels Fahrrad zu erhöhen. Ausgeschildert sind wichtige Ausbildungs-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen sowie Radwege zu Nachbargemeinden. Die beschilderten Routen verlaufen größtenteils abseits von Hauptverkehrsstraßen, in Tempo 30-Zonen bzw. in Fahrradstraßen, in verkehrsberuhigten Bereichen oder durch Grünanlagen. Radrouten, bei denen sich eine Führung entlang von Hauptverkehrsstraßen nicht vermeiden lässt, werden auf baulich getrennten Radwegen geführt.

Ausgangssituation

Derzeit sind 14 stadtteilübergreifende Routen mit einer Gesamtlänge von über 190 km beschildert. Sie bieten sowohl Alltags- als auch Freizeitradlerinnen und -radlern die Möglichkeit, sicher und rasch mit dem Fahrrad durch die Stadt zu fahren.:

- Hauptbahnhof – Almoshof – Reutles – Erlangen
- Hauptbahnhof – Ziegelstein – Buchenbühl – Kalchreuth
- Hauptbahnhof – Pegnitztal-Ost – Laufamholz – Lauf
- Hauptbahnhof – Altenfurt – Fischbach – Brunn
- Hauptbahnhof – Wöhrder Wiese – Langwasser – Kornburg
- Hauptbahnhof – Gartenstadt – Weiherhaus – Katzwang
- Hauptbahnhof – Schweinau – Eibach – Schwabach
- Hauptbahnhof – Sündersbühl – Gebersdorf – Hainberg
- Hauptbahnhof – Dutzendteich – Langwasser Süd - Altenfurt
- Rathenauplatz – Schoppershof – Erlenstegen
- Schweinau – St. Peter – Mögeldorf – Laufamholz
- Altstadt –Tullnau – Weichselgarten – Zerzabelshof
- Schniegling – Höfles – Großgründlach – Tennenlohe
- Schniegling – Thon – Marienbergpark – Erlenstegen

Die Verbindungen sind Bestandteil eines rund 285 km umfassenden Radroutenkonzeptes, welches kontinuierlich ausgebaut und aktualisiert wird. Von einem Teil dieser Routen lassen sich überregionale Fernradwege erreichen Die Wegweisung auf diesen Routen entspricht der bundesweit einheitlichen und nutzergerechten Systematik der Fahrradwegweisung, die auf den Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswege (FGSV) basiert.

Im Rahmen der Umsetzung der Radvorrangrouten wird die bestehende Wegweisung um weitere Elemente (Markierung, Nummerierung mittels farbiger Zusatzschilder etc.) ergänzt und auf eine möglichst durchgängig komfortable Führung geachtet.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Konzeptionelle Überarbeitung und Ergänzung der Wegweisung entlang der Radvorrangrouten im Rahmen der Beauftragung eines Ingenieurbüros zur Bestandsanalyse der Radvorrangrouten
- Fortlaufende Aktualisierung und Pflege der vorhandenen Routen
- Umsetzung weiterer beschilderter Radrouten auf Basis des 2006 beschlossenen Radroutennetzplanes

Zielhorizont 2026:

- Fortlaufende Aktualisierung und Pflege der vorhandenen Routen
- Umsetzung der ergänzenden Wegweisung entlang der Radvorrangrouten
- Umsetzung weiterer beschilderter Radrouten auf Basis des 2006 beschlossenen Radroutennetzplanes

Zielhorizont 2030:

- Fortlaufende Aktualisierung und Pflege der vorhandenen Routen
- Fertigstellung der ergänzenden Wegweisung entlang der Radvorrangrouten.
- Umsetzung weiterer beschilderter Radrouten – alle Verbindungen des Radroutenkonzeptes 2006 sind beschildert

Herausforderungen

- Für die Untersuchung und Planung der Beschilderung müssen ausreichende personelle Kapazitäten in der Verwaltung oder durch externe Planungsbüros eingesetzt werden.
- Die neuen Routen müssen in die Logik des bestehenden Systems eingebettet werden.

Beteiligte

- Verkehrsplanungsamt
- Servicebetrieb Öffentlicher Raum

Kosten

- Radwegeetat

Handlungsfeld Kommunikation

Aktionen für mehr Radverkehr

Beschreibung

Im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit kann mit kleinen und großen Aktionen und Kampagnen die Wahrnehmung des Radverkehrs in der Öffentlichkeit gesteigert werden und in besonderer Weise für das Thema nachhaltige Mobilität und Verkehrswende sensibilisiert werden. Gut organisierte Aktionen binden die Bevölkerung aktiv mit ein und zeigen, dass Radfahren in Nürnberg Spaß macht, einen sinnvollen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität leistet und die Stadt es wirklich ernst meint mit der Radverkehrsförderung in Nürnberg.

Für die Umsetzung solcher Aktionen bedarf es aber meist eines hohen finanziellen und personellen Einsatzes, sodass hier eine sorgfältige Auswahl getroffen werden muss. Eine Reihe von Aktionen haben sich in der Vergangenheit bereits bewährt und sind in Nürnberg etabliert. Zu Ihnen zählt allen voran die STADTRADELN-Kampagne des Klima-Bündnisses und der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK Bayern), deren Wurzeln in der Stadt Nürnberg liegen, die Teilnahme an Veranstaltungen wie dem Tag der offenen Tür der Stadt Nürnberg oder der europaweiten Mobilitätswoche. Diese Aktionen sollen auch in Zukunft weiter erfolgreich durchgeführt werden.

Arbeitgeber größerer Firmen und der Einzelhandel in Nürnberg sollen noch mehr in die Kommunikation und Aktionen zu Radverkehrsthemen in der Stadt mit einbezogen werden. Denkbar wäre z.B. ein „Wettbewerb fahrradfreundlichster Arbeitgeber“. Oder auch ein Maßnahmenpaket, das niederschwellige Möglichkeiten für Arbeitgeber zur Förderung des Radfahrens für Ihre Mitarbeitenden aufzeigt und bewirbt, könnte entwickelt werden. In Zusammenarbeit mit Bürgervereinen könnten Stadtteilfeste mit Radverkehrsbezug durchgeführt werden. Weitere Aktionen zum Thema Sicherheit und Rücksichtnahme sollen im Rahmen der Kampagne „Bitte, gerne!“ umgesetzt werden (siehe hierzu Steckbrief „Radverkehr und Rücksichtnahme“).

Ausgangssituation

Folgende Auswahl an Aktionen, die in den vergangenen Jahren durchgeführt wurden, kann genannt werden:

- STADTRADELN seit 2008, begleitende Eröffnungs-/Abschlussveranstaltungen mit Radcheck
- Informationsstand und Aktionen zum Tag der offenen Tür und im Rahmen der Mobilitätswoche
- Aktionstag „Nürnberg macht Platz“
- Teilnahme an den Stadtverführungen
- Ausstellungen im offenen Büro Lorenzer Straße
- Aktionen der AGFK („Nachts sind alle Katzen grau“)
- Aktionen der Verbände (ADFC, Radentscheid…)
- Neubürgertouren ADFC
- Onlinebeteiligungen Radständer für die Stadtteile
- Mobile Bürgerversammlungen
- …

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Jährliche Teilnahme an der STADTRADELN-Kampagne mit Ausbau des Schulradelns

- Teilnahme an Aktionstagen (Tag der offenen Tür, Stadtverführungen, Mobilitätswoche etc.)
- Zusammenarbeit mit der NOA Fahrradwerkstatt zur Durchführung von kostenlosen Radchecks (siehe auch Steckbrief „Service für Radfahrende“)
- Finanzielle Unterstützung der Neubürgertouren des ADFC
- Mobile Bürgerversammlungen
- Weitere Aktionen

Zielhorizont 2026:

- Jährliche Teilnahme an der STADTRADELN-Kampagne, das Schulradeln hat sich etabliert
- Verstärkte Zusammenarbeit mit Unternehmen zur Förderung des Radverkehrs in der Belegschaft (Fahrradfreundliche Arbeitgeber)
- Teilnahme an Aktionstagen (Tag der offenen Tür, Stadtverführungen, Mobilitätswoche etc.)
- Finanzielle Unterstützung der Neubürgertouren des ADFC
- Aktionen mit Schulen zur Verkehrssicherheit (Radcheck)
- Mobile Bürgerversammlungen
- Onlinebeteiligung
- Weitere Aktionen

Zielhorizont 2030:

- Jährliche Teilnahme an der STADTRADELN-Kampagne, das Schulradeln hat sich etabliert
- Teilnahme an Aktionstagen (Tag der offenen Tür, Stadtverführungen, Mobilitätswoche etc.)
- Finanzielle Unterstützung der Neubürgertouren des ADFC
- Mobilie Bürgerversammlungen
- Onlinebeteiligung
- Weitere Aktionen

Herausforderungen

Für die Umsetzung öffentlichkeitswirksamer Aktionen werden entsprechende finanzielle und personelle Kapazitäten benötigt, die derzeit nicht ausreichend zur Verfügung stehen und noch geschaffen werden müssen.

Beteiligte

- Verkehrsplanungsamt
- Bürgermeisteramt
- Amt für Kommunikation und Stadtmarketing
- Presse
- Radverkehrsverbände
- Polizei
- Schulreferat

Kosten

Kann derzeit nicht benannt werden.

Öffentlichkeitsarbeit

Beschreibung

Fahrradförderung bemisst sich nicht nur in „Kilometer Radweg“, sondern besonders in der Veränderung des Modal Split. Dabei sind Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation tragende Säulen zur Förderung eines fahrradfreundlichen Klimas in der Stadt und müssen kontinuierlich in den Prozess der Umgestaltung des Verkehrssektors hin zu einer nachhaltigen Mobilität für Nürnberg einbezogen werden. Das Radfahren in Nürnberg soll dabei identitätsstiftend in das Bewusstsein der Bewohnerinnen und Bewohner von Nürnberg gebracht werden. Der Schwerpunkt der Kommunikation soll die indviduellen Vorteile des Radfahrens (schnell, günstig und gesund) darstellen.

Neben der Fortführung der Kampagne „Nürnberg steigt auf“, die vor allem mit Flyern und Plakaten für das Radfahren in Nürnberg wirbt, werden verstärkt Aktionen und Maßnahmen zur Radverkehrsförderung integriert. Die bewährte klassische Pressearbeit wird dabei durch die Kommunikation über geeignete neue Medien (Social Media / Storytelling) ergänzt. Um die Zugänglichkeit zu Informationen im Internet, die den Radverkehr in Nürnberg betreffen, für die Öffentlichkeit zu verbessern, soll eine Zusammenführung aller Themen auf einer gemeinsamen Onlineplattform (z.B. www.nuernberg-steigt-auf.de) zügig angegangen werden. Dabei könnte auch die Vernetzung mit Partnern aus dem Bereich Mobilität (VAG, VGN etc.) die Multimodalität weiter fördern. Die Möglichkeiten zur Bürgerbeteiligung im Onlineformat sollen weiterhin genutzt werden, insbesondere bei dem Projekt „Radständer für die Stadtteile“, das jährlich in einem neuen Stadtteil umgesetzt wird. Aber auch eine Erweiterung auf andere Projekte ist vorstellbar.

Insbesondere Kinder und junge Menschen können durch eine geeignete Ansprache frühzeitig und ganz selbstverständlich an das Thema Radfahren herangeführt werden. Eine Neuauflage des Projektes „Mobil in der Kita“, das bereits 2013/2014 als Modellprojekt sehr erfolgreich umgesetzt wurde, könnte hier ein wertvoller Ansatz sein.

Im Mobilitätsbeschluss des Stadtrates vom 27.01.2021 wurde festgelegt, dass über die Erfolge und Fortschritte der beschlossenen verkehrlichen Maßnahmen (Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV, notwendiger Kfz-Verkehr) im Rahmen eines jährlichen Reportings die Fortschritte und Sachstände aufgezeigt werden. Der jährliche Bericht wird sowohl im RTR als auch im AfV vorgestellt. Ein erfolgreiches Reporting ist eng verknüpft mit dem Thema Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation und muss mit den entspechenden personellen und finanziellen Kapazitäten ausgestattet werden. Die Stelle bei Vpl ist ausgeschrieben und wird ab Herbst 2022 besetzt.

Ausgangssituation

Mit folgenden Punkten kann die Öffentlichkeitsarbeit des Verkehrsplanungsamtes exemplarisch dargestellt werden:

- Mit der Kampagne „Nürnberg steigt auf“ wurde der Auftakt der Radverkehrsstrategie 2009 mit Plakaten, Postkarten und Flyern begleitet.
- Das Amt für Kommunikation und Stadtmarketing veröffentlicht regelmäßig aktuelle Informationen zu Maßnahmen der Radverkehrsförderung über das Presseportal der Stadt Nürnberg.
- Auch auf der Facebookseite „Nürnberg nachhaltig“ wird regelmäßig zu Radverkehrsthemen berichtet.
- Die Fahrradthemen finden sich derzeit zersplittert auf vielen unterschiedlichen Kanälen der Stadt, wie z.B. Ref. VI, Ref. III (Lastenräder), Congress- und Tourismuszentrale (CTZ), SÖR, Vpl, Website „Nürnberg steigt auf“
- Immer wieder gab es in der Vergangenheit Filmbeiträge zu unterschiedlichen Rad-themen, die in Zusammenarbeit mit unterschiedlichen Partnern entstanden sind (z.B. der Film „Aufsteigen, bitte!“ der Medienwerkstatt Franken)

- Die Umsetzung einzelner Maßnahmen, wie beispielsweise die Fahrradstraßen oder das Radständerprojekt in den Stadtteilen, werden regelmäßig mit Informationsflyern und Öffentlichkeitsveranstaltungen begleitet.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Reporting zum Mobilitätsbeschluss: jährliche Berichtserstattung im AfV in Abstimmung mit dem Runden Tisch Radverkehr
- Veröffentlichung der Ergebnisse der Fortschreibung mit begleitender Öffentlichkeits-arbeit
- Imagekampagne „Nürnberg steigt auf“ (Plakataktionen etc.)
- Weiterentwicklung Beteiligungsformate
- Onlinebeteiligung „Radständer für St. Johannis“ und Onlinebeteiligung für einen weiteren Stadtteil
- Verstärkte Medienarbeit zur Steigerung der positiven Wahrnehmung des Radfahrens in der Öffentlichkeit
- Weiterentwicklung: „Gemeinsame Plattform für Radverkehr“
- Besetzung einer Stelle für Öffentlichkeitsarbeit und Reporting (u.a. für Radverkehr)
- …

Zielhorizont 2026:

- Reporting zum Mobilitätsbeschluss: jährliche Berichtserstattung im AfV in Abstimmung mit dem Runden Tisch Radverkehr
- Pflege und Weiterentwicklung „Gemeinsame Plattform für Radverkehr“
- Imagekampagne „Nürnberg steigt auf“
- Verstärkte Medienarbeit zur Steigerung der positiven Wahrnehmung des Radfahrens in der Öffentlichkeit
- Onlinebeteiligung für weitere Projekte
- …

Zielhorizont 2030:

- Reporting zum Mobilitätsbeschluss: jährliche Berichtserstattung im AfV in Abstimmung mit dem Runden Tisch Radverkehr
- Imagekampagne „Nürnberg steigt auf“
- Verstärkte Medienarbeit zur Steigerung der positiven Wahrnehmung des Radfahrens in der Öffentlichkeit
- Onlinebeteiligung für weitere Projekte
- …

Herausforderungen

Für eine gute und erfolgreiche Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation werden entsprechende finanzielle und personelle Kapazitäten benötigt, die derzeit nicht ausreichend zur Verfügung stehen und noch geschaffen werden müssen.

Nicht die Stadt Nürnberg alleine ist verantwortlich für die Wahrnehmung des Radfahrens in Nürnberg in der Öffentlichkeit. Auch die Kommunikation der Radverkehrsverbände und die Berichterstattung in den Medien hat maßgeblich Einfluss auf ein fahrradfreundliches Klima in der Stadt.

Beteiligte

- Planungs- und Baureferat
- Verkehrsplanungsamt
- Umweltreferat
- Servicebetrieb Öffentlicher Raum
- Amt für Kommunikation und Stadtmarketing
- Presse und sonstige Medien
- Radverkehrsverbände

Kosten
Für nicht-investive Maßnahmen werden ab 2023 70.000 Euro pro Jahr bei Vpl vorgeschlagen.

Rücksichtsnahmekampagne „Bitte, gerne!“

Beschreibung

Mittels einer Kommunikationskampagne für mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr soll die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht werden, indem sie zu einem rücksichtsvolleren Verhalten anregt. Mit verschiedenen Aktionen soll für die Gefahrensituationen sensibilisiert und ein Bewusstsein hinsichtlich des eigenen Verhaltens im Straßenverkehr geschaffen werden. Neben der Vermeidung von Unfällen geht es gleichzeitig darum, bei allen Verkehrsteilnehmenden mit Hilfe eines Perspektivwechsels für mehr Rücksicht und Respekt gegenüber anderen zu werben. Im Idealfall soll es gelingen, eigene Verhaltensmuster zu hinterfragen und gegebenenfalls zu verändern. Die Verkehrsflächen sollen als Raum für alle wahrgenommen werden, in dem sich alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt und respektvoll begegnen.

Ausgangssituation

Viele Unfälle könnten vermieden werden, wenn die Verkehrsteilnehmenden sich situationsangepasst, rücksichtsvoll und partnerschaftlich im Straßenverkehr verhalten.
Ein erstes Konzept für Maßnahmen, die zu mehr Rücksichtnahme führen können, liegt mit dem Entwurf einer Kampagne unter dem Motto „Bitte, gerne!“ bereits vor. Mittels unterschiedlicher Maßnahmen, wie der Bereitstellung von Informationen, der Aufklärung von Verkehrsteilnehmenden oder der Mobilitätsbildung der verschiedenen Zielgruppen, soll die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht werden. Diese Maßnahmen und Aktionen sollen in enger Zusammenarbeit mit unterschiedlichen Kooperationspartnern (z.B. Polizei, Bildungseinrichtungen, Initiativen, Verbände) erarbeitet und umgesetzt werden.

Ein erster Entwurf der Kampagne, in dem die Grundzüge und wesentlichen Inhalte einer Verkehrssicherheitskampagne dargestellt sind, wurde dem Stadtrat im AfV am 16.03.2017 präsentiert. Das Konzept für die Kampagne wurde vom Stadtrat begrüßt. Mit dem Mobilitätsbeschluss für Nürnberg vom Januar 2021 ist die Umsetzung der Rücksichtnahmekampagne als ein wesentlicher Baustein für mehr Sicherheit im Verkehr beschlossen worden. Den Willen zur Umsetzung hat der Stadtrat in der Sitzung des AfV im Mai 2021 erneut bekräftigt. Für die Kampagne wurden nun in 2022 eine Personalstelle geschaffen und Finanzmittel in Höhe von 300.000 Euro über drei Jahre für die Durchführung dieser langfristig angelegten Kampagne bereitgestellt.

Um für gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr zu werben, hat die Stadt Nürnberg bereits eine Aktion zur Radverkehrssicherheit gestartet. Seit September 2018 weisen zehn Busse der VAG auf die Notwendigkeit der Einhaltung des Mindestabstands von 1,50 m beim Überholen von Radfahrenden hin. Die Aktion wurde auf städtische Fahrzeuge und Taxis ausgeweitet.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Ausweitung der Abstandskampagne (z.B. durch Plakataktionen)
- Erarbeitung eines zielgruppenorientierten Kampagnenmoduls aus der Rücksichtnahmekampagne (z.B. Senioren, Elterntaxis, Geisterfahrende, sehen und gesehen werden…)
- Kampagne Parkverstöße auf Geh- und Radwegen in Zusammenarbeit mit der Polizei
- Umsetzung Kampagne „Twist and schaut“ der AGFK
- Öffentlichkeitsarbeit
- Bereitstellung von Give-aways

Zielhorizont 2026:

- Öffentlichkeitsarbeit
- Umsetzung weiterer Aktionen/Kampagnen gemeinsam mit Projektpartnern
- Fortführung der Kampagnen

Zielhorizont 2030:

- Öffentlichkeitsarbeit
- Erarbeitung weiterer zielgruppenorientierter Kampagnenmodule aus der Rücksichtnahmekampagne
- Umsetzung weiterer Aktionen/Kampagnen gemeinsam mit Projektpartnern

Herausforderungen

Für die Umsetzung einer Rücksichtnahmekampagne werden entsprechende finanzielle und personelle Kapazitäten benötigt. Derzeit stehen finanzielle Mittel für drei Jahre zur Verfügung.

Beteiligte

- Verkehrsplanungsamt
- Amt für Kommunikation und Stadtmarketing
- Presse
- Radverkehrsverbände
- Polizei
- Seniorenrat
- Schulen
- Fahrschulen
- weitere Projektpartner je nach Modul

Kosten

300.000 Euro über drei Jahre

Service für Radfahrende

Beschreibung

Ein gutes Serviceangebot spielt neben einer sicheren und komfortablen Infrastruktur ebenfalls eine bedeutende Rolle in einer breit angelegten Radstrategie zur Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr. Dieses Serviceangebot informiert u.a. über die vorhandenen Radwege und -routen oder leitet sowohl analog als auch digital durch die Stadt Nürnberg.
Ebenfalls zum Service gehört ein leicht zu bedienender Mängelmelder und die damit zusammenhängende Bearbeitung der Meldungen. Alle Informationen rund um das Thema Radverkehr in Nürnberg sollten im Internet möglichst an einem Ort zusammengeführt und für alle Interessierten leicht zugänglich sein. Aber auch Angebote wie E-Bike-Ladestationen, Reparaturstationen oder Dauerzählstellen mit Display machen den Radverkehr öffentlich sichtbar und tragen dazu bei, dass sich Radfahrende in Nürnberg willkommen fühlen.

Der Steckbrief „Service für Radfahrende“ besitzt Überschneidungen mit anderen Steckbriefen, auf die an geeigneter Stelle verwiesen wird.

Ausgangssituation

Die letzte Ausgabe des Nürnberger Fahrradstadtplans ist aus dem Jahr 2015 und sowohl als Druckversion als auch als Onlineversion verfügbar. Eine nach fünf Jahren geplante Neuauflage der Druckversion wurde aufgrund der in den letzten Jahren stark gesunkenen Nachfrage zuletzt ausgesetzt. Eine Exklusivauflage in qualitativ hochwertiger Ausführung könnte aber ausreichend Interessenten finden.
Radinformationen sind auf verschiedenen städtischen Seiten im Internet zu finden, diese werden derzeit nicht einheitlich aktualisiert, sollen aber zukünftig an einem Ort zusammengeführt werden (siehe dazu auch Steckbrief „Öffentlichkeitsarbeit“).
Downloadbare GPS-Tracks, z.B. der beschilderten Radrouten, werden von Seiten der Stadt Nürnberg bisher noch nicht zur Verfügung gestellt. SÖR betreibt einen Mängelmelder, welcher zuletzt im Frühjahr 2021 überarbeitet und verbessert wurde. Hier können Hinweise und Meldungen zu den unterschiedlichsten Themen (z.B. Schrottfahrräder, Scherben auf Radwegen, defekte Beleuchtung) räumlich verortet und an die städtische Verwaltung gemeldet werden.
Die Stadt Nürnberg hat in der Vergangenheit gemeinsam mit der NOA Fahrradwerkstatt, u.a. zum Auftakt der jährlich stattfindenden STADTRADELN-Kampagne, kostenlose Radchecks angeboten (siehe dazu auch Steckbrief „Öffentlichkeitsarbeit“). Dieses Angebot soll zukünftig noch häufiger zum Einsatz kommen (siehe dazu auch Steckbrief „Aktionen für mehr Radverkehr“).
Darüber hinaus soll eine E-Bike-Ladestation zusammen mit einer öffentlichen Fahrradreparaturstation zentral in der Innenstadt errichtet werden. Die Stadt Nürnberg befindet sich dazu aktuell im Austausch mit der N-ERGIE.
Neben den schon bestehenden Dauerzählstellen für den Radverkehr an der Königstormauer und im Karl-Bröger-Tunnel wird derzeit die Errichtung von weiteren zehn Zählgeräten – vier davon mit Displaystele – vorbereitet. Diese werden 2022/2023 aufgebaut und sollen dann mit Daten, die tagesaktuell im Internet veröffentlicht werden, an den Start gehen.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Kontinuierliche Weiterentwicklung und Pflege des Mängelmelders
- Vereinheitlichung und Zusammenführung der Radinformationen im Internet
- Installation von zehn weiteren Zählgeräten und Bereitstellung der Zähldaten
- Konzeption einer speziellen Wegweisung für Radvorrangrouten (siehe auch Steckbrief „Wegweisung“ und „Radvorrangrouten“)
- Errichtung einer E-Bike-Ladestation mit Reparaturstation
- Kostenlose Radchecks im Rahmen von Aktionen

Zielhorizont 2026:

- Neuauflage des Fahrradstadtplans mit modernem Konzept (z.B. Grumple City Map o.ä.)
- Umsetzung der Wegweisung für erste Radvorrangrouten
- Pflege und kontinuierliche Verbesserung der Zugänglichkeit zu Radinformationen im Internet
- Kontinuierliche Weiterentwicklung und Pflege des Mängelmelders
- Kostenlose Radchecks im Rahmen von Aktionen

Zielhorizont 2030:

- GPS-Tracks für die Radvorrangrouten
- Umsetzung der Wegweisung für alle Radvorrangrouten mit Routenbeschreibung im Internet
- Pflege und kontinuierliche Verbesserung der Zugänglichkeit zu Radinformationen im Internet
- Kontinuierliche Weiterentwicklung und Pflege des Mängelmelders
- Kostenlose Radchecks im Rahmen von Aktionen

Herausforderungen

Für die Umsetzung vielfältiger und intensiver Serviceangebote werden entsprechende finanzielle und personelle Kapazitäten benötigt, die derzeit nicht ausreichend zur Verfügung stehen und noch geschaffen werden müssen.

Beteiligte

- Verkehrsplanungsamt
- Servicebetrieb Öffentlicher Raum
- Amt für Geoinformation und Bodenordnung
- Amt für Kommunikation und Stadtmarketing

Kosten

Für nicht-investive Maßnahmen werden ab 2023 70.000 Euro pro Jahr bei Vpl vorgeschlagen.

Handlungsfeld Rahmen

Beteiligung der Stadtgesellschaft

Beschreibung

Der weitere Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur wird vor allem dann auf Akzeptanz in der Bevölkerung stoßen, wenn Informations- und Beteiligungsprozesse die Planungen und ihre Umsetzung begleiten. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass Radverkehrsanlagen aus Platzgründen an vielen Stellen im Stadtgebiet nur noch zu Lasten des Kfz-Verkehrs realisiert werden können, sind Informationen und Diskussionen über Planungen, Flächenverfügbarkeit, Flächengerechtigkeit und notwendige Kompromisse von entscheidender Bedeutung.

Ausgangssituation

Wichtige Maßnahmen und Projekte in der Radverkehrsplanung werden in der Regel mit den Bürgervereinen abgestimmt. Darüber hinaus bietet der Runde Tisch Radverkehr (RTR) eine breite Einbindung von Initiativen und Verbänden zu allen Themenbereichen der Radverkehrsplanung. Er soll im Hinblick auf den Mobilitätsbeschluss konsensual weiterentwickelt werden. Bei den Stadtteilprojekten für Radständer wird grundsätzlich eine mehrwöchige Onlinebeteiligung durchgeführt, bei der Interessierte Standortvorschläge einbringen oder kommentieren können. Diese Beteiligungsmöglichkeit stößt auf große Resonanz. Im Rahmen der Einführung von Fahrradstraßen werden Informationsflyer an alle Haushalte und Geschäfte in der betroffenen Straße sowie im angrenzenden Stadtteil verteilt. Auch auf der Homepage des Verkehrsplanungsamts und über soziale Medien werden Bürgerinnen und Bürger über aktuelle Projekte informiert. Mit zusätzlichen Personalkapazitäten soll die Öffentlichkeitsarbeit und ein jährliches Berichtswesen zu den Maßnahmen des Mobilitätsbeschlusses aufgebaut werden.
Mit unterschiedlichen Maßnahmen sollen unterschiedliche Zielgruppen in der Bevölkerung für den Radverkehr gewonnen werden (z.B. Mobil in der Kita, Abstellanlagen für Schulen, Sicher mit dem Rad zur Schule, Arbeitgeber, mit dem Rad zum Einkauf, B&R-Pendler etc.). Solche zielgruppenspezifischen Kampagnen sollen künftig konzipiert und auf den Weg gebracht werden. Die Umsetzung kann allerdings nicht von der Verkehrsplanung alleine erfolgen.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Weitere Stadtteilprojekte für Radständer in Abhängigkeit von Personalressourcen
- Abstimmung von Planungen mit Bürgervereinen
- Informationsflyer zu verschiedenen Projekten
- Aktionen zur Eröffnung neuer Fahrradstraßen
- Mehr Informationen im Internet (Homepage, Facebook, twitter etc.)
- Konsensuale Weiterentwicklung des Runden Tisches Radverkehr
- ein bis zwei zielgruppenspezifische Kampagnen auf den Weg bringen

Zielhorizont 2026:

- Weitere Stadtteilprojekte für Radständer in Abhängigkeit von Personalressourcen
- Abstimmung von Planungen mit Bürgervereinen
- Aktionen zur Eröffnung neuer Radverkehrsinfrastruktur
- Informationen im Internet (Homepage, Facebook, twitter etc.)
- drei bis vier zielgruppenspezifische Kampagnen auf den Weg bringen

Zielhorizont 2030:

- Weitere Stadtteilprojekte für Radständer in Abhängigkeit von Personalressourcen
- Abstimmung von Planungen mit Bürgervereinen

- Aktionen zur Eröffnung neuer Radverkehrsinfrastruktur
- Informationen im Internet (Homepage, Facebook, twitter etc.)
- fünf zielgruppenspezifische Kampagnen auf den Weg bringen

Herausforderungen

- Zeit- und Personalaufwand
- Beteiligte finden (Schulen, Handel, Verbände etc.)
- Pandemie zwingt zur Entwicklung neuer zusätzlicher Beteiligungsformate

Beteiligte

- Planungs- und Baureferat
- Verkehrsplanungsamt
- Servicebetrieb Öffentlicher Raum
- Amt für Kommunikation und Stadtmarketing

Kosten

- Für nicht-investive Maßnahmen werden ab 2023 70.000 Euro pro Jahr bei Vpl vorgeschlagen.

Modal Split – Potentiale des Radverkehrs

Beschreibung

Der Modal Split für Nürnberg zeigt auf, mit welchen Verkehrsmitteln die Nürnbergerinnen und Nürnberger ihre Wege zurücklegen und ist ein Instrument zur Darstellung der Veränderungen des Verkehrsverhaltens über die Zeit. Er gibt die prozentualen Anteile der einzelnen Verkehrsarten an den pro Tag unternommenen Wegen wieder. Am Modal Split können sowohl die verkehrlichen Wirkungen von infrastrukturellen Maßnahmen als auch wirtschaftliche oder gesellschaftlich bedingte Veränderungen im Verkehrsverhalten abgelesen werden.

Ausgangssituation

Der Modal Split der Nürnberger Bevölkerung wird durch regelmäßige Befragungen zum Mobilitätsverhalten ermittelt, die die VAG beauftragt. Aufgrund der kontinuierlichen Erhebungen kann die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl über mehrere Jahrzehnte nachvollzogen werden. In 2019 lag der Anteil des ÖPNV bei 23 Prozent, der des Radverkehrs bei 15 Prozent, der des Fußverkehrs bei 24 Prozent und der des MIV bei 38 Prozent. Zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Radverkehrskampagne „Nürnberg steigt auf“ im Dezember 2009 betrug der Anteil des Radverkehrs noch 10 Prozent. Damit ist der Anteil des Radverkehrs innerhalb der letzten zehn Jahre um 50 Prozent gestiegen, wozu u.a. die Realisierung vielfältiger Maßnahmen aus der Radverkehrskampagne beigetragen hat. Die Pandemie und die damit bedingten Beschränkungen haben zuletzt allerdings zu einem veränderten Modal Split zu Lasten des ÖPNV-Anteils geführt. Der im Januar 2021 gefasste Mobilitätsbeschluss für Nürnberg enthält das Ziel von einem Anteil von 68 Prozent für die Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) und von 32 Prozent für den MIV bis zum Jahr 2030. Zu diesem Zielwert soll auch die weitere Förderung und Zunahme des Radverkehrs beitragen.

Aus den Befragungen ist bekannt, dass 58 Prozent aller Wege mit dem Kfz in Nürnberg kürzer als 5 km sind. Für 65 Prozent aller Wege mit dem Pkw wurde ermittelt, dass es keine Sachzwänge zur Nutzung des Kfz und mindestens eine Verkehrsmittelalternative gab. Hier ergibt sich ein enormes Verlagerungspotential zugunsten des Radverkehrs.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- Anteil des Radverkehrs von 16 % am Modal Split

Zielhorizont 2026:

- Anteil des Radverkehrs von 18 % am Modal Split

Zielhorizont 2030:

- Anteil des Radverkehrs von 20 % am Modal Split

Herausforderungen

- Weitere Entwicklung der Pandemie und der damit verbundenen Beschränkungen
- Können die geplanten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs wie vorgesehen realisiert werden oder kommt es aufgrund von fehlenden Personalkapazitäten, begrenzten finanziellen Mitteln oder fehlenden politischen Beschlüssen zu Verzögerungen?

Beteiligte

- Planungs- und Baureferat
- Verkehrsplanungsamt
- Servicebetrieb Öffentlicher Raum
- Stadtrat

Kosten

- Für nicht-investive Maßnahmen werden ab 2023 70.000 Euro pro Jahr bei Vpl vorgeschlagen.

Personal und Finanzen

Beschreibung

Für die Umsetzung der Ziele des Mobilitätsbeschlusses, speziell der Radverkehrsförderung, sind bei den planenden Fachdienststellen sowie für die bauliche Realisierung von Maßnahmen ausreichende Personalressourcen und Finanzmittel zwingend erforderlich. Die Fachdienststellen Vpl und SÖR haben dazu die zusätzlichen Bedarfe ermittelt und dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt. Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 29.09.2021 darüber diskutiert und die Weichen gestellt. Bei den Haushaltsberatungen im November 2021 wurden Entscheidungen über den Bedarf im Jahr 2022 getroffen.

Ausgangssituation

Derzeit (2022) sind ca. 9 VK (Vollkraft-Äquivalenz, da auf unterschiedliche Personen verteilt) bei Vpl im Bereich Radverkehrsplanung beschäftigt. Diese verteilen sich innerhalb von Vpl auf die strategische und konzeptionelle Abteilung rund um die Radverkehrsbeauftragte, die Straßenplanung, die Stabstelle für Verkehrsrecht und die Verkehrstechnik (LSA). Bei SÖR sind derzeit abteilungsübergreifend mehr als 10 VK speziell mit der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen beschäftigt. Um die Ziele des Mobilitätsbeschlusses zu erreichen, ist ein massiver Ausbau erforderlich. Die Anzahl der zusätzlich benötigten Stellen wird laufend fortgeschrieben. Die Schaffung von neuen Stellen steht unter dem Vorbehalt der Entscheidungen im Rahmen der Haushaltsberatungen und der tatsächlichen Stellenbesetzungen, die durch den Fachkräftemangel beeinflusst sind.

Ab dem Jahr 2022 stehen Haushaltsmittel in Höhe von 7,5 Mio. Euro im Radwegeetat zur Verfügung. Ab 2023 erhöht sich die Summe auf 10 Mio. Euro pro Jahr. Zusätzlich profitiert der Radverkehr von einzelnen großen Bauinvestitionen im Verkehrsbereich, die über den MIP separat finanziert werden. Zudem kommen Finanzmittel für nicht-investive Maßnahmen (Öffentlichkeitsarbeit, Moderation, Gutachten etc.) in Höhe von ca. 60.000 Euro pro Jahr, die bis zum Jahr 2021 zur Verfügung standen und im Zuge der Fortschreibung von „Nürnberg steigt auf“ beantragt werden sollen. Für das Jahr 2022 wurden nochmals 55.000 Euro zum Haushalt bewilligt. Für nicht-investive Maßnahmen werden ab dem Jahr 2023 70.000 Euro pro Jahr bei Vpl zum Haushalt angemeldet.

Umsetzung

Zielhorizont 2023:

- bei Verkehrsplanungsamt sind weitere 5,5 VK – Stellen für den Haushalt 2023 geplant
- beim Servicebetrieb Öffentlicher Raum sind weitere 11 VK-Stellen für den Haushalt (investiv) 2023 und 4 VK (konsumtiv) geplant

(vorbehaltlich der Beschlussfassung im Rahmen der Haushaltsberatungen im November 2022)

Zielhorizont 2026:

- abhängig von den Haushaltsberatungen des Stadtrates

Zielhorizont 2030:

- abhängig von den Haushaltsberatungen des Stadtrates

Herausforderungen

- Angesichts der sehr angespannten Haushaltslage stehen die Forderungen und Wünsche nach mehr Geld und Personal in Konkurrenz zu allen anderen Ausgaben im Haushalt.

Beteiligte

- Stadtkämmerei
- 3.BM / Servicebetrieb Öffentlicher Raum
- Planungs- und Baureferat

Kosten

- noch nicht abschließend geklärt

Finanzierung 2023 – 2030

Im Verkehrsausschuss vom 24.09.2020 wurde eine stufenweise Erhöhung des Radwegebauetats von 2,702 Mio. Euro in 2019 auf 7 Mio. Euro in 2022 und dann ab 2023 auf 10 Mio. Euro jährlich festgelegt. Für die Radverkehrskampagne standen für die Jahre 2010 bis einschließlich 2021 insgesamt rund 700.000 Euro bisher konsumtive Mittel zur Verfügung.

Die Evaluierung der einzelnen Maßnahmen hat gezeigt, dass die Strategie zur Erreichung der gesteckten Ziele einer verkehrssicheren, umwelt- und sozialverträglichen Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik durch nichtinvestive Maßnahmen genauso wichtig sind wie die investiven Maßnahmen. Um die Radverkehrsstrategie erfolgreich fortzusetzen, wird deshalb für die Jahre 2023 bis 2030 ein Finanzbedarf von jährlich 70.000 Euro gesehen. Diese Gelder sollen eingesetzt werden z.B. für Öffentlichkeitsarbeit, Konzeption und Umsetzung konkreter Projekte (z.B. Radständer, STADTRADELN), externe Honorare (z.B. Moderation RTR, Vergaben) oder Mitgliedsbeiträge für die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e.V. (AGFK).

Fazit und Ausblick

Mit der Radverkehrskampagne „Nürnberg steigt auf“ wurde 2009 erstmals ein Konzept für den Radverkehr erarbeitet, welches ein Bündel an konkreten infrastrukturellen Maßnahmen über die Themenfelder Baustellen oder Winterdienst bis zu Marketingmaßnahmen beinhaltet. Erstmals wurde ein Budget bereitgestellt mit dem auch nicht-investive Maßnahmen finanziert werden konnten. Die Zielvorgaben waren ambitioniert. Die Evaluation nach zehn Jahren zeigte, es konnten deutliche Fortschritte in der Radverkehrsförderung gemacht werden, doch es besteht weiter Handlungsbedarf. Der in 2019 durchgeführte Zukunftsworkshop hat die in 2009 festgelegten Ansätze weiterentwickelt und zusätzlich neue Entwicklungen und Instrumente aufgegriffen, wie Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten oder Fahrradstraßen. Es wurden Zukunftsvisionen für den Radverkehr u.a. in den Bereichen Infrastruktur, Kommunikation, Rahmenbedingungen oder Sicherheit herausgearbeitet. Die Zielvorgaben der nächsten Jahre wurden von den Beteiligten differenziert benannt. Mit den Forderungen des Radentscheids in 2020 und den 26.000 unterstützenden Unterschriften der Nürnbergerinnen und Nürnberger war der Stadtrat aufgefordert, dem Radverkehr eine wegweisende Richtung vorzugeben. Dies hat er in Zusammenarbeit mit den Radverkehrsverbänden und dem Radentscheid getan. Im Mobilitätsbeschluss für Nürnberg wurde im Januar 2021 eine Vielzahl an Maßnahmen vom Stadtrat beschlossen, die den Umweltverbund - bestehend aus Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV - noch einmal deutlich stärken soll. Neben konkreten Zielvorgaben wurden erstmals auch personelle Kapazitäten sowohl bei der Planung als auch bei der Umsetzung in Aussicht gestellt, ohne die die ambitionierten Ziele nicht erreichbar sind. Parallel dazu wurde in mehreren Arbeitsgruppen, bestehend aus Mitgliedern des Runden Tisches Radverkehr, an der Fortschreibung von „Nürnberg steigt auf“ gearbeitet, der Mobilitätsbeschluss wurde hierbei berücksichtigt. Die Themenblöcke wurden überarbeitet und in drei Handlungsfelder aufgeteilt, die Inhalte und Themenfelder sind vielfältiger geworden.

Im Rückblick auf die knapp letzten 15 Jahre von der Erarbeitung der Radverkehrskampagne „Nürnberg steigt auf“ bis zur Fortschreibung der Kampagne hat der Radverkehr an Fahrt aufgenommen und deutlich Rückenwind durch Politik, Verbände/Initiativen sowie durch die Stadtgesellschaft erhalten. Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr hat im selben Zeitraum um fünf Prozentpunkte zugenommen, was einer Verdoppelung der Anzahl an Radfahrenden entspricht. Diese Entwicklung leistet einen Beitrag zur Bewältigung der großen Herausforderungen Verkehrswende und Klimawandel, mit denen alle Kommunen konfrontiert sind.

Gerade durch die Elektrifizierung des Fahrrads sind Fahrstrecken weit über die Stadtgrenze hinaus möglich und schon jetzt pendeln viele Menschen aus dem näheren Umland täglich mit dem Fahrrad nach Nürnberg. Mit dem Ausbau der Radinfrastruktur über die Stadtgrenze auf Radschnellverbindungen oder innerstädtisch auf Radvorrangrouten werden gute Voraussetzungen geschaffen, den Anteil der Radpendler weiter zu steigern. Doch die Herausforderungen und Hürden,

die genommen werden müssen, sind zunehmend höher. Eine radverkehrsfreundliche Infrastruktur herzustellen heißt, den öffentlichen Raum neu zu verteilen. Auch müssen die Belange des Fußverkehrs oder der Stadtgestaltung berücksichtigt werden. All diese Themen sind nicht neu, allerdings können die Ziele und Maßnahmen, die mit der Fortschreibung von „Nürnberg steigt auf“ für die nächsten zehn Jahre definiert wurden, nur erreicht werden, wenn eindeutige Entscheidungen im Sinne einer nachhaltigen, stadt- und umweltverträglichen Verkehrs- und Stadtentwicklung getroffen werden. Die Erhöhung des Radwegetats ab 2023 auf jährlich 10 Mio. Euro sowie die Bereitstellung von ausreichend Personalressourcen im Bereich Planung und Umsetzung waren hier ein erster Schritt, um die gesteckten Ziele erreichen zu können.

Ö 1

200-20.27.51-11/7/5

Verkehrsausschussvorlage: Fortschreibung "Nürnberg steigt auf"
hier: Stellungnahme Stk

I. Das Verkehrsplanungsamt beabsichtigt die Fortschreibung der Radverkehrsstrategie „Nürnberg steigt auf". In der vorgelegten Ausschussvorlage für den Verkehrsausschuss am 07.07.2022 werden konsumtive Mehrkosten in Höhe von 70.000 € je Jahr angemeldet.

In Anbetracht der aktuell sehr angespannten Haushaltslage sowie der Auflagen der Regierung von Mittelfranken in der Haushaltsgenehmigung für 2022 („höhere Neuanmeldungen sind zu vermeiden") sind die 70.000 € für die Fortschreibung des Projektes „Nürnberg steigt auf" über das Kämmereipaket anzumelden. Im Rahmen der Etatberatungen ist vom Stadtrat über diese Anmeldung zu diskutieren und im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zu entscheiden.

Der **Beschlusstext** in der oben genannten Vorlage **ist entsprechend anzupassen**.

Bisher standen jährlich 55.000 € an konsumtiven Mitteln zur Verfügung.
Die konsumtiven Mittel in Höhe von nun jährlich 70.000 € sollen gemäß der Vorlage befristet beantragt werden. Ein Fristende wird in der Vorlage jedoch nicht explizit genannt. In der Vorlage wäre noch ein entsprechendes Fristende zu ergänzen.

Die in der Ausschussvorlage genannten Einzelprojekte werden laut Beschlussvorlage **ohne zusätzliche personelle Kapazitäten umgesetzt** (vgl. Nr. 2a der Beschlussvorlage). Widersprüchlich hierzu sind in einigen Fällen die Steckbriefe zu den Einzelmaßnahmen. Beispielsweise werden auf der Seite 46 zur Umsetzung weitere notwendige Stellenkapazitäten genannt.

Vorsorglich wird für geplante Einzelmaßnahmen über 500 T€ auf das BIC-Verfahren hingewiesen und um Abstimmung mit der BIC-Geschäftsstelle gebeten.

112

II. Ref. VI / Vpl m.d.B. um Beilage zum TOP Fortschreibung „Nürnberg steigt auf" im Verkehrsausschuss am 07.07.2022

Nürnberg, 08.06.2022
Stadtkämmerei
In Vertretung

(4668)

Beschlussvorlage
Vpl/042/2022

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	07.07.2022	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Abschluss Machbarkeitsstudie Radvorrangrouten Nürnberg

Anlagen:
Entscheidungsvorlage
Erläuterungsbericht
Maßnahmenkataster
Beschilderungskataster
Übersichtsplan Radvorrangrouten
Übersichtsplan Bestandsanalyse
Übersichtsplan Handlungsaufwand

Sachverhalt (kurz):

Am 24.09.2020 beschloss der Verkehrsausschuss das im Runden Tisch Radverkehr entwickelte Radvorrangroutennetz für Nürnberg sowie die in der Definition formulierten Kriterien bezüglich Netzbedeutung und Qualitätsanspruch der Vorrangrouten. Im Anschluss daran vergab die Verwaltung im Frühjahr 2021 eine Machbarkeitsstudie mit dem Ziel, die Radvorrangrouten detailliert zu untersuchen. Die Machbarkeitsstudie liegt jetzt vor.

Die Machbarkeitsstudie wurde von den Planungsbüros Planersocietät aus Dortmund und VIA aus Köln bearbeitet und beinhaltet neben einer Bestandsanalyse ein Maßnahmenkonzept, ein Farb- und Markierungskonzept für die Wegweisung, eine Anpassung des Altbestands der Beschilderung und eine Umsetzungsstrategie. Die finalen Dokumente enthalten neben dem Abschlussbericht auch das Maßnahmenkataster und das Beschilderungsaltbestandskataster.

Die Machbarkeitsstudie liefert umfassende Informationen und Maßnahmen zu den Radvorrangrouten und einen Ausblick, wie die Radvorrangrouten in Zukunft umgesetzt werden können. Mit dem vorliegenden Konzept ist die zweite Planungsstufe nach der Netzkonzeption abgeschlossen. Nun müssen in der Detailplanung die weiteren Prüfungen zur Umsetzbarkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen durchgeführt werden, die Routen priorisiert und ins Planungs- und Bauprogramm aufgenommen werden.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wurden im Runden Tisch Radverkehr vorgestellt und diskutiert.
Abschnitte der beschlossenen Radvorrangrouten werden stellenweise durch Grünanlagen geführt. Bei der verwaltungsinternen Abstimmung wurde die Diskussion kontrovers geführt. Ein Konsens konnte noch nicht gefunden werden, so dass das Thema der Radwegeführung in Grünanlagen separat dem Stadtrat/Verkehrsausschuss in einer eigenständigen Vorlage präsentiert wird.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten	€	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum	
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?
(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☐ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☒ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)

☒ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Es gibt keine Hinweise, dass durch die Radvorrangrouten besondere, gruppenspezifische Nachteile entstehen. Für Radfahrende ergeben sich positive Effekte.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

☐ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☒ **SÖR**

☒ **UwA**

☒ **Stpl**

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss nimmt die Machbarkeitsstudie zustimmend zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, für die ausgewählten Straßenzüge detaillierte Straßen- und Markierungspläne zu erarbeiten. Die einzelnen Planungen sind dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorzulegen.

Abschluss Machbarkeitsstudie Radvorrangrouten Nürnberg

Entscheidungsvorlage

Am 24.09.2020 beschloss der Verkehrsausschuss das im Runden Tisch Radverkehr entwickelte Radvorrangroutennetz für Nürnberg sowie die in der Definition formulierten Kriterien bezüglich Netzbedeutung und Qualitätsanspruch der Vorrangrouten. Im Anschluss daran vergab die Verwaltung im Frühjahr 2021 eine Machbarkeitsstudie für die Radvorrangrouten, welche nun abgeschlossen ist und in die Umsetzung überführt werden soll.

Die Machbarkeitsstudie wurde von den Planungsbüros Planersocietät aus Dortmund und VIA aus Köln bearbeitet und beinhaltet neben einer Bestandsanalyse ein Maßnahmenkonzept, ein Farb- und Markierungskonzept für die Wegweisung, eine Anpassung des Altbestands der Beschilderung und eine Umsetzungsstrategie. Die finalen Dokumente enthalten neben dem Abschlussbericht auch das Maßnahmenkataster und das Beschilderungsaltbestandskataster.

Radvorrangrouten wurden auf bedeutsamen Radialen mit Ziel Zentrum und auf wichtigen Tangentialverbindungen im Stadtgebiet festgelegt. Sie haben ein hohes Nutzerpotential, d. h. sie befinden sich dort, wo heute schon besonders viele Radfahrende fahren oder wo durch die qualitative Verbesserung ein Anstieg an Radfahrenden zu erwarten ist. Radvorrangrouten sind in ein dichtes Radwegenetz mit guter Anbindung sowie in das Wegweisungssystem integriert. Sie haben Priorität bei der Umsetzung des Radwegeplanungs- und Bauprogramms. Radvorrangrouten erlauben ein komfortables, zügiges und sicheres Radfahren auch über längere Distanzen und haben nach den Radschnellverbindungen die zweithöchste Qualitätsstufe. In der Abwägung der Verkehrsplanung ermöglichen sie einen besonderen Vorrang für den Radverkehr, insbesondere gegenüber dem Kfz-Verkehr, aber nicht zu Lasten der anderen Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Die Verwaltung hat, abgestimmt mit dem Runden Tisch Radverkehr und den Gutachtern, Standards für die Radvorrangrouten entwickelt (Abbildung 1). Sie sollen durchgängig eine hohe Belagsqualität (Asphalt) haben. An allen Kreuzungen sind möglichst Absenkungen auf 0 cm zu realisieren. Eine durchgängig rote Markierung soll die Vorrangrouten kennzeichnen. Sie werden mit höchster Priorität beim Winterdienst entsprechend der Prioritätsstufe 1 berücksichtigt. Auch bei den Führungsformen gibt es Vorgaben für die Radvorrangrouten. Sie sollen separat geführt werden (nur in Ausnahmefällen als gemeinsamer Geh-/Radweg) und sind in Tempo 30-Zonen vorfahrtsberechtigt mittels Fahrradstraßen. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wurden im Vorfeld im Runden Tisch Radverkehr vorgestellt und diskutiert.

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz enthält insgesamt 19 Routen, von denen 14 Routen in der Machbarkeitsstudie untersucht wurden. Die weiteren fünf Routen (nach Zirndorf, nach Stein, nach Erlangen, nach Lauf und nach Schwabach) werden als Radschnellverbindungen geplant und waren daher nicht Teil dieser Vergabe. Eine Ausnahme bildet die Route über die Fürther Straße. Dem Korridor zwischen dem Zentrum von Nürnberg und dem Zentrum von Fürth wurde in der Machbarkeitsstudie zu den Radschnellwegen hohes Potential beschieden. Nachdem zwar die Muggenhofer Straße als Fahrradstraße ausgewiesen wurde, ist eine Fortsetzung stadteinwärts nicht realisierbar. Die Querung über die Maximilianstraße sowie über die Fürther Straße scheitert an verfügbaren Flächen. Deshalb wurde die Fürther Straße als Radvorrangroute aufgenommen und ist auch Bestandteil des vom Stadtrat beschlossenen Plans. Die Fürther Straße wurde deshalb in der Machbarkeitsstudie für die Radvorrangrouten als Nr. 19 untersucht. Die untersuchten Routen haben eine Gesamtlänge von 131 km. Hierbei werden Radvorrangrouten, die richtungsbezogen auf beiden Straßenseiten geführt werden, doppelt gezählt. Eine Übersicht über das Radvorrangroutennetz befindet sich im Anhang.

Bestandsanalyse

Für die Bestandsanalyse befuhren die Planungsbüros die Radvorrangrouten und nahmen sowohl die Qualität der Strecken als auch die Qualität der Knoten auf. Nach der Befahrung wurden einzelne Strecken aufgrund schwieriger Umsetzungsperspektiven angepasst und die Alternativen untersucht. Zur Art der Verbindung wurde festgestellt, dass 13% der untersuchten Strecken selbstständig geführte Verbindungen sind, 67% sind Verbindungen an Hauptverkehrsstraßen und 20% Verbindungen auf einer Nebenstraße. 13% der vorhandenen Infrastruktur entspricht der Breite nach schon dem Regelstandard der Radvorrangrouten, 22% dem beschlossenen Mindeststandard, 32% dem ERA-Standard und 32% erreichen bislang keinen Standard.

Standard Radvorrangrouten	**Nürnberger RVR**	
	Regel	**Minimum**
Selbstständig geführt außerhalb bebauter Gebiete und/oder in Grünanlagen		
Getrennter Radweg mit Zweirichtungsverkehr		≥ 2,5
Gemeinsamer Geh-/Radweg mit Zweirichtungsverkehr	4,0 - 5,0 je nach Nutzungsintensität	≥ 2,5
Straßenbegleitend außerhalb bebauter Gebiete an HVS		
Gemeinsamer Geh-/Radweg mit Einrichtungsverkehr	≥ 2,5 + Trennung	
Gemeinsamer Geh-/Radweg mit Zweirichtungsverkehr	3,0 - 4,0 + Trennung je nach Nutzungsintensität	≥ 2,5 + Trennung
Straßenbegleitend innerhalb bebauter Gebiete an HVS		
Getrennter Radweg Einrichtung	≥ 2,5 + 0,5	≥ 1,6 + 0,5
Getrennter Radweg Zweirichtung	≥ 3,0 + 0,75	≥ 2,25 + 0,75
Gemeinsamer Geh-/Radweg mit Einrichtungsverkehr	nur im Sonderfall/Einzelfallprüfung	
Gemeinsamer Geh-/Radweg mit Zweirichtungsverkehr	nur im Sonderfall/Einzelfallprüfung	
Radfahrstreifen	≥ 2,0 + 0,25 + 0,5	≥ 1,6 + 0,25 + 0,5
Innerhalb bebauter Gebiete		
Fahrradstraßen	4,0 - 6,0	≥ 3,5 + 0,5
Gemeinsamer Geh-/Radweg mit Zweirichtungsverkehr	3,0 - 4,0 je nach Nutzungsintensität	≥ 2,5
Legende:		
Regelwert		
Mindestwert		
Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn oder Längsparker	Wert	
Markierung - Trennung von Radstreifen und Fahrbahn	0,25	

Abbildung 1: Standard der Nürnberger Radvorrangrouten

Maßnahmenentwicklung

Für jeden in der Bestandsanalyse untersuchten Abschnitt wurden anschließend Maßnahmen entwickelt (siehe auch Maßnahmenkataster im Anhang). Hierbei wurde versucht, möglichst überall den Regelstandard der RVR zu erreichen. Wo dies nicht möglich ist, wurden niedrigere Standards vorgeschlagen. Auf allen untersuchten 14 Trassen sind die für Radvorrangrouten angestrebten Regelbreiten auf mehr als 2/3 der jeweiligen Gesamtlänge umsetzbar. Auf zehn der geplanten Routen kann der Radvorrangroutenstandard zukünftig auf mehr als 90% der Streckenlänge erreicht werden. Für die Knotenpunkte wurde untersucht, wie hoch die Zeitverluste pro Kilometer durchschnittlich sind. Zeitverluste sind hierbei die Zeit, die durch Anhalten und Warten an Kreuzungen im Durchschnitt verloren geht. Hier gibt es große Unterschiede zwischen den einzelnen Routen. So beträgt der Zeitverlust im Pegnitztal West (Route 6) durch die überwiegend eigenständig geführte Führung lediglich 2 s/km, auf dem Altstadtring (Route 1) 72 s/km. Für die Routen ergeben sich dadurch verschiedene Handlungsaufwände, die in der Karte im Anhang dargestellt werden. Tabelle 1 zeigt eine Übersicht der Maßnahmenplanung für die untersuchten Radvorrangrouten.

Tabelle 1: Übersicht der Maßnahmenplanung

	Länge	RVR-Standard (Bestand)* Regelmaß / Mindest-maß	RVR-Standard (Planung) Regelmaß / Mindest-maß	Zeitver-luste	Kosten insgesamt inkl. Risikoauf-schlag[1]	Kosten pro Kilometer inkl. Risikoauf-schlag
Route 1 Altstadtring	6,5 km	8% / 14%	91% / 4%	72 s/km	15,5 Mio. € 18,7 Mio. €	2,4 Mio. €/km 2,9 Mio. €/km
Route 2 Schweinau-St-Peter	4,4 km	31% / 19%	96% / 0%	33 s/km	2,9 Mio. € 3,5 Mio. €	0,7 Mio. €/km 0,8 Mio. €/km
Route 3 Rabus - Dutzendteich	6,8 km	7% / 15%	64% / 20%	29 s/km	6,4 Mio. € 7,7 Mio. €	0,9 Mio. €/km 1,1 Mio. €/km
Route 4 Schniegling-Mögeldorf	10,8 km	13% / 5%	61% / 38%	21 s/km	6,4 Mio. € 7,6 Mio. €	0,6 Mio. €/km 0,7 Mio. €/km
Route 6 Pegnitztal West	4,9 km	22% / 46%	84% / 5%	2 s/km	4,5 Mio. € 5,3 Mio. €	0,9 Mio. €/km 1,1 Mio. €/km
Route 8 Nordostpark	8,2 km	24% / 9%	90% / 10%	46 s/km	3,3 Mio. € 4,0 Mio. €	0,4 Mio. €/km 0,5 Mio. €/km
Route 10 Laufamholz	7,3 km	45% / 5%	100% / 0%	9 s/km	2,1 Mio. € 2,5 Mio. €	0,3 Mio. €/km 0,3 Mio. €/km
Route 11 Fischbach	11,6 km	40% / 1%	66% / 0%	35 s/km	9,6 Mio. € 11,5 Mio. €	0,8 Mio. €/km 1,0 Mio. €/km
Route 12 Moorenbrunn	10,4 km	5% / 28%	99% / 0%	18 s/km	6,6 Mio. € 7,9 Mio. €	0,6 Mio. €/km 0,8 Mio. €/km
Route 13 Kornburg	20,1 km	0% / 42%	74% / 11%	29 s/km	15,2 Mio. € 18,2 Mio. €	0,8 Mio. €/km 0,9 Mio. €/km
Route 14 Lichtenreuth	4,4 km	20% / 5%	89% / 5%	46 s/km	2,7 Mio. € 3,2 Mio. €	0,6 Mio. €/km 0,7 Mio. €/km
Route 15 Eibach	13,3 km	19% / 17%	78% / 12%	39 s/km	19,9 Mio. € 23,9 Mio. €	1,5 Mio. €/km 1,8 Mio. €/km
Route 16 Ketteler-siedlung	14,0 km	17% / 19%	74% / 21%	36 s/km	6,7 Mio. € 8,1 Mio. €	0,5 Mio. €/km 0,6 Mio. €/km
Route 19 Fürth	8,4 km	10% / 11%	88%/ 11%	53 s/km	10,7 Mio. € 12,8 Mio. €	1,3 Mio. €/km 1,5 Mio. €/km
Summe	**131,1 km**				**112,5 Mio.€** **134,9 Mio.€**	

* welcher Anteil der bestehenden Radinfrastruktur der Route weist bereits das Regel- oder Mindestmaß für RVR auf

Wegweisung und Beschilderung

Als weiteres Arbeitspaket wurde ein Wegweisungs- und Beschilderungskonzept für die Radvorrangrouten entwickelt. Die Planungsgemeinschaft schlägt hierbei zwei Varianten des Farbkonzeptes vor: „Grün plus Eins“ und „Bunt“. Bei der ersten Variante werden alle radialen Routen in der Farbe Grün dargestellt. Die bislang fünf tangential oder als Ringverbindung geführten Routen werden in einer anderen Farbe dargestellt, beispielsweise orange. Bei der

[1] Für jede Route wurde außerdem ein Risikokostenaufschlag von 20 % für Unwägbarkeiten bei der Umsetzung berücksichtigt.

zweiten Variante erhält jede der 19 geplanten Routen eine eigene Farbe. Die Farbvariante „Bunt“ ermöglicht im Vergleich zu Farbvariante „Grün plus Eins“ eine noch schnellere Orientierung. Die Farbauswahl ist jedoch aus verkehrsrechtlichen Gründen stark eingeschränkt. Die vorgeschlagenen Farben unterscheiden sich deswegen nur in Nuancen und könnten unter Umständen in Form von Bodenmarkierungen nur schwer zu unterscheiden sein, gerade dann, wenn sich die Farbtöne in Folge von Witterung und Abnutzung über die Zeit einander annähern. Der Umsetzungsaufwand der Farbvariante „Bunt“ ist hoch und die Instandhaltung sehr aufwendig. Vor diesem Hintergrund wird die Umsetzung der Farbvariante „Grün plus Eins“ von den Gutachtern empfohlen. Diese Variante folgt damit in Teilen auch der Empfehlung der FGSV, Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten in der Leitfarbe Grün zu markieren.

Bei den Befahrungen wurden ebenfalls die Altbestände der Beschilderung auf den Radvorrangrouten aufgenommen und im Maßnahmenkataster georeferenziert. Hier werden auch Vorschläge für eine FGSV-konforme Beschilderung benannt.

Umsetzung und Kosten

Die 14 geplanten Radvorrangrouten umfassen eine Gesamtstrecke von 131 km. Ein Vollausbau der Radvorrangrouten erfordert ein Investitionsvolumen inkl. Planungskosten und Risikozuschlägen von knapp 135 Mio. Euro, ausgenommen schon vorhandener Planungen der Stadt. Hier sind die Kosten für den Ausbau der Radschnellverbindungen zu addieren, auch die Kosten für Sonder- und Ingenieurbauwerke und eventuell benötigte Umweltgutachten sind **noch nicht** inkludiert. Als Frist für die Umsetzung für alle 14 Radvorrangrouten ist im Mobilitätsbeschluss das Jahr 2030 festgesetzt worden. Ein Einstieg in die Ausführungsplanung der ersten Strecken ist ab 2023 realistisch. Insofern das Enddatum eingehalten werden soll, verbleiben somit acht Jahre für die Umsetzung aller Strecken. Rechnerisch sind damit im Durchschnitt 1,75 Routen pro Jahr mit insgesamt 9,36 km umzusetzen. Für Planung und Bau der Strecken sind fast 17 Mio. Euro pro Jahr erforderlich. Wenn die Planungsleistungen vollständig innerhalb der Verwaltung erbracht werden sollen, wird ein Bedarf von jährlich bis zu 26 Stellen (Vollzeitäquivalent) kalkuliert, die ausschließlich für Planung und Bauüberwachung der Radvorrangrouten verantwortlich sind (Tabelle 2). Die Kalkulationen der Machbarkeitsstudie sind grobe Näherungen der tatsächlichen Bedarfe und bedienen sich der Mittelwerte. Da zu Beginn vor allem Planungen erstellt werden müssen, wird in der Praxis eher eine exponentielle Fertigstellung gegen Ende des Umsetzungszeitraumes erwartet. Die finanziellen und personellen Ressourcenansprüche werden sich im Projektfortlauf von Planungsressourcen hin zu einem stärkeren Fokus auf die Ausführungsplanung und Bauüberwachung verschieben.

Tabelle 2: Umsetzung der Radvorrangrouten

Umsetzung von 14 Radvorrangrouten	Dauer Umsetzung	Start Umsetzung	Ende Umsetzung	Investitionskosten p. a.	Stellenschlüssel
1,75 Routen p. a.	8 Jahre	2023	2030	16,86 Mio. € p. a.	25,9 Stellen p. a.

Quelle: Planersocietät / VIA

In Tabelle 3 werden die Kriterien zur Umsetzung der Radvorrangrouten erläutert. Die Kriterien sind Kosten (ohne Sonder- und Brückenbauwerke und ökologische Gutachten), Qualität und Umsetzungsaufwand. Das Kriterium Umsetzungsaufwand besteht hierbei aus mehreren Unterkriterien, wie Grunderwerb, Nutzungskonflikte oder die Länge der Route. In Tabelle 4 werden die Kriterien bei den untersuchten Radvorrangrouten angewandt und ein vorsichtiger Ausblick auf den Umsetzungsaufwand der jeweiligen Route gegeben.

Tabelle 3: Kriterien zur Umsetzung der Radvorrangrouten

Darstellung	Kriterium	Einteilung	Skala	Bedeutung
Kosten	Gesamt-kosten	***	< 7 Mio. €	Berücksichtigung des Handlungsaufwands (inkl. Neu-/Ausbau an Strecken, Ingenieurbau-werke etc.)
		**	7 -10 Mio. €	
		*	> 10 Mio. €	
Qualität	Stan-dardein-haltung Planung	***	> 80 % RVR-Regelstandard erreichbar	Berücksichtigung der Umsetzbarkeitsperspek-tive
		**	50-80 % RVR-Regelstandard erreichbar	
		*	< 50 % RVR-Regelstandard erreichbar	
Umsetzungsaufwand	Grunder-werb	***	< 13 % der Strecke erfordern Grunderwerb	Grunderwerb als Pla-nungshemmnis
		**	14-26 % der Strecke erfordern Grunderwerb	
		*	> 26 % der Strecke erfordern Grunderwerb	
	Nutzungs-konflikte	***	< 42 % der Strecke enthalten Nutzungskonflikte	Nutzungskonflikte als Planungshemmnis (Fuß-verkehr, Naherholung, MIV, ruhender Verkehr, land-/ forstwirtschaftli-cher Verkehr, ÖPNV, Schutzgebiete)
		**	42-68 % der Strecke enthalten Nutzungskonflikte	
		*	> 68 % der Strecke enthalten Nutzungskonflikte	
	Länge der Route	***	< 10 km kurze Route	Länge der noch auszu-bauenden Route als Pla-nungshemmnis (absolu-ter Wert)
		**	10-15 km mittlere Route	
		*	> 15 km lange Route	
	Stan-dardein-haltung Bestand	***	> 30 % RVR-Regelstandard heute schon erreicht	Berücksichtigung der Abschnitte, die bereits heute schon als Radvor-rangrouten geeignet sind
		**	15-30 % RVR-Regelstandard heute schon erreicht	
		*	< 15 % RVR-Regelstandard heute schon erreicht	

Quelle: Planersocietät / VIA

Tabelle 4: Bewertungstableau der Radvorrangrouten

Route	Kosten	Qualität	Umsetzungsaufwand
1 *Altstadtring*	*	***	**
2 *Schweinau - St- Peter*	***	***	***
3 *Rabus - Dutzendteich*	**	**	**
4 *Schniegling - Mögeldorf*	**	**	**
5 *RSV Oberasbach/Zirn-dorf/Stein*			
6 *Pegnitztal West*	***	***	**
7 *RSV Erlangen*			
8 *Nordostpark*	***	***	***
9 *RSV Lauf*			
10 *Laufamholz*	***	***	***
11 *Fischbach*	*	**	*
12 *Moorenbrunn*	**	***	*
13 *Kornburg*	*	**	*
14 *Lichtenreuth*	***	***	***
15 *Eibach*	*	**	***
16 *Kettelersiedlung*	**	**	**
17 *RSV Schwabach*			
18 *RSV Oberasbach / Zirndorf*			
19 *Fürth*	*	***	**

Quelle: Planersocietät / VIA

Ergebnis und weiteres Vorgehen

Die Machbarkeitsstudie liefert umfassende Informationen und Maßnahmenvorschläge zu den Radvorrangrouten und einen Ausblick, wie die Radvorrangrouten in Zukunft umgesetzt werden können. Mit dem vorliegenden Konzept ist die zweite Planungsstufe nach der Netzkonzeption abgeschlossen. Nun müssen in der Detailplanung die weiteren Prüfungen zur Umsetzbarkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen durchgeführt werden, die Routen priorisiert und ins Planungs- und Bauprogramm aufgenommen werden.

Abschnitte der beschlossenen Radvorrangrouten werden stellenweise durch Grünanlagen geführt. Bei der verwaltungsinternen Abstimmung wurde die Diskussion kontrovers geführt. Ein Konsens konnte noch nicht gefunden werden, so dasss das Thema der Radwegeführung in Grünanlagen separat dem Stadtrat/Verkehrsausschuss in einer eigenständigen Vorlage präsentiert wird.



Erläuterungsbericht

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Auftraggeberin

Stadt Nürnberg
Verkehrsplanungsamt

Lorenzer Str. 30
90402 Nürnberg

Dortmund/Köln, im Juni 2022

www.planersocietaet.de | www.viakoeln.de |

Impressum

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Gernot Steinberg
Johannes Pickert
Pia Lesch
Sabrina Wörmann

Planungsbüro VIA eG
Marspfortengasse 6
50667 Köln

www.viakoeln.de

Bearbeitung:
Lena Erler
Dahlia Busch
Anselm Weische

Im Auftrag von
Stadt Nürnberg
Verkehrsplanungsamt

Lorenzer Str. 30
90402 Nürnberg

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Angebotes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1 Einführung 6

2 Qualitätsstandards für das Radvorrangroutennetz der Stadt Nürnberg 9

2.1 Entwicklung der Qualitätsstandards 9

2.2 Führungsformen 12

3 Bestandsanalyse und Bewertung des Netzes 19

3.1 Anpassung des Radvorrangroutennetzes in Nürnberg 21

3.2 Ergebnisse der Bestandsanalyse 24

3.3 Status quo des untersuchten Nürnberger Radvorrangroutennetzes 27

4 Maßnahmenkonzept 28

4.1 Streckenmaßnahmen 29

4.2 Knotenmaßnahmen 29

4.3 Ergebnisse Maßnahmenplanung 30

4.4 Beleuchtung 40

5 Wegweisung 46

5.1 Beispielsammlung Ausstattung 46

5.2 Farb- und Markierungskonzept für Nürnberg 54

6 Beschilderung – Altbestandskataster 60

7 Umsetzungsstrategie 63

8 Fazit und Ausblick 67

Anhang 68

Anlage 1 – Maßnahmenkataster 68

Anlage 2 – Altbestandskataster Beschilderung 68

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Quellen des Nürnberger Standards der Radvorrangrouten 10
Abbildung 2: Hochwertige selbstständig geführte (Geh- und) Radwege in Hürth und Wuppertal 12
Abbildung 3 Bevorrechtigte Querungen in Monheim am Rhein und Nordhorn 13
Abbildung 4: Fahrbahnbegleitende Radwege in Stockholm (Schweden) und Salem 14
Abbildung 5 Prinziplösung für bevorrechtigte Querung außerorts 15
Abbildung 6 Radfahrstreifen in Köln und Frankfurt 16
Abbildung 7 Beispiel einer Diagonalsperre zur Unterbindung von Durchgangsverkehr 17
Abbildung 8 Beispiele aus Ahaus - Bevorrechtigung des Radverkehrs (Hoher Weg/Ammelner Weg) 18
Abbildung 9 Radvorrangrouten und Radschnellverbindungen der Stadt Nürnberg 20
Abbildung 10 Netzanpassungen aufgrund schwieriger Umsetzungsperspektive 23
Abbildung 11 Art der Verbindung im Radvorrangroutennetz 25
Abbildung 12 Qualitäten des Radvorrangroutennetzes im Bestand 26
Abbildung 13 Erreichbare Qualitäten des Radvorrangroutennetzes (Planung) 33
Abbildung 14 Knoten mit und ohne Verlustzeit nach Planung 35
Abbildung 15 Handlungsaufwand entlang der Radvorrangrouten 37
Abbildung 16 Beispielquerschnitt Zweirichtungsradweg 39
Abbildung 17 Bestand der Beleuchtung auf dem Radvorrangroutennetz 41
Abbildung 18 Beleuchtungsrahmenkategorien im Radvorrangroutennetz 43
Abbildung 19 Beleuchtung – Vorgehensweise Maßnahmenplanung 44
Abbildung 20 Beschilderung auf der Radschnellverbindung Frankfurt – Darmstadt 47
Abbildung 21 Banderolen im RadNETZ Baden-Württemberg (Quelle: Planungsbüro VIA eG) 48
Abbildung 22 Randmarkierungen in Monheim am Rhein und Friedrichshafen 48
Abbildung 23 Individuelle Bodenmarkierungen 49
Abbildung 24 Bodenpiktogramme in Bottrop und Hannover 50
Abbildung 25 Platzierung der Bodenpiktogramme auf Radschnellverbindungen (Musterlösung für Hessen) 50
Abbildung 26 Markierungen an Knotenpunkten 51
Abbildung 27 Stelen in Enschede (NL) und Düsseldorf 51
Abbildung 28 Stelen am Cycle Superhighway in London (GB) 52
Abbildung 29 Zählstellen in Comacchio (IT) und Konstanz 53
Abbildung 30 Service-Station am Radschnellweg Düsseldorf in Monheim am Rhein 54
Abbildung 31 Spidermap "Bunt" (Farbvariante 1) 55
Abbildung 32 Spidermap "Grün plus Eins" (Farbvariante 2) 56
Abbildung 33 Bodenpiktogramme für das Radvorrangroutennetz Nürnberg 58
Abbildung 34 Übersichtskarte Standorte Altbestand Tafelwegweiser 61
Abbildung 35 Beispiel Altbestandsbogen 62

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Nürnberger Standard der Radvorrangrouten – Führungsformen inkl. Regel- und Mindestbreiten 11
Tabelle 2 Netzanpassungen aufgrund schwieriger Umsetzungsperspektive 21
Tabelle 3 Ergebnisse der Maßnahmenplanung (Quelle: Planersocietät | Planungsbüro VIA eG) 31
Tabelle 4 Kriterien zur Umsetzung der Radvorrangrouten (Quelle: Planersocietät | VIA) 63
Tabelle 5 Bewertungstableau der Radvorrangrouten mit Radschnellverbindungen (ausgegraut) 64
Tabelle 6 Gemittelte Umsetzungsdauer und benötigte Ressourcen 65

Abkürzungsverzeichnis

AFAS	Aufgeweiteter Aufstellstreifen
AGFK	Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (Bayern)
BRK	Beleuchtungsrahmenklasse
ERA	FGSV Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 (neue Ausgabe 2022)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
H RSV	FGSV Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten
Kfz	Kraftfahrzeug
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
RVR	Radvorrangroute(n)
RIM	Radfahrstreifen in Mittellage (Zuwegung zur Ampel)
RSV	Radschnellverbindung(en)
VZeit	Verlustzeit an Knotenpunkten (Wartezeit für den Radverkehr)

1 Einführung

Radschnellverbindungen (RSV) und Radvorrangrouten (RVR) machen das Radfahren schneller und sicherer. Die deutliche Verbesserung der Qualität der Radverkehrsinfrastruktur durch diese neuen Routen soll mehr Fahrten des Kfz-Verkehrs auf das Fahrrad verlagern. Das Straßennetz wird dadurch spürbar entlastet. Schnelle Radverbindungen zielen darauf ab, hauptsächlich in einem Entfernungsbereich bis etwa 20 km und auch darüber hinaus ein zügiges, attraktives und sicheres Radfahren zu gewährleisten. So sollen mehr alltägliche Fahrten zur Arbeit, zur Ausbildung oder zum Einkaufen mit dem Fahrrad gefahren werden. Radvorrangrouten bilden gemeinsam mit Radschnellverbindungen das Rückgrat der Radverkehrsinfrastruktur und fördern den Radverkehr auch bei längeren Wegestrecken entscheidend. Sie sind in ihrer Verkehrsfunktion den klassifizierten Straßen gleichzusetzen.

Ausgangslage und Zielsetzung

Nürnberg ist Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) in Bayern und trug als erste Kommune in Bayern den Titel „Fahrradfreundliche Kommune“. Ebenfalls als erste Kommune wurde die Stadt 2020 nach sieben Jahren als fahrradfreundlich rezertifiziert. Diese Auszeichnung ist für Nürnberg Ansporn und Verpflichtung zugleich, um die Bedingungen für den Radverkehr weiter signifikant zu verbessern.

Ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrsförderung ist ein gesamtstädtisches Radnetz, das durch Radvorrangrouten und Radschnellverbindungen mit hohen Qualitätsstandards definiert wird. Für letztere liegt bereits eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2017[1] vor. Diese Studie ergab, dass sieben Trassen für Radschnellverbindungen in der Metropolregion geeignet sind, deren Realisierung zum Teil bereits begonnen hat. Fünf davon beginnen bzw. enden im Nürnberger Stadtgebiet. Die Radschnellverbindungen werden durch weitere Alltagsrouten ergänzt, um alle wichtigen Ziele zu erreichen und eine gute Verknüpfung in das restliche Stadtgebiet zu ermöglichen.

Das 2020 beschlossene Radvorrangroutennetz mit einer Gesamtlänge von rund 135 km[2] (einschließlich der Radschnellverbindungen) ist ein wichtiger Baustein zur Förderung des Radverkehrs. Das Netz wurde in Abstimmung mit dem „Runden Tisch Radverkehr“[3] entwickelt und anschließend vom Stadtrat beschlossen. Die Radvorrangrouten sollen zukünftig ein Netz an Radrouten bilden mit einem hohen Qualitätsstandard bei Ausbau und Wegweisung. Die vorliegenden Konzepte für Radschnellverbindungen, Fahrradstraßen oder übergeordnete Freiraumverbindungen wurden berücksichtigt und zu einem sinnvollen und vor allem durchgängig befahrbaren Radroutennetz ergänzt.

[1] Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen im Großraum Nürnberg 2017

[2] 135 km Gesamtlänge beziehen sich auf eine erste Schätzung. Die finale Netzlänge weicht von der ersten Schätzung ab, da die Radvorrangrouten auf manchen Abschnitten beidseitig geführt werden und sich somit die Netzlänge erhöht.

- Netz der Radvorrangrouten insgesamt 131 km
- Gesamtnetz incl. Radschnellverbindungen etwa 165 km

[3] Der Runde Tisch setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern der Mobilitäts- und Umweltverbände, der IHK, der TH Nürnberg, der VAG, der Verwaltung und den verkehrspolitischen Sprechern der Parteien zusammen

Geplante Lückenschlüsse im Netz sollen zukünftig prioritär entlang dieser Routen ausgebaut werden. Außerdem soll auf Basis der bestehenden, bundesweit einheitlichen Systematik der Wegweisung eine möglichst intuitive Führung auf diesen zentralen Radrouten etabliert werden.

Im Stadtratsbeschluss für die Radvorrangrouten wurden folgende Kriterien definiert:

- Sie werden auf bedeutsamen Radialen mit Ziel Zentrum und auf wichtigen Tangentialverbindungen im Stadtgebiet geführt.
- Die in der Machbarkeitsstudie definierten Radschnellverbindungen bzw. Radhauptverbindungen sind Teil der Vorrangrouten mit einer nochmals herausgehobenen Bedeutung.
- Radvorrangrouten haben ein hohes Nutzendenpotenzial, d. h. sie befinden sich dort, wo heute schon besonders viele Radfahrende fahren oder wo durch die qualitative Verbesserung ein Anstieg an Radfahrenden zu erwarten ist.

Das vorliegende Konzept beinhaltet eine Untersuchung des Umsetzungsaufwandes des Radvorrangroutennetzes und der damit verbundenen Umsetzungsperspektive. Die Ergebnisse dieser Untersuchung sind die Grundlage für die nachvollziehbare Priorisierung der einzelnen Maßnahmen. Ziel ist es, Netzlücken entlang der Routen zu erkennen und geeignete Maßnahmenvorschläge zur Schließung der Lücken zu entwickeln sowie die Vorrangrouten in ihrer Ausgestaltung zu qualifizieren. Die Untersuchung umfasst neben der Bestandsanalyse und einer umfassenden Maßnahmenentwicklung für das Radvorrangroutennetz auch die Aufstellung eines Wegweisungs- und Beschilderungskonzeptes für die Vorrangrouten.

Vorgehensweise

Die vorliegende Untersuchung wurde ab Juni 2021 innerhalb eines halben Jahres gemeinsam von der Verwaltung und den beauftragten Planungsbüros Planersocietät und VIA erarbeitet. Eine verwaltungsinterne Arbeitsgruppe hat den Prozess durchgängig begleitet und in regelmäßigen digitalen Sitzungen Arbeitsinhalte diskutiert und festlegt. Wesentliche Arbeitsschritte:

1. Abstimmung der finalen Qualitätsstandards unter Beachtung der Vorgaben des Stadtratsbeschlusses und vorliegender Regelwerke mit der Arbeitsgruppe
2. Befahrung der vorgegebenen Trassen und möglicher Alternativstrecken zur Ermittlung des vorliegenden Bestands
3. Systematische Analyse des erhobenen Netzes, um den erforderlichen Aufwand für die Erstellung des vollständigen Radvorrangroutennetzes im gewünschten Ausbaustandard zu ermitteln
4. Entwicklung von Maßnahmen zur Ertüchtigung der Vorrangroute für die jeweiligen Abschnitte und Zusammenfassung in Steckbriefen und einem Maßnahmenkataster. Viele Maßnahmen, die bereits durch die Stadt Nürnberg geplant werden oder sich in Umsetzung befinden, wurden im Konzept berücksichtigt und können zu einer Beschleunigung in der Umsetzung beitragen.
5. Kostenschätzung zur Herstellung des Qualitätsstandards für Strecken- wie auch für Knotenmaßnahmen und Priorisierung der Strecken

Die gute Wahrnehmbarkeit der geplanten Strecken soll zukünftig durch eine einheitliche Wegweisung und Beschilderung gewährleistet werden. Beispielhaft wird aufgezeigt, welche Ausstattungsmöglichkeiten sich für Radvorrangrouten bieten. Weiterhin wird ein Farb- und Markierungskonzept vorgeschlagen, das zur schellen Orientierung und intuitiven Erfassbarkeit der Routen durch die Nutzenden beitragen soll. Für die Beschilderung wurden 24 Schilderstandorte erfasst und verortet, die nicht FGSV-Konform sind. Dieser Altbestand wird in einem Kataster dargestellt (Anlage 2). Um eine hohe Qualität der Infrastruktur der Radvorrangrouten zu gewährleisten, enthält das vorliegende Konzept außerdem eine Bestandserfassung der bestehenden Beleuchtung entlang der Routen sowie Empfehlungen für die zukünftige Ausgestaltung.

2 Qualitätsstandards für das Radvorrangroutennetz der Stadt Nürnberg

Radvorrangrouten sind auch bekannt unter dem Namen Radpendlerroute, Radpendlerverbindung, Radhauptverbindung oder Veloroute. Trotz unterschiedlicher Namen ist das Ziel immer ähnlich: das Fahrradfahren soll durch sie schneller, komfortabler und sicherer werden, um mehr Menschen für die Nutzung des Fahrrades zu begeistern. Dazu wird eine insgesamt hohe Qualität für den Radverkehr angestrebt. Breite Radwege, möglichst kurze Wartezeiten an Kreuzungen und höhere Fahrgeschwindigkeiten als auf heutigen Radwegen sind wesentliche Merkmale von Radvorrangrouten. Sie sollen insbesondere den Alltagsradverkehr ansprechen und einen Zuwachs des Radverkehrsanteils im Modal Split bei gleichzeitiger Entlastung der Kfz-Infrastruktur bewirken.

Im Gegensatz zu Radschnellverbindungen haben Radvorrangrouten allerdings geringere Anforderungen an Radwegebreiten, Wartezeiten und die Trennung vom Fuß- und Kfz-Verkehr und weiteren Standards. Dadurch lassen sich Radvorrangrouten einfacher auch in bestehende Stadträume integrieren und schneller umsetzen.

Viele dieser Strecken sind bundesweit in Planung. Einige sind bereits (zum Teil) umgesetzt, z. B.:

- Stadtregion Bonn[4]
- Stadt Hannover[5]
- Stadt Kiel[6]
- Stadtregion Münster[7]

Die Grundlagen und Anforderungen für Planung, Entwurf, Betrieb und anzuwendende Standards sowie Qualitäten von Radvorrangrouten gehen aus den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV) der FGSV hervor. Das Hinweispapier wurde im Sommer 2021 veröffentlicht, es bietet konkrete Hilfestellung für die Praxis und wurde auch für die vorliegende Untersuchung beachtet. Es ist geplant, dass die Inhalte dieses Papiers in 2022 in die Neufassung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) integriert werden.

2.1 Entwicklung der Qualitätsstandards

Für die Radvorrangrouten wurden eigens an die Stadt Nürnberg angepasste Qualitätsstandards entwickelt, indem die vorliegenden Regelwerke sowie der Stadtratsbeschluss hinzugezogen wurden. Sie gehen aus insgesamt drei Quellen hervor, den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der FGSV

[4] https://bonn-rhein-sieg.adfc.de/artikel/zukuenftige-radpendlerrouten

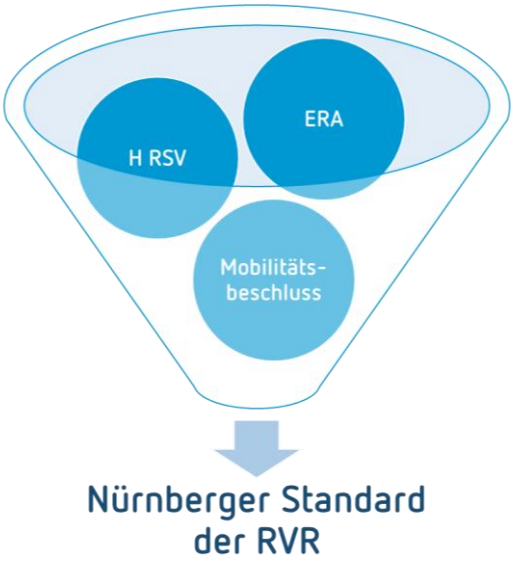
[5] https://stadtreporter.de/hannover/news/verschiedenes/stadt-macht-velorouten-sichtbar

[6] https://www.kiel.de/de/umwelt_verkehr/fahrrad/velorouten.php

[7] https://www.veloregion.de/

(ERA), den Hinweisen zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten der FGSV (H RSV) sowie aus dem Mobilitätsbeschluss der Stadt Nürnberg (27.01.2021) (s. Abbildung 1). Sie wurden zu Beginn des Projekts zwischen der Auftraggeberin und der Arbeitsgruppe abgestimmt und wesentliche Merkmale und Standards tabellarisch als Grundlage der weiteren Bearbeitung festgehalten (s. Tabelle 1).

Abbildung 1 Quellen des Nürnberger Standards der Radvorrangrouten



Quelle: Planersocietät | Planungsbüro VIA eG

Qualitätsanspruch der Radvorrangrouten (Stadtratsbeschluss vom 24.09.2020)

- Vorrangrouten erlauben ein komfortables, zügiges und sicheres Radfahren auch über längere Distanzen
- In der Abwägung der Verkehrsplanung ermöglichen sie einen besonderen Vorrang für den Radverkehr, insbesondere gegenüber dem Kfz-Verkehr und nicht zu Lasten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- Vorrangrouten werden so weit wie möglich separat geführt (kein gemeinsamer Geh-/Radweg)
- Sie sind in Tempo 30-Zonen vorfahrtsberechtigt mittels Fahrradstraßen
- Sie haben durchgängig eine hohe Belagsqualität (Asphalt); an allen Kreuzungen sind möglichst Absenkungen auf 0 cm realisiert
- Eine durchgängig rote Markierung (soweit erforderlich) kennzeichnet die Vorrangrouten
- Vorrangrouten sind mit guter Anbindung in ein dichtes Radverbindungsnetz und in das Wegweisungssystem integriert
- Sie werden mit höchster Priorität beim Winterdienst entsprechend der Prioritätsstufe 1 berücksichtigt

- Sie haben Priorität bei der Umsetzung des Radwegeplanungs- und Bauprogramms.

Tabelle 1 Nürnberger Standard der Radvorrangrouten – Führungsformen inkl. Regel- und Mindestbreiten

	Regelbreite	Mindestbreite
Selbstständig geführt außerhalb bebauter Gebiete und/oder in Grünanlagen		
Getrennter Radweg mit Zweirichtungsverkehr	≥ 3,0 m	≥ 2,5 m
Gemeinsamer Geh-/Radweg mit Zweirichtungsverkehr	4,0 - 5,0 m je nach Nutzungsintensität	≥ 2,5 m
Straßenbegleitend außerhalb bebauter Gebiete an Hauptverkehrsstraßen		
Gemeinsamer Geh-/Radweg mit Einrichtungsverkehr	≥ 2,5 m + Trennung	
Gemeinsamer Geh-/Radweg mit Zweirichtungsverkehr	3,0 - 4,0 m + Trennung je nach Nutzungsintensität	≥ 2,5 m + Trennung
Straßenbegleitend innerhalb bebauter Gebiete an Hauptverkehrsstraßen		
Getrennter Radweg Einrichtung	≥ 2,5 m + 0,5 m	≥ 1,6 m + 0,5 m
Getrennter Radweg Zweirichtung	≥ 3,0 m + 0,75 m	≥ 2,25 m + 0,75 m
Gemeinsamer Geh-/Radweg mit Einrichtungsverkehr	nur im Sonderfall/Einzelfallprüfung	
Gemeinsamer Geh-/Radweg mit Zweirichtungsverkehr		
Radfahrstreifen	2,0 m + 0,25 m + 0,5m	≥ 1,6 m + 0,25 m + 0,5 m
Innerhalb bebauter Gebiete		
Fahrradstraßen	4,0 m - 6,0 m	≥ 3,5 m + 0,5 m
Gemeinsamer Geh-/Radweg mit Zweirichtungsverkehr	3,0 m - 4,0 m je nach Nutzungsintensität	≥ 2,5 m

Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn oder zum Parken im Längsverkehr	0,5 m/0,75 m
Markierung - Trennung von Radstreifen und Fahrbahn mit Z 295 Breitstrich	0,25 m

Quelle: Stadt Nürnberg

2.2 Führungsformen

Radvorrangrouten setzen sich ortsbezogen, nach verfügbaren Raumangebot und Situation des Straßenraums aus verschiedenen Führungsformen zusammen. Regelführungsformen (H RSV S. 17 f):

- selbstständig geführte Radwege
- fahrbahnbegleitende Ein- oder Zweirichtungsradwege
- Radfahrstreifen innerorts
- Fahrradstraßen

Selbstständig geführte Radwege

Ein Teil der Radvorrangrouten wird unabhängig vom motorisierten Verkehr auf selbstständigen Trassen geführt. Dieser Wegetyp ist häufig durch eine starke Freizeitnutzung durch Zufußgehende und Radfahrende gekennzeichnet. Um potenzielle Konflikte zwischen den Gruppen zu entschärfen, weisen diese Wege oft großzügige Breiten auf (siehe Abbildung 2). Eine Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr ist anzustreben. Die Ausgestaltung der Trennung ist abhängig von der Flächenverfügbarkeit. Grundsätzlich ist eine deutliche Trennung, z. B. in Form eines Grünstreifens, anzustreben. Ist die räumliche Trennung zwischen Radvorrangroute und Gehweg nicht möglich, empfiehlt sich das Anlegen einer taktilen Trennung (Breite: 0,30 - 0,60 m). Eine weitere Möglichkeit könnte darin bestehen, Zufußgehende auf bestehenden Parallelverbindungen zu führen. Gehwege sind in der Regel mit einer befestigten Oberfläche auszustatten, da Zufußgehende mit Mobilitätshilfen oder bei schlechten Witterungsverhältnissen sonst häufig den Radweg mitnutzen. Für eine gute Unterscheidbarkeit empfiehlt sich der Einsatz von unterschiedlichen Oberflächenbelägen z. B. Asphalt für den Radweg und Pflaster für den Gehweg. Die unterschiedlichen Oberflächenbeläge der Gehwege in Grünanlagen sollten auch hinsichtlich des Landschaftsbilds geprüft werden, bei Einsatz von Pflasterung oder Asphaltierung könnten z.B. helle Farben verwendet werden. Die Gehwegbreite sollte mindestens 2,50 m betragen, bei höherem Fußverkehrsaufkommen auch mehr.

Abbildung 2: Hochwertige selbstständig geführte (Geh- und) Radwege in Hürth und Wuppertal



Quelle: Planungsbüro VIA eG

Selbstständig geführte Radwege sollten an innerörtlichen Querungsstellen mit Straßen bevorrechtigt geführt werden, die eine Verkehrsstärke von 2.000 Kfz/Tag und eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht überschreiten. An außerörtlichen Querungsstellen ist die Bevorrechtigung bei Verkehrsstärken bis zu 1.000 Kfz/Tag und 50 km/h empfehlenswert. Im Ausnahmefall ist eine Bevorrechtigung auch bei Verkehrsstärken bis zu 3.500 Kfz/Tag (innerorts) und bis zu 1.500 Kfz/Tag (außerorts) möglich. Bevorrechtigte Querungen im Zuge von Radvorrangrouten müssen grundsätzlich für alle Verkehrsteilnehmenden gut einsehbar und die Verkehrsführung eindeutig erkennbar sein. Zusätzliche Ausstattungselemente, die über die erforderliche verkehrsrechtliche Anordnung hinausgehen, tragen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an diesen Knotenpunkten bei. Dazu gehören beispielsweise Fahrbahnanhebungen und Roteinfärbungen (s. Abbildung 3). An Querungsstellen, an denen keine Bevorrechtigung der Radvorrangroute möglich ist, sollten die Wartezeiten durch großzügige Aufstellflächen und Querungshilfen weitgehend verringert werden.

Abbildung 3 Bevorrechtigte Querungen in Monheim am Rhein und Nordhorn



Quelle: Planungsbüro VIA eG

Fahrbahnbegleitende Ein- oder Zweirichtungsradwege

Werden Radvorrangrouten an Hauptverkehrsstraßen geführt, ist in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Straßenraumbreiten grundsätzlich eine Trennung vom Kfz-Verkehr vorgesehen. Innerhalb bebauter Gebiete sollte eine Trennung von Rad- und Fußverkehr auf fahrbahnbegleitenden Wegen vorgesehen werden. Die Breite des Radwegs beträgt mindestens 2,50 m bei richtungsbezogener Führung und mindestens 3,0 m bei einer Zweirichtungsführung. Der Gehweg sollte durch einen taktilen Trennstreifen abgegrenzt werden und eine Mindestbreite von 2,50 m aufweisen. Bei starker Frequentierung können entsprechend höhere Breiten angesetzt werden. Zur Abgrenzung zur Fahrbahn oder zum ruhenden Kfz-Verkehr müssen Sicherheitsabstände bei der Querschnittsgestaltung berücksichtigt werden. Innerorts ist aus Gründen der Verkehrssicherheit eine richtungsbezogene Führung zu bevorzugen. Zweirichtungsradwege können dann eingesetzt werden, wenn eine hohe Trennwirkung an der Straße besteht und es nur wenige und (ggf. gesicherte) Querungsmöglichkeiten gibt. Einmündungen und Grundstückszufahrten im Zuge von angebauten

innerörtlichen Zweirichtungsradwegen bergen in der Unfallforschung ein deutlich erhöhtes Unfallrisiko, weshalb Zweirichtungsführungen an Straßen mit vielen Einmündungen zu vermeiden sind[8].

Außerhalb bebauter Gebiete ist die Führung im Zweirichtungsverkehr wegen des geringeren Flächenverbrauchs der Regelfall. Üblicherweise ist die Knotenpunktdichte an außerörtlichen Streckenabschnitten geringer und das Unfallrisiko wird reduziert. Darüber hinaus ist die Fußverkehrsstärke fahrbahnbegleitender Wege vergleichsweise gering, weshalb eine Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr in der Regel nicht erforderlich ist und gemeinsame Geh-/Radwege im Radvorrangnetz Nürnberg mit einer Breite von 2,50 m (Einrichtungsverkehr) oder 4,0 bis 5,0 m (Zweirichtungsverkehr) angelegt werden sollten. Auch bei außerörtlichen Streckenabschnitten sind Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn zu berücksichtigen (Regelfall: 1,75 m).

Abbildung 4: Fahrbahnbegleitende Radwege in Stockholm (Schweden) und Salem

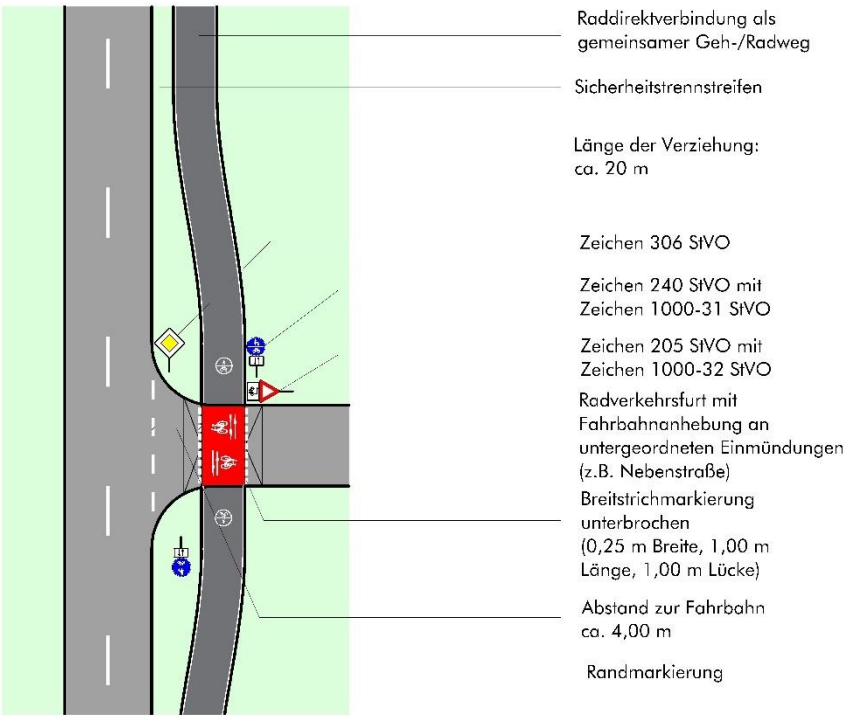


Quelle: Planungsbüro VIA eG

An nicht signalisierten Einmündungen werden fahrbahnbegleitende Radwege innerorts grundsätzlich bevorrechtigt geführt. Auf außerörtlichen Streckenabschnitten ist das bis zu einer Verkehrsstärke von 3.000 Kfz/Tag auf der einmündenden Straße der Regelfall. Einrichtungsradwege werden dabei möglichst nah an der Hauptfahrbahn geführt. Eine Anhebung der Fahrbahn im Bereich der Radverkehrsfurt sowie deren Roteinfärbung wird zur Steigerung der Sicherheit empfohlen. Die Querungen im Zuge von Zweirichtungsradwegen rufen im Vergleich zu denen im Zuge von Einrichtungsradwegen veränderte Unfallkonstellationen hervor, weshalb sich auch die Empfehlungen zur Ausgestaltung voneinander unterscheiden: Zweirichtungsradwege sollten ca. 4 m von der Hauptfahrbahn abgesetzt geführt werden und sind standardmäßig mit Fahrbahnanhebungen, Roteinfärbungen und Piktogrammen mit Pfeilen auszustatten.

[8] https://nationaler-radverkehrsplan.de/sites/default/files/forschung_radverkehr/for-a-06.pdf

Abbildung 5 Prinzipiösung für bevorrechtigte Querung außerorts



Quelle: Planungsbüro VIA eG

Radfahrstreifen

Radfahrstreifen bieten eine gute Lösung für den innerörtlichen, richtungsbezogenen Radverkehr, da sich die Radfahrenden immer im Blickfeld der Kraftfahrenden befinden und somit potenziellen Konflikten an Knotenpunkten vorgebeugt wird. Mit einer guten Markierung und ggf. baulichen Gestaltung von Knotenpunkten und einer guten Signalisierung können Radfahrstreifen auch in Knotenpunkten sicher und vorteilhaft für den Radverkehr geführt werden. Im Zuge von Radvorrangrouten sind Radfahrstreifen in der Regelbreite von 2,25 m, einschließlich Markierung, vorgesehen. Zu Längsparkständen wird ein Sicherheitstrennstreifen vorgesehen; Schräg- oder Querparkstände sollten im Zuge von Radvorrangrouten vermieden werden. In der Praxis sind auch die Kombination von baulichen Radwegen (Einrichtungsverkehr) auf der einen Seite und Radfahrstreifen auf der anderen Seite innerhalb eines Querschnitts möglich. Radfahrstreifen werden immer mit dem Zeichen 237 StVO als benutzungspflichtig beschildert.

Radfahrstreifen können auch durch vertikale Trennelemente (Poller o. ä.) zur Fahrbahn hin abgrenzt werden. Im Ausland wird diese Führungsform oft als „protected bike lane“ bezeichnet. In Deutschland hat sich der Begriff geschützter Radweg/Radfahrstreifen etabliert. Ihr Einsatz kann dort sinnvoll sein, wo z. B. in Folge von hohem Parkdruck oder Ausweichverkehre bei Rückstaus das Risiko zur missbräuchlichen Nutzung der Radfahrstreifen durch Kfz entsteht (siehe Maßnahme 1-S34). Bei dem Einsatz vertikaler Trennelemente müssen entsprechende Abstände zwischen Fahrbahn und Radfahrstreifen eingeplant werden.

Abbildung 6 Radfahrstreifen in Köln und Frankfurt



Quelle: Planungsbüro VIA eG

Fahrradstraßen

In Erschließungsstraßen mit vorwiegendem Anliegerverkehr durch Kfz werden die Radvorrangrouten weitestgehend in Form von Fahrradstraßen geführt. Sie tragen dazu bei, dass der Radverkehr auf wichtigen Achsen im Radverkehrsnetz bevorrechtigt, gebündelt und beschleunigt wird. Fahrradstraßen sind laut StVO Fahrbahnen, die ausschließlich Radfahrenden vorbehalten sind. Gekennzeichnet werden sie durch das Verkehrszeichen 244.1 StVO. Es gilt die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Anderer Verkehr, wie allgemeiner Kfz-Verkehr oder Kfz-Anliegerverkehr, kann per Zusatzbeschilderung in Fahrradstraßen ausnahmsweise zugelassen werden. Durch die Zustimmung des Bundesrats zur Anpassung der VwV-StVO wird die Einrichtung von Fahrradstraßen zukünftig maßgeblich vereinfacht. Diese dürfen nun auch dort angeordnet werden, wo aufgrund der Netzbedeutung für den Radverkehr eine gute Radverkehrsinfrastruktur erforderlich ist.

Auf dem Zielnetz der Radvorrangrouten in Nürnberg gibt es zum Zeitpunkt der Konzepterstellung bereits fünf Fahrradstraßen. Diese sind Teil der ersten Stufe des kommunalen Fahrradstraßenkonzepts. Es wurde am 28.06.2018 vom Verkehrsausschuss beschlossen und die Verwaltung mit der Planung beauftragt. Die Fahrradstraßen der ersten Ausbaustufe sind überwiegend umgesetzt. Am 14. Oktober 2021 beschloss der Verkehrsausschuss der Stadt Nürnberg daher die zweite Stufe des Gesamtkonzepts Fahrradstraßen und beauftragte die Verwaltung mit der Planung der einzelnen Straßenzüge. Bei der Entwicklung der 2. Stufe des Fahrradstraßenkonzepts wurde darauf geachtet, dass eine Anbindung an vorhandene Fahrradstraßen und/oder geplante Radvorrangrouten entsteht, um ein möglichst zusammenhängendes Netz für den Radverkehr zu entwickeln. Weitere Kriterien sind die Gesamtverkehrsmenge sowie der bestehende Radverkehrsanteil in den einzelnen Straßen.

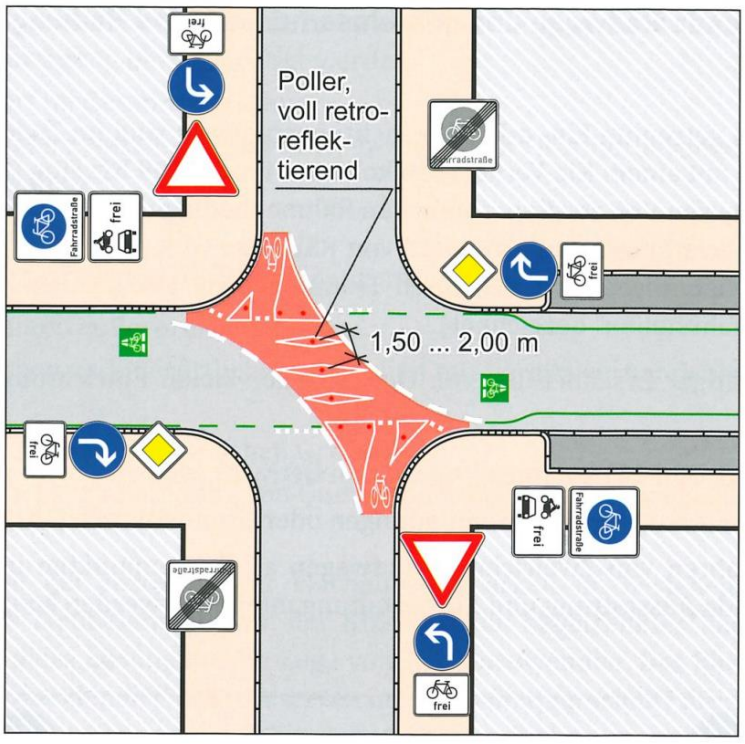
Derzeit sind alle bestehenden Fahrradstraßen auf den Radvorrangrouten und im weiteren Stadtgebiet durch das Zusatzzeichen „Kraftfahrzeuge frei“ (eine Kombination aus den ZZ 1022-12 und 1024-10) freigegeben. Abgesehen von Knoten mit Hauptverkehrsstraßen haben die bestehenden Fahrradstraßen an allen anderen Knotenpunkten weitgehend Vorrang. Dieser Vorrang ist durch Beschilderung, Aufpflasterung, Gehwegüberfahrten, Einengungen oder Markierungen eindeutig erkennbar gemacht. Knotenpunktbereiche im Verlauf der Fahrradstraßen sind rot eingefärbt und

Fahrradpiktogramme mit gegenläufigen Pfeilmarkierungen aufgebracht. Darüber hinaus ist in Knotenpunktbereichen das Vorschriftszeichen 244.1 „Beginn einer Fahrradstraße“ angebracht und auf der Fahrbahn markiert. An verschiedenen Stellen sind im Zuge der bestehenden Fahrradstraßen bereits Diagonalsperren eingesetzt, um den Kfz-Durchgangsverkehr zu unterbinden.

Die bestehenden Fahrradstraßen auf den Radvorrangrouten zeichnen sich weitgehend dadurch aus, dass in den Seitenbereichen geparkt wird. Insbesondere der Hummelsteiner Weg und die Humboldtstraße sind Wohn- und Geschäftsstraßen, in denen es viele Parkwechselvorgänge gibt. In dem Fall ist aus planerischer Sicht die Notwendigkeit geben, ausreichend Sicherheitsräume zu schaffen. Es wird die Markierung eines Sicherheitstrennstreifens empfohlen, sofern sich der Sicherheitsraum nicht aus der baulichen Ausgestaltung ergibt. Dazu kann zum Beispiel die grüne Linie zur Kennzeichnung der Radschnellverbindungen/ Radvorrangrouten neben den Parkstandsmarkierungen aufgebracht werden. Die H RSV empfehlen zu Längsparkständen mindestens einen Sicherheitsabstand von 0,75 m (0,5 m in Wohnstraßen mit seltenen Parkwechselvorgängen) und zu Senkrecht- oder Schrägaufstellung ein Sicherheitstrennsteifen von 1,0 m (0,75 m in Ausnahmefällen). Nach Möglichkeit sollten Senkrecht- und Schrägparkstände in Fahrradstraßen aber vermieden werden. Insbesondere in Abschnitten mit beidseitigen Senkrecht- oder Schrägparkständen wird empfohlen, das Parken im Zuge der Einrichtung einer Fahrradstraße mindestens einseitig neu zu ordnen.

Da die Bevorrechtigung des Radverkehrs an Knoten auch für den Kfz-Verkehr gilt, besteht die Gefahr, dass dieser damit ebenfalls beschleunigt wird. Dies kann vermieden werden, indem der Durchgangsverkehr in Fahrradstraßen durch Diagonalsperren für den Kfz-Verkehr unterbunden wird (s. Abbildung 7). Aber auch Änderungen im Verkehrssystem, wie z. B. Einbahnregelungen oder Abbiegegebote, tragen zur Verkehrsberuhigung bei.

Abbildung 7 Beispiel einer Diagonalsperre zur Unterbindung von Durchgangsverkehr



Quelle: H RSV 2021 (S. 31)

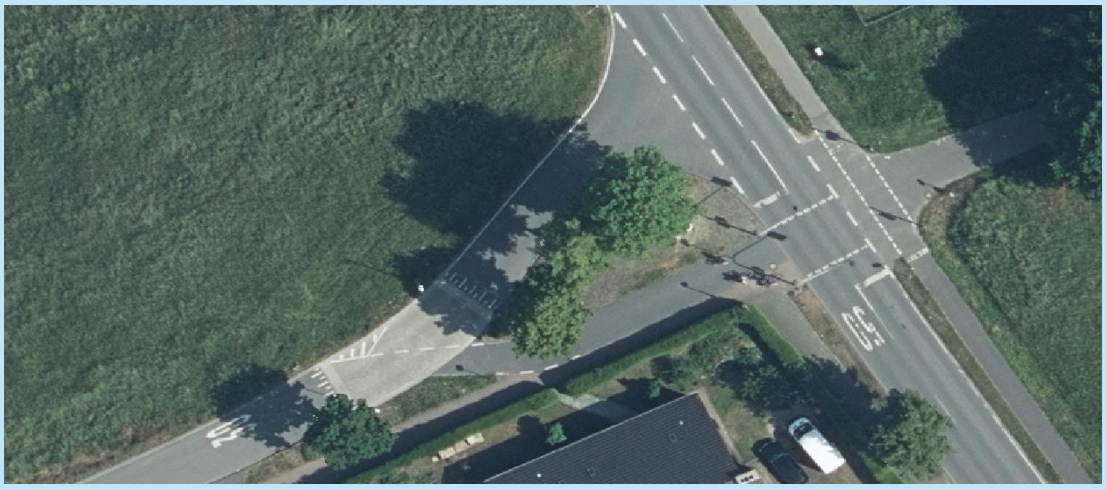
Best Practice: Knotenpunktgestaltung – „Ahauser Modell“

Ein Qualitätsanspruch an die Radvorrangrouten ist, dass sie (in Abwägung mit der Verkehrsplanung) einen besonderen Vorrang für den Radverkehr, insbesondere gegenüber dem Kfz-Verkehr und nicht zu Lasten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes bieten. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, braucht es verkehrsplanerische Gestaltungselemente, die dies ermöglichen. Eine Möglichkeit, um den Radverkehr an Knoten zu bevorrechtigen, stammt aus den Niederlanden und wurde von der nordrhein-westfälischen Stadt Ahaus bereits umgesetzt (s. Abbildung 8). Im vorliegenden Beispiel wurde der Knotenpunktbereich aufgepflastert und der Vorrang für den Radverkehr darüber hinaus durch Markierungen sowie Beschilderung verdeutlicht. Es kann zum Beispiel dort angewendet werden, wo der Radverkehr von der Fahrbahn auf einen selbstständig geführten Radweg übergeleitet werden muss.

Abbildung 8 Beispiele aus Ahaus - Bevorrechtigung des Radverkehrs (Hoher Weg/Ammelner Weg)



Quelle: Planersocietät



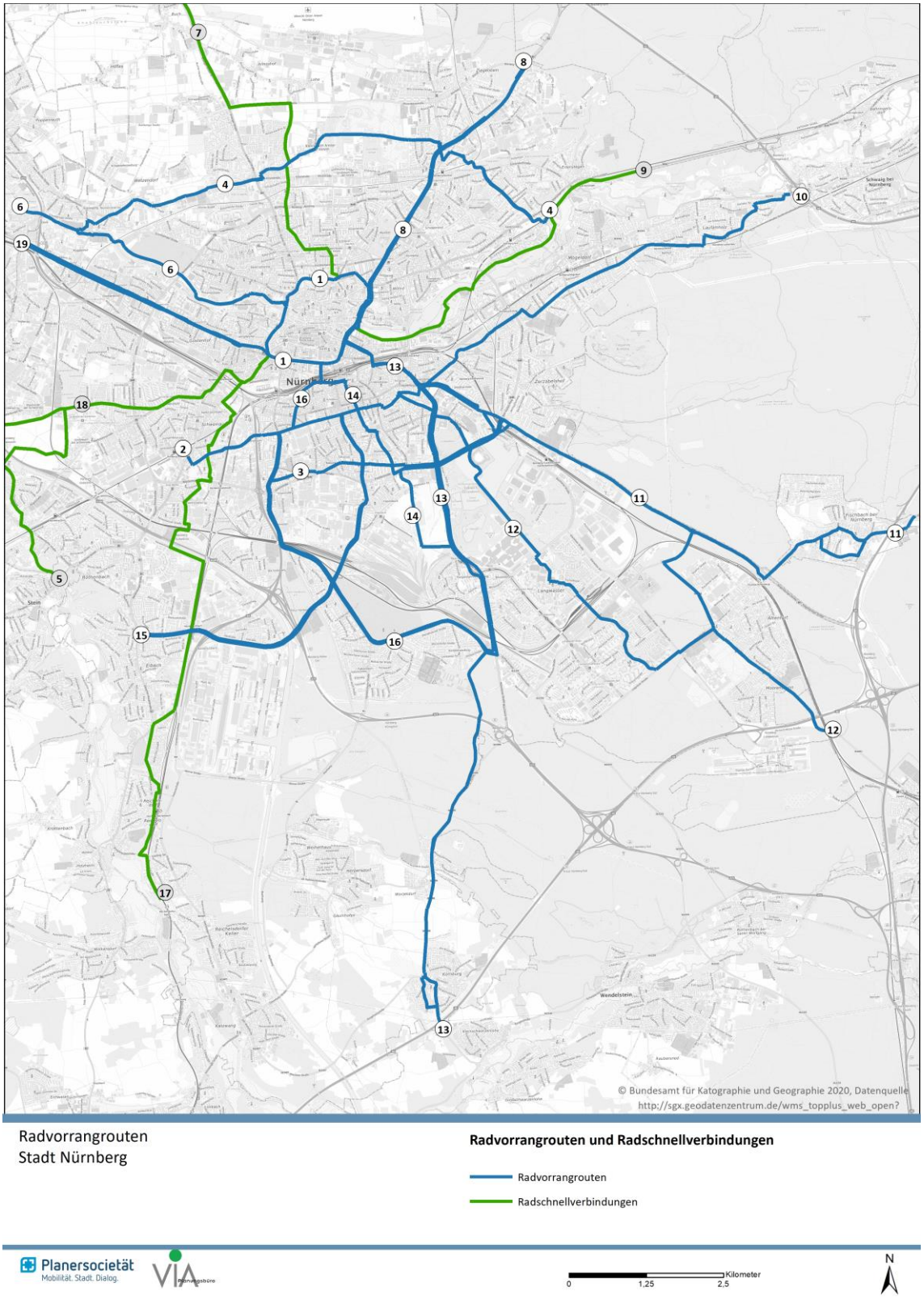
Quelle: Amtliche Geobasisdaten für NRW. TIM-online.

Es wird empfohlen, diese Knotenpunktvariante bei der Umgestaltung einiger Knotenpunkte im Radvorrangroutennetz der Stadt Nürnberg zu adaptieren. Denkbar ist dies zum Beispiel am Knotenpunkt Falknerweg und Hugo-Distler-Straße oder am Knotenpunkt Sperberstraße und Frankenstraße.

3 Bestandsanalyse und Bewertung des Netzes

Das Radvorrangroutennetz wurde in Abstimmung mit den Mitgliedern des Runden Tisches Radverkehr der Stadt Nürnberg entwickelt. Die beauftragten Planungsbüros Planersocietät und VIA haben das Netz im Sommer 2021 an mehreren aufeinanderfolgenden Tagen befahren und durch eine Fotodokumentation (5 Sek.-Intervall) aufgezeichnet. Befahren wurden alle Radvorrangrouten mit Ausnahme der Streckenabschnitte, die auf geplanten Radschnellverbindungen liegen, da hier bereits eine Machbarkeitsstudie durchgeführt wurde und teilweise bereits konkrete Planungen von der Stadt Nürnberg vorliegen. Falls der Querschnitt es erforderte, wurden die Routen in beide Fahrtrichtungen befahren. Das Netz der Radvorrangrouten hat eine Gesamtlänge von ca. 131 km (s. Abbildung 9).

Abbildung 9 Radvorrangrouten und Radschnellverbindungen der Stadt Nürnberg



Quelle: Planersocietät | Planungsbüro VIA eG

3.1 Anpassung des Radvorrangroutennetzes in Nürnberg

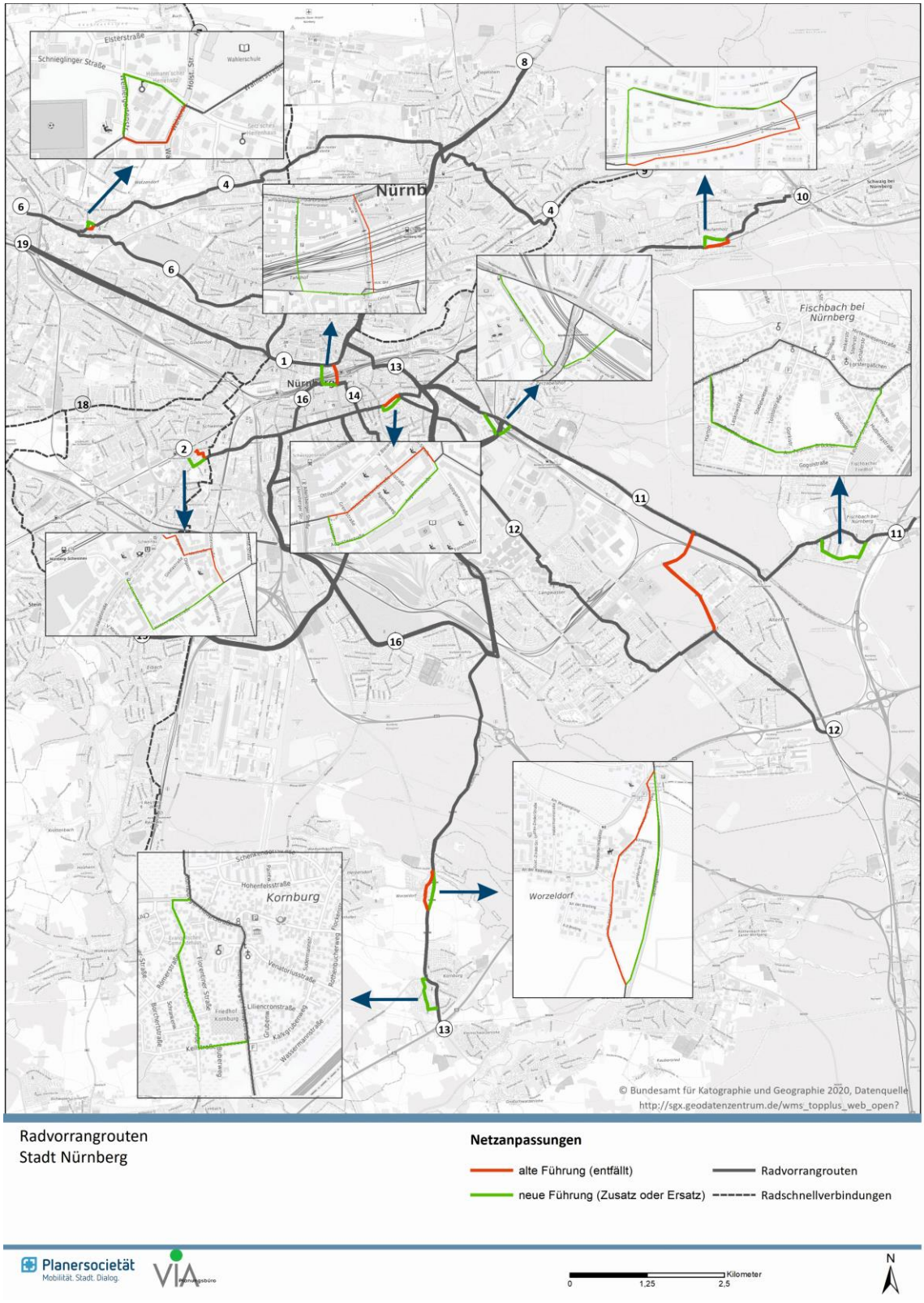
Für offensichtliche Netzlücken mit schwieriger Umsetzungsperspektive (z. B. Ortsdurchfahrten ohne Ausbaumöglichkeit etc.) wurden alternative Strecken untersucht und das Netz in Abstimmung mit der Verwaltung angepasst. Die betreffenden Strecken sowie die Hintergründe der Netzveränderungen werden in der nachfolgenden Tabelle sowie Karte aufgezeigt.

Tabelle 2 Netzanpassungen aufgrund schwieriger Umsetzungsperspektive

Route	Alte Führung	Neue Führung	Hintergrund
2	Hintere Marktstraße – Kreuzsteinstraße – Idastraße – Olgastraße – Holbeinstraße – Schweinauer Hauptstraße	Hintere Marktstraße – Elisenstraße – Schweinauer Hauptstraße	• Führung wird durch die Änderung allgemein vereinfacht • Zugang zum S-Bahn Haltepunkt Nürnberg-Schweinau wird verbessert • Führung durch Engstelle Holbeinstraße/Olgastraße wird vermieden
2	Schützenstraße – Hintere Bleiweißstraße	Holzgartenstraße – Augustenstraße – Holzstraße	• Umfahrung der Fußgängerzone zur Vermeidung von Konflikten mit dem Fußverkehr • Querung der Allersberger Straße weiterhin in Höhe der Schützenstraße erforderlich
3	Bayernstraße (bleibt erhalten)	Dutzendteichstraße und Bayernstraße (Netzergänzungen)	• Zwei zusätzliche alternative Führungen für den Radverkehr nördlich und südlich der direkten Verbindung wurden geschaffen • Die direkte Führung erreicht weder RVR- noch ERA-Standard, die beiden Alternativen erreichen RVR- bzw. ERA-Standard in der Planung
4	Weihergartenstraße – Wahlerstraße – Schnieglinger Straße - Wahlerstraße	Weihergartenstraße – Schnieglinger Straße - Wahlerstraße	• Querung der Wahlerstraße wird vereinfacht • Ursprüngliche Querung der Wahlerstraße auf Höhe der Hausnummer 8 hatte hohes Konfliktpotential • Neue Querung am Knoten sicherer und komfortabler
10	Am Behlanger – Unterführung (S) Laufamholz	In der Finstermail – Happurger Str.	• Vermeidung der ungeeigneten Unterführung am S-Bahn-Haltepunkt Laufamholz mit schlechten Sichtverhältnissen

11	Ortsdurchfahrt Fischbach	Einrichtung Ringsystem	• Führung im Ringsystem aufgrund fehlender Ausbaumöglichkeiten • Fahrtrichtung West: Fischbacher Hauptstraße • Fahrtrichtung Ost: Hartstraße – Puschkinstraße – Am Feuchter Brücklein – Feuchter Straße
11 – 12	Breslauer Straße – Oelser Straße	entfällt	• Geringe Verbindungs- und Erschließungsbedeutung (Alternative Route über die Gleiwitzer Straße/Liegnitzer Straße vorhanden) • Aus- bzw. Neubau aufgrund der Lage im Landschaftsschutzgebiet und des enormen Eingriffs in den Baumbestand nicht empfehlenswert
13	Worzeldorfer Kirchsteig – Worzeldorfer Hauptstraße	Spitzwegstraße	• Geringe Breiten und kein Ausbaupotenzial auf dem Worzeldorfer Kirchsteig • Verlegung an die Staatsstraße • Bessere Qualität durch Neubau
13	Ortsdurchfahrt Kornburg	Einrichtung Ringsystem	• Führung im Ringsystem aufgrund fehlender Ausbaumöglichkeiten • Fahrtrichtung Nord: Kornburger Hauptstraße • Fahrtrichtung Süd: Römerstraße – Venezianer Straße – Keilstraße
14	Hinterm Bahnhof – Celtisunterführung – Bahnhofsplatz	Hinterm Bahnhof – Celtisstraße – Karl-Bröger-Straße – Tafelhofstraße	• Führung durch Celtisunterführung wird keinen RVR-Standard erreichen können • Gemeinsame Führung mit Fußverkehr aufgrund der hohen Frequenz ausgeschlossen • Alternative Führungsformen aufgrund der Nutzungskonflikte mit anderen Verkehrsmitteln (ÖPNV, Kfz, Fußverkehr) schwierig • Alternative Führung durch Karl-Bröger-Tunnel erfüllt zumindest den Mindeststandard der Radvorrangrouten und ist daher attraktiver

Abbildung 10 Netzanpassungen aufgrund schwieriger Umsetzungsperspektive



Quelle: Planersocietät | Planungsbüro VIA eG

3.2 Ergebnisse der Bestandsanalyse

Im Anschluss an die Anpassung des Netzes wurde es in feingliedrige Abschnitte unterteilt, um es zu analysieren. Die Abschnitte sind systematisch hinsichtlich der Qualität des bestehenden Ausbaustandards und vorhandener Netzlücken bewertet worden. Die Analyse erfolgte auf Basis der gewählten Qualitätsstandards der Stadt Nürnberg (s. Kapitel 2). Anschließend konnten Handlungsnotwendigkeiten für jeden einzelnen Abschnitt abgeleitet werden.

Wichtige Parameter zur Bestimmung der Qualitäten im Längsverkehr (Strecken), die während der Erhebung aufgenommen wurden, sind:

- Führungsform des Radverkehrs (Mischverkehr, Markierungslösung oder eigenständige Wege)
- Lage (innerorts/außerorts) und zulässige Höchstgeschwindigkeiten
- Breite der Radinfrastruktur (falls vorhanden)
- Benutzungspflichten für den Radverkehr
- Oberflächenbeschaffenheit und -qualität, Beleuchtung und starke Steigungen.

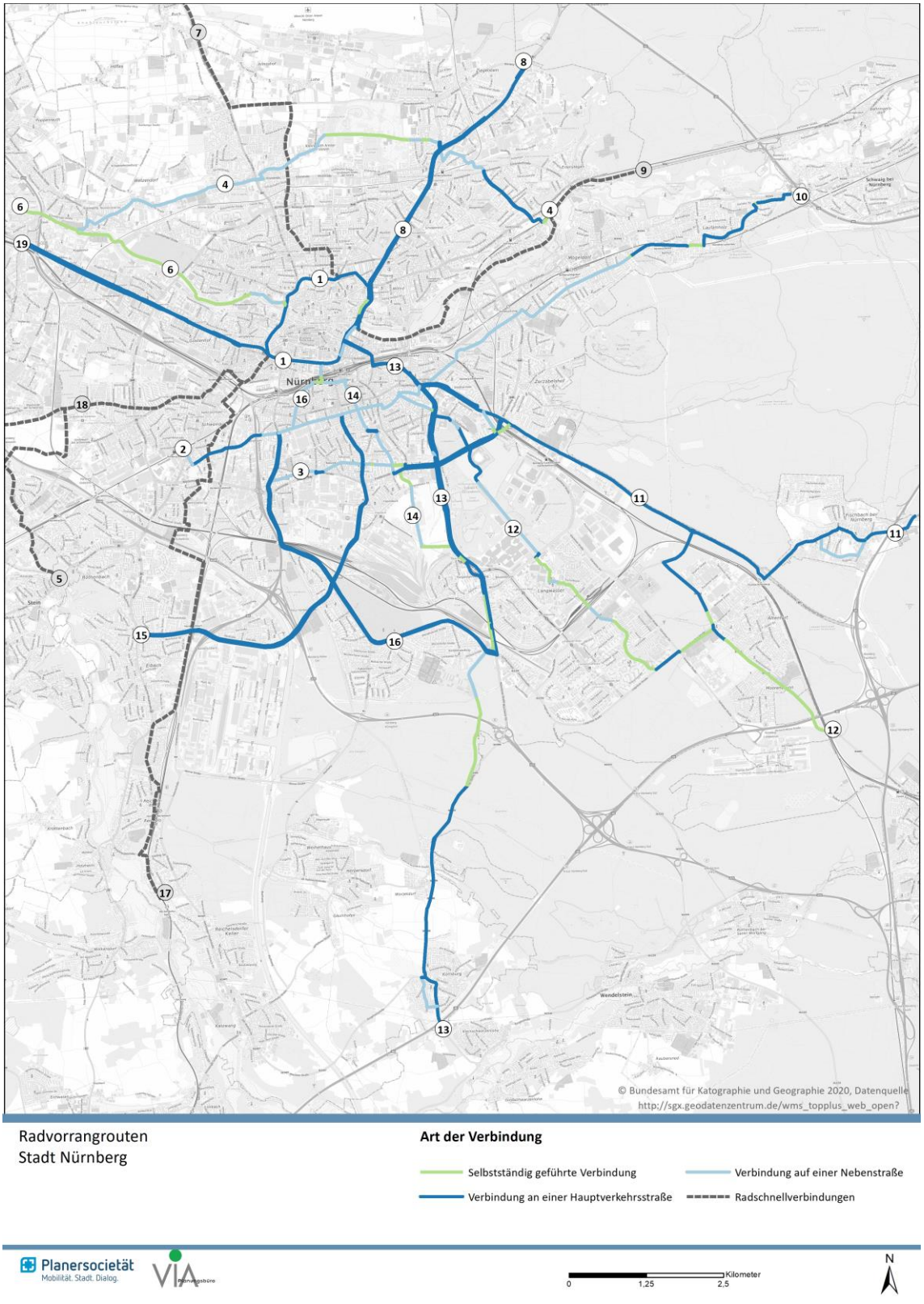
Wichtige Parameter zur Bestimmung der Qualitäten im Querverkehr (Knoten), die während der Erhebung aufgenommen wurden, sind:

- Ausbildung der Knotenform
- Führung des Radverkehrs im Knoten
- Merkmale der Signalisierung

Die nachfolgenden zwei Karten verdeutlichen die Ergebnisse der Bestandsanalyse. Die erste Karte (s. Abbildung 11) zeigt die Art der Verbindung, auf der die Radvorrangrouten geführt werden. Es wird unterschieden zwischen selbstständig geführten Verbindungen, Verbindungen an Hauptverkehrsstraßen und Verbindungen auf Nebenstraßen (mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h).

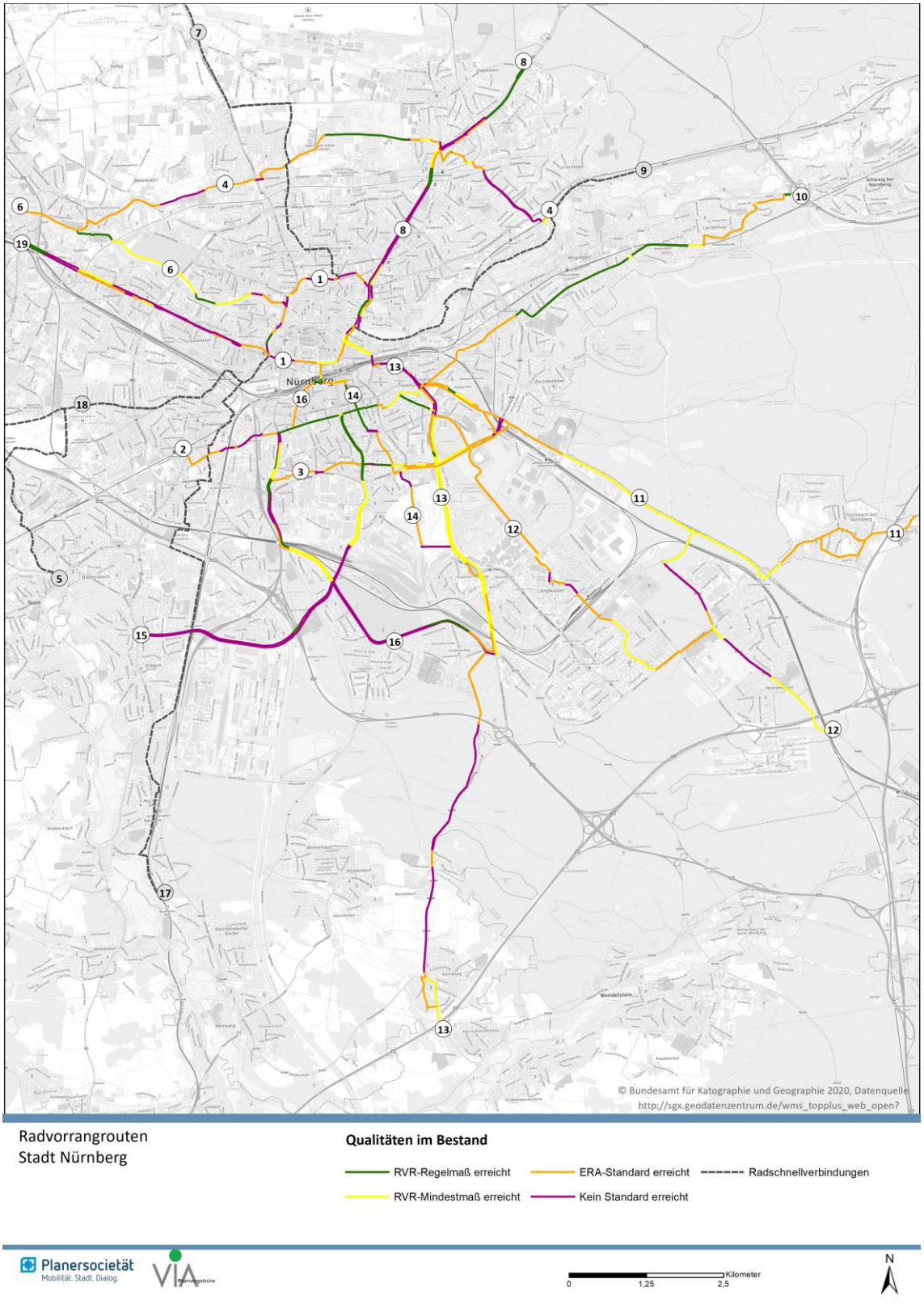
Die zweite Karte (s. Abbildung 12) zeigt die vorhandenen Qualitäten der Infrastruktur unter Berücksichtigung der Breite im Bestand. Das Netz wurde in vier verschiedene Kategorien unterteilt: Radvorrangrouten-Regelmaß erreicht, Radvorrangrouten-Mindestmaß erreicht, ERA-Standard erreicht und kein Standard erreicht. Die Analyse macht deutlich, dass derzeit bereits 35 % der bestehenden Infrastruktur das Regel- oder Mindestmaß der Radvorrangrouten-Standards erfüllt. Ungefähr ein weiteres Drittel der Infrastruktur erfüllt derzeit den ERA-Standard (32 %). Das letzte Drittel nehmen die Bereiche ein, die während der Befahrung noch keinen Standard erfüllen, sie wurden der Kategorie „kein Standard erreicht“ zugeordnet.

Abbildung 11 Art der Verbindung im Radvorrangroutennetz



Quelle: Planersocietät | Planungsbüro VIA eG

Abbildung 12 Qualitäten des Radvorrangroutennetzes im Bestand



Quelle: Planersocietät | Planungsbüro VIA eG

3.3 Status quo des untersuchten Nürnberger Radvorrangroutennetzes

Die bestehende Radinfrastruktur des Radvorrangroutennetzes der Stadt Nürnberg ist zum Zeitpunkt der Erhebung sehr heterogen und hat eine eher durchschnittliche Qualität, die das Radfahren in Nürnberg zwar flächendeckend ermöglicht aber nicht beschleunigt und komfortabel gestaltet. Diese Infrastruktur ist historisch gewachsen und erfüllt derzeit vorwiegend nicht den Radvorrangroutenstandard, dieser kann jedoch mit Ausnahme einzelner Abschnitte entlang des gesamten Netzes realisiert werden.

Im Rahmen der Befahrung sind einige Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs der jüngeren Vergangenheit positiv aufgefallen. Zu erwähnen ist in dem Zusammenhang die generelle Einrichtung der Fahrradstraßen und die Markierung des Radfahrstreifens entlang der Pillenreuther Straße. Sie stellen schon heute ein attraktives Angebot für den Radverkehr dar und bieten Anknüpfungspunkte, um die Radverkehrsinfrastruktur insgesamt auf eine höhere Qualitätsstufe zu stellen.

Die ältere Infrastruktur unterscheidet sich stark hinsichtlich der Führungsform, der Breiten und der Ausstattungsmerkmale. Entlang der Hauptverkehrsstraßen ist der Radverkehr häufig auf fahrbahnbegleitenden Zweirichtungsradwegen oder auf Radfahrstreifen geführt. Sowohl selbstständige als auch fahrbahnbegleitende Radwege sind häufig gemeinsame Rad-/Gehwege, das bedeutet, der Radverkehr ist nicht vom Fußverkehr getrennt. Die bestehenden Radfahrstreifen erfüllen vielfach bereits den ERA-Standard hinsichtlich der Breite der Markierung, jedoch fehlt insbesondere in den Bereichen des Längsparkens am Fahrbahnrand ein Sicherheitstrennstreifen zum Parken. An Knoten wird der Radverkehr häufig durch lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen ausgebremst.

Charakteristisch für die Nürnberger Radinfrastruktur ist außerdem das häufige Vorkommen von fahrbahnbegleitenden Zweirichtungsradwegen. Sie werden laut Verwaltung insbesondere dann eingesetzt, wenn die Fahrbahn eine hohe Trennwirkung besitzt. Die Öffnung von Radwegen in Gegenrichtung soll demnach den Komfort für die Radfahrenden steigern und illegale Wegeverbindungen legalisieren. Die Verwaltung konnte bislang keine Unfallauffälligkeiten in dem Zusammenhang feststellen. Aus planerischer Perspektive wird jedoch empfohlen, den Anteil der Zweirichtungsradwege stark zu reduzieren, denn zukünftig wird die Radinfrastruktur voraussichtlich deutlich stärker frequentiert, sodass auch das Konfliktpotential zwischen den Nutzenden steigt.

In den vorgelagerten Ortschaften, wie z. B. Fischbach, Kornburg und Worzeldorf, sind die Entwicklungspotenziale hinsichtlich der Radverkehrsinfrastruktur durch die geringen Straßenraumbreiten sehr eingeschränkt. Auf diesen Abschnitten gilt es, die Verkehrssicherheit zu verbessern und den Radverkehr im Straßenraum sichtbar zu machen.

In Bezug auf die Oberflächenqualität ist aufgefallen, dass insbesondere die fahrbahnbegleitenden Radwege und für den Radverkehr freigegebenen Gehwege, die mit Betonsteinpflaster ausgestattet sind (z. B. entlang der Trierer Straße stadteinwärts zwischen Kornburger Straße und Herpersdorfer Straße), keine komfortable Infrastruktur darstellen. Durch die Art der Pflasterung entstehen Unebenheiten aber auch erhebliche Rillen, die insbesondere für Fahrräder mit schmalen Reifen ein Hindernis darstellen.

4 Maßnahmenkonzept

Auf Grundlage der Qualitätsstandards sowie der Ergebnisse der Bestandsanalyse wurden Maßnahmen entwickelt, die zur Qualifizierung der Radvorrangrouten führen. Im Maßnahmenkataster wird sowohl der Bestand der Streckenabschnitte als auch der angestrebte Zielzustand aufgezeigt. Zudem werden die Maßnahmen beschrieben, die notwendig sind, um die Radvorrangrouten umzusetzen. Auch für die Knotenpunkte werden Vorschläge zur Optimierung der Führung und Bevorrechtigung der Vorrangrouten erarbeitet. Die entwickelten Maßnahmen wurden mit der Arbeitsgruppe abgestimmt. Im Prozess haben sich einzelne Abschnitte als nicht umsetzbar erwiesen. In dem Fall wurden gemeinsam mit der Verwaltung Alternativstrecken gesucht und geprüft (s. Kapitel 3).

Für alle Maßnahmen an Streckenabschnitten und Knotenpunkten werden die Kosten zur Herstellung des Qualitätsstandards geschätzt. Für die Schätzung der notwendigen Kosten lag ein umfangreicher Kostenkatalog aus der Machbarkeitsstudie für Radschnellverbindungen im Großraum Nürnberg und ähnlichen Projekten vor. Diese Kostensätze wurden mit der Auftraggeberin bzw. mit der Arbeitsgruppe abgestimmt und angepasst. Anschließend wurden sie auf die vorgeschlagenen Maßnahmen angewendet.

Bestand, Maßnahmen und Kostenschätzungen werden abschnittsweise im Maßnahmenkataster aufgeführt. Die Ergebnisse der Maßnahmenkonzeption wurden zudem in Steckbriefen zusammengeführt und die Anteile der jeweiligen Maßnahmenkategorie an der Gesamtstrecke dargestellt. Dieses Kapitel gibt einen Überblick über die gesamte Maßnahmenplanung. Die Steckbriefe und das Maßnahmenkataster sind im Anhang dieses Dokuments gegliedert nach Routen dargestellt. Ein besonderes Augenmerk in der Maßnahmenplanung liegt auf den Lückenschlüssen bei denen entweder eine Neuaufteilung des öffentlichen Raums oder eine Herstellung von Infrastruktur notwendig ist.

Auch die bestehenden Planungen der Stadt Nürnberg auf Abschnitten der Radvorrangrouten wurden sowohl für Knoten als auch für Strecken in der Maßnahmenplanung berücksichtigt. Dies betrifft zum Beispiel das Entwicklungsgebiet Wetzendorfer Park im Norden der Stadt, das Quelle-Areal an der Fürther Straße oder das geplante neue Stadtquartier an der Brunecker Straße. Aufgrund des methodischen Vorgehens dieser Untersuchung fließen diese Planungen nicht in die Kostenkalkulation der Radvorrangrouten ein. Dennoch sind diese Vorhaben besonders relevant für die Umsetzungsstrategie (s. Kapitel 7) in der eine Priorisierung zur Umsetzung der Routen vorgeschlagen wird.

Die Maßnahmenplanung soll als erster konkreter Vorschlag zur Herstellung des angestrebten Zielstandards angesehen werden. Zur Finalisierung der jeweiligen Planung der einzelnen Abschnitte bedarf es weiterer Prüfungen und Ausarbeitungen.

4.1 Streckenmaßnahmen

Überall dort, wo die Infrastruktur im Längsverkehr noch nicht den von der Stadt Nürnberg definierten Qualitätsstandards entspricht, wurden Maßnahmen zur Herstellung dieses Standards formuliert. Diese Streckenmaßnahmen enthalten insbesondere Maßnahmen zur Veränderung der Führungsform, Breite und Ausstattung der Radvorrangrouten. Im Netz der Nebenstraßen wird zum Beispiel fast ausschließlich die Einrichtung von Fahrradstraßen empfohlen. Weiterhin wurden Streckenabschnitte in der Maßnahmenkonzeption berücksichtigt, auf denen eine allgemeine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur hergestellt werden kann, auch wenn der Radvorrangroutenstandard dadurch nicht erreicht wird.

Die Maßnahmenplanung der Strecken enthält klassifizierte Aussagen zum geplanten Zielquerschnitt, dem Maßnahmentyp sowie zu möglichen Nutzungskonflikten im Zusammenhang mit der Umsetzung. Diese Angaben werden ergänzt durch individuelle Anmerkungen im Freitext, die die Maßnahmenplanung konkretisieren. Hinsichtlich der Nutzungskonflikte wurde geprüft, ob nach der Umsetzung der Maßnahme Konflikte mit Fußverkehr, Naherholung, fließendem, ruhendem oder Land- und forstwirtschaftlichem Verkehr sowie mit dem ÖPNV zu erwarten sind. In die Maßnahmenplanung ist außerdem eingeflossen, ob für den Neu- oder Ausbau bestimmter Abschnitte Grunderwerb zu tätigen ist. Für diese Beurteilung wurden Daten zu Eigentumsverhältnissen von der Stadt Nürnberg zur Verfügung gestellt. Aufgrund des methodischen Vorgehens erhält ein gesamter Maßnahmenabschnitt den Hinweis „Grunderwerb erforderlich“, auch wenn Beispielsweise nur etwa 20 % des Abschnitts betroffen sind. Somit wird gewährleistet, dass die Kosten für den Grunderwerb nicht zu niedrig angesetzt werden. Eine Konkretisierung des erforderlichen Grunderwerbs erfolgt in den weiteren Planungsphasen.

Auf Wunsch der Stadt Nürnberg fließen auch Angaben zur Beleuchtung sowie die Kosten zur Herstellung der Beleuchtung in die Maßnahmenplanung ein. Dazu wurde der Begriff der Beleuchtungsrahmenklassen (BRK) eingeführt. Sie stellen die Lage des betreffenden Abschnitts im Zusammenhang mit dem Vorhandensein oder Nichtvorhandensein von Beleuchtung dar. Das genaue methodische Vorgehen sowie ein Überblick zum Thema Beleuchtung in sensiblen Bereichen ist in Kapitel 4.4 dargestellt.

Die mit der Arbeitsgruppe abgestimmten Kostensätze beziehen sich auf den laufenden Meter und wurden für eine pauschale Kostenschätzung verschiedenen Standardmaßnahmen zugewiesen, z.B. Ausbau (unbefestigte Fläche), Ausbau (im Straßenraum), Markierung Radfahrstreifen oder Einrichtung Fahrradstraßen. Das Vorgehen erlaubt ebenfalls die Berücksichtigung verschiedener Maßnahmenkombinationen.

4.2 Knotenmaßnahmen

Ziel der Planung von Radvorrangrouten und Radschnellverbindungen ist es, Wartezeiten so zu reduzieren, dass die Verbindungen konkurrenzfähige Angebote zu anderen Verkehrsarten darstellen. Dazu müssen Knotenpunkte besonders gestaltet werden. Die Maßnahmenplanung der Knotenpunkte der Nürnberger Radvorrangrouten basiert auf den folgenden Grundsätzen der H RSV:

„Im Zuge von RSV/RVR sollten bevorzugt planfreie oder bevorrechtigte Querungen zur Verkürzung der Fahrzeit und zur Einhaltung einer komfortablen, konstanten Fahrgeschwindigkeit eingesetzt werden. Ob eine RSV/RVR gegenüber anderen Straßen bevorrechtigt werden kann, hängt von der Verkehrsbedeutung ab, die sich aus der Verkehrsstärke und der Verbindungsfunktion ableitet.

Im Hinblick auf die im Verlauf von RSV/RVR anzustrebende Qualität für die Radfahrenden sollte an Knotenpunkten und Querungsstellen im besonderen Maße darauf geachtet werden, dass die Verlustzeiten des Radverkehrs durch Anhalten und Warten minimiert werden." (H RSV 2021, S. 43)

Die Maßnahmenplanung der Knoten geht aus den Qualitätsansprüchen der Stadt Nürnberg, den Empfehlungen der H RSV, den Maßnahmen im Längsverkehr sowie der Knotenpunktgestaltung im Bestand hervor. Die Gutachterbüros haben bauliche Maßnahmen, Markierungsmaßnahmen oder Maßnahmen zur Anpassung bestehender Lichtsignalanlagen (LSA) empfohlen und mit der Verwaltung abgestimmt. Alle Maßnahmen verfolgen das Ziel, den Radverkehr zu beschleunigen. Das kann erreicht werden, indem der Radverkehr an Knoten bevorrechtigt oder die Wartezeit verkürzt wird. Hierbei ist jedoch besonders wichtig, dass die Sicherheit des Radverkehrs nicht durch die Beschleunigung beeinträchtigt wird. Die Führung der Radvorrangrouten und die Vorfahrtsregelungen an Knoten müssen sowohl für Radfahrende als auch für andere Verkehrsteilnehmende deutlich erkennbar sein. Insbesondere an Querungsstellen, an denen der Radverkehr bevorrechtigt ist, müssen ausreichende Sichtverhältnisse gegeben sein.

In der Maßnamenplanung ergibt sich somit eine breite Vielfalt der Knotenpunktgestaltung. Darin enthalten sind auch Ingenieursbauwerke in Form von Überführungen und Unterführungen. Der Neu- oder Umbau dieser Infrastruktur stellt einen hohen Kostenfaktor bei der Planung der Radvorrangrouten dar. Auch die Anpassungen der LSA tragen zu hohen Kosten in der Maßnahmenplanung der Knoten bei, denn die Signalanlagen im Bestand der Stadt Nürnberg sind häufig mit älteren Steuergeräten ausgestattet. Wenn Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung der Radvorrangrouten an LSA anfallen, ist es daher oft erforderlich, dass das Steuergerät der entsprechenden Anlage erneuert werden muss. Das bedeutet auch, dass die Anlage dann barrierefrei ausgebaut werden muss. Um das Risiko der Kostenüberschreitung zu minimieren, wurden deshalb für sämtliche Anpassungen der LSA auf dem Radvorrangroutennetz hohe Pauschalkosten in Höhe von 821.000 € pro Anlage angenommen. In diesen Kosten pro Kreuzung sind sämtliche im Bereich der Kreuzung anfallenden Kosten (neben den Kosten der Lichtsignalanlage insbesondere die des Straßenbaus, der Beleuchtung und der Markierung) eingerechnet. Zur Berücksichtigung von neueren Steuergeräten und Anlagen mit einer geringen Anzahl von Signalgruppen wurde ein Abschlag von 30 % auf die Gesamtkosten zur Anpassung signalisierter Knotenpunkte einkalkuliert.

4.3 Ergebnisse Maßnahmenplanung

Das vorliegende Konzept stellt einen weiteren Schritt zur Entwicklung eines Radvorrangnetzes in Nürnberg dar. Nachdem im Jahr 2017 bereits eine Machbarkeitsstudie für fünf Radschnellverbindungen in die umliegenden Städte und Landkreise vorgelegt wurde, ergänzt die aktuelle Untersuchung das Radvorrangnetz um 14 weitere Routen. Tabelle 3 gibt eine Übersicht zu den wichtigsten

Kennwerten der geplanten Radvorrangrouten. Weitere Kennwerte sowie detaillierte Maßnahmentabellen befinden sich in der Anlage 1.

Tabelle 3 Ergebnisse der Maßnahmenplanung (Quelle: Planersocietät | Planungsbüro VIA eG)

	Länge	**RVR-Standard (Bestand)** [9] **Regelmaß / Mindestmaß**	**RVR-Standard (Planung)** [9] **Regelmaß / Mindestmaß**	**Zeitverluste**	**Kosten insgesamt** ***inkl. Risikoaufschlag***	**Kosten pro Kilometer** ***inkl. Risikoaufschlag***
Route 1 Altstadtring	6,5 km	8% / 14%	91% / 4%	72 s/km	15,5 Mio. € *18,7 Mio. €*	2,4 Mio. €/km *2,9 Mio. €/km*
Route 2 Schweinau - St-Peter	4,4 km	31% / 19%	96% / 0%	33 s/km	2,9 Mio. € *3,5 Mio. €*	0,7 Mio. €/km *0,8 Mio. €/km*
Route 3 Rabus - Dutzendteich	6,8 km	7% / 15%	64% / 20%	29 s/km	6,4 Mio. € *7,7 Mio. €*	0,9 Mio. €/km *1,1 Mio. €/km*
Route 4 Schniegling - Mögeldorf	10,8 km	13% / 5%	61% / 38%	21 s/km	6,4 Mio. € *7,6 Mio. €*	0,6 Mio. €/km *0,7 Mio. €/km*
Route 6 Pegnitztal West	4,9 km	22% / 46%	84% / 5%	2 s/km	4,5 Mio. € *5,3 Mio. €*	0,9 Mio. €/km *1,1 Mio. €/km*
Route 8 Nordostpark	8,2 km	24% / 9%	90% / 10%	46 s/km	3,3 Mio. € *4,0 Mio. €*	0,4 Mio. €/km *0,5 Mio. €/km*
Route 10 Laufamholz	7,3 km	45% / 5%	100% / 0%	9 s/km	2,1 Mio. € *2,5 Mio. €*	0,3 Mio. €/km *0,3 Mio. €/km*
Route 11 Fischbach	11,6 km	40% / 1%	66% / 0%	35 s/km	9,6 Mio. € *11,5 Mio. €*	0,8 Mio. €/km *1,0 Mio. €/km*
Route 12 Moorenbrunn	10,4 km	5% / 28%	99% / 0%	18 s/km	6,6 Mio. € *7,9 Mio. €*	0,6 Mio. €/km *0,8 Mio. €/km*
Route 13 Kornburg	20,1 km	0% / 42%	74% / 11%	29 s/km	15,2 Mio. € *18,2 Mio. €*	0,8 Mio. €/km *0,9 Mio. €/km*
Route 14 Lichtenreuth	4,4 km	20% / 5%	89% / 5%	46 s/km	2,7 Mio. € *3,2 Mio. €*	0,6 Mio. €/km *0,7 Mio. €/km*
Route 15 Eibach	13,3 km	19% / 17%	78% / 12%	39 s/km	19,9 Mio. € *23,9 Mio. €*	1,5 Mio. €/km *1,8 Mio. €/km*
Route 16 Kettelersiedlung	14,0 km	17% / 19%	74% / 21%	36 s/km	6,7 Mio. € *8,1 Mio. €*	0,5 Mio. €/km *0,6 Mio. €/km*

[9] Weitere Abschnitte der Gesamtstrecke erfüllen im heutigen Zustand den Basis-Standard nach den ERA oder keinen definierten Standard. Auch in der Planung müssen manche Abschnitte aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeit weiterhin im Basis-Standard ausgeführt werden.

Route 19 Fürth	8,4 km	10% / 11%	88%/ 11%	53 s/km	10,7 Mio. € *12,8 Mio. €*	1,3 Mio. €/km *1,5 Mio. €/km*
Summe	**131,1 km**				**112,5 Mio. €** ***134,9 Mio. €***	

Die geplanten Radvorrangrouten umfassen eine Gesamtlänge von ca. 131 km. Hinzu kommen die geplanten Radschnellverbindungen, die auf dem Nürnberger Stadtgebiet eine Gesamtlänge von ca. 36 km aufweisen. Das gesamte Radvorrangnetz beläuft sich damit auf eine Länge von ca. 167 km[10].

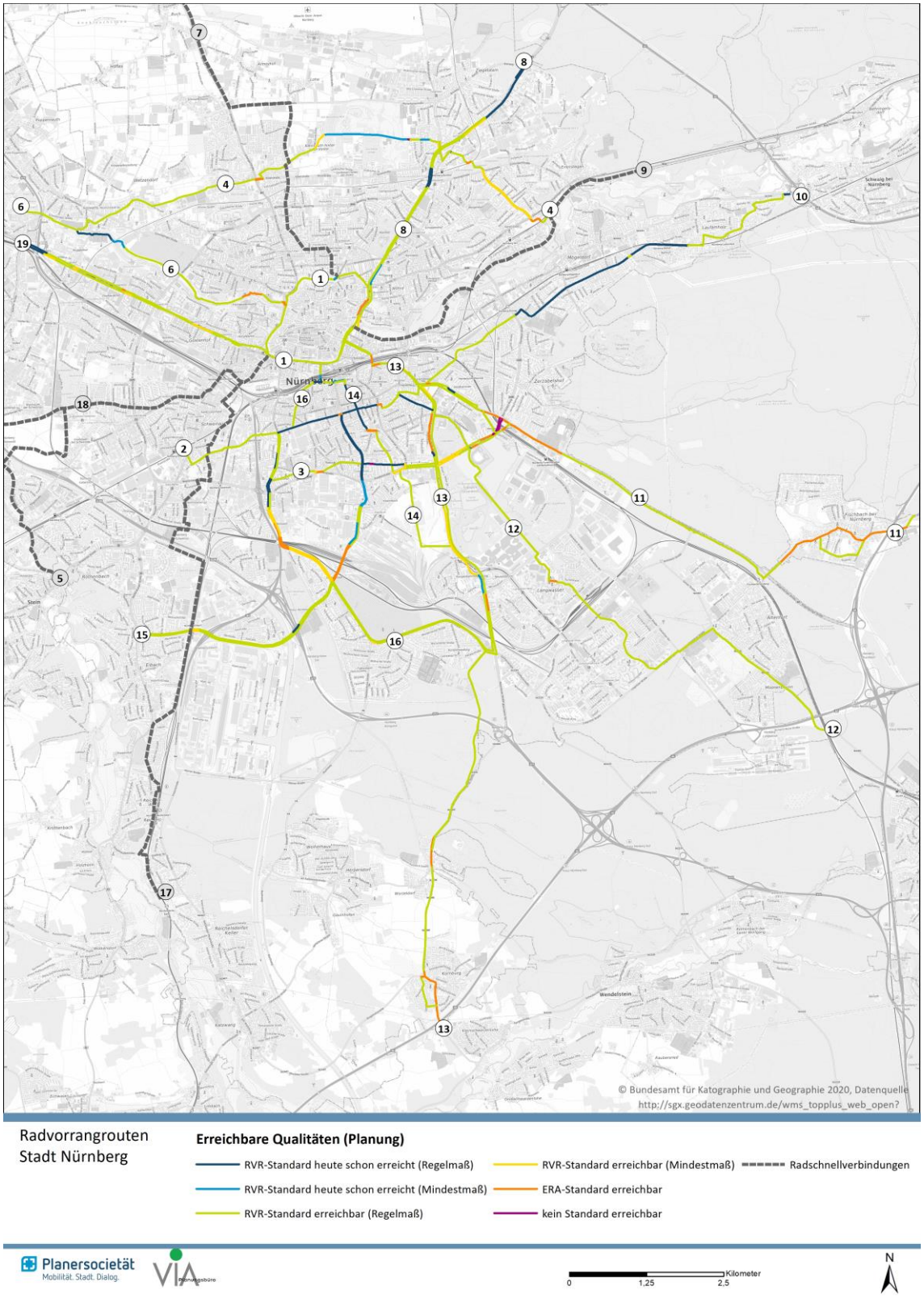
Auf allen in dieser Machbarkeitsstudie untersuchten 14 Trassen sind die für Radvorrangrouten angestrebten Breiten auf mehr als 2/3 der jeweiligen Gesamtlänge umsetzbar (vgl. Abbildung 13). Auf zehn der geplanten Routen kann der Radvorrangroutenstandard zukünftig zu mehr als 90 % der Streckenlänge eingehalten werden. Hinsichtlich der Qualität im Bestand unterscheiden sich die Routen hingegen stark: So weisen die Routen 10 (Laufamholz) und 11 (Fischbach) bereits auf mehr als 40 % der jeweiligen Streckenlängen die Regelbreite einer Radvorrangroute auf und befinden sich damit auf der Hälfte der Strecke schon sehr nah am gewünschten Zielzustand. Auf anderen Routen, z. B. Route 13 (Kornburg) sind noch gar keine Strecken vorhanden, welche heute schon den Regelstandard einer Radvorrangroute aufweisen. Es ist davon auszugehen, dass diese Routen eine längere Planungs- und Umsetzungsdauer aufweisen werden als die Routen, die bereits heute schon den Radvorrangroutenstandard auf einem Großteil der Strecke erreichen.

Im Übergang zwischen der Route 3 (Rabus-Dutzendteich) und der Route 11 (Fischbach) im Bereich von Bayernstraße und Regensburger Straße kann auf der direkten Verbindung zukünftig aufgrund der baulichen Gegebenheiten weder der Radvorrangroutenstandard noch der ERA-Standard entwickelt werden. Dies ist eine Ausnahme im gesamten Radvorrandroutennetz. Es wurden alternative Führungen für den Radverkehr nördlich und südlich der direkten Verbindung entwickelt, auf denen der Radvorrandrouten- bzw. ERA-Standard erreicht werden kann. In den Planungen sind alle Varianten enthalten.

Hinweis zum Maßnahmenkataster: Auf manchen Abschnitten tritt der Fall ein, dass für einen Streckenabschnitt, der in der Bestandsanalyse bereits den Radvorrangroutenregelstandard erfüllt, in der Maßnahmenplanung trotzdem eine Maßnahme empfohlen wird. Die bestehende Infrastruktur, die in der Breite bereits den Radvorrangroutenregelstandard erfüllt, wird zum Beispiel dann überplant, wenn sie sich nicht in die Planungen vor und hinter diesem Abschnitt einfügt oder eine zusätzliche Maßnahme zur Förderung der anderen Verkehrsteilnehmenden (z.B. Zufußgehende) empfohlen wird. Im Steckbrief entsteht dann ggf. eine geringfügige Differenz zwischen Bestand und Planung. Im Kataster wird dieser Fall dadurch deutlich, dass im Feld Qualität (Bestand) „RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)“ und im Feld Qualität (Planung) „RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)“ steht.

[10] Die finale Netzlänge weicht von der ersten Schätzung (vgl. Kap. 1) ab, da die Radvorrangrouten auf manchen Abschnitten beidseitig geführt werden und sich somit die Netzlänge erhöht.

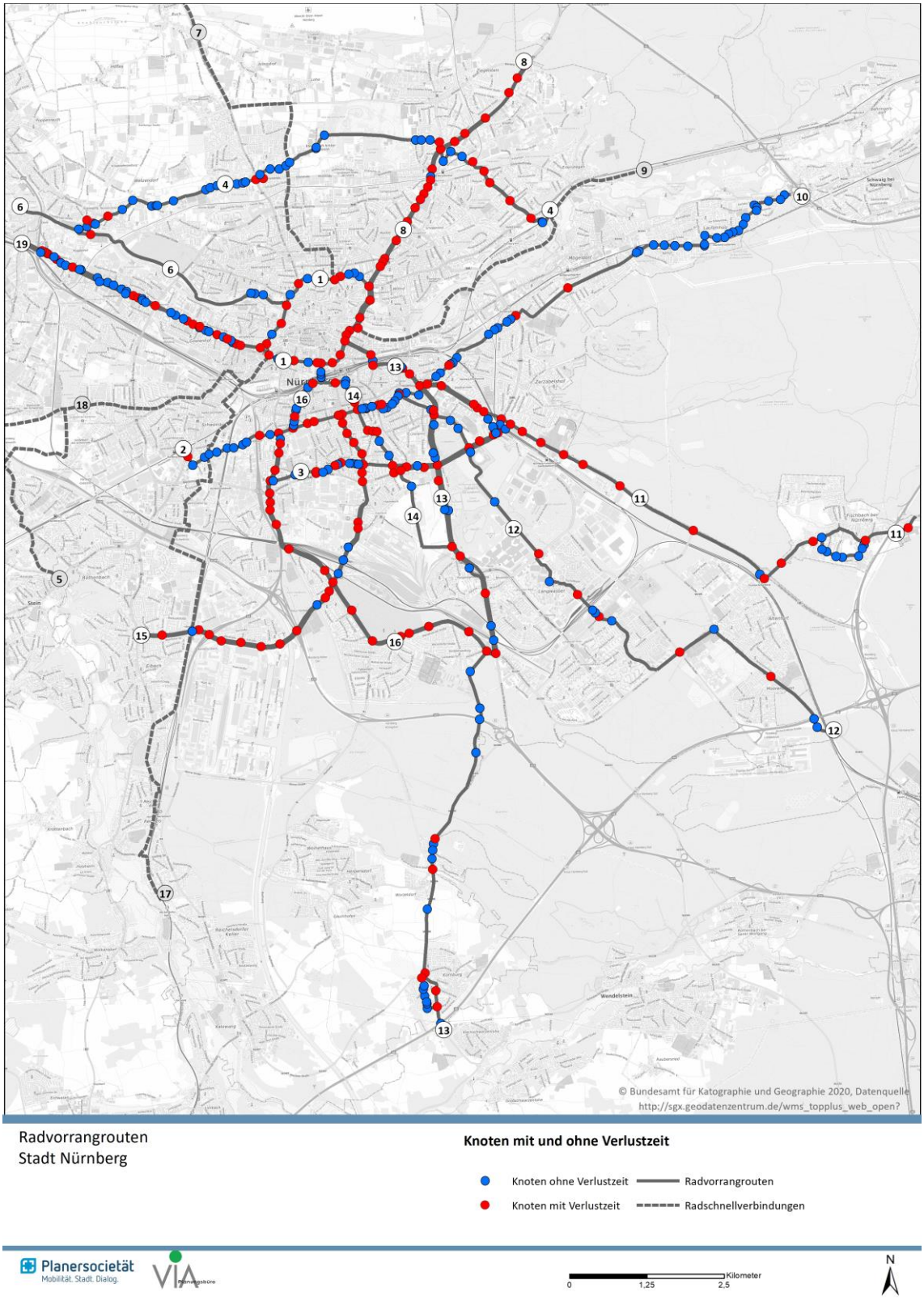
Abbildung 13 Erreichbare Qualitäten des Radvorrangroutennetzes (Planung)



Quelle: Planersocietät | Planungsbüro VIA eG

Die Ermittlung der durchschnittlichen Zeitverluste pro Kilometer liefert ein wichtiges Bewertungskriterium und gibt die Zeit an, die durch Anhalten und Warten an Kreuzungen im Durchschnitt verloren geht. Das Ziel der Radvorrangrouten soll es sein, diese Zeitverluste so zu minimieren, dass die Fahrtzeiten für den Radverkehr insgesamt reduziert und damit optimiert werden können. Bei dem Vergleich der durchschnittlichen Zeitverluste unterscheiden sich die Routen deutlich: So weisen die Routen 6 (Pegnitztal West) und 10 (Laufamholz) mit 2 bzw. 9 s/km sehr geringe Werte auf. Das liegt daran, dass die Route 6 im Pegnitztal und damit weitgehend kreuzungsfrei und die Route 10 (Laufamholz) hauptsächlich auf Fahrradstraßen mit Vorfahrt an fast allen Knotenpunkten geführt wird. Auf beiden Routen gibt es somit nur wenige Kreuzungen mit Wartepflicht. Was hinsichtlich der angestrebten Minimierung der Fahrtzeiten als ideal erscheint, lässt sich nicht überall im Stadtgebiet umsetzen (vgl. Abbildung 14). Die Führung der geplanten Radvorrangrouten durch das verdichtete Stadtgebiet erfordert zwangsläufig die Berücksichtigung bestehender Signalanlagen und anderer Verkehrsbelange (z. B. ÖPNV). Diese sollten hinsichtlich ihrer Verlustzeiten für den Radverkehr optimiert werden, eine vollständige Reduzierung der Wartezeiten an diesen Knotenpunkten wird jedoch nicht realisierbar sein. In der Kostenschätzung sind auch die Kosten für die Optimierung der signalisierten Knotenpunkte berücksichtigt.

Abbildung 14 Knoten mit und ohne Verlustzeit nach Planung

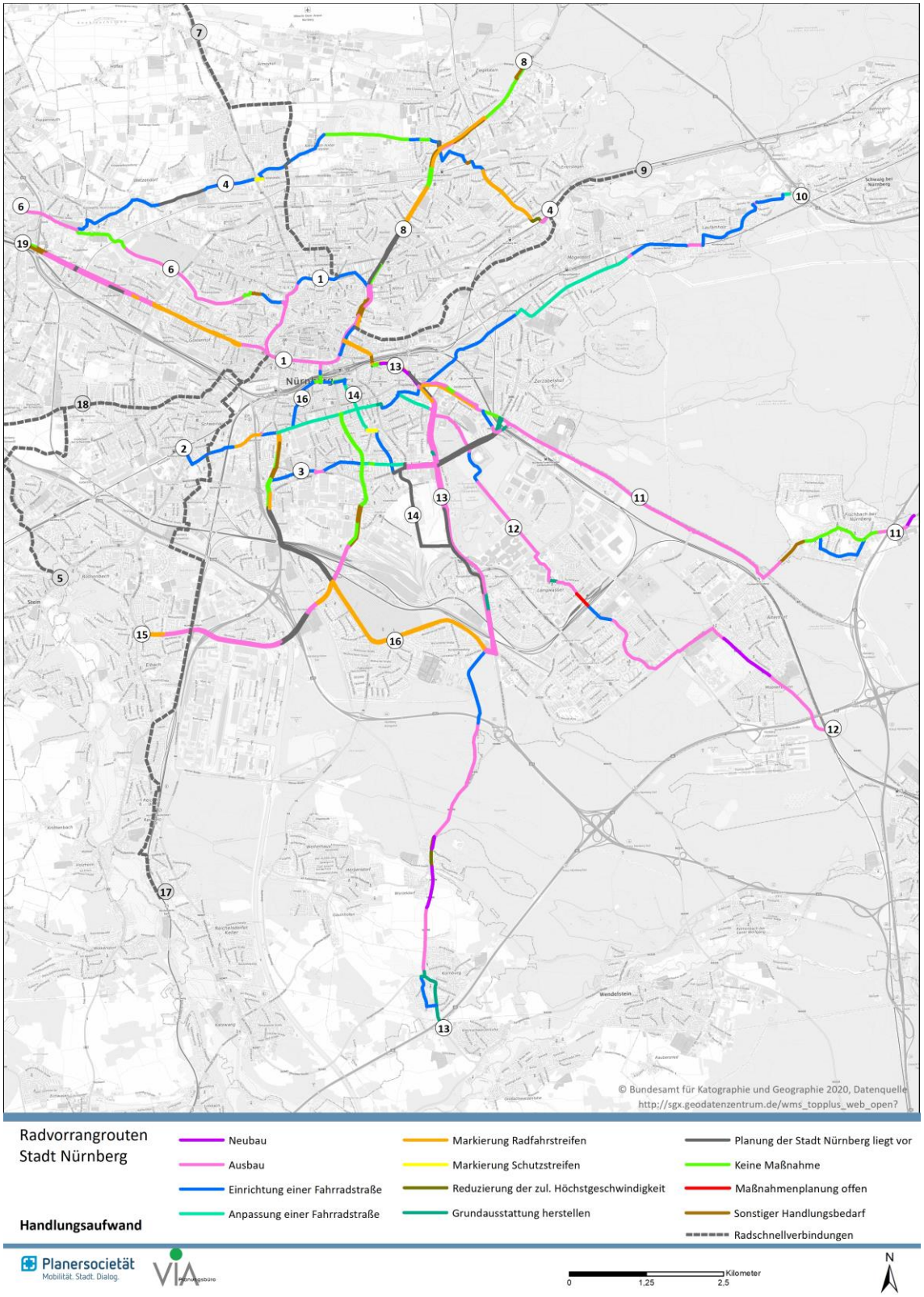


Quelle: Planersocietät | Planungsbüro VIA eG

Die Kosten der 14 untersuchten Routen variieren ebenfalls deutlich. Dies ist insbesondere auf die unterschiedlichen Streckenlängen, Führungsformen, den unterschiedlichen Handlungsaufwand (Ausbau vs. Einrichtung von Fahrradstraßen) sowie die Notwendigkeit des Baus/ Umbaus von Ingenieursbauwerken und signalisierten Knotenpunkten zurückzuführen (vgl. Abbildung 15). Weiterhin spielt es eine Rolle, ob die Routen heute schon einen hohen Anteil des Radvorrangrouten-Standards erreichen. Für manche Abschnitte lagen bereits Planungen und Kostenschätzungen seitens der Stadt Nürnberg vor. Diese Kosten wurden im vorliegenden Konzept nicht zusätzlich berücksichtigt. Für alle Routen wurden einheitliche, zuvor abgestimmte Kostensätze zugrunde gelegt. Die Kostenschätzung soll so eine realistische und möglichst konkrete Budgetplanung ermöglichen.

Die Gesamtkosten der 14 untersuchten Routen belaufen sich auf ca. 113 Mio. €. Darin sind die Kosten für Planung, Bau, Grundausstattung, Grunderwerb und zusätzliche Beleuchtung enthalten. Für jede Route wurde außerdem ein Risikokostenaufschlag von 20 % ermittelt. Zuzüglich dieses Kostenzuschlags für Unwägbarkeiten bei der Umsetzung würden die Gesamtkosten ca. 135 Mio. € betragen. Die kilometerbezogenen Kosten ermöglichen einen Vergleich der Trassen untereinander. Hierbei sticht insbesondere der Altstadtring hervor, dessen Umsetzung auf kurzer Strecke umfangreiche Ausbaumaßnahmen und Anpassungen von Knotenpunkten erfordern würde. Ebenso weisen die Routen 15 (Eibach) und 19 (Fürth) vergleichsweise hohe durchschnittliche Kosten auf und sind somit vergleichbar zu den Kosten für den Bau einer Radschnellverbindung. Alle weiteren Korridore weisen Kosten zwischen 0,3 und 0,8 Mio. € pro Kilometer auf.

Abbildung 15 Handlungsaufwand entlang der Radvorrangrouten



Quelle: Planersocietät | Planungsbüro VIA eG

Sonderfall Altstadtring

Der Altstadtring (Route 1) umschließt auf etwa 6 km Länge den historischen Stadtkern der Stadt Nürnberg. Die Bestandssituation der Verkehrsinfrastruktur stellt sich äußerst divers dar. Der Altstadtring wird sowohl vom ÖPNV (Straßenbahn, U-Bahn und Bus) als auch vom Kfz-Verkehr, Fußverkehr und Radverkehr stark frequentiert.

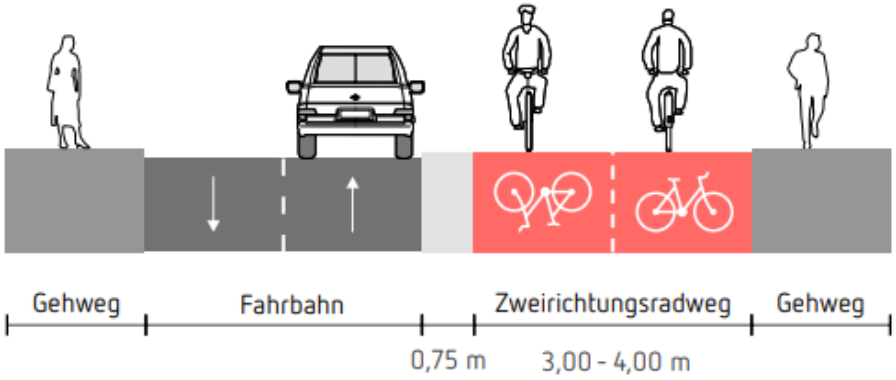
Im Bereich des Radverkehrs unterscheidet sich die Infrastruktur auf der Innenseite stark von der auf der Außenseite. Auf der Innenseite besteht ein durchgängiges Angebot für den Radverkehr im Seitenraum, das jedoch geprägt ist von unterschiedlichen Führungsformen (gemeinsame Geh-/Radwege, getrennte Geh-/Radwege und selbstständig geführte Radwege). Auf der Außenseite besteht nur vereinzelt ein Angebot für den Radverkehr, so zum Beispiel im Osten zwischen dem Prinzregentenufer und der Sulzbacher Straße. Grundsätzlich kommen Radfahrende aufgrund der Querungssituationen (auch in Zukunft) auf der Innenseite zügiger voran als auf der Außenseite, da sie dort einige Lichtsignalanlagen aussparen können.

Die Diskussionen während der Konzepterstellung haben gezeigt, dass die Ansprüche an die Infrastruktur dieses Planungsraums hoch sind. So ist zum Beispiel eine Vorgabe des Masterplans nachhaltige Mobilität, bereits bis zum Jahr 2026 einen fahrradfreundlichen Altstadtring zu schaffen. Mit dieser Forderung gehen jedoch gewisse Zielkonflikte einher. Es bestehen gleichzeitig die Ansprüche die Radinfrastruktur zu verbessern, die Situation des Fußverkehrs zu erhalten bzw. zu verbessern, die bestehenden Grünanlagen, das Parken am Fahrbahnrand sowie die historische Bausubstanz zu erhalten und zusätzlich den Verkehrsfluss des Kfz-Verkehrs nicht zu beeinträchtigen. Offensichtlich können nicht alle Ansprüche in gleicher Weise erfüllt werden, sodass gewisse Kompromisse eingegangen werden müssen, wenn das Ziel, den Radverkehr am Altstadtring zu fördern, erreicht werden soll.

Aus planerischer Sicht erscheint es sinnvoll, sowohl die Innenseite als auch die Außenseite für den Radverkehr auf Radvorrangroutenstandard auszubauen, um die Erreichbarkeit von Zielen innerhalb und außerhalb der Altstadt gleichermaßen zu gewährleisen. Es ist aber festzuhalten, dass auf der Innenseite bessere Voraussetzungen zur Schaffung eines attraktiven – ausreichend dimensionierten und querungsarmen – Radwegs gegeben sind, sodass in diesem Konzept nur abschnittsweise Maßnahmen zum Ausbau der Radinfrastruktur auf der Außenseite formuliert werden. Auf der Innenseite sollen dagegen alle Optionen ausgeschöpft werden. Das impliziert auch, dass die Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr entlang der Ringstruktur beim Ausbau eine hohe Priorität besitzen und in einem hohen Standard umgesetzt werden müssen.

Um attraktive und sichere Radwege auf der Innenseite des Altstadtrings zu erhalten, wird empfohlen, auf der Innenseite einen Zweirichtungsradweg mit einer Mindestbreite von 3,0 m zzgl. 0,75 m Sicherheitstrennstreifen herzustellen. Diese Breite geht aus den Qualitätsstandards der Nürnberger Radvorrangrouten hervor. Aufgrund der hohen Anforderungen an diese Infrastruktur sowie der ausgeprägten Verbindungsfunktion (alle Radialen Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten haben das Ziel Altstadtring) wird aus planerischer Sicht befürwortet, den festgelegten Standard und damit die Breite zu überschreiten und einen 4 m breiten Zweirichtungsradweg mit Richtungstrennung und Sicherheitstrennstreifen zu planen (vgl. Abbildung 16).

Abbildung 16 Beispielquerschnitt Zweirichtungsradweg



Quelle: Planersocietät

Die Zweirichtungsführung des Radverkehrs birgt Konfliktpotential mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Um dies zu verringern wird empfohlen:

- Eine gemeinsame Signalisierung des rechtsabbiegenden Kfz-Verkehrs und des Radverkehrs zu vermeiden.
- Rad- und Fußverkehr baulich zu trennen.
- Radwege gegenüber der Fahrbahn zu erhöhen (nach dänischem/ niederländischem Vorbild)

Die Situation des Planungsraums stellt sich sehr komplex dar. Es wird empfohlen, den Altstadtring im Anschluss an die Machbarkeitsstudie der Radvorrangrouten separat zu betrachten und einen Entwurf zu erstellen, der die vielen Faktoren, die in die Planung einfließen, berücksichtigt, da diese in diesem Konzept nur grundlegend einfließen können. Dieses Konzept zeigt lediglich Handlungsmöglichkeiten auf und stellt die Problemlagen dar, die dann im Anschluss an das Projekt aufgegriffen, diskutiert und verfeinert werden müssen. Die Maßnahmenplanung dient als Diskussionsgrundlage, die situationsabhängig erweitert werden muss.

Bereits während der Konzepterarbeitung der Radvorrangrouten ist deutlich geworden, dass der Gestaltung des Planungsprozesses insbesondere hinsichtlich der Planung des Altstadtrings eine hohe Bedeutung zukommt, um die Akzeptanz und die Unterstützung durch Bürgerinnen und Bürger, von Politik und Verwaltung sowie den lokalen Akteurinnen und Akteuren zu fördern (vgl. H RSV 2021, Abs. 6.1). Beteiligungsverfahren sind Teil des Planungsprozesses und essentiell für eine themenübergreifende Betrachtungsweise sowie die Erschließung des Experten- bzw. Alltagswissens. Im vorliegenden Fall empfiehlt sich die Durchführung einer Planungswerkstatt, um die verschiedenen Interessen und Vorstellungen hinsichtlich des Altstadtrings zusammenzutragen.

4.4 Beleuchtung

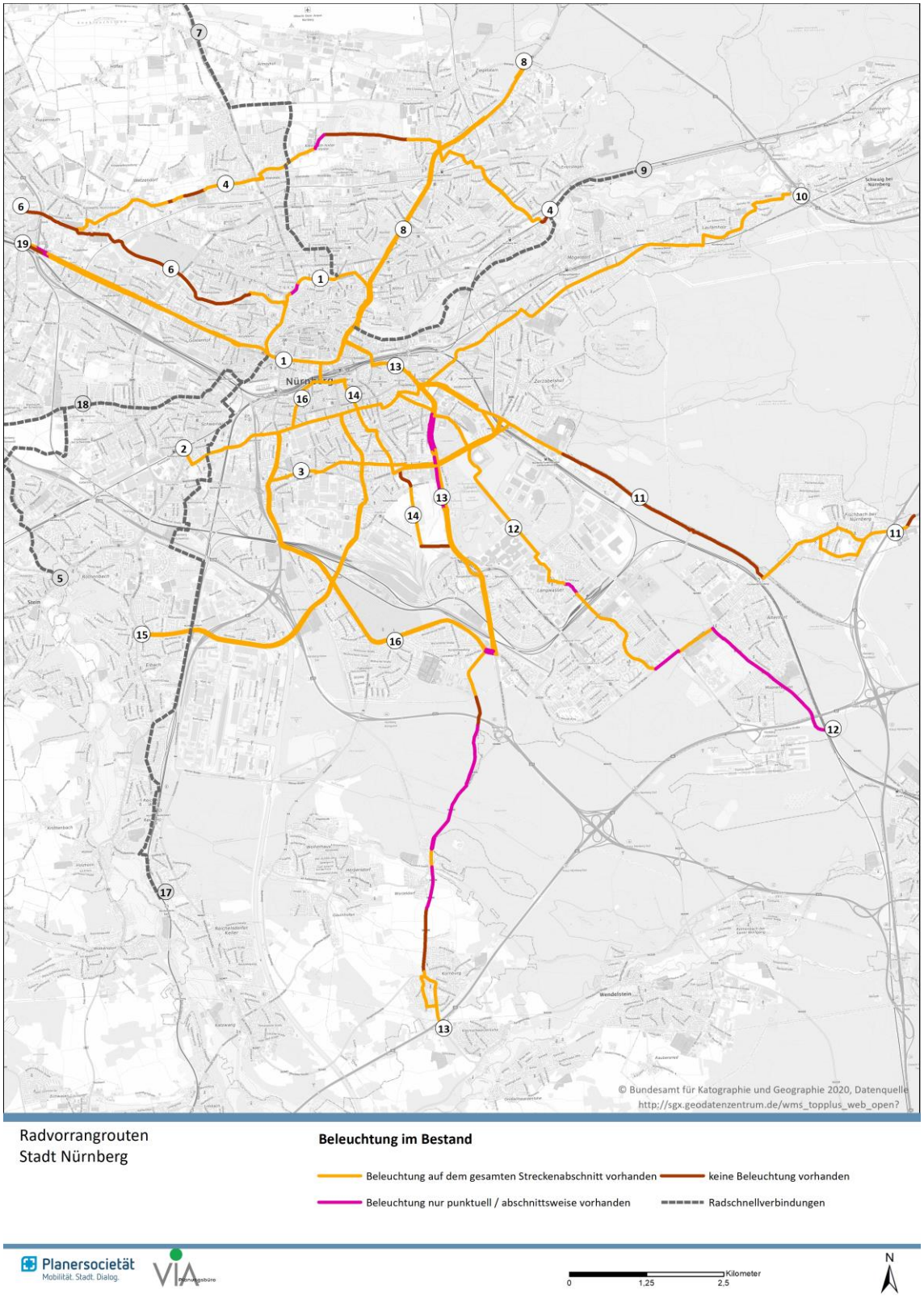
Ein bedeutendes Ausstattungselement von Radvorrangrouten ist die Beleuchtung. Generell wird in den H RSV empfohlen, für die Radvorrangrouten innerorts durchgehend eine ortsfeste Beleuchtung vorzusehen. Die Beleuchtung von straßenbegleitenden Radwegen soll sich an der Beleuchtungsklasse der Fahrbahn orientieren und sollte maximal um zwei Beleuchtungsklassen nach unten abweichen. In sensiblen Abschnitten kann eine dynamische bzw. adaptive Lichtregelung eingesetzt werden. Die H RSV haben keinen verbindlichen Charakter, sie geben lediglich eine Empfehlung und es können eigene Schwerpunkte gesetzt werden.

In sensiblen Grünbereichen besteht hinsichtlich der Beleuchtung ein Zielkonflikt zwischen zu viel künstlichem Licht und den lokalen Anforderungen des Naturschutzes und der Biodiversität (H RSV 5.1.3). Um diesem Konflikt möglichst frühzeitig zu begegnen und Lösungen zu finden, gab es bereits während der Konzepterstellung erste Abstimmungen zwischen der unteren Naturschutzbehörde, dem Umweltamt, dem Servicebetrieb Öffentlicher Raum und dem Arbeitskreis der Radvorrangrouten. Derzeit werden Grünanlagen im Stadtgebiet grundsätzlich nicht beleuchtet (vgl. Abbildung 17). Eine Ausnahme bilden die Verbindungen, die eine bedeutende Funktion im Netz einnehmen und stark frequentiert sind. Den derzeitigen gesetzlichen Rahmen hinsichtlich Beleuchtungsanlagen bildet der Artikel 11a des Bayerischen Naturschutzgesetzes:

Art. 11a Himmelstrahler und Beleuchtungsanlagen

Eingriffe in die Insektenfauna durch künstliche Beleuchtung im Außenbereich sind zu vermeiden. Himmelstrahler und Einrichtungen mit ähnlicher Wirkung sind unzulässig. Beim Aufstellen von Beleuchtungsanlagen im Außenbereich müssen die Auswirkungen auf die Insektenfauna, insbesondere deren Beeinträchtigung und Schädigung, überprüft und die Ziele des Artenschutzes berücksichtigt werden. Beleuchtungen in unmittelbarer Nähe von geschützten Landschaftsbestandteilen und Biotopen sind nur in Ausnahmefällen von der zuständigen Behörde oder mit deren Einvernehmen zu genehmigen

Abbildung 17 Bestand der Beleuchtung auf dem Radvorrangroutennetz



Quelle: Planersocietät | Planungsbüro VIA eG

Im vorliegenden Konzept wird die Art der Beleuchtung grundsätzlich zwischen Beleuchtungsstandorten innerorts und außerorts unterschieden. Darüber hinaus wird berücksichtigt, ob entlang des jeweiligen Abschnitts und innerhalb eines Einzugsgebiets von 10 m Schutzgebiete[11] oder Gehölz-, Wald-, Vegetations- und Grünflächen vorhanden sind. So erhält der gesamte Maßnahmenabschnitt eine kategorische Zuordnung, auch wenn die Schnittfläche mit einem Schutzgebiet nur einen kleinen Teil ausmacht. Auch Abschnitte, die in direkter Nachbarschaft (bis einschließlich 5 m Abstand) aber ohne räumlichen Bezug zu Schutzgebieten oder Gehölz-, Wald-, Vegetations- und Grünflächen liegen, werden kategorisch zugeordnet, da das Bearbeitungsprogramm nicht unterscheiden kann, ob eine Auswirkung der Beleuchtung auf die Schutzgebiete tatsächlich gegeben ist oder nicht. Dies betrifft beispielsweise Abschnitte entlang des Altstadtrings, die aufgrund ihrer Nachbarschaft zu den Grünflächen im Burggraben entsprechend kategorisiert werden, obwohl die Verkehrsflächen am Altstadtring aufgrund des Höhenunterschieds nicht in Bezug zu den Grünflächen im Burggraben stehen.

In die Beurteilung kann nicht mit einfließen, ob der jeweilige Abschnitt gemäß BauGB innerhalb oder außerhalb bebauter Gebiete liegt. Diese Kategorisierung muss im Rahmen der Umsetzung der Radvorrangrouten und der Prüfung zur Einrichtung von Beleuchtung durch das Amt für Stadtplanung der Stadt Nürnberg erfolgen. Im Ergebnis werden **fünf Beleuchtungsrahmen-Kategorien** (**BRK)** in der Maßnahmentabelle dargestellt (vgl. Abbildung 18 und Abbildung 19):

BRK 1: Der Abschnitt liegt außerorts. Es ist in der Regel keine ortsfeste Beleuchtung erforderlich (Ausnahme: prägnante Punkte und Konfliktstellen). In diesen Bereichen wird eine retroreflektierende Randmarkierung zur Erhöhung der Nachtsichtbarkeit als Standard empfohlen. Weiterhin können zu diesem Zweck helle Fahrbahnbeläge eingesetzt werden.

BRK 2: Der Abschnitt liegt innerorts in einer Gehölz-, Wald-, Vegetations- und Grünfläche. Es wird empfohlen, die Möglichkeiten zur Herstellung von Beleuchtung zu prüfen und mindestens eine Randmarkierung herzustellen.

BRK 3: Der Abschnitt liegt innerorts in einem Schutzgebiet. Es wird empfohlen, die Möglichkeiten zur Herstellung von Beleuchtung zu prüfen und mindestens eine Randmarkierung herzustellen.

BRK 4: Der Abschnitt liegt innerorts, es liegen keine Schutzgebiete oder Vegetationsflächen vor und es ist keine Beleuchtung vorhanden. Es wird empfohlen, eine Beleuchtung herzustellen, sofern der Abschnitt nicht im Außenbereich nach BNatSchG § 11a liegt.

[11] Folgende Schutzgebiete wurden berücksichtigt:

- Biotope nach §30 BNatSchG
- Geschützte Landschaftsbestandteile
- Landschaftsschutzgebiete
- Natura2000 FFH
- Natura2000 SPA
- Naturdenkmale
- Naturschutzgebiete
- Stadtbiotope

BRK 5: Der Abschnitt liegt innerorts, es liegen keine Schutzgebiete oder Vegetationsflächen vor und es ist eine ortsfeste Beleuchtung vorhanden. Es ist keine Maßnahme bezüglich der Beleuchtung vorgesehen. Dies trifft auf den überwiegenden Teil des untersuchten Radvorrangroutennetzes zu.

Abbildung 18 Beleuchtungsrahmenkategorien im Radvorrangroutennetz

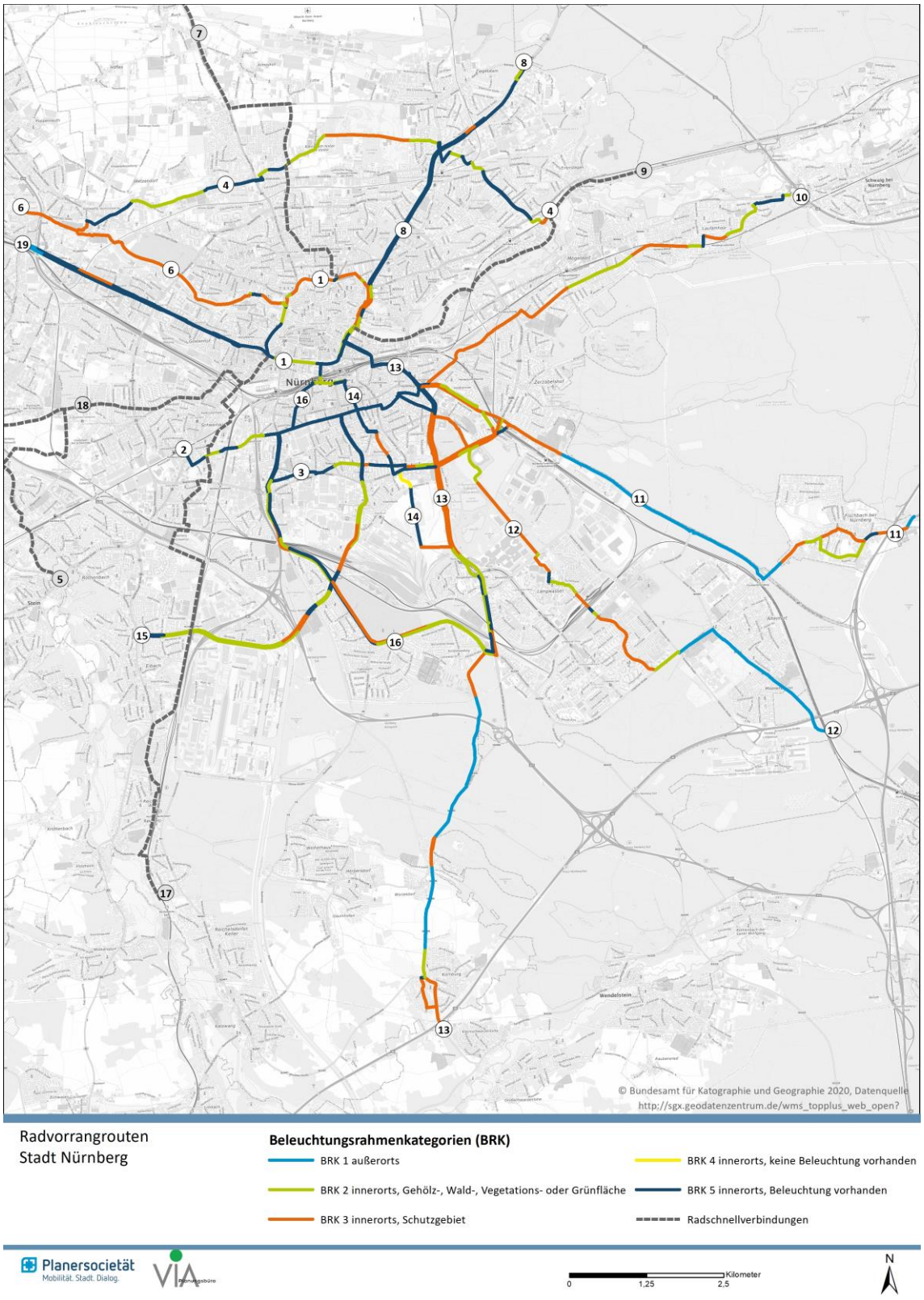
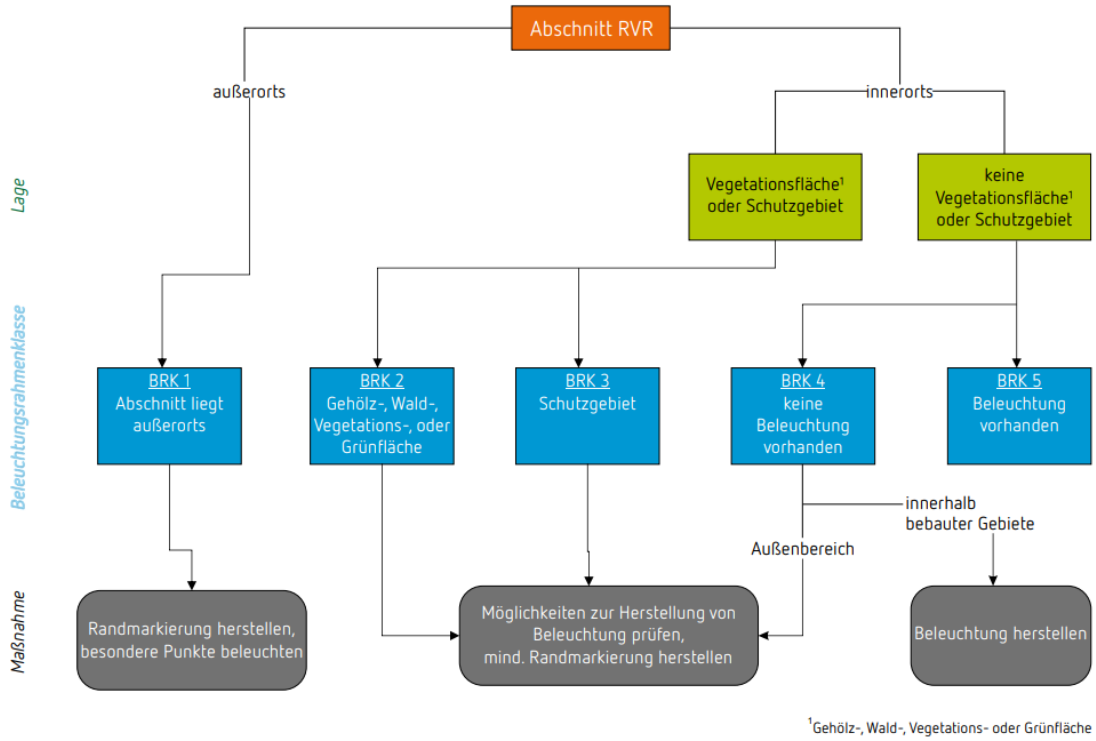


Abbildung 19 Beleuchtung – Vorgehensweise Maßnahmenplanung



Quelle: Planersocietät | VIA

Sensible Bereiche

Generell sollte in sensiblen Bereichen (Schutzgebieten und Gehölz-, Wald-, Vegetationsflächen) auf eine adaptive (dynamische) Beleuchtung zurückgegriffen werden. Es gibt verschiedene Möglichkeiten die adaptive Beleuchtung auszugestalten. Grundlegend wird empfohlen, ein warmweißes LED-Licht mit einem gezielten Lichtkegel einzusetzen. Außerdem kann zum Beispiel, die Lichtstärke auf 10 % herabgesetzt werden, wenn sich keine Radfahrenden oder Zufußgehenden auf dem Abschnitt bewegen. Alternativ kann die Anlage in dem Fall auch ganz ausgeschaltet werden.

Im Projekt der Radvorrangrouten kann lediglich ein Rahmen für die Umsetzung der Beleuchtung der Routen festgelegt werden. Aussagen zur detaillierten Ausgestaltung der Beleuchtung vor Ort können bedingt durch den großen Maßstab des Projekts nicht getroffen werden. Hier wird empfohlen, jeweils situationsabhängig ein Lichtkonzept zu erstellen. Es wird darauf hingewiesen, dass es jeweils Vorteile und Nachteile bezüglich der Realisierung von adaptiver Beleuchtung gibt. Zum einen erhöht eine Beleuchtung der Radvorrangrouten die subjektive Sicherheit der Radfahrenden. So werden zum Beispiel potentielle Angsträume ausgeleuchtet und für unsichere Radfahrende zugänglich gemacht. Außerdem ist eine adaptive Beleuchtung energiesparend und naturnahe Bereiche werden vor hohen Lichtemissionen geschützt. Gegen eine adaptive Beleuchtung spricht, dass sich Anwohnerinnen und Anwohner durch die ständig verändernde Lichtsituation gestört fühlen – der sog. Diskoeffekt. Außerdem zeigen Erfahrungswerte aus den Niederlanden, dass Radfahrende vermehrt darauf hingewiesen haben, dass sie das Gefühl haben, aufgrund des Lichtkegels auf einer Bühne zu fahren. Trotz gedimmter Lichtstärke (10 %) stellen beleuchtete Räume für Tiere eine Trennwirkung dar.

Außerorts ist in der Regel keine ortsfeste Beleuchtung erforderlich. In diesen Bereichen wird eine retroreflektierende Randmarkierung zur Erhöhung der Nachtsichtbarkeit als Standard empfohlen. Gegebenenfalls empfiehlt sich außerdem ein heller Fahrbahnbelag bei Neu- und Ausbau. An prägnanten Punkten und Konfliktstellen (Querungsstellen, Zusammentreffen von Routen, besondere „Angsträume“) sollten die Radvorrangrouten auch außerorts punktuell beleuchtet werden, um so die Sicherheit der Radfahrenden zu erhöhen. Es ist zu prüfen, ob zum Beispiel der Einsatz von Unterflurleuchten, Markierungsleuchtknöpfe o.ä. eine Alternative zur „klassischen Beleuchtung“ darstellt.

Kostenkalkulation Beleuchtung

- Für Beleuchtungsrahmenkategorie BRK 4 (innerorts, kein Schutzgebiet, keine Vegetationsfläche u. ä., Außenbereich nach BNatSchG § 11 zu prüfen) wird die Anbringung von Standardbeleuchtung einkalkuliert, sofern diese nicht bereits vorhanden ist.
- Für Beleuchtungsrahmenkategorie BRK 2 und 3 (innerorts, Schutzgebiet oder Vegetationsfläche u. ä., Außenbereich nach BNatSchG § 11 zu prüfen) wird die Anbringung von dynamischer Beleuchtung einkalkuliert, sofern diese nicht bereits vorhanden ist.
- Somit wäre die zusätzliche Beleuchtung in der Kostenschätzung berücksichtigt. Eine finale Prüfung der Beleuchtungsmöglichkeiten nach BNatSchG ist dennoch erforderlich.

5 Wegweisung

Eine besondere Herausforderung ist die Kennzeichnung der geplanten Radvorrangrouten. Sie hat das Ziel den Wiedererkennungswert der Routen zu steigern und soll den Nutzenden gleichzeitig eine schnelle Orientierung ermöglichen. Die Führung der Radvorrangrouten sollte intuitiv erfassbar sein. Gleichwohl sind bei der Kennzeichnung der Radvorrangrouten auch stadtgestalterische Aspekte zu berücksichtigen. Sie sollte sich sowohl in das historische Stadtbild von Nürnberg integrieren lassen als auch mit dem Anspruch harmonisieren, dass die Radverkehrsinfrastruktur zukünftig rot asphaltiert oder rot eingefärbt sein wird. Ebenso sind Aspekte der Instandhaltung sowie die Umsetzungshorizonte der Radvorrangrouten zu berücksichtigen.

Radschnellverbindungen werden mit Einführung der StVO-Novelle im Jahr 2020 durch das Zeichen 350.1 gekennzeichnet, dass entweder in Form einer angeordneten Beschilderung oder einer Markierung auftreten kann. Ein bundesweit einheitliches Zeichen für die Kennzeichnung von Radvorrangrouten existiert nicht, dennoch wird empfohlen die hohe Hierarchiestufe der Radvorrangrouten ebenfalls optisch zu betonen. Hierfür steht ein Repertoire verschiedener Möglichkeiten zur Verfügung, zu denen die Erweiterung der klassischen wegweisenden Beschilderung, die Markierung von Strecken und Knotenpunkten, weitere zusätzliche Elemente der Wegweisung sowie die Kennzeichnung von Ausstattungselementen und Mobiliar zählen.

Radvorrangrouten und ähnliche Verbindungstypen werden sowohl in Deutschland als auch im europäischen Ausland geplant und umgesetzt. Dieses Kapitel zeigt eine Beispielsammlung der verschiedenen Möglichkeiten, wie Radvorrangrouten in anderen Regionen gekennzeichnet werden. Aufbauend darauf wird ein Vorschlag für das Nürnberger Gestaltungskonzept abgeleitet.

5.1 Beispielsammlung Ausstattung

Ergänzung der wegweisenden Beschilderung

Die Radvorrangrouten sollten in die wegweisende Beschilderung im Nürnberger Stadtgebiet integriert werden (vgl. Kap. 6). Die Gestaltung der Schilder wird im Wesentlichen durch das „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ (FGSV, 1998) und durch das Papier „Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Bayern“ (StMB, 2020) vorgegeben. Für die Integration der Radvorrangouten gibt es verschiedene Möglichkeiten.

Radschnellverbindungen sollen gemäß den Vorgaben der FGSV in Form von Streckenpiktogrammen in die Beschilderung aufgenommen werden (s. Abbildung 20). Diese befinden sich zwischen der Ziel- und der Entfernungsangabe und geben Auskunft über die Beschaffenheit eines Streckenabschnitts. Die Streckenpiktogramme können damit sowohl auf Tabellen- als auch auf Pfeilwegweisern platziert werden und können hierdurch der Strecke bzw. dem Ziel eindeutig zugeordnet werden. Ähnlich wie bei den Radschnellverbindungen wäre eine Integration eines Streckenpiktogramms in die Beschilderung denkbar. Hierzu wäre eine komplette Erneuerung der wegweisenden Beschilderung erforderlich, was erst im Anschluss an die Umsetzung erfolgen kann (vgl. Kap. 6 und 7).

Abbildung 20 Beschilderung auf der Radschnellverbindung Frankfurt – Darmstadt



Quelle: Planungsbüro VIA eG

Als kurzfristige Möglichkeit, Radvorrangrouten in der wegweisenden Beschilderung zu ergänzen, steht die Anbringung von Routenplaketten in der Diskussion. Diese werden an die Unterseite der Schilder gehängt, wodurch eine flexible und kurzfristige Umsetzung möglich wäre. Üblicherweise wird diese Form der Kennzeichnung zur Beschilderung touristischer Routen verwendet, was die schnelle Erfassbarkeit der Radvorrangrouten auf Strecken mit touristischen Radrouten mindern kann. Aus diesem Grund wird die Kennzeichnung von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten mit Hilfe von Routenplaketten von der FGSV nicht empfohlen.

In verschiedenen Regionen, darunter Hannover und Südtirol, werden Banderolen auf die Schilderpfosten geklebt. Abbildung 21 zeigt die Banderolen, die im RadNETZ Baden-Württemberg flächendeckend angewendet werden. Diese Möglichkeit der Kennzeichnung kann ebenso auf die Radvorrangrouten übertragen werden. Das System ist flexibel einsetzbar und kann sehr schnell umgesetzt werden, auch dann, wenn das Netz erst in Teilabschnitten realisiert ist. Die Banderolen können sowohl an Zwischen- als auch an Vollwegweisern und auch an Lichtmasten und ähnlichen Ausstattungselementen eingesetzt werden. Die Zuordnung zu einem Ziel oder einer Strecke ist in diesem System nicht möglich, aber je nach Ausgestaltung und Größe der Banderolen können weitere Informationen, wie z. B. Links, QR-Codes etc. ergänzt werden. Die Sichtbarmachung der Routenführung und die Informationsvermittlung gehen hiermit Hand in Hand.

Abbildung 21 Banderolen im RadNETZ Baden-Württemberg (Quelle: Planungsbüro VIA eG)



Markierungen auf Strecken und an Knotenpunkten

Markierungen können in signifikanter Weise zur Erkennbarkeit der Radvorrangrouten beitragen. Sie befinden sich im direkten Blickfeld der Radfahrenden und sind somit sehr schnell erfassbar. Gleichzeitig sind gerade in diesem Themenfeld Restriktionen durch das Verkehrsrecht, die Unterhaltung und die Stadtgestaltung zu beachten.

Die FGSV empfiehlt eine linienhafte Randmarkierung, die entweder in Form eines Beistrichs zu einer weiß markierten Fahrbahnbegrenzung oder als eigenständige Linie (vgl. Abbildung 22) aufgebracht werden soll. In manchen Regionen (z. B. Veloring Friedrichshafen, eRadschnellweg Göttingen) wird dazu die Farbe Blau verwendet. Für die Kennzeichnung von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten wird jedoch die Markierung einer Randmarkierung in der Farbe Grün empfohlen. Die linienhafte Randmarkierung hat einen hohen Wiedererkennungswert und trägt zur schnellen Orientierung während der Fahrt bei. Dennoch kann je nach Farbauswahl ein starker Kontrast zu flächendeckenden Rotmarkierungen entstehen.

Abbildung 22 Randmarkierungen in Monheim am Rhein und Friedrichshafen



Quelle: Planungsbüro VIA eG

Neben der linienhaften Kennzeichnung von Radvorrangrouten können weiterhin punktuelle Markierungen zur Wiedererkennbarkeit und Orientierung beitragen. Dazu sollten diese Elemente auf freier Strecke in regelmäßigen Abständen (alle 200 bis 300 m innerorts, alle 500 bis 1.000 m außerorts) sowie an allen netzbedeutenden Knotenpunkten markiert werden. Die punktuellen Markierungselemente können nach Bedarf individuell gestaltet werden und auch Angaben zu den Zielen und Entfernungen enthalten (vgl. Abbildung 23). Hierbei gilt jedoch: Je individueller und feingliedriger die Markierungselemente sind, desto höher sind der Aufwand und die Kosten bei Planung, Erstmarkierung und Unterhaltung. Die Aufnahme von Kilometerangaben erfordert außerdem eine enge Abstimmung zur wegweisenden Beschilderung, da sich die Angaben dazu keinesfalls widersprechen dürfen. Witterung und Abnutzung führen dazu, dass die Markierungselemente regelmäßig erneuert werden müssen.

Abbildung 23 Individuelle Bodenmarkierungen



Quelle: Machbarkeitsstudie für den Radschnellweg Ruhr

In vielen Regionen wird deshalb weitgehend auf eine Individualisierung der Bodenmarkierung verzichtet. Stattdessen werden großflächige und kompakte Piktogramme für die Kennzeichnung von Radvorrangrouten und ähnlichen Verbindungen eingesetzt (vgl. Abbildung 24). Für dieses System kann eine Markierungsschablone erstellt werden, die für alle Markierungen einheitlich angewendet wird. Der Aufwand und die Kosten bei Planung, Erstmarkierung und Unterhaltung sind deswegen im Vergleich geringer.

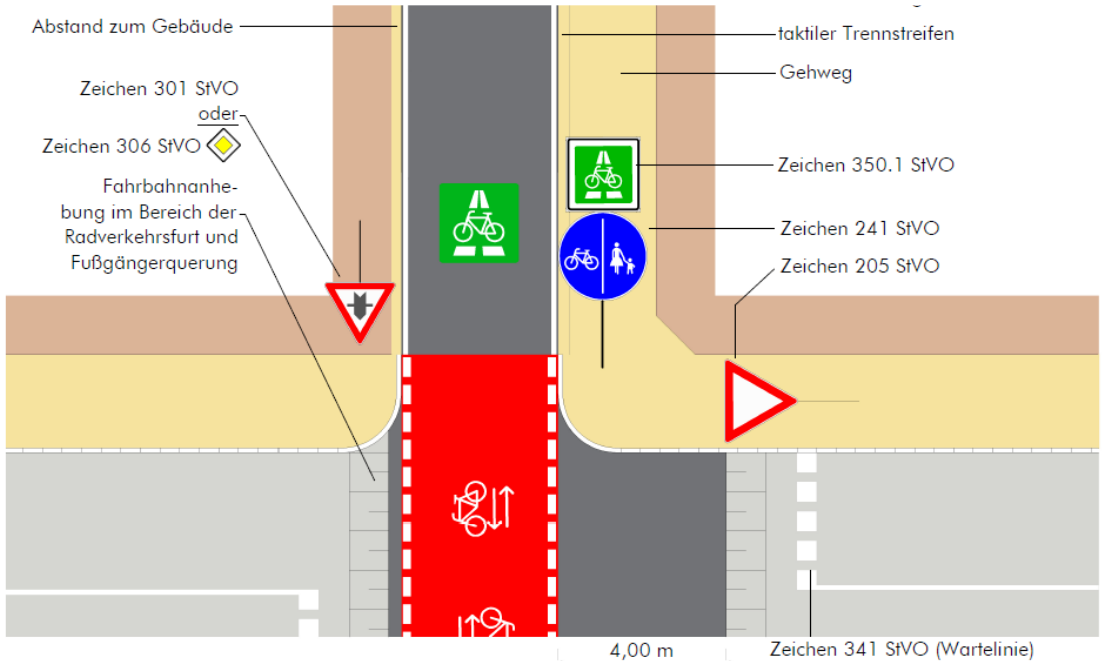
Abbildung 24 Bodenpiktogramme in Bottrop und Hannover



Quelle: rechts: Planungsbüro VIA eG | links: Stadt Hannover

Die Bodenpiktogramme sollten in regelmäßigen Abständen auf der freien Strecke markiert werden. Abbildung 25 verdeutlicht anhand einer Musterlösung, wo das Bodenpiktogramm an einer bevorrechtigten Querung platziert werden könnte.

Abbildung 25 Platzierung der Bodenpiktogramme auf Radschnellverbindungen (Musterlösung für Hessen)



Quelle: Planungsbüro VIA eG

In Friedrichshafen, Konstanz und Köln finden sich Beispiele dafür, wie Knotenpunkte auch durch flächenhafte Markierungen gekennzeichnet werden können:

Abbildung 26 Markierungen an Knotenpunkten



Quelle: Planungsbüro VIA eG

Zusätzliche wegweisende Elemente

In Ergänzung zu der wegweisenden Beschilderung, die in ihrer Ausgestaltung den Vorgaben der FGSV folgen sollte, und den zuvor aufgeführten Bodenmarkierungen besteht weiterhin die Möglichkeit über zusätzliche Elemente die Wegweisung zu ergänzen. Hierbei können zum einen Informationen an relevanten Punkten wiederholt oder zusätzliche Inhalte aufgenommen werden.

Abbildung 27 zeigt eine umgesetzte Stele in Enschede und geplante Stelen für den Radschnellweg Düsseldorf. Als Informationen werden in diesen Beispielen die Bezeichnungen der jeweiligen Routen aufgeführt. Das Beispiel aus Düsseldorf enthält weiterhin Angaben zu Zielen, Fahrtrichtungen und Entfernungen. Diese Stelen werden an Beginn bzw. Ende einer Route oder an der freien Strecke aufgestellt, da die größeren Kreuzungspunkte der klassischen Beschilderung vorbehalten sind.

Abbildung 27 Stelen in Enschede (NL) und Düsseldorf



Quelle: Planungsbüro VIA eG

Derartige Stelen bieten auch die Möglichkeit Informationen abzubilden, die nicht oder nur rudimentär in der klassischen wegweisenden Beschilderung enthalten sind. So können beispielsweise

die Abfolge der nächsten Ziele, das Gesamtnetz und Umgebungskarten, die den genauen Routenverlauf darstellen sowie Verknüpfungspunkte zum ÖPNV, Car Sharing und Fahrradabstellanlagen, Reparaturstationen u. ä. verorten, mit aufgenommen werden. Abbildung 28 zeigt eine solche Stele am Cycle Superhighway CS 3 in London, die auf der Vorderseite die Auflistung der nächsten Ziele in Form einer „Perlenschnur“ und auf der Rückseite eine Karte mit weitergehenden Informationen enthält. Diese Stelen werden ebenfalls zu Beginn bzw. Ende einer Route aufgestellt, sollten aber auch an wichtigen Kreuzungs- und Verknüpfungspunkten, z. B. an Bahnhöfen oder Haltepunkten, eingesetzt werden.

Abbildung 28 Stelen am Cycle Superhighway in London (GB)



Quelle: Planungsbüro VIA eG

Ausstattung und Mobiliar

Neben den zuvor genannten Möglichkeiten, die klassische wegweisende Beschilderung zu ergänzen und die Radvorrangrouten im Straßenraum sichtbar zu machen, kann auch das Mobiliar zur Kennzeichnung der Routen genutzt werden. Dazu gehören Zählstellen, Reparaturstationen, Fahrradabstellanlagen, Trittbretter an Wartebereichen, etc. Diese Gegenstände dienen primär anderen Zwecken, können aber durch entsprechende Gestaltung in das Wegweisungskonzept integriert werden.

Dabei kann z. B. das Logo der Radvorrangrouten aufgegriffen werden oder zusätzliche Informationen, ähnlich wie bei den zuvor genannten Stelen, zur Verfügung gestellt werden. Mit Hilfe von Dauerzählstellen an markanten Punkten der Radvorrangrouten können Tages-, Jahres- und Wochenverläufe der Nutzungsintensität analysiert werden. Abbildung 29 zeigt zwei Dauerzählstellen in Comacchio und Konstanz, die die aktuellen Zählwerte auf einem Display anzeigen. Die italienische Zählstelle beinhaltet darüber hinaus noch eine Karte der näheren Umgebung.

Abbildung 29 Zählstellen in Comacchio (IT) und Konstanz





Quelle: Planungsbüro VIA eG

Neben den Elementen der Wegweisung sind für einen komfortablen Betrieb Serviceangebote entlang der Strecke wünschenswert. Durch diese Serviceangebote kann dem hochwertigen Anspruch der Radvorrangroute Ausdruck verliehen werden. Um den Alltagsnutzen zu unterstützen ist die Installation von Rast- und Serviceplätzen zu prüfen. Innerhalb dieser Plätze ist vor allem der kurzfristige Witterungsschutz von besonderer Bedeutung. Je nach Bedarf, der auch als Abfrage unter Radfahrenden ermittelt werden kann, können solche Plätze mit unterschiedlichen weiteren Elementen ausgerüstet werden. In Betracht kommen unter anderem:

- Infotafel/-stele
- Internetzugang (z. B. über W-Lan)
- Notrufsäule (z. B. wie an Bahnhöfen)
- Reparatursäule/Luftstation
- Schlauchautomaten
- Trinkwasserstationen
- Ladeeinrichtung für Pedelecs

Neben der individuellen Ausstattung jedes einzelnen Rastplatzes ist es anzuraten, dass in der Region über alle Radvorrangrouten pro Rastplatz eine wiederkehrende verlässliche Grundausstattung

bereitgehalten wird (z. B. eine fest installierte Luftpumpe/ Notrufsäule). Abbildung 30 zeigt eine Service-Station am Radschnellweg Düsseldorf mit einer Grundausstattung bestehend aus Fahrradabstellanlagen, Sitzgelegenheiten, Luftpumpe, Mülleimer und Trinkwasserstation. Das Beispiel veranschaulicht, wie die Kennzeichnung der Radvorrangroute auch an solchen Stationen gut integriert werden kann.

Abbildung 30 Service-Station am Radschnellweg Düsseldorf in Monheim am Rhein



Quelle: Planungsbüro VIA eG

5.2 Farb- und Markierungskonzept für Nürnberg

Das vorherige Kapitel liefert eine Übersicht zu den Möglichkeiten, wie Radvorrangrouten gekennzeichnet werden können. Die Optionen erstrecken sich von der klassischen wegweisenden Beschilderung über Bodenmarkierungen und ergänzende wegweisende Elemente bis hin zur Kennzeichnung auf Ausstattungsgegenständen. Ein passgenaues Konzept für die Stadt Nürnberg hat nicht das Ziel, alle diese Möglichkeiten miteinander zu kombinieren, sondern soll den Nutzenden durch eine zielgerichtete Auswahl der Gestaltungselemente eine schnelle Orientierung im Radvorrangroutennetz bieten und alle relevanten Informationen einfach zugänglich machen.

Als Grundlage des Konzeptes dient eine „Spidermap“, die das Radvorrangnetz sowie wichtige Zielpunkte entlang der Routen schematisch abbildet und sowohl Radvorrangrouten als auch Radschnellverbindungen enthält. Sie wurde in zwei verschiedenen Farbvarianten erarbeitet (s. Abbildung 31 und Abbildung 32). Da sich die Farbgebung auch in den Bodenmarkierungen wiederfinden soll, wird die Auswahl der verwendbaren Farben limitiert, weil bestimmte Farben im Verkehrsrecht anderen Zwecken vorbehalten sind. Das sind die Farben Weiß, Gelb, Blau und Rot.

Farbvariante 1: „Bunt“	Jede der 19 geplanten Routen erhält eine eigene Farbe.
Farbvariante 2: „Grün plus Eins“	Alle radialen Routen werden in der Farbe Grün dargestellt. Die bislang fünf tangential oder als Ringverbindung geführten Routen werden in einer anderen Farbe dargestellt, beispielsweise orange.

Abbildung 31 Spidermap "Bunt" (Farbvariante 1)



Quelle: Planungsbüro VIA eG

Abbildung 32 Spidermap "Grün plus Eins" (Farbvariante 2)



Quelle: Planungsbüro VIA eG

Die Nummerierung der Routen in den hier dargestellten Beispielen beginnt mit der Nr. 1 am Altstadtring und folgt dann den anderen tangentialen Routen von innen nach außen. Die Radialen Routen erhalten die Nummern 6 bis 19, beginnend an der Route nach Fürth durch das Pegnitztal

und dann dem Uhrzeigersinn folgend. Die Routen mit den Nummern 5, 7, 9, 17 und 18 werden als Radschnellverbindungen geplant und sind nicht Bestandteil dieses Berichts.

Für das vorliegende Konzept ist eine Arbeitsversion der Routennummerierung genutzt worden. Die finale Nummerierung und Benennung kann folgendes System nutzen, das einheitlicher und leichter verständlich ist. Die Radschnellwege sind in das Nummerierungs- und Benennungssystem zu integrieren, um für die Nutzenden eine möglichst klare Benennung zu erzielen.

Die Benennung besteht aus einer Routennummer und der Zielangabe bei den Radialen aus der Innenstadt bzw. den beiden Endpunkten bei Tangenten. Für die Routennummern wird ein Schema vorgeschlagen, welches eine räumliche Zuordnung erlaubt und noch Erweiterungsmöglichkeiten lässt:

- 1-9 Ring und Tangenten
- 10-19 nördliche Radialen
- 20-29 südliche Radialen

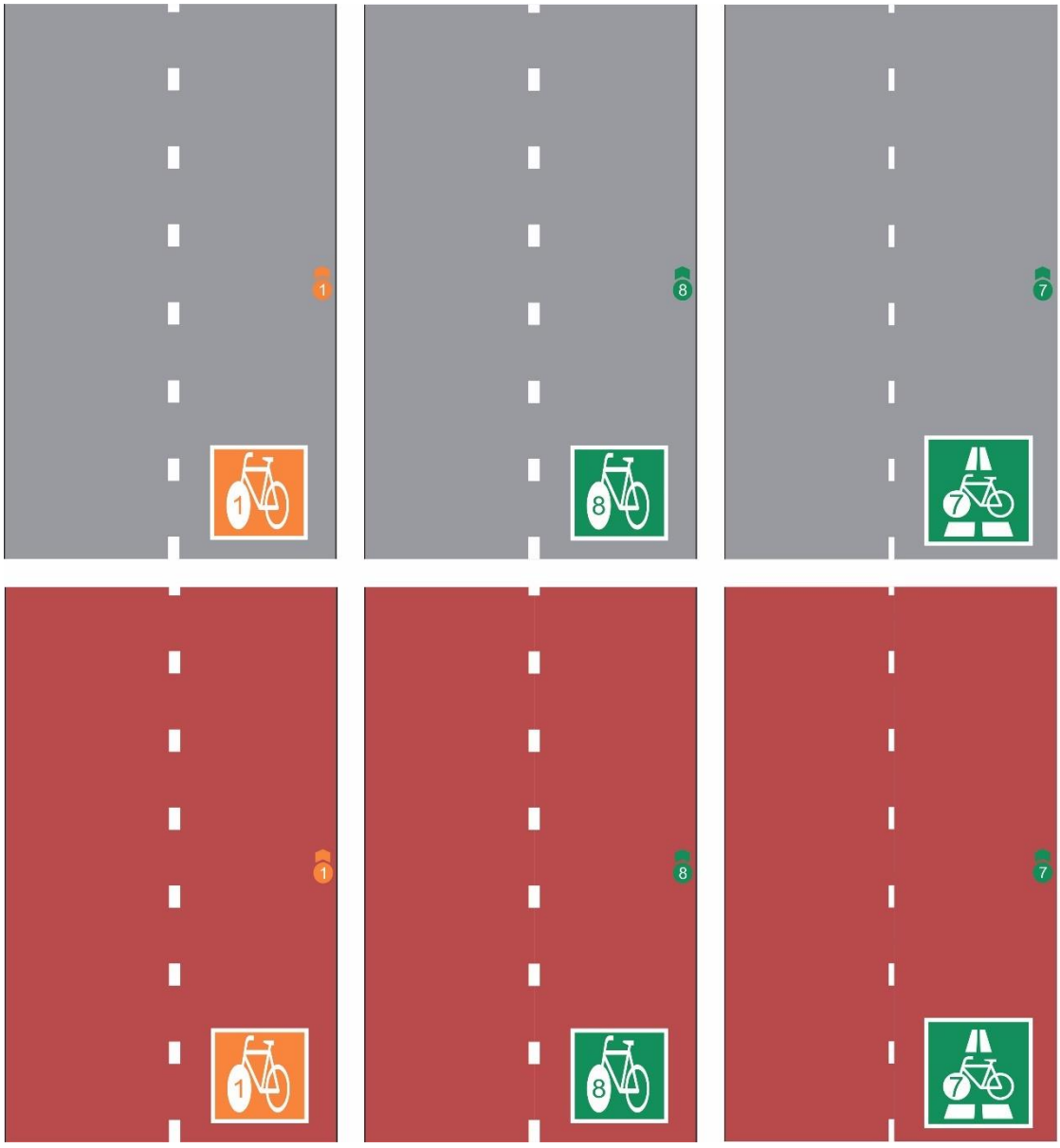
Die Farbvariante 1 „Bunt“ ermöglicht im Vergleich zu Farbvariante 2 „Grün plus Eins“ eine noch schnellere Orientierung, wenn die Farben aus der „Spidermap“ auf die Bodenmarkierungen übertragen werden. Wie zuvor erläutert, ist die Farbauswahl jedoch aus verkehrsrechtlichen Gründen stark eingeschränkt. Die in Abbildung 31 dargestellten Farben unterscheiden sich deswegen nur in Nuancen und könnten unter Umständen in Form von Bodenmarkierungen nur schwer zu unterscheiden sein, gerade dann, wenn sich die Farbtöne in Folge von Witterung und Abnutzung über die Zeit aneinander annähern. Der Umsetzungsaufwand der Farbvariante 1 ist hoch und die Instandhaltung sehr aufwendig. Vor diesem Hintergrund wird die Umsetzung der Farbvariante 2 empfohlen. Sie folgt damit in Teilen der Empfehlung der FGSV, Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten in der Leitfarbe Grün zu markieren.

Abbildung 33 zeigt einen Entwurf für das Bodenpiktogramm, das im zukünftigen Radvorrangroutennetz der Stadt Nürnberg angewendet werden könnte. Die Form wiederholter punktueller Markierungen wird deswegen bevorzugt, da eine durchgehende, grüne oder andersfarbige Randmarkierung auf grauem oder rotem Asphalt nur schwer mit einer ästhetischen Stadtgestaltung zu vereinbaren ist. Das Bodenpiktogramm ist eine vollflächige Farbmarkierung in der Größe 1,0 m x 1,0 m. Die Farbauswahl richtet sich dabei nach der jeweiligen Routenfarbe, d.h. bei Farbvariante 2 „Grün plus Eins“ würden radiale Routen mit grünen Bodenpiktogrammen und tangentiale Routen mit orangenen Bodenpiktogrammen markiert werden. Die farbige Fläche wird durch eine weiße Umrandung abgegrenzt und setzt sich so vom Untergrund besser ab. Das Piktogramm enthält weiterhin das Sinnbild „Radverkehr“, in dessen Vorderrad die Nummer der jeweiligen Route abgebildet ist. Die Anwendung dieses Sinnbilds wurde während der Konzepterstellung gemeinsam mit der Stadt Nürnberg in Hinsicht auf eine praktikable Umsetzung ausgewählt. Auf den geplanten Radschnellverbindungen kann es bei Bedarf durch das Piktogramm „Radschnellverbindung“ ersetzt werden.

Das Piktogramm sollte in regelmäßigen Abständen auf freier Strecke sowie an wichtigen Knotenpunkten markiert werden. Zusätzlich werden punktuelle Randmarkierungen empfohlen, die die

Routenfarbe und -nummer aufgreifen und in regelmäßigen Abständen wiederholen. Ein Pfeil verdeutlicht die Fahrtrichtung.

Abbildung 33 Bodenpiktogramme für das Radvorrangroutennetz Nürnberg



Quelle: Planungsbüro VIA eG

Das Piktogramm für die Radvorrangrouten soll sich nicht nur in den Bodenmarkierungen, sondern auch auf anderen Ausstattungselementen wiederfinden. Ist das Radvorrangnetz realisiert, sollte die wegweisende Beschilderung im gesamten Stadtgebiet auf das neue Netz ausgerichtet und vollumfänglich überarbeitet werden (vgl. Kap. 6). Den Vorgaben der FGSV folgend müssen die Radvorrangrouten als Streckenpiktogramme in die Schilder integriert werden (vgl. Kap. 5.1). Da abzusehen ist, dass die Umsetzung des Radvorrangnetzes in unterschiedlichen Zeithorizonten erfolgen wird, ist auch eine Übergangslösung gefragt, die flexibel einsetzbar ist und keinen hohen Kostenaufwand erfordert. Hierzu wird die Applikation von Klebe-Banderolen an den bestehenden Pfosten empfohlen. Diese sollten mindestens das Piktogramm für die Radvorrangrouten enthalten, können aber

bei Bedarf durch Links oder QR-Codes zu weiteren Informationen führen. Die Banderolen müssen dabei nicht zwingend nur an den Schilderpfosten angebracht werden, sondern können an wichtigen Orientierungspunkten auch an LSA-Masten, Straßenleuchten u. ä. geklebt werden.

Darüber hinaus wird vorgeschlagen, an besonders wichtigen Kreuzungspunkten sowie an Verknüpfungspunkten zu anderen Verkehrsträgern, insbesondere zum ÖPNV, Informationsstelen aufzustellen. Auf einer Seite könnte die „Spidermap“ einen Gesamtüberblick auf das Radvorrangnetz bieten. Auf der anderen Seite könnten mit Hilfe einer Karte der näheren Umgebung Informationen zu Bahnhöfen, Haltestellen, Car-Sharing- und Service-Stationen vermittelt werden. Das Piktogramm der Radvorrangrouten kann dabei auch in die Stelen integriert werden. Auf eine Darstellung von Kilometerangaben sollte bei den Stelen oder anderen Elementen verzichtet werden, da diese allein der wegweisenden Beschilderung vorbehalten sein sollte.

Auch die Einrichtung von Service-Stationen kann dort sinnvoll sein, wo ein erhöhter Bedarf besteht. Das ist in der Regel an aufkommensstarken Zielen, z. B. an Hochschulstandorten, und Verknüpfungspunkten, z. B. an Bahnhöfen, der Fall. Die Ausstattung ist auf den jeweiligen Standort anzupassen, sollte aber immer bestimmte Grundelemente enthalten (z. B. Luftpumpe, Mülleimer, Überdachung). Hierbei wird empfohlen, Kooperationsverträge mit dem Einzelhandel wie zum Beispiel Fahrradläden, Tankstellen oder Werkstätten anzustreben und diese mit den genannten Service-Elementen auszustatten. Auf diese Weise wäre eine regelmäßige Zustandskontrolle der Service-Stationen gegeben.

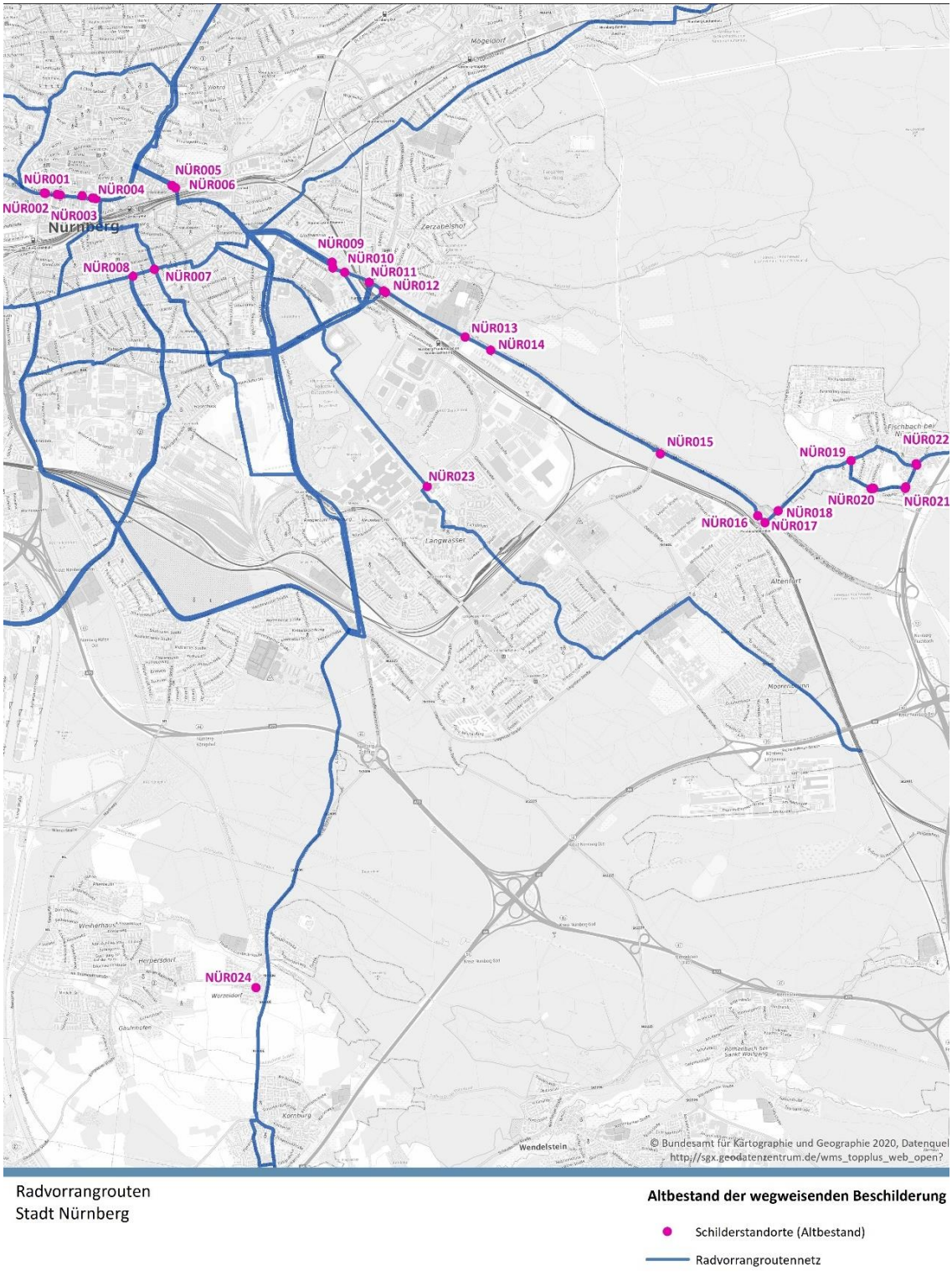
Wie die Beispielsammlung in Kapitel 5.1 zeigt, kann das Design der Service-Station gut in das Gestaltungskonzept des Radvorrangnetzes integriert werden.

6 Beschilderung – Altbestandskataster

Die Systematik und Gestaltung der wegweisenden Beschilderung werden durch das „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ (FGSV, 1998) und durch das Papier „Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Bayern“ (StMB, 2020) vorgegeben. Diese Vorgaben sollen die gebietsübergreifende Einheitlichkeit der Beschilderung sicherstellen.

In Abstimmung mit der Stadt Nürnberg wurden auf ausgewählten Routen (Fischbach, südl. Altstadtring, Abschnitt Leibnizstraße – Humboldtstraße) Tafelwegweiser, die nicht den Vorgaben der beiden Merkblätter entsprechen, erhoben, verortet und in einem Altbestandskataster aufbereitet. Zudem wurden vereinzelte Standorte außerhalb dieser Routen ergänzt. Die Erhebung erfolgte appbasiert mit dem Programm VP-Mobile, das alle wichtigen Kenndaten eines Schilderstandorts mit Hilfe eines standardisierten Fragebogens und GPS erfasst. Abbildung 34 zeigt die erfassten Schilderstandorte in der Übersicht:

Abbildung 34 Übersichtskarte Standorte Altbestand Tafelwegweiser



Quelle: Planungsbüro VIA eG

Das Altbestandskataster verdeutlicht die Standorte, Beschilderungsinhalte (Zielangaben, Kilometrierung) und aus welchen Richtungen die Schilder sichtbar sind (vgl. Abbildung 35). Mit Hilfe dieser Daten können für die ausgewählten Standorte FGSV-konforme Schilder geplant und aufgestellt werden.

Abbildung 35 Beispiel Altbestandsbogen



Quelle: Planungsbüro VIA eG

Nach Realisierung aller Radvorrangrouten und Radschnellverbindungen im Stadtgebiet Nürnberg wird eine systematische Neuplanung des gesamten Radverkehrsnetzes für Nürnberg empfohlen. Hierdurch kann eine gezielte Zuführung aus dem Nebennetz auf das Hauptnetz (Radvorrangrouten und Radschnellverbindungen) erfolgen und der Radverkehr gebündelt werden. Eine Umsetzung in Koordination mit weiteren wegweisenden Elementen (z. B. Stelen) runden das Gesamtkonzept ab (s. Kapitel 5.2) und machen den Radverkehr einheitlich sichtbar und lesbar.

7 Umsetzungsstrategie

Umsetzungshorizont und Umsetzungsaufwand

Zur Vorbereitung der weiteren Planungsphasen wurden die untersuchten Radvorrangrouten bewertet. Ziel ist eine übersichtliche Darstellung der Kosten, der erreichbaren Qualitäten und des angenommenen Umsetzungsaufwandes. Die Bewertung erfolgt jeweils dreistufig zu den in Tabelle 4 aufgeschlüsselten Indikatoren. Durch die gewählte Methodik schneiden kurze Radvorrangrouten in der Bewertung tendenziell besser ab, da sie durch den Kostenindikator „Gesamtkosten“ und den Indikator „Länge der Route“ doppelt positiv bewertet werden. Dieses Vorgehen ist bewusst gewählt worden, um Strecken zu identifizieren, mit denen der Umsetzungsprozess möglichst schnell gestartet werden kann.

Tabelle 4 Kriterien zur Umsetzung der Radvorrangrouten (Quelle: Planersocietät | VIA)

Darstellung	Kriterium	Einteilung	Skala	Bedeutung
Kosten	**Gesamtkosten**	***	< 7 Mio. €	Berücksichtigung des Handlungsaufwands (inkl. Neu-/Ausbau an Strecken, Ingenieurbauwerke etc.)
		**	7 -10 Mio. €	
		*	> 10 Mio. €	
Qualität	**Standardeinhaltung Planung**	***	> 80 % RVR-Regelstandard erreichbar	Berücksichtigung der Umsetzbarkeitsperspektive
		**	50-80 % RVR-Regelstandard erreichbar	
		*	< 50 % RVR-Regelstandard erreichbar	
Umsetzungsaufwand	**Grunderwerb**	***	< 13 % der Strecke erfordern Grunderwerb	Grunderwerb als Planungshemmnis
		**	14-26 % der Strecke erfordern Grunderwerb	
		*	> 26 % der Strecke erfordern Grunderwerb	
	Nutzungskonflikte	***	< 42 % der Strecke enthalten Nutzungskonflikte	Nutzungskonflikte als Planungshemmnis (Fußverkehr, Naherholung, MIV, ruhender Verkehr, land-/ forstwirtschaftlicher Verkehr, ÖPNV, Schutzgebiete)
		**	42-68 % der Strecke enthalten Nutzungskonflikte	
		*	> 68 % der Strecke enthalten Nutzungskonflikte	
	Länge der Route	***	< 10 km kurze Route	Länge der noch auszubauenden Route als Planungshemmnis (absoluter Wert)
		**	10-15 km mittlere Route	
		*	> 15 km lange Route	
	Standardeinhaltung Bestand	***	> 30 % RVR-Regelstandard heute schon erreicht	Berücksichtigung der Abschnitte, die bereits heute schon als Radvorrangrouten geeignet sind
		**	15-30 % RVR-Regelstandard heute schon erreicht	
		*	< 15 % RVR-Regelstandard heute schon erreicht	

Tabelle 5 Bewertungstableau der Radvorrangrouten mit Radschnellverbindungen (ausgegraut)

Route	Kosten	Qualität	Umsetzungsaufwand
1 *Altstadtring*	*	***	**
2 *Schweinau - St- Peter*	***	***	***
3 *Rabus - Dutzendteich*	**	**	**
4 *Schniegling - Mögeldorf*	**	**	**
5 *RSV Oberasbach/Zirn-dorf/Stein*			
6 *Pegnitztal West*	***	***	**
7 *RSV Erlangen*			
8 *Nordostpark*	***	***	***
9 *RSV Lauf*			
10 *Laufamholz*	***	***	***
11 *Fischbach*	*	**	*
12 *Moorenbrunn*	**	***	*
13 *Kornburg*	*	**	*
14 *Lichtenreuth*	***	***	***
15 *Eibach*	*	**	***
16 *Kettelersiedlung*	**	**	**
17 *RSV Schwabach*			
18 *RSV Oberasbach / Zirndorf*			
19 *Fürth*	*	***	**

Quelle: Planersocietät | VIA

Als vorläufiges Ergebnis der Bewertung sind fünf Routen mit vergleichsweise niedrigem Aufwand als umsetzbar identifiziert worden: Nr. 2 Schweinau - St- Peter, Nr. 8 Nordostpark, Nr. 10 Laufamholz, Nr. 14 Lichtenreuth und Nr. 15 Eibach. Von diesen fünf Routen werden für den ersten Umsetzungsschritt vier vorgeschlagen, bei denen aufgrund geringer Kosten relativ kurzfristig eine hohe Qualität erreicht werden kann: Nr. 2 Schweinau - St- Peter, Nr. 8 Nordostpark, Nr. 10 Laufamholz und Nr. 14 Lichtenreuth.

Eine politische Bewertung des vorrangigen Baus bestimmter Strecken oder eine Berücksichtigung eines möglichen Radfahrendenpotenzials erfolgt mit der gewählten Methodik noch nicht. Diese Festlegung ist Teil des weiteren Diskussions- und Planungsprozesses.

Aus Sicht der Gutachterbüros ist der Innenstadtring als zentraler Punkt und Verteiler im Radvorrangroutennetz trotz einer komplexen Umsetzungsperspektive vorrangig zu überplanen und zeitnah umzubauen.

Gesamter Umsetzungszeitraum und Ressourcenplanung

Die 14 geplanten Radvorrangrouten umfassen eine Gesamtstrecke von 131 km. Sie ergänzen damit die bestehenden Planungen für die ausgewählten Radschnellverbindungen (zusätzliche Streckenlänge). Ein Vollausbau der Radvorrangrouten erfordert ein Investitionsvolumen inkl. Planungskosten und Risikozuschlägen von knapp 135 Mio. €. Auch hier sind die Kosten für den Ausbau der Radschnellverbindungen zu addieren. Diese Kosten beinhalten noch keine ökologischen Gutachten und Ingenieurbauwerke, da zum aktuellen Planungsstand hierzu noch keine Aussagen getroffen werden können. Als Frist für die Umsetzung für alle 14 Radvorrangrouten ist im Mobilitätsbeschluss das Jahr 2030 festgesetzt worden. Ein Einstieg in die Ausführungsplanung der ersten Strecken ist ab 2023 realistisch. Insofern das Enddatum eingehalten werden soll, verbleiben somit acht Jahre für die Umsetzung aller Strecken. Rechnerisch sind damit im Durchschnitt 1,75 Routen pro Jahr mit insgesamt 9,36 km umzusetzen. Für Planung und Bau der Strecken sind fast 17 Mio. € pro Jahr erforderlich (Risikozuschläge berücksichtigt). Wenn die Planungsleistungen vollständig innerhalb der Verwaltung erbracht werden sollen, wird ein Bedarf von jährlich fast 26 Stellen (Vollzeitäquivalent) kalkuliert, die ausschließlich für Planung und Bauüberwachung der Radvorrangrouten verantwortlich sind[12].

Tabelle 6 Gemittelte Umsetzungsdauer und benötigte Ressourcen

Umsetzung von 14 Radvorrangrouten	**Dauer Umsetzung**	**Start** Umsetzung	**Ende** Umsetzung	**Investitionskosten p. a.**	**Stellenschlüssel**
1,75 Routen p. a.	8 Jahre	2023	2030	16,86 Mio. € p. a.	25,9 Stellen p. a.

Quelle: Planersocietät/VIA

Die Werte in der o. g. Kalkulationen sind grobe Näherungen der tatsächlichen Bedarfe und bedienen sich dafür der Mittelwerte. Durch den Planungsvorlauf wird in der Praxis eine eher exponentielle Fertigstellung der Radvorrangrouten gegen Ende des Umsetzungszeitraumes erfolgen. Ähnlich werden finanzielle und personelle Ressourcenansprüche sich im Projektfortlauf verschieben hin zu

[12] Angenommen wird ein Ansatz von 650.000 € Investitionskosten, die jährlich von jeder Vollzeitstelle bearbeitet werden können.

einem stärkeren Fokus auf die Ausführungsplanung und Bauüberwachung in der späten Umsetzungszeit.

Aus Sicht der Gutachterbüros erscheinen das Umsetzungstempo und die dafür erforderlichen personellen und finanziellen Ressourcen als durchaus ambitioniert. Parallel läuft der Umsetzungsprozess der Radschnellverbindungen. Es wird deswegen empfohlen entweder zeitliche Puffer für unvorhergesehene Planungshemmnisse[13] zu berücksichtigen und 2030 nicht als fixes Enddatum zu setzen oder alternativ noch größere Planungskapazitäten aufzubauen als der oben kalkulierte Stellenschlüssel.

[13] Im bestehenden Konzept konnten z. B. Umweltschutzbelange nur bis zu einem gewissen Detaillierungsgrad beachtet werden. Hier wie auch beim Grunderwerb und möglicher technischer Schwierigkeiten bei der Planung von Ingenieurbauwerken werden derzeit noch nicht kalkulierte Risiken für die Zeitplanung gesehen.

8 Fazit und Ausblick

Mit der vertieften Untersuchung des Radvorrangroutennetzes für Nürnberg konnte die Möglichkeit eines qualitativ hochwertigen Ausbaus der 14 projektierten Radvorrangrouten nachgewiesen werden. Das Radvorrangroutennetz ergänzt die geplanten Radschnellverbindungen in Nürnberg und in das Nürnberger Umland um schnelle und direkte Verbindungen für den Radverkehr. Die Routen führen vor allem Radial aus den Stadtteilen in die Innenstadt, ergänzt um einige Tangenten zwischen den Stadtteilen. Die projektierten Trassen wurden im Detail erhoben und der Status quo anhand der entwickelten Nürnberger Standards für Radvorrangrouten bewertet. Bisher erfüllt nur ein Teil des historisch gewachsenen Radverkehrsnetzes und der Knotenpunkte den gewünschten Ausbaustandard der Radvorrangrouten von Breite, Komfort und Beschleunigung des Radverkehrs (≤ 45 % je nach Route).

Im weiteren Prozess konnten Maßnahmen für die Radvorrangrouten entwickelt werden, mit denen perspektivisch auf fünf Routen ≥ 90 %, auf zwei Routen zwischen 80-90 %, drei Routen zwischen 70-80 % und drei Route zwischen 60-70 % der Strecke im gewünschten Qualitätsstandard ausgebaut werden können. Im Detail wurden dabei konkrete Handlungsempfehlungen für Streckenabschnitte und Knotenpunkte erarbeitet, mit denen der Ausbau des Radvorrangroutennetzes bis 2030 durchgeführt werden soll.

Für die Umsetzung der ca. 131 Netzkilometer des Radvorrangroutennetzes wird ein gestaffeltes Vorgehen vorgeschlagen, bei dem zunächst relativ kurze und leichter umzusetzende Abschnitte angepackt werden, um erste Bauerfolge zur erzielen. Parallel müssen dazu rasch die Ausführungsplanungen für die schwierigeren Routen begonnen werden. Hier sticht besonders die Route 1, der Altstadtring, hervor. Dieser ist wegen der Verteilerfunktion besonders wichtig, da alle radialen Radvorrangrouten hier beginnen bzw. enden.

Als Gesamtkosten für den Bau der Radvorrangrouten sind ca. 135 Mio. € inkl. Planungskosten und Risikozuschlägen geschätzt worden. Bei einer geplanten Fertigstellung aller 14 Routen bis Ende 2030 entspricht das ca. 17 Mio. € im Jahr. Zur Bewältigung des sehr hohen Arbeitsaufkommens für Planung und Bauüberwachung sind bis 2030 ca. 26 Stellen erforderlich, die sich ausschließlich mit den Radvorrangrouten befassen.

Mit dem vorliegenden Konzept ist die zweite Planungsstufe nach der Netzkonzeption abgeschlossen. Nun müssen in der Detailplanung die weiteren Prüfungen zur Umsetzbarkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen durchgeführt werden. Eine weitere Überführung in die Umsetzungsplanung steht dann an.

Entscheidend ist schlussendlich die klare Priorisierung von Verwaltung und Politik, um das Projekt bis 2030 abschließen zu können. Dazu müssen einerseits klare Leitlinien zur gewünschten Staffelung der Umsetzung der Routen entwickelt und andererseits ganz erhebliche Ressourcen bereitgestellt werden.

Anhang

Anlage 1 – Maßnahmenkataster

Anlage 2 – Altbestandskataster Beschilderung

VIA Planungsbüro
Verkehrsplanung
Mobilitätsforschung
Kommunalberatung

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Maßnahmenkataster

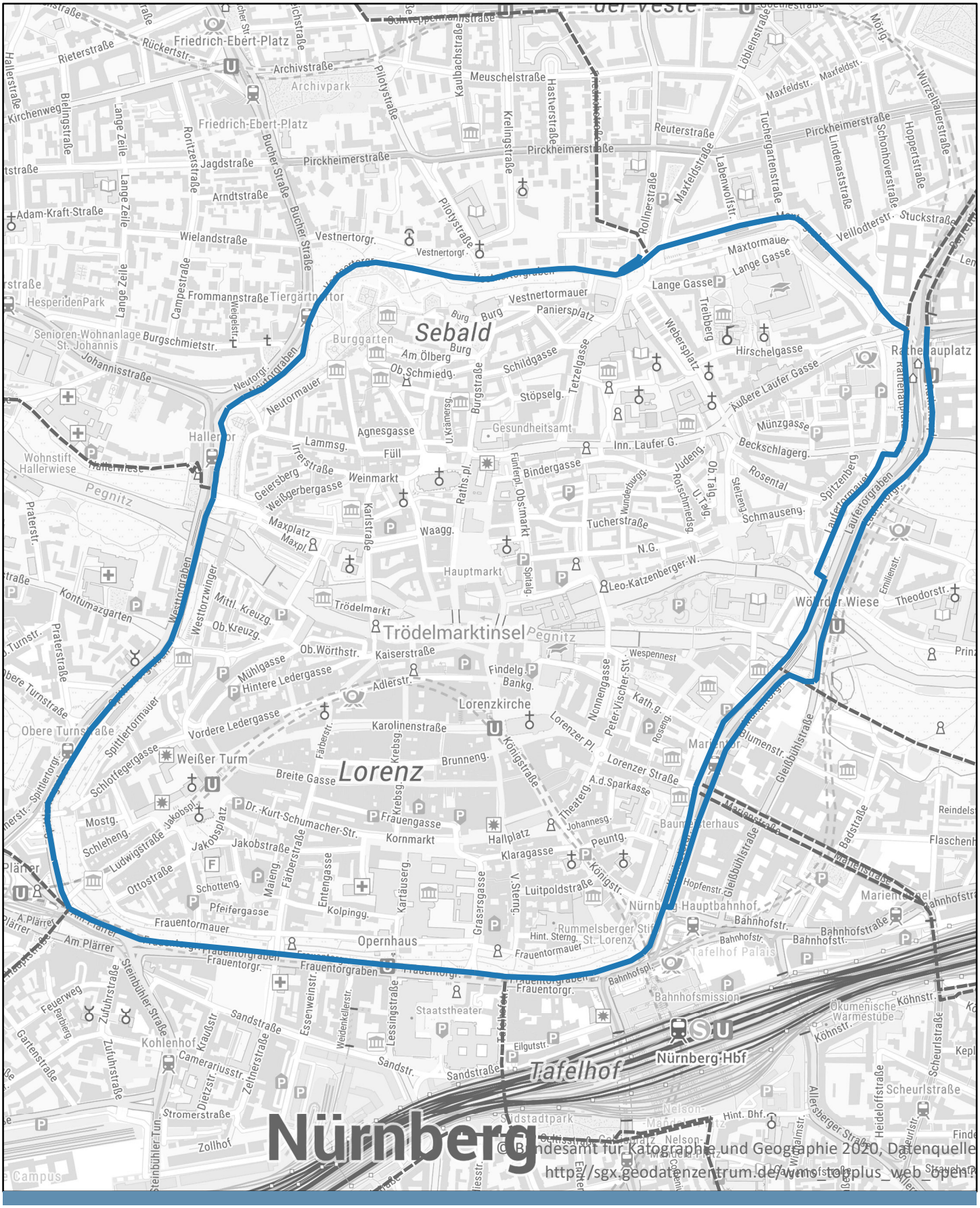
Abkürzungsverzeichnis

AFAS	Aufgeweiteter Fahrradaufstellstreifen
AGFK	Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (Bayern)
BRK	Beleuchtungsrahmenklasse
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
ERA	FGSV Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 (neue Ausgabe 2022)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FV	Fußverkehr
H RSV	FGSV Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten
Kfz	Kraftfahrzeug
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)
RV	Radverkehr
RVR	Radvorrangroute(n)
RIM	Radfahrstreifen in Mittellage (Zuwegung zur Ampel)
RSV	Radschnellverbindung(en)
VZeit	Verlustzeit an Knotenpunkten (Wartezeit für den Radverkehr)

Anmerkungen

Für den Fall, dass ein Abschnitt auf zwei Routen verläuft, wurde der jeweilige Abschnitt im Maßnahmenkataster nur einer Route zugeordnet. Wenn zwei Routen sich kreuzen, wurden die jeweiligen Knoten bzw. Abschnitte den Radialen und nicht den Tangenten zugeordnet. Abschnitte bzw. Knoten werden im Kataster nicht doppelt aufgeführt.

Auf manchen Abschnitten tritt der Fall ein, dass für einen Streckenabschnitt, der in der Bestandsanalyse bereits den Radvorrangroutenregelstandard erfüllt, in der Maßnahmenplanung trotzdem eine Maßnahme empfohlen wird. Die bestehende Infrastruktur, die in der Breite bereits den Radvorrangroutenregelstandard erfüllt, wird zum Beispiel dann überplant, wenn sie sich nicht in die Planungen vor und hinter diesem Abschnitt einfügt oder eine zusätzliche Maßnahme zur Förderung der anderen Verkehrsteilnehmenden (z.B. Zufußgehende) empfohlen wird. Im Steckbrief entsteht dann ggf. eine geringfügige Differenz zwischen Bestand und Planung. Im Kataster wird dieser Fall dadurch deutlich, dass im Feld Qualität (Bestand) „RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)“ und im Feld Qualität (Planung) „RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)“ steht.
Die dargestellten Kosten umfassen nicht vollumfänglich den Handlungsbedarf an Sonderbauwerken. Darüber hinaus enthalten sie keine Kosten für ökologische Gutachten.



Radvorrangrouten
Stadt Nürnberg

Route 1 - Altstadtring

Radvorrangroute

RVR-Netz

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

VIA Planungsbüro

0 0,15 0,3 Kilometer

N

Route-Nr.: 1 (Altstadtring)

Qualität im Längsverkehr (Bestand)			
Länge der Gesamtstrecke:	6,5	km	
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß):	0,5	km	8%
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß):	0,9	km	14%
… davon ERA-Regelstandard erreicht:	2,3	km	35%
… davon kein Standard erreicht:	2,8	km	43%
Qualität im Längsverkehr (Planung)			
Länge der Gesamtstrecke:	6,5	km	
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß):	0,0	km	0%
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß):	0,1	km	1%
… davon RVR-Standard erreichbar (Regelmaß):	6,0	km	91%
… davon RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß):	0,2	km	3%
… davon ERA-Standard erreichbar:	0,3	km	5%
… davon kein Standard erreichbar:	0,0	km	0%
Qualität im Querverkehr (Planung)[1]			
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - 0 Sekunden:	27	Knotenpunkte	
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - < 20 Sekunden:	1	Knotenpunkte	
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - ≥ 20 Sekunden:	18	Knotenpunkte	
Zeitverluste in Folge von Knotenpunkten:	72	Sek./km	
Fahrtzeit:	20	Minuten	
Handlungsbedarf			
Neubau an Strecken:	0,0	km	0%
Ausbau an Strecken:	3,9	km	60%
Einrichtung / Anpassung von Fahrradstraßen:	1,9	km	29%
Sonstiger Handlungsbedarf an Strecken (z. B. Markierungen, Sanierungen):	0,7	km	10%
Möglicher Neu- oder Umbau von Sonderbauwerken:	19	Stück	
Handlungsbedarf an signalisierten Knotenpunkten:	21	Stück	
Weiterer Handlungsbedarf an Knotenpunkten:	5	Stück	
Streckenlänge mit Grunderwerb:	0,0	km	0%
Beleuchtungsrahmenkategorien (BRK)			
Strecken mit BRK 1:	0,0	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,0	km	
Strecken mit BRK 2:	2,2	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	2,2	km	
Strecken mit BRK 3:	2,5	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	2,2	km	
Strecken mit BRK 4:	0,0	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,0	km	
Strecken mit BRK 5:	1,8	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	1,8	km	

1 Bei Berechnung wurden die mittleren Verlustzeiten für RVR aus Tabelle 19 der "Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV)" der FGSV angewendet. Für die Ermittlung der Fahrzeit wurde eine Ausgangsgeschwindigkeit von 25 km/h angenommen und die mittleren Verlustzeiten an Knotenpunkten berücksichtigt.

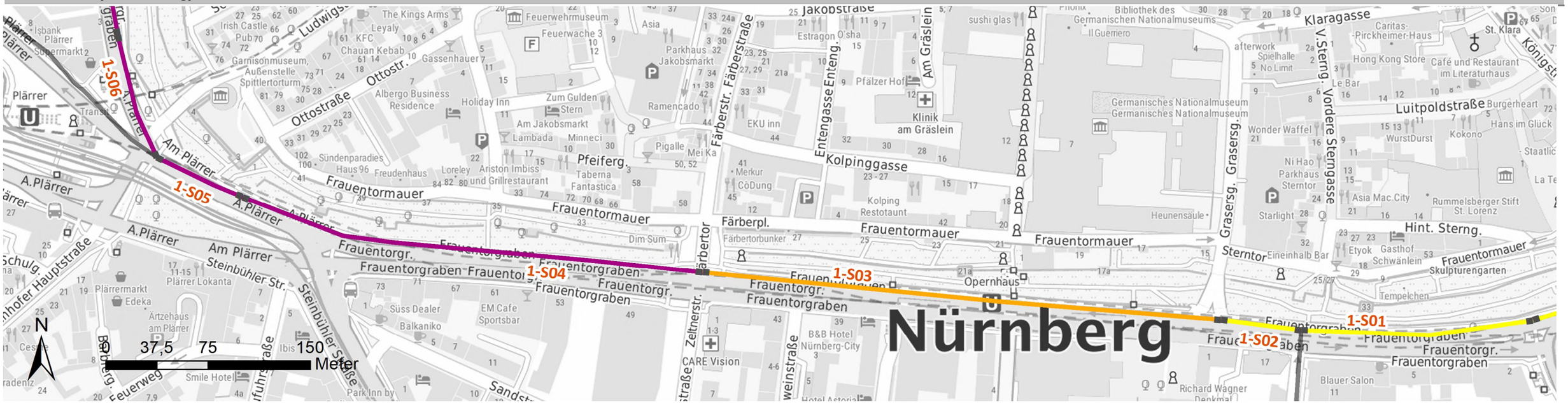
Kosten		
Kosten für Maßnahmen an Streckenabschnitten:	2,2	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an signalisierten Knotenpunkten[2]:	8,5	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an sonstigen plangleichen Knotenpunkten:	0,0	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an Sonderbauwerken[3]:	0,0	Mio. €
Kosten für zusätzliche Beleuchtung:	0,1	Mio. €
Kosten für Grunderwerb:	0,0	Mio. €
Planungskosten (15%):	2,2	Mio. €
MwSt (19%):	2,5	Mio. €
Kosten (brutto):	**15,5**	**Mio. €**
Kosten pro Kilometer:	2,4	Mio. €
Risikoaufschlag (20%):	*3,1*	*Mio. €*
Kosten (brutto) inkl. Risikoaufschlag:	***18,7***	***Mio. €***
Kosten pro Kilometer inkl. Risikoaufschlag:	*2,9*	*Mio. €*

2 inkl. Minderungsfaktor von 30% zur Berücksichtigung von Signalanlagen mit geringer Anzahl von Signalgruppen und neueren Steuergeräten

3 Für den möglichen Handlungsbedarf an Sonderbauwerken liegen keine Kosten vor.

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 1 (Altstadtring)



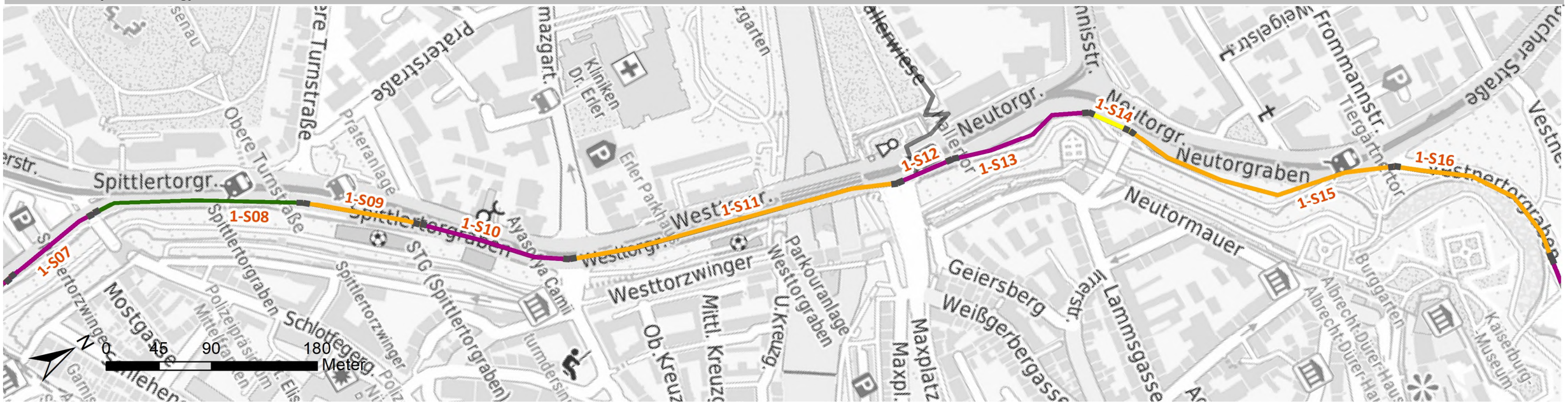
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR			
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer		

Maßnahmen an Streckenabschnitten (I)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
1-S01	innerorts	Frauentorgraben (Bahnhofsplatz bis Tafelhofstraße)	170 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Entfall eines Fahrstreifens	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	107.000 €
1-S02	innerorts	Frauentorgraben (Tafelhofstraße bis Grasergasse)	60 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Entfall eines Fahrstreifens	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	37.000 €
1-S03	innerorts	Frauentorgraben (Grasergasse bis Färbertor)	380 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Entfall eines Fahrstreifens	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	241.000 €
1-S04	innerorts	Frauentorgraben (Färbertor bis Am Plärrer)	340 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Entfall eines Fahrstreifens	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	217.000 €
1-S05	innerorts	Am Plärrer (Steinbühler Straße bis Ludwigstor)	70 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Entfall eines Fahrstreifens	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	44.000 €
1-S06	innerorts	Spittlertorgraben (Ludwigstor bis Spittlertorgraben 5)	100 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Nach Möglichkeit Entfall eines Fahrstreifens (Alternative: Eingriff in die Grünfläche, aber Engstelle U-Bahn)	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	62.000 €

Route-Nr.: 1 (Altstadtring)



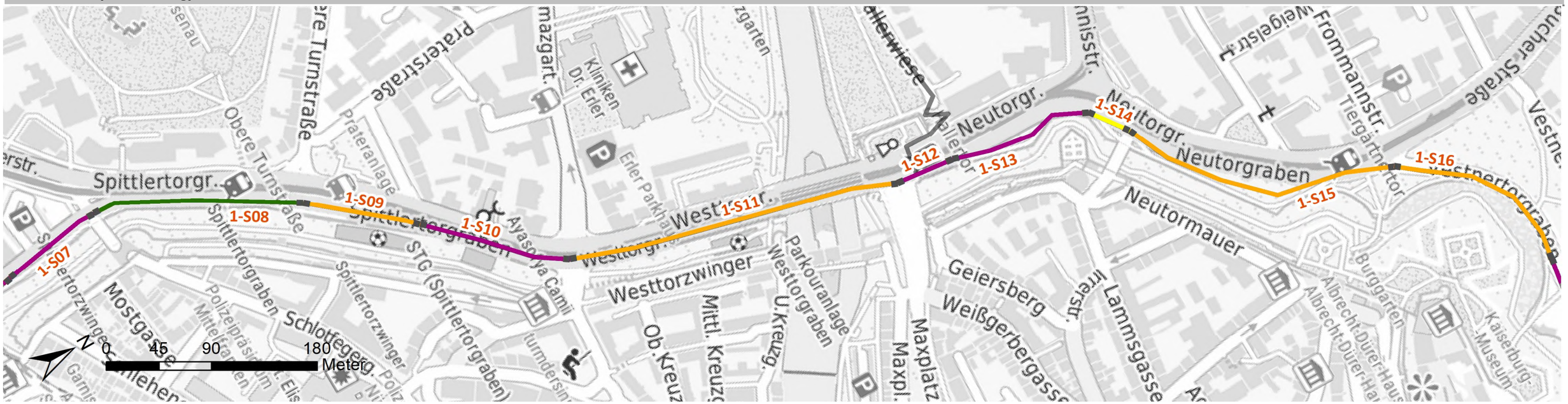
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR			
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer		

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
1-S07	innerorts	Spittlertorgraben (Spittlertorgraben 5 bis Fürther Tor)	90 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Nach Möglichkeit Entfall eines Fahrstreifens (Alternative: Entfall des Parkens und bauliche Aufweitung der Einfahrt Fürther Tor)	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	57.000 €
1-S08	innerorts	Spittlertorgraben (Fürther Straße bis Obere Turnstraße)	180 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Entfall eines Fahrstreifens, Lichtmasten versetzen, Ausbau des Seitenraums auf Regelmaße der RVR	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	114.000 €
1-S09	innerorts	Spittlertorgraben (Obere Turnstraße bis Spittlertorgraben 39)	100 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Entfall eines Fahrstreifens und des Parkens, Lichtmasten versetzen, Ausbau des Seitenraums auf Regelmaße der RVR	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	64.000 €
1-S10	innerorts	Spittlertorgraben (Spittlertorgraben 39 bis Westtor)	130 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Entfall eines Fahrstreifens, Lichtmasten versetzen, Ausbau des Seitenraums auf Regelmaße der RVR. Aber: Bus und Straßenbahn werden beeinträchtigt!	fließender Kfz-Verkehr, ÖPNV	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	83.000 €

Route-Nr.: 1 (Altstadtring)



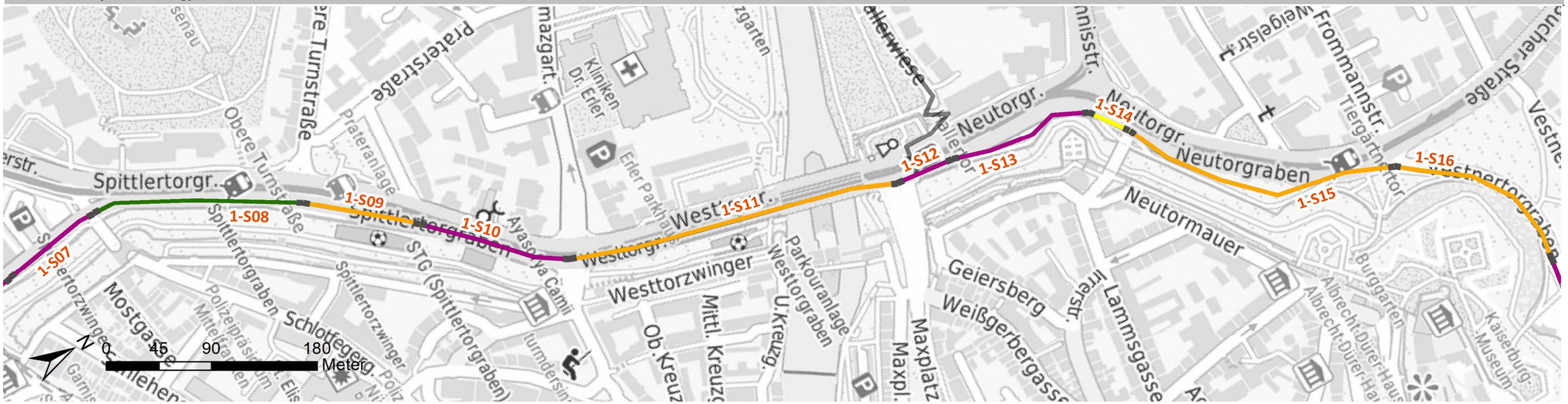
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR			
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer		

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
1-S11	innerorts	Westtorgraben (Westtor bis Am Hallertor)	290 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Entfall eines Fahrstreifens, Lichtmasten versetzen, Ausbau des Seitenraums auf Regelmaße der RVR. Aber: Busbeschleunigung wird beeinträchtigt!	fließender Kfz-Verkehr, ÖPNV	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	181.000 €
1-S12	innerorts	Neutorgraben (Am Hallertor bis Hallerwiese)	50 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Entfall eines Fahrstreifens, Ausbau des Seitenraums auf Regelmaße der RVR Aber: Busspur wird beeinträchtigt!	fließender Kfz-Verkehr, ÖPNV	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	32.000 €
1-S13	innerorts	Neutorgraben (Hallerwiese bis Johannisstraße)	130 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Entfall eines Fahrstreifens, Lichtmasten versetzen, Ausbau des Seitenraums auf Regelmaße der RVR	fließender Kfz-Verkehr, ÖPNV	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	80.000 €
1-S14	innerorts	Neutorgraben (Johannisstraße bis Neutor)	40 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Entfall eines Fahrstreifens, Ausbau auf RVR-Standard im Seitenraum	fließender Kfz-Verkehr, ÖPNV	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	24.000 €
1-S15	innerorts	Neutorgraben (Neutor bis Bucher Straße)	240 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Entfall eines Fahrstreifens, Ausbau auf RVR-Standard im Seitenraum	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung punktuell / abschnittsweise vorhanden	304.000 €

Route-Nr.: 1 (Altstadtring)



Qualitätsstandard Bestand

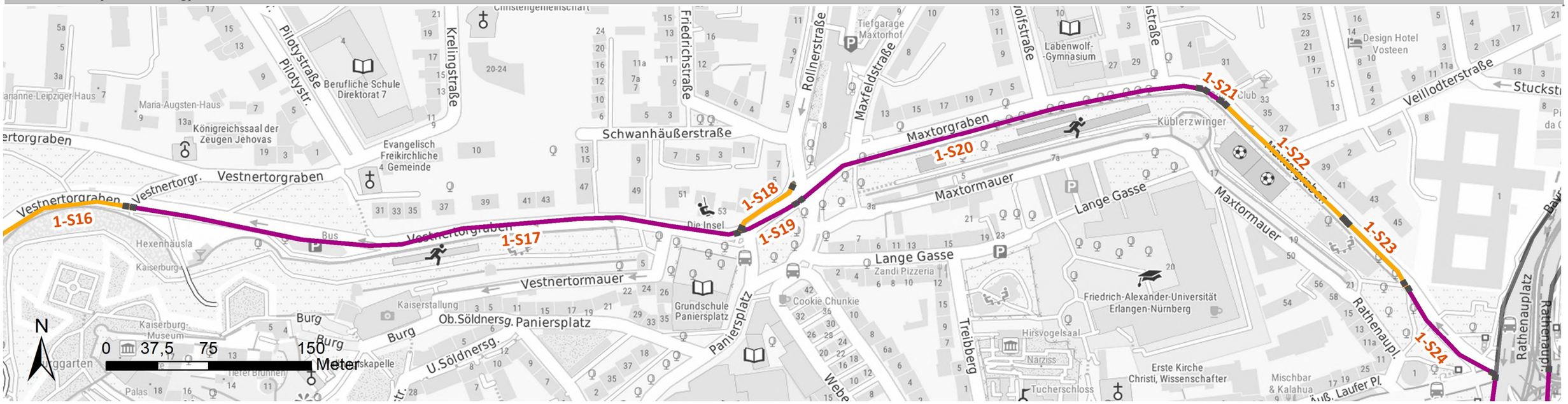
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
1-S16	innerorts	Vestnertorgraben (Bucher Straße bis Vestnertorbrücke)	170 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	Übergang für Radverkehr aus Osten auf den Radweg Richtung Neutorgraben schaffen (Einbahnstraße für Kfz wenig Konflikte zu erwarten)	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	19.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 1 (Altstadtring)



Qualitätsstandard Bestand

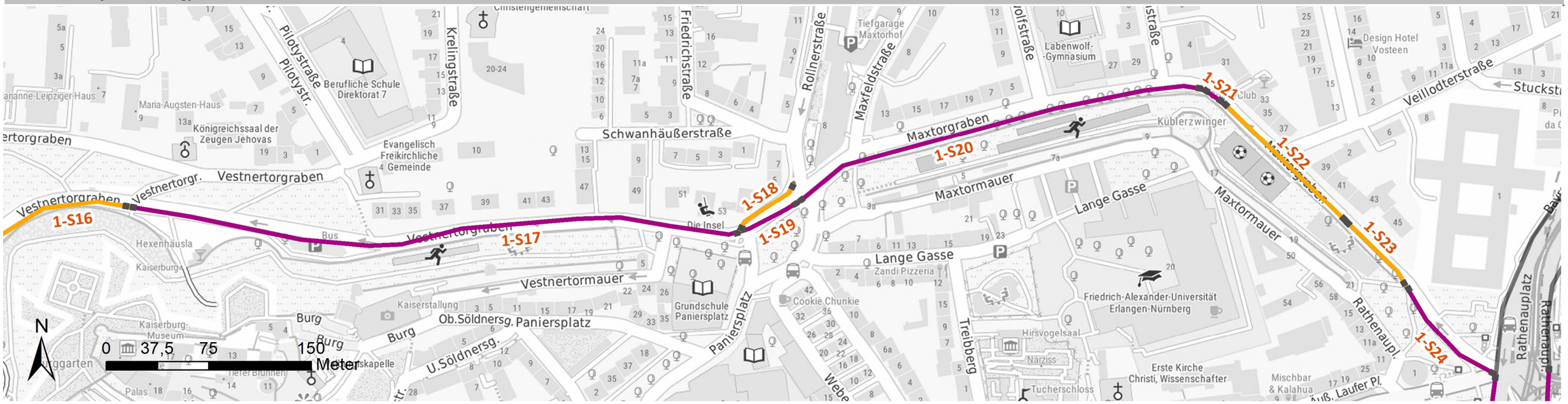
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (III)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
1-S17	innerorts	Vestnertorgraben (Vestnertorbrücke bis Tetzelgasse)	450 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	Entfall des Parkens auf der Fahrbahn	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	50.000 €
1-S18	innerorts	Maxtorgraben (Rollnerstraße bis Tetzelgasse)	60 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	Entfall des Radwegs im Seitenraum, Radverkehr aus Rollnerstraße auf Fahrbahnniveau führen	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	6.000 €
1-S19	innerorts	Maxtorgraben (Tetzelgasse bis Maxtor)	50 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	5.000 €
1-S20	innerorts	Maxtorgraben (Maxtor bis Tuchergartenstraße)	310 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße, Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Entfall des Parkens und teilweise Aufweitung der Fahrbahn	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	219.000 €
1-S21	innerorts	Maxtorgraben (Tuchergartenstraße bis Maxtorgraben 33)	20 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße, Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Entfall des Parkens und Aufweitung der Fahrbahn	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	13.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 1 (Altstadtring)



Qualitätsstandard Bestand

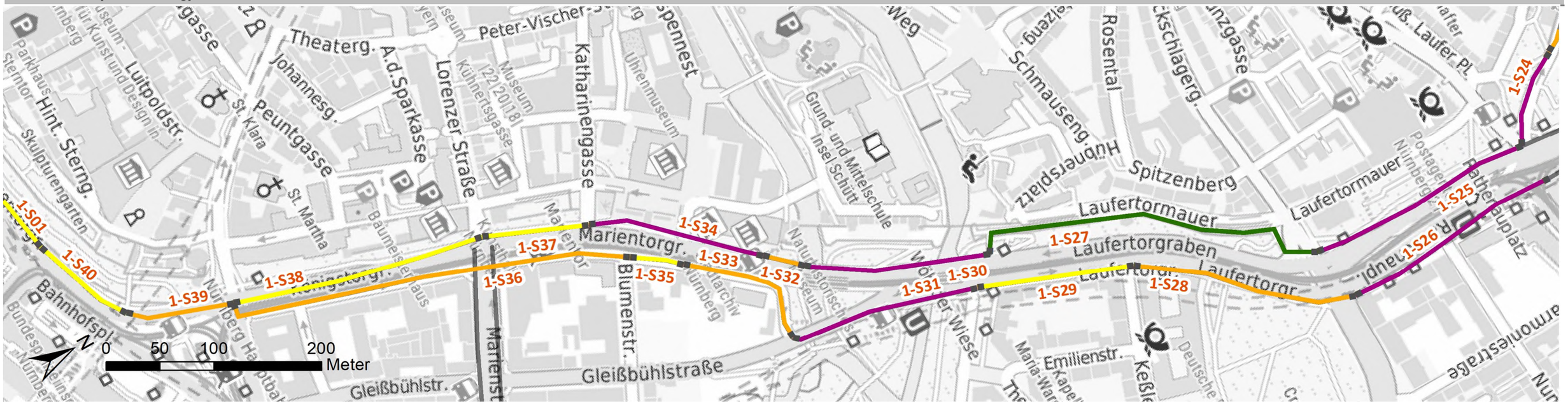
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (III)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
1-S22	innerorts	Maxtorgraben (Maxtorgraben 33 bis Maxtorgraben 43)	130 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße, Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Entfall des Parkens und Aufweitung der Fahrbahn	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	88.000 €
1-S23	innerorts	Maxtorgraben (Maxtorgraben 43 bis Kaperngasse)	70 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße, Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Entfall des Parkens (mindestens umorganisieren in Längsparken) und Aufweitung der Fahrbahn	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	46.000 €
1-S24	innerorts	Maxtorgraben (Kaperngasse bis Laufer Tor)	100 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße, Entfall des Parkens in Senkrechtaufstellung evtl. umorganisieren in Längsparken	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	10.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 1 (Altstadtring)



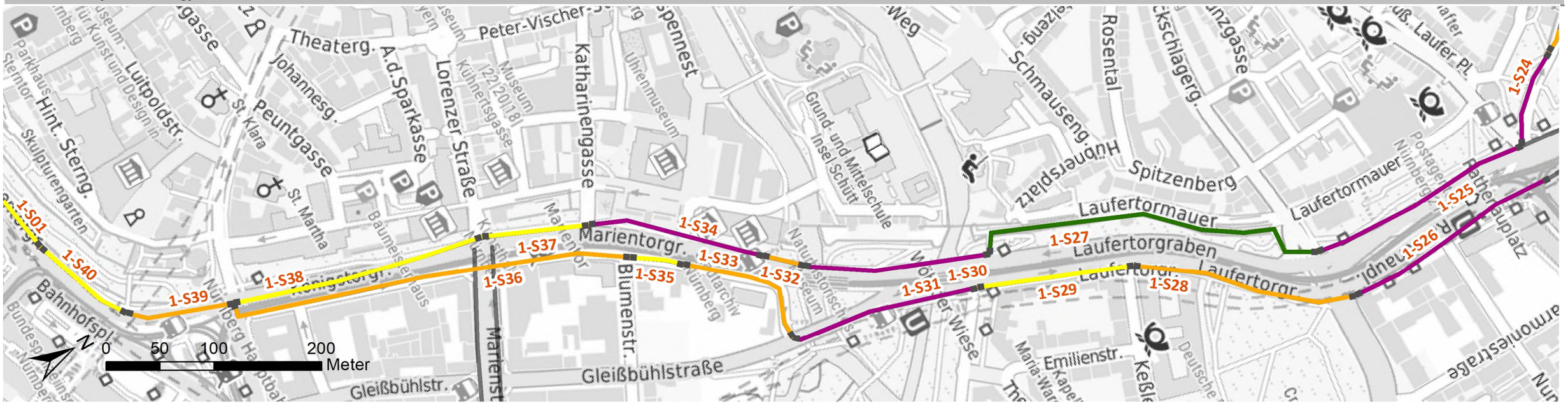
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (IV)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
1-S25	innerorts	Rathenauplatz (Laufertor bis Innere Cramer-Klett-Straße)	210 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Eingriff in die Grünanlage	Naherholung	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	62.000 €
1-S26	innerorts	Rathenauplatz (Äußere Cramer-Klett-Straße bis Sulzbacher Straße)	210 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen einseitig	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Entfall des Parkens, Barrierefreier Zugang U-Bahn geplant (Fahrstuhlschacht)? Dann evtl. Entfall eines Fahrstreifens	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	134.000 €
1-S27	innerorts	Laufertorgraben (Innere Cramer-Klett-Straße bis Prinzregentenufer)	340 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	ERA-Standard erreichbar	Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Sonstiger Handlungsbedarf	Bestandsstandard bleibt erhalten, Alternative auf Außenseite herstellen	Fußverkehr	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	-
1-S28	innerorts	Laufertorgraben (Keßlerstraße bis Äußere Cramer-Klett-Straße)	210 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen einseitig	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Entfall des Parkens und der Abbiegespur	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	133.000 €
1-S29	innerorts	Laufertorgraben (Prinzregentenufer bis Keßlerstraße)	150 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen einseitig	Sonstiger Handlungsbedarf	Sicherheitstrennstreifen zum Parken fehlt, Entfall des Parkens und Verbreiterung des Radfahrstreifens auf das RVR-Regelmaß	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
1-S30	innerorts	Steubenbrücke (Prinzregentenufer bis Marientorgraben)	170 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Entfall eines Fahrstreifens	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	109.000 €

Route-Nr.: 1 (Altstadtring)



Qualitätsstandard Bestand

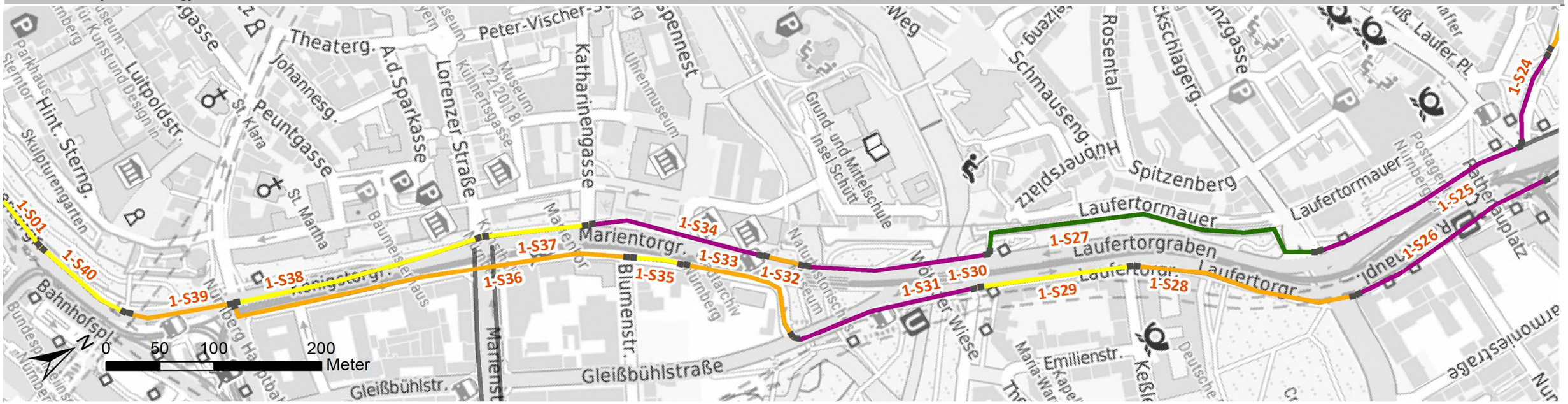
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (IV)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
1-S31	innerorts	Gleißbühlstraße (Marientorgraben bis Prinzregentenufer)	180 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Radfahrstreifen einseitig	Markierung Radfahrstreifen einseitig, Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Reduzierung des östlichen Gehwegs für die Verbreiterung des Radfahrstreifens	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	136.000 €
1-S32	innerorts	Marientorgraben (Steubenbrücke bis Marientorgraben 8)	40 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Entfall eines Fahrstreifens	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	25.000 €
1-S33	innerorts	Marientorgraben (Gleißbühlstraße bis Gewerbemuseumsplatz)	140 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	Option zur Einrichtung einer Fahrradstraße besteht, diese kann hier jedoch nur in Fahrtrichtung Nordost genutzt werden. Bei Einrichtung der Fahrradstraße Entfall des Parkens auf der Fahrbahn	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	16.000 €
1-S34	innerorts	Marientorgraben (Marientorgraben 8 bis Kathariengasse)	170 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Entfall einer Fahrspur, Radverkehr Richtung Süden fährt westlich an der Tiefgarage vorbei, Radverkehr Richtung Norden fährt östlich an der Tiefgarage vorbei und wird durch Protected-Bikelane geschützt. Signalisierung anpassen, Trennung Kfz und Rad	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	105.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 1 (Altstadtring)



Qualitätsstandard Bestand

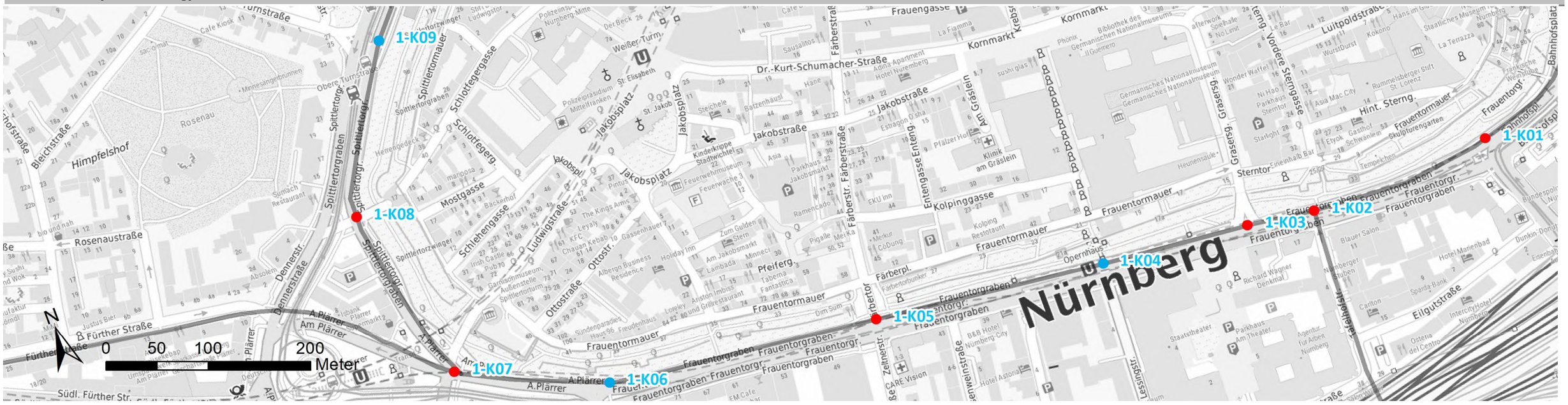
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR			
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer		

Maßnahmen an Streckenabschnitten (IV)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
1-S35	innerorts	Marientorgraben (Blumenstraße bis Gewerbemuseumsplatz)	50 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	Option zur Einrichtung einer Fahrradstraße besteht. Bei Einrichtung der Fahrradstraße Entfall des Radfahrstreifens	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	6.000 €
1-S36	innerorts	Königstorgraben/Marientor graben (Bahnhofstraße bis Blumenstraße)	380 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	Option zur Einrichtung einer Fahrradstraße besteht. Für die Einrichtung einer Fahrradstraße teilweise Entfall des Parkens und der Gastronomie im Straßenraum	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	42.000 €
1-S37	innerorts	Marientorgraben (Katharinengasse bis Lorenzstraße 8)	100 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Entfall eines Fahrstreifens	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	63.000 €
1-S38	innerorts	Königstorgraben (Lorenzstraße bis Königstor)	240 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Entfall eines Fahrstreifens	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	151.000 €
1-S39	innerorts	Bahnhofsplatz (Königstor bis Frauentor)	100 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Entfall eines Fahrstreifens	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	63.000 €
1-S40	innerorts	Bahnhofsplatz (Frauentor bis Frauentorgraben)	100 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Entfall eines Fahrstreifens	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	65.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 1 (Altstadtring)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

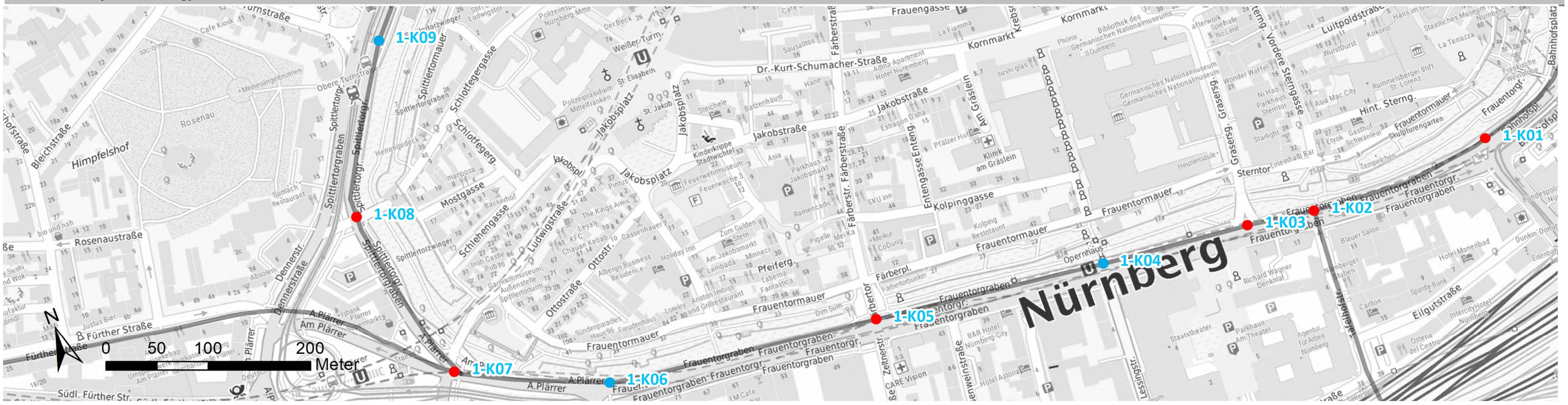
2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (I)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
1-K01	Pillenreuther Straße / Frauentorgraben	Signalgeregelter Knotenpunkt	Zwei RVR kreuzen sich / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, Aufstellflächen unzureichend / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden / keine vorgezogene Haltelinien vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	-	821.000 €
1-K02	Frauentorgraben / Tafelhofstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Nebenrichtung	Neubau einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	LSA errichten, um die RVR an den Altstadtring anzubinden. Alternative 1: Verbreiterung der Unterführung zum Sterntor und Routenführung durch die Unterführung. Alternative 2: Routenführung über die Sandstraße/Lessingstraße an den Altstadtring	1.026.000 €
1-K03	Frauentorgraben / Grasersgasse	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, Aufstellflächen unzureichend / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	-	821.000 €
1-K04	Frauentorgraben / Lessingstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, Aufstellflächen unzureichend / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / AFAS vorhanden außerhalb der RVR / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	-	821.000 €

Route-Nr.: 1 (Altstadtring)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

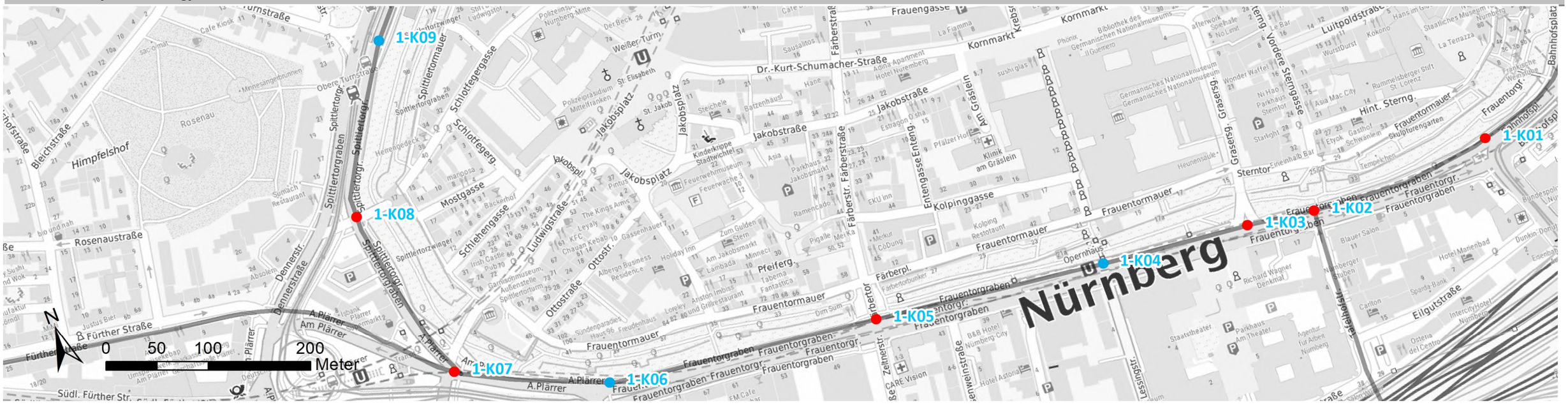
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (I)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
1-K05	Frauentorgraben / Färberstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	-	821.000 €
1-K06	Frauentorgraben / Steinbühler Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, Aufstellflächen unzureichend / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	-	821.000 €
1-K07	Ludwigstor / Am Plärrer	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat eine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	-	821.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 1 (Altstadtring)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

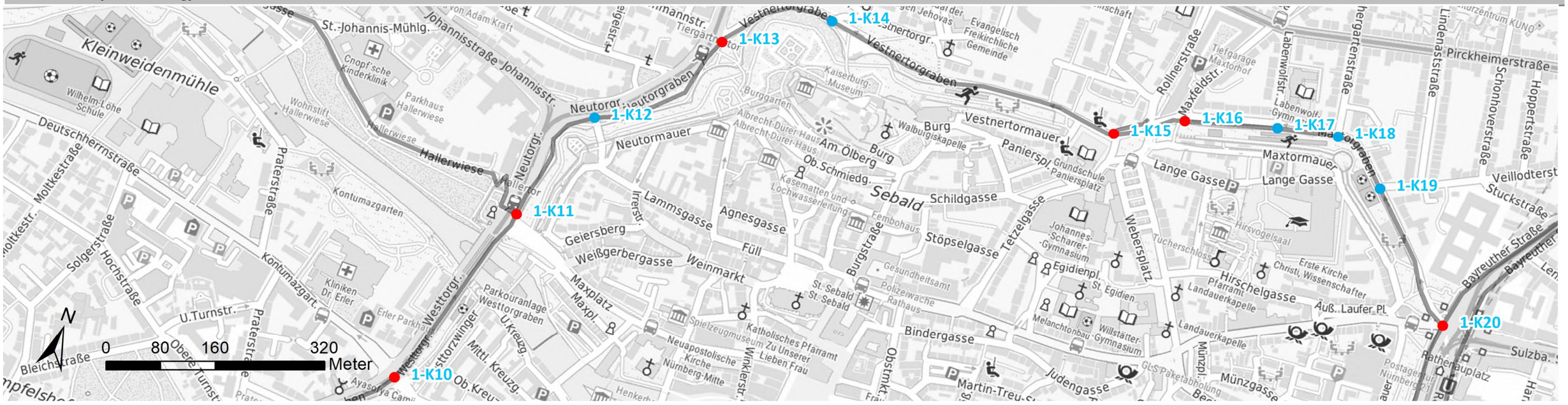
2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (I)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
1-K08	Spittlertorgraben / Fürther Tor	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, Aufstellflächen unzureichend / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Langfristig Ausbau zur Aufweitung des Knotens	821.000 €
1-K09	Spittlertorgraben / Obere Turnstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	-	821.000 €

Route-Nr.: 1 (Altstadtring)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

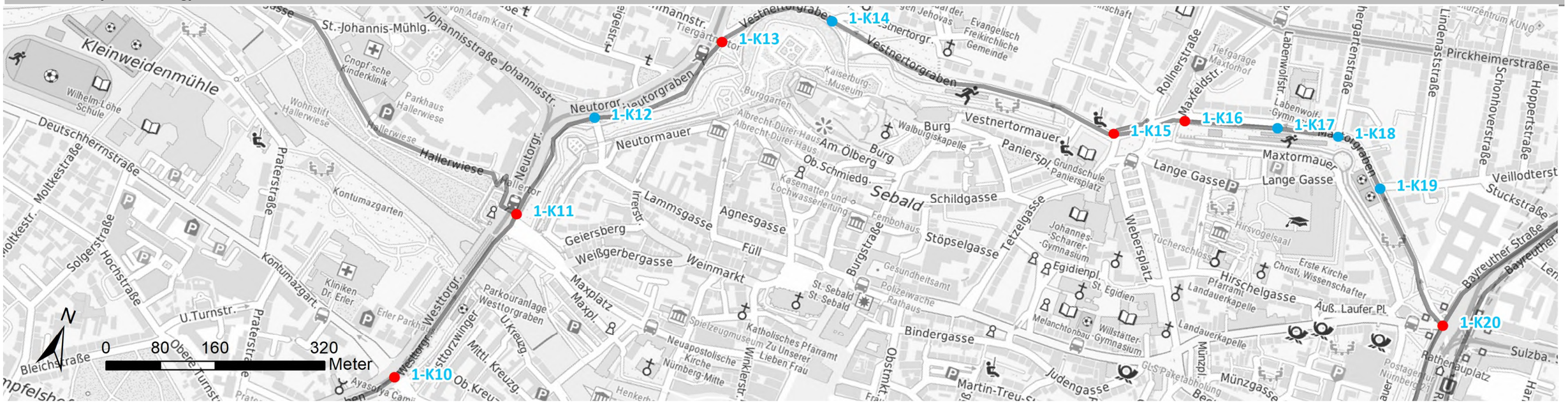
2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (II)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
1-K10	Spittlertorgraben / Kontumazgarten	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat eine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / AFAS vorhanden außerhalb der RVR / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	-	821.000 €
1-K11	Westtorgraben / Am Hallertor	Signalgeregelter Knotenpunkt	Zwei RVR kreuzen sich / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	-	821.000 €
1-K12	Neutorgraben / Neutor	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat eine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / RIM vorhanden außerhalb der RVR / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	-	821.000 €

Route-Nr.: 1 (Altstadtring)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

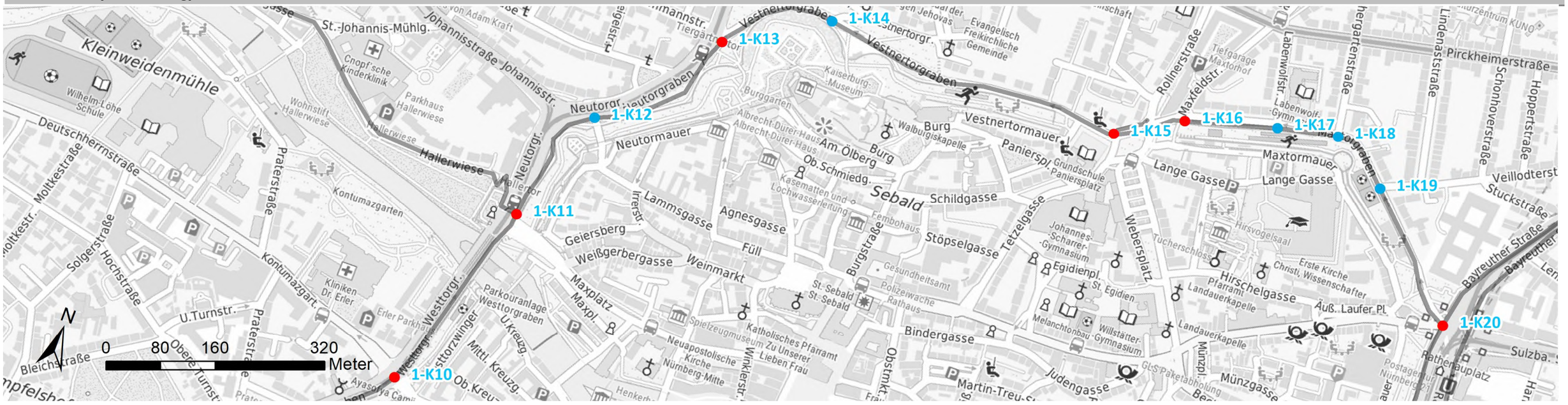
2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (II)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
1-K13	Vestnertorgraben / Neutorgraben	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR biegt ab oder ein / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat eine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	-	-
1-K14	entfällt	entfällt	entfällt	entfällt, keine Maßnahme	entfällt	-
1-K15	Maxtorgraben / Tetzelgasse	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, Aufstellflächen unzureichend / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs; Markierungstechnische Maßnahme am Knoten	Fahrradpforten für gegengerichteten Radverkehr und eigene Signalisierung, Festzeitenprogramm mit mehr Freigabezeit für den Hauptstrom	828.000 €
1-K16	Maxtorgraben / Maxfeldstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, Aufstellflächen unzureichend / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs; Markierungsmaßnahme an signalisiertem Knoten (hoher Aufwand)	Festzeitprogramm mit mehr Freigabezeit für den Hauptstrom	835.000 €
1-K17	Maxtorgraben / Labenwolfstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
1-K18	Maxtorgraben / Tuchergartenstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €

Route-Nr.: 1 (Altstadtring)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

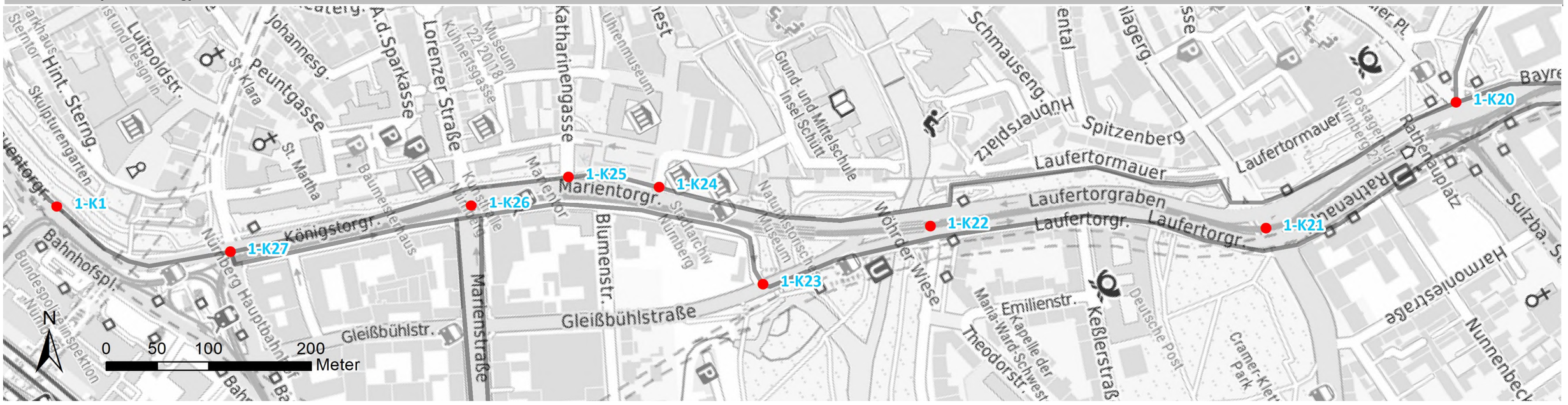
2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (II)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
1-K19	Maxtorgraben / Veillodterstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
1-K20	Rathenauplatz / Laufer Tor	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR biegt ab oder ein / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat eine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Teilweise eigene Signalisierung für den Radverkehr im Bestand vorhanden, Übergang von Süden in die zukünftige Fahrradstraße verbessern indem der Radverkehr in die bestehende Signalisierung zur Querung der Straße Maxtorgraben integriert wird	821.000 €

Route-Nr.: 1 (Altstadtring)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

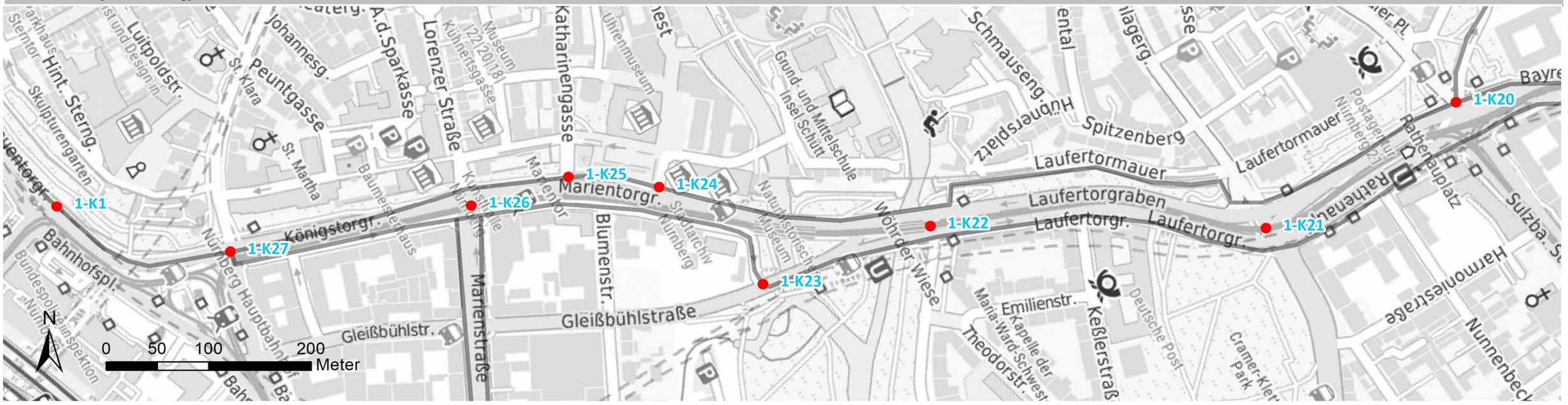
2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (II)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
1-K21	Rathenauplatz / Innere Cramer-Klett-Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat eine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Planungen der Stadt Nürnberg zum Rathenauplatz liegen vor	-
1-K22	Prinzregentenufer / Laufertorgraben	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / RIM vorhanden außerhalb der RVR / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Verlustzeit nur auf der Westseite	821.000 €
1-K23	Marientorgraben / Gleißbühlstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR biegt ab oder ein / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Markierungsmaßnahme an signalisiertem Knoten (hoher Aufwand)	AFAS im Verlauf der RVR markieren	14.000 €
1-K24	Marientorgraben / Gewerbemuseumsplatz	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, Aufstellflächen unzureichend / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Trennung von Kfz- und Radverkehr	821.000 €

Route-Nr.: 1 (Altstadtring)

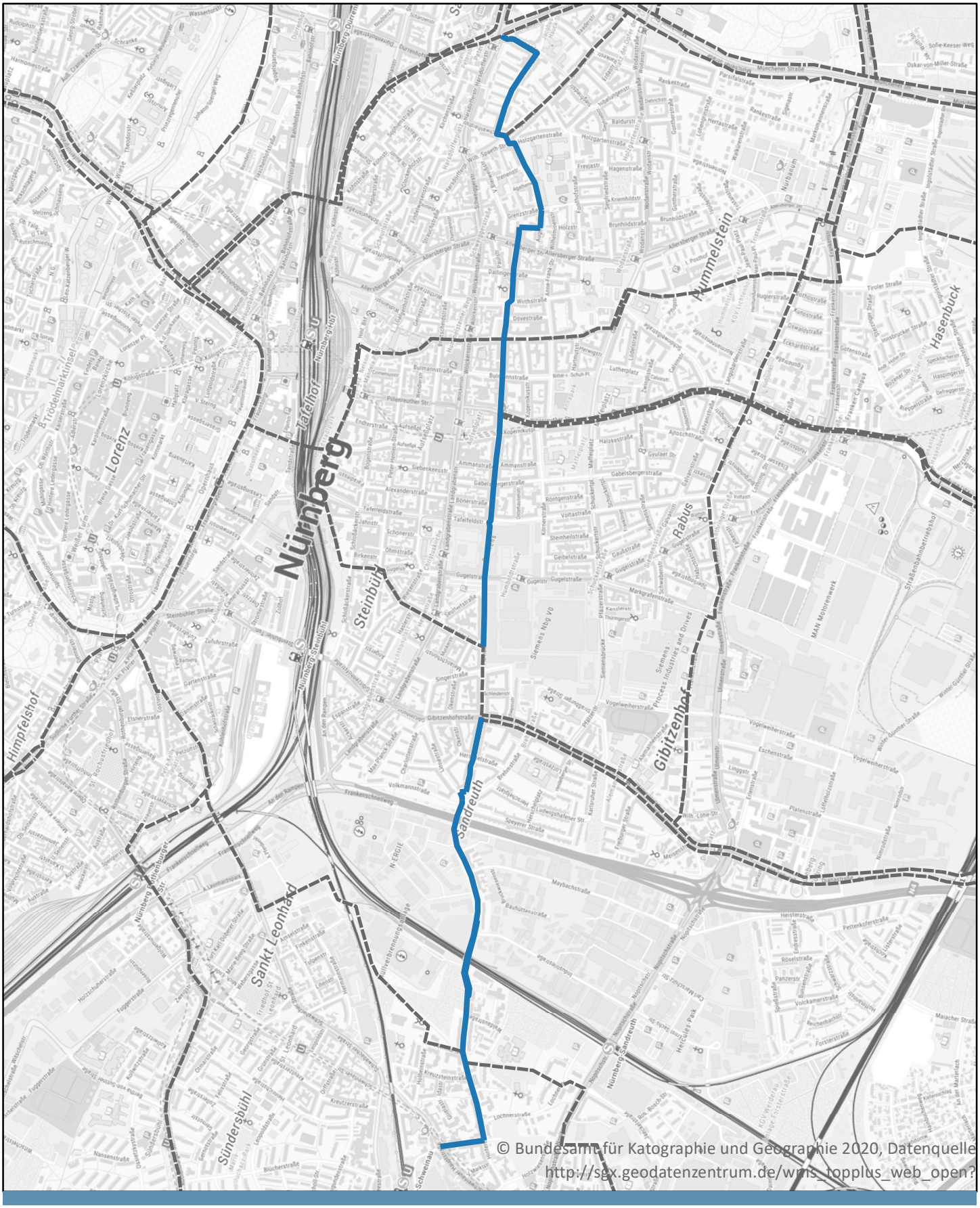


Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit
- 2-K13 Knoten-Maßnahmennummer
- Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (II)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
1-K25	Marientorgraben / Katharinengasse	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, Aufstellflächen unzureichend / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	-	821.000 €
1-K26	Lorenzer Straße / Königstorgraben	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	-	821.000 €
1-K27	Königstorgraben / Königstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	-	821.000 €



Radvorrangrouten
Stadt Nürnberg

Route 2 - Schweinau - St.-Peter

Radvorrangroute

RVR-Netz

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

VIA Planungsbüro

0 0,3 0,6 Kilometer

Route-Nr.: 2 (Schweinau - St. Peter)

Qualität im Längsverkehr (Bestand)			
Länge der Gesamtstrecke:	4,4	km	
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß):	1,4	km	31%
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß):	0,8	km	19%
… davon ERA-Regelstandard erreicht:	1,4	km	32%
… davon kein Standard erreicht:	0,8	km	18%
Qualität im Längsverkehr (Planung)			
Länge der Gesamtstrecke:	4,4	km	
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß):	1,4	km	31%
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß):	0,0	km	0%
… davon RVR-Standard erreichbar (Regelmaß):	2,8	km	65%
… davon RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß):	0,0	km	0%
… davon ERA-Standard erreichbar:	0,2	km	5%
… davon kein Standard erreichbar:	0,0	km	0%
Qualität im Querverkehr (Planung)[1]			
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - 0 Sekunden:	12	Knotenpunkte	
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - < 20 Sekunden:	4	Knotenpunkte	
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - ≥ 20 Sekunden:	3	Knotenpunkte	
Zeitverluste in Folge von Knotenpunkten:	33	Sek./km	
Fahrtzeit:	10	Minuten	
Handlungsbedarf			
Neubau an Strecken:	0,0	km	0%
Ausbau an Strecken:	0,1	km	1%
Einrichtung / Anpassung von Fahrradstraßen:	3,6	km	82%
Sonstiger Handlungsbedarf an Strecken (z. B. Markierungen, Sanierungen):	0,8	km	17%
Möglicher Neu- oder Umbau von Sonderbauwerken:	2	Stück	
Handlungsbedarf an signalisierten Knotenpunkten:	3	Stück	
Weiterer Handlungsbedarf an Knotenpunkten:	18	Stück	
Streckenlänge mit Grunderwerb:	0,0	km	0%
Beleuchtungsrahmenkategorien (BRK)			
Strecken mit BRK 1:	0,0	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,0	km	
Strecken mit BRK 2:	0,9	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,9	km	
Strecken mit BRK 3:	0,0	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,0	km	
Strecken mit BRK 4:	0,0	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,0	km	
Strecken mit BRK 5:	3,5	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	3,5	km	

1 Bei Berechnung wurden die mittleren Verlustzeiten für RVR aus Tabelle 19 der "Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV)" der FGSV angewendet. Für die Ermittlung der Fahrzeit wurde eine Ausgangsgeschwindigkeit von 25 km/h angenommen und die mittleren Verlustzeiten an Knotenpunkten berücksichtigt.

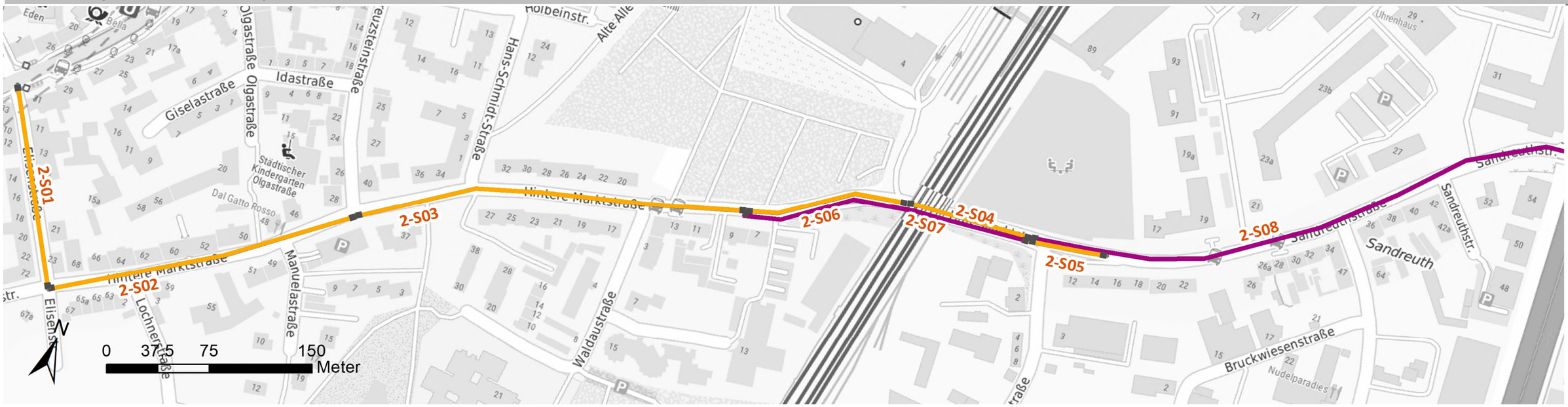
Kosten		
Kosten für Maßnahmen an Streckenabschnitten:	0,4	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an signalisierten Knotenpunkten[2]:	1,5	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an sonstigen plangleichen Knotenpunkten:	0,2	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an Sonderbauwerken[3]:	0,0	Mio. €
Kosten für zusätzliche Beleuchtung:	0,0	Mio. €
Kosten für Grunderwerb:	0,0	Mio. €
Planungskosten (15%):	0,4	Mio. €
MwSt (19%):	0,5	Mio. €
Kosten (brutto):	**2,9**	**Mio. €**
Kosten pro Kilometer:	0,7	Mio. €
Risikoaufschlag (20%):	*0,6*	*Mio. €*
Kosten (brutto) inkl. Risikoaufschlag:	***3,5***	***Mio. €***
Kosten pro Kilometer inkl. Risikoaufschlag:	*0,8*	*Mio. €*

2 inkl. Minderungsfaktor von 30% zur Berücksichtigung von Signalanlagen mit geringer Anzahl von Signalgruppen und neueren Steuergeräten

3 Für den möglichen Handlungsbedarf an Sonderbauwerken liegen keine Kosten vor.

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 2 (Schweinau - St. Peter)



Qualitätsstandard Bestand

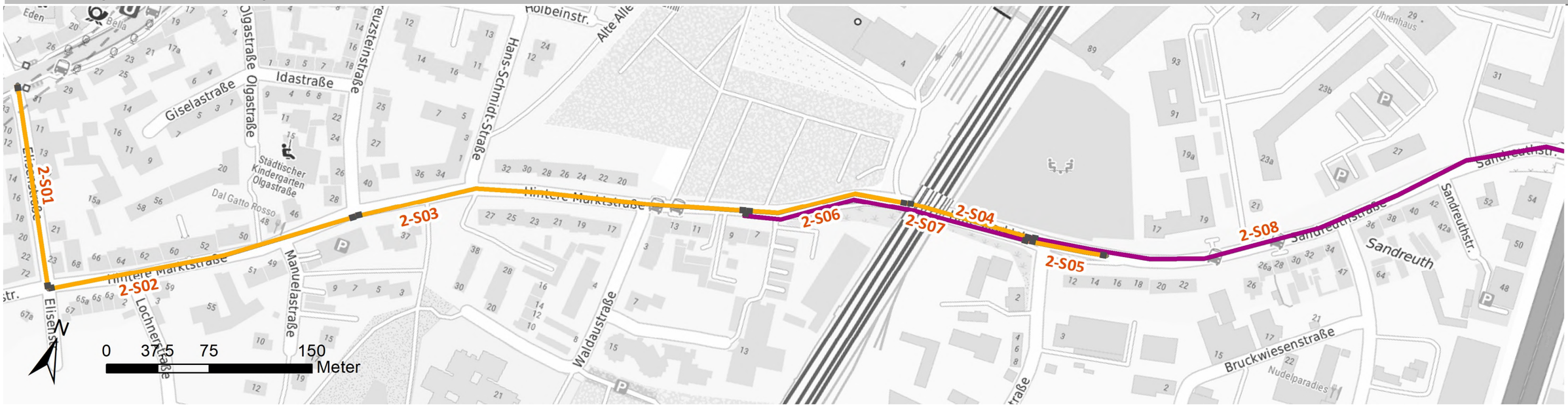
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (I)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
2-S01	innerorts	Elisenstraße (Hintere Marktstraße bis Schweinauer Hauptstraße)	160 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	Teilweise Entfall des Parkens	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	17.000 €
2-S02	innerorts	Hintere Marktstraße (Kreuzstreinstraße bis Elisenstraße)	230 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	25.000 €
2-S03	innerorts	Hintere Marktstraße (Hintere Marktstraße 5 bis Kreuzsteinstraße)	290 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr, ÖPNV	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	32.000 €
2-S04	innerorts	Sandreuthstraße (Hintere Marktstraße 5 bis Industriestraße)	220 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	Entfall der Radverkehrsanlage im Seitenraum	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	24.000 €
2-S05	innerorts	Sandreuthstraße (Industriestraße bis Sandreuthstraße 16)	60 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen beidseitig	Entfall der Radverkehrsanlage im Seitenraum, Markierung Radfahrstreifen beidseitig	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	11.000 €
2-S06	innerorts	Hintere Marktstraße (Hintere Marktstraße bis Hintere Marktstraße 5)	120 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	13.000 €
2-S07	innerorts	Sandreuthstraße/Hintere Marktstraße (Industriestraße bis Hintere Marktstraße)	90 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	10.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 2 (Schweinau - St. Peter)



Qualitätsstandard Bestand

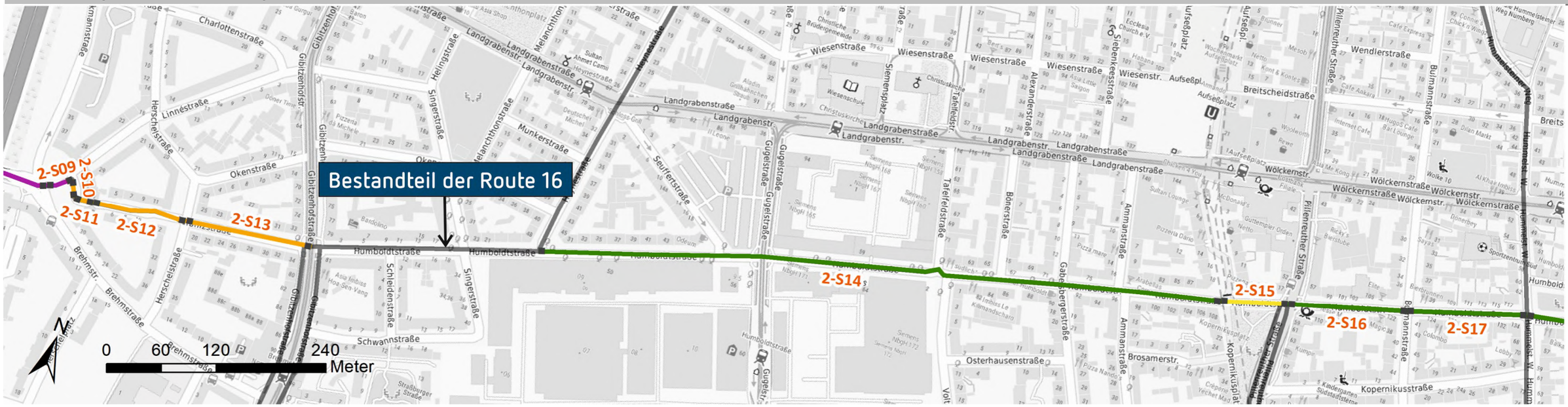
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (I)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
2-S08	innerorts	Sandreuthstraße (Volkmannstraße bis Industriestraße)	500 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen beidseitig	Bei der Markierung von Radfahrstreifen Sicherheitstrennstreifen zum Parken markieren	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	91.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 2 (Schweinau - St. Peter)



Qualitätsstandard Bestand

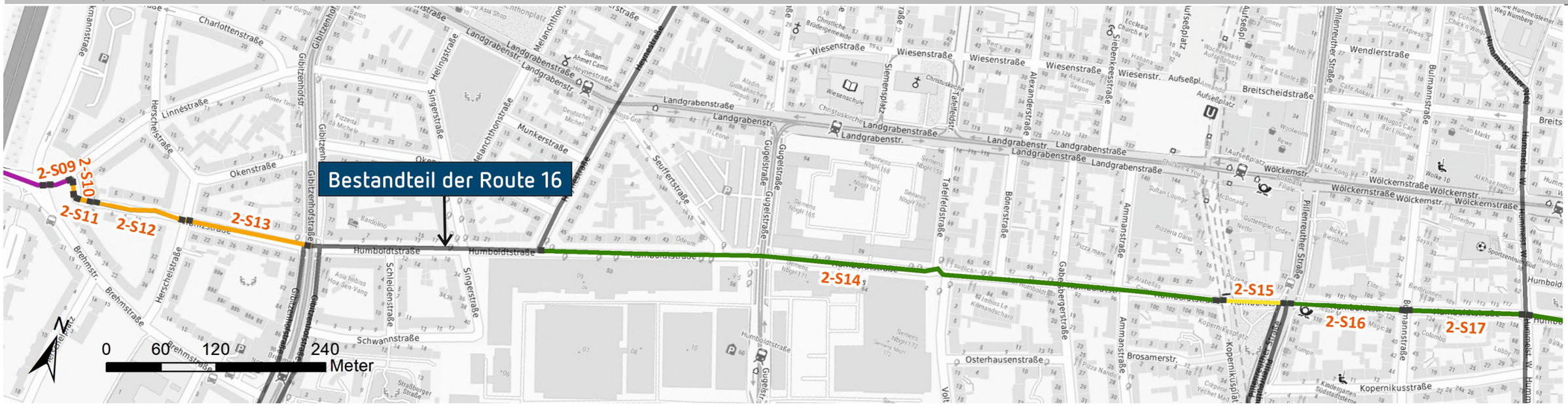
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR			
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer		

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
2-S09	innerorts	Gehweg (Linnéstraße bis Volkmannstraße)	30 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	-	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	8.000 €
2-S10	innerorts	Leibnitzstraße (Unterführung bis Linnéstraße)	20 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	2.000 €
2-S11	innerorts	Leibnitzstraße (Unterführung bis Linnéstraße)	20 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	2.000 €
2-S12	innerorts	Leibnitzstraße (Herschelstraße bis Unterführung)	100 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	11.000 €
2-S13	innerorts	Leibnitzstraße (Gibitzenhofstraße bis Herschelstraße)	140 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	15.000 €
2-S14	innerorts	Humboldstraße (Kopernikusplatz bis Heynestraße)	750 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Fahrradstraße	Anpassung einer Fahrradstraße	Markierung Sicherheitstrennstreifen zum Parken und Empfehlung einseitig Senkrechtparken in Längsparken umorganisieren	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	31.000 €
2-S15	innerorts	Humboldstraße (Pillenreuther Straße bis Kopernikusplatz)	70 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	ERA-Standard erreichbar	Radfahrstreifen	Keine Maßnahme	ERA Standard erreicht, reicht hier aus, evtl. Senkrechtparken in Längsparken umorganisieren	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 2 (Schweinau - St. Peter)



Qualitätsstandard Bestand

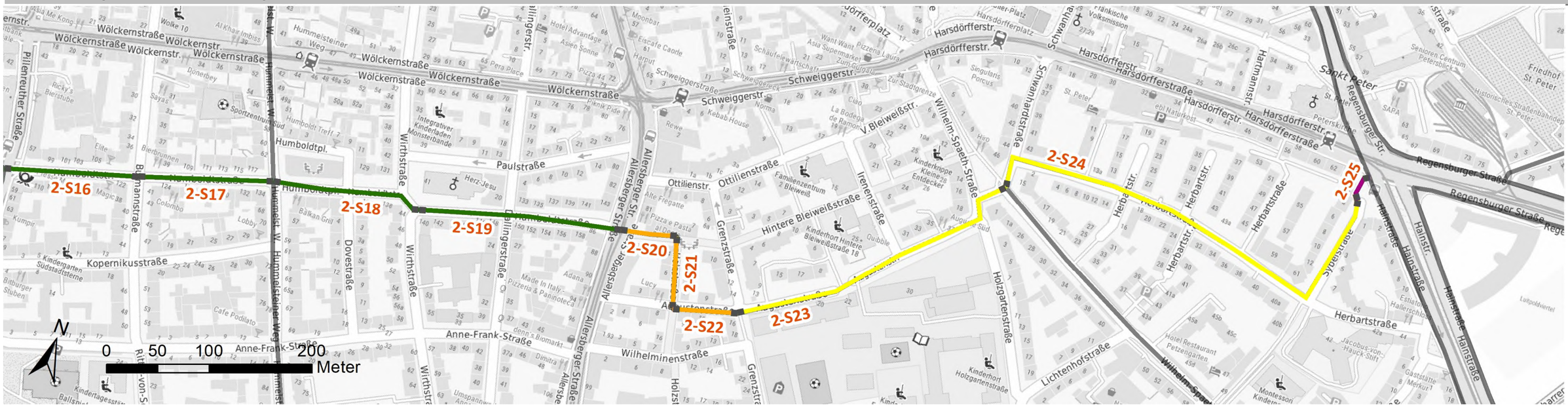
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR			
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer		

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
2-S16	innerorts	Humboldtstraße (Bulmannstraße bis Pillenreuther Straße)	130 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Fahrradstraße	Anpassung einer Fahrradstraße	Markierung Sicherheitstrennstreifen zum Parken	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	5.000 €
2-S17	innerorts	Humboldstraße (Hummelsteiner Weg bis Bulmannstraße)	130 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Fahrradstraße	Anpassung einer Fahrradstraße	Markierung Sicherheitstrennstreifen zum Parken	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	5.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 2 (Schweinau - St. Peter)



Qualitätsstandard Bestand

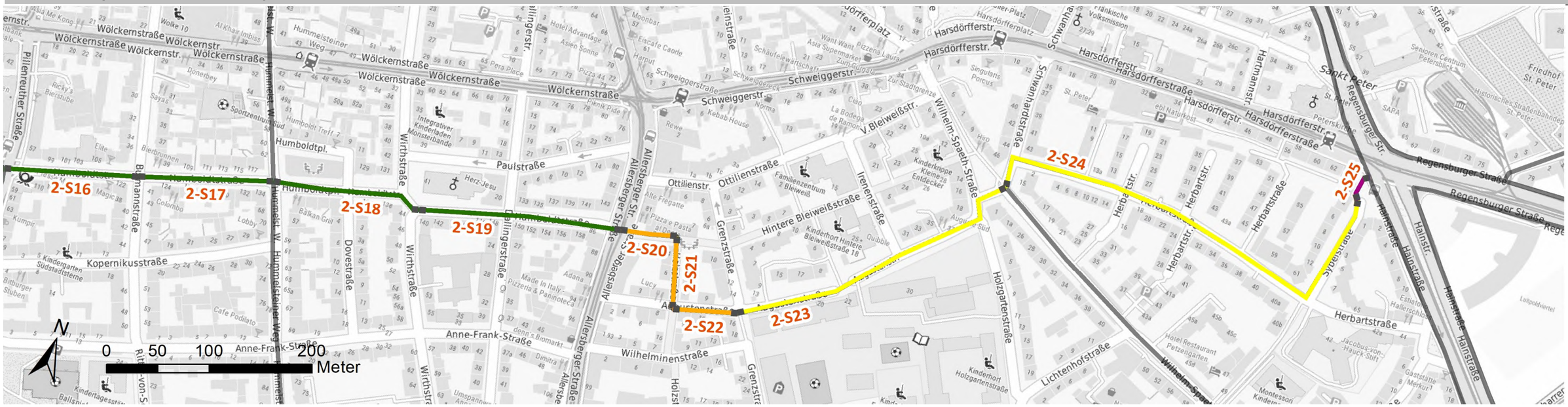
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR			
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer		

Maßnahmen an Streckenabschnitten (III)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
2-S18	innerorts	Humboldtplatz (Humboldtplatz bis Wirthstraße)	150 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Fahrradstraße	Anpassung einer Fahrradstraße	Senkrechtparken beidseitig vorhanden. Sicherheitstrennstreifen möglichst > 0,5 m markieren	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	6.000 €
2-S19	innerorts	Humboldtstraße (Wirthstraße bis Allersberger Straße)	200 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Fahrradstraße	Anpassung einer Fahrradstraße	Senkrechtparken vorhanden, teilweise beidseitig. Sicherheitstrennstreifen möglichst > 0,5 m markieren	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	8.000 €
2-S20	innerorts	Schützenstraße (Allersberger Straße bis Grenzstraße)	60 m	ERA-Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Verkehrsberuhigter Bereich	Grundausstattung herstellen	Führung RVR verdeutlichen und Fahrgassen für den RV markierungstechnisch verdeutlichen	Fußverkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	2.000 €
2-S21	innerorts	Holzstraße (Augustenstraße bis Schützenstraße)	70 m	ERA-Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Verkehrsberuhigter Bereich	Grundausstattung herstellen	Führung RVR verdeutlichen und Fahrgassen für den RV markierungstechnisch verdeutlichen	Fußverkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	3.000 €
2-S22	innerorts	Augustenstraße (Holzstraße bis Grenzstraße)	60 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße einrichten, Parken auf Nordseite entfernen und Sicherheitstrennstreifen markieren	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	7.000 €
2-S23	innerorts	Augustenstraße (Wilhelm-Spaeth-Straße bis Holzstraße)	310 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße einrichten. Wegfall von Stellplätzen und Sicherheitstrennstreifen zum Parken (Längsparken) markieren	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	33.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 2 (Schweinau - St. Peter)



Qualitätsstandard Bestand

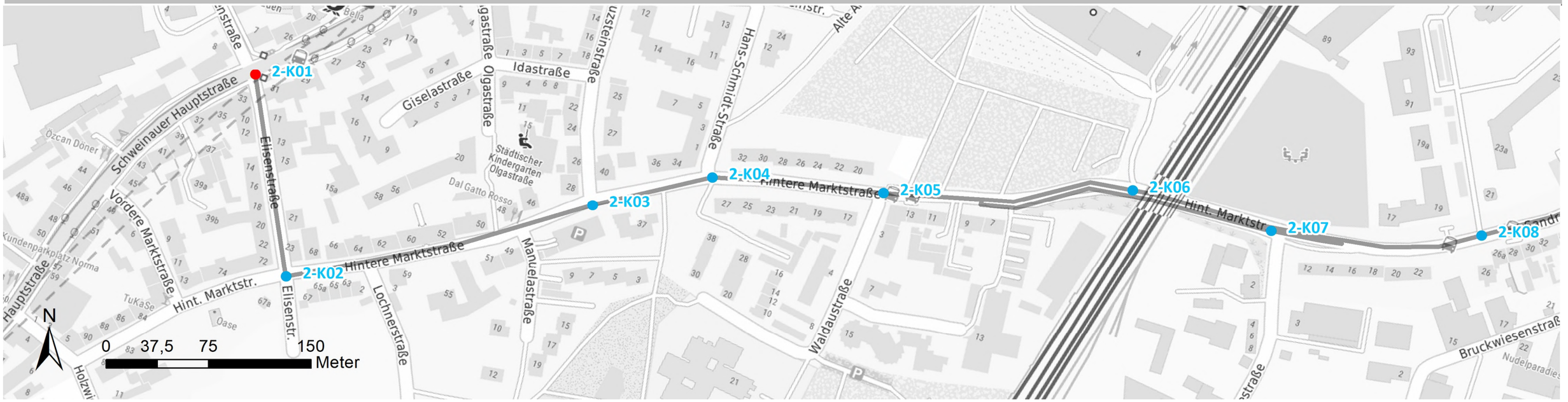
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR			
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer		

Maßnahmen an Streckenabschnitten (III)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
2-S24	innerorts	Sybelstraße/Herbartstraße (Regensburger Straße bis Wilhelm-Spaeth-Straße)	460 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße, Markierung Schutzstreifen beidseitig	Ungeordnetes Parken organisieren und Stellplätze teilweise entfallen lassen um Mindestbreite und Sicherheitstrennstreifen markieren zu können	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	120.000 €
2-S25	innerorts	Sybelstraße (Regensburger Straße bis Wilhelm-Spaeth-Straße)	30 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Überleitung zum Knoten verbreitern und optimieren, ggf. eine zweite Richtung Hainstraße Süd herstellen	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	19.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 2 (Schweinau - St. Peter)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

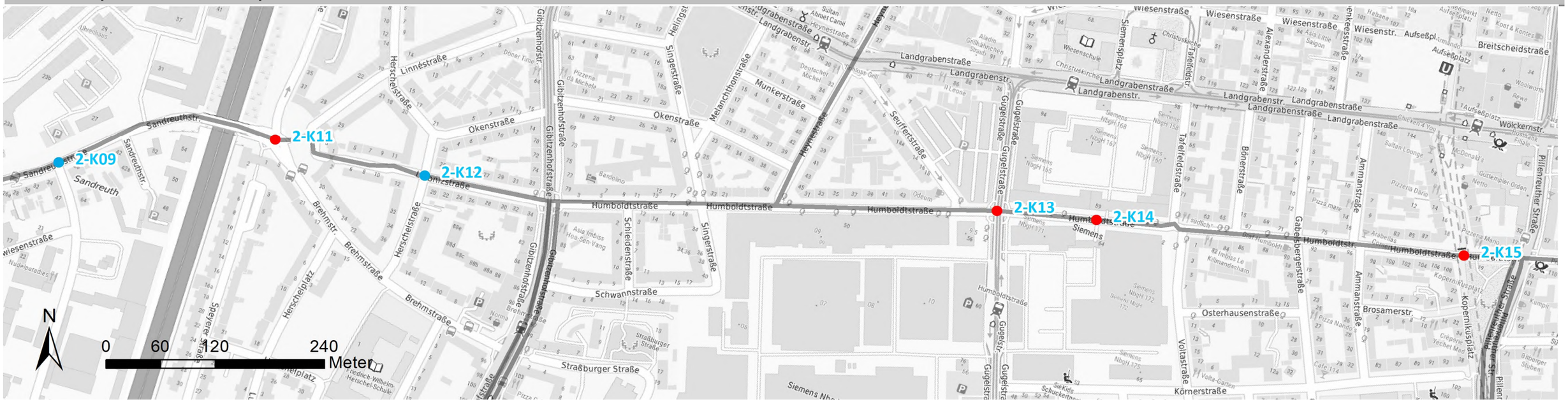
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (I)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
2-K01	Elisenstraße / Schweinauer Hauptstraße	Querung einer übergeordneten Straße ohne zusätzliche Sicherung	RVR in Nebenrichtung	Neubau einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	-	1.026.000 €
2-K02	Hintere Marktstraße / Elisenstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	Vorrang für den abbiegenden Radverkehr einrichten	10.000 €
2-K03	Kreuzsteinstraße / Hintere Marktstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
2-K04	Hintere Marktstraße / Hans-Schmidt-Straße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
2-K05	Hintere Marktstraße / Waldaustraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
2-K06	Hintere Marktstraße / Hintere Marktstraße 2	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
2-K07	Sandreuthstraße / Industriestraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Keine Maßnahme	Hinweis: Übergang von Radfahrstreifen zu Fahrradstraße	-
2-K08	Sandreuthstraße / Betriebseinfahrt	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 2 (Schweinau - St. Peter)



Zeitverluste an Knotenpunkten

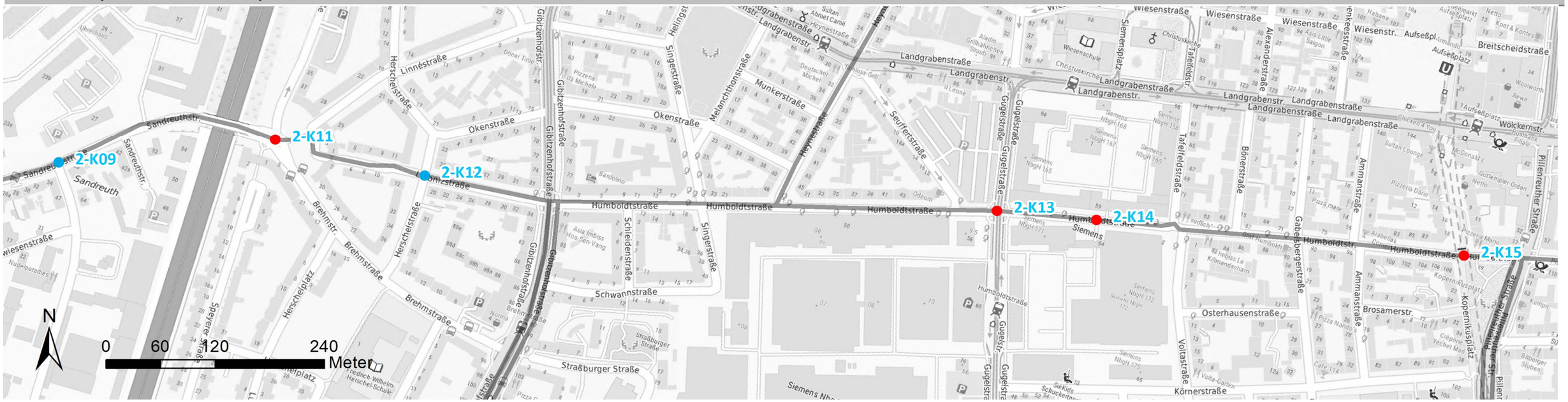
- ● Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- ● Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit
- 2-K13 Knoten-Maßnahmennummer
- ▬ Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (II)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
2-K09	Sandreuthstraße / Maybachstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
2-K10	entfällt	entfällt	entfällt	entfällt, keine Maßnahme	entfällt	-
2-K11	Sandreuthstraße / Brehmstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR biegt ab oder ein / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Separate Signalisierung für Radverkehr, Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt	821.000 €
2-K12	Leibnitzstraße / Herschelstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
2-K13	Humboldtstraße / Gugelstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Nebenrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / AFAS vorhanden auf der RVR / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	-	-
2-K14	Humboldtstraße / Siemens Betriebsausfahrt	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	Werksausfahrt, es ist seitens der Stadt Nürnberg geplant, die LSA zu entfernen	-

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 2 (Schweinau - St. Peter)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

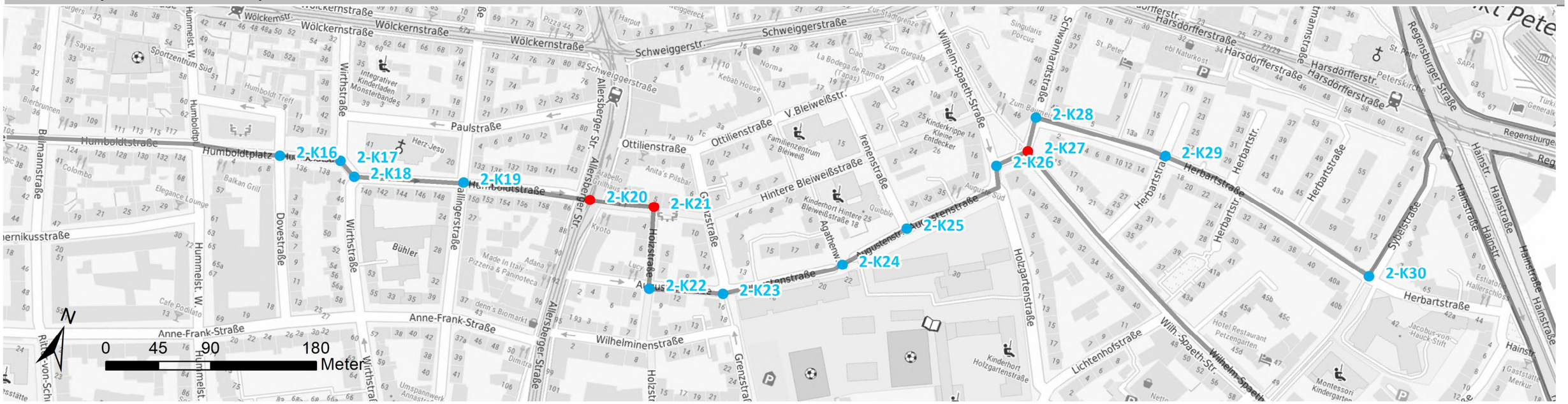
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (II)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
2-K15	Humboldtstraße / Kopernikusplatz	Sonstiger Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	Fußgänger-LSA, Radverkehr Richtung Westen ohne Verlustzeit	-

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 2 (Schweinau - St. Peter)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

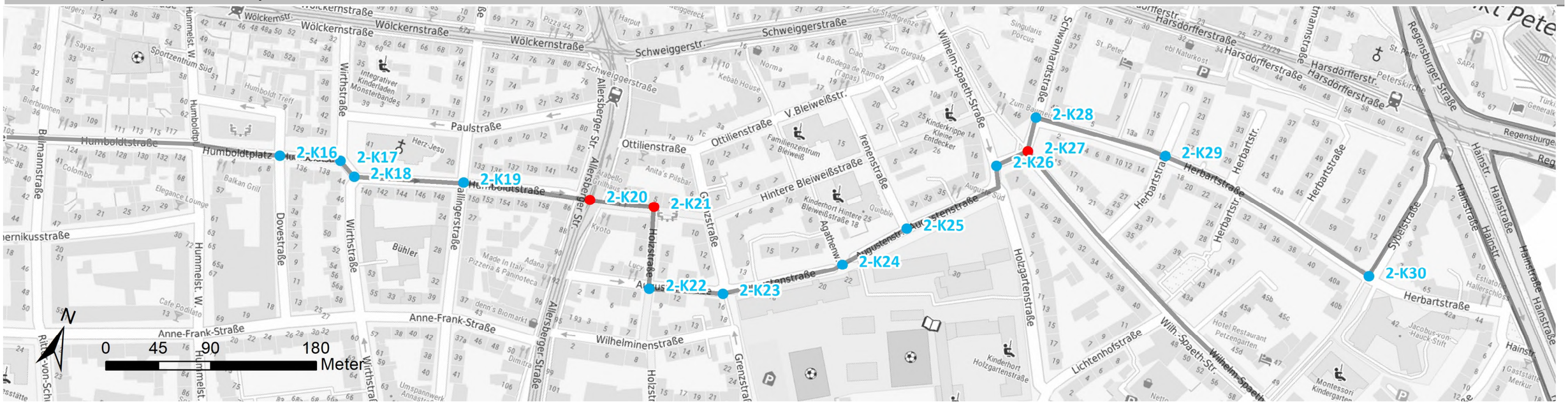
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (III)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
2-K16	Humboltplatz / Dovestraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Keine Maßnahme	Keine Maßnahme notwendig	-
2-K17	Humboltplatz / Wirthstraße (Süd)	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Keine Maßnahme	Keine Maßnahme notwendig	-
2-K18	Humboltplatz / Wirthstraße (Nord)	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Keine Maßnahme	Keine Maßnahme notwendig	-
2-K19	Humboldtstraße / Dallingerstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Keine Maßnahme	Keine Maßnahme notwendig	-
2-K20	Allersberger Straße / Humboldtstraße	Querung einer übergeordneten Straße mit Querungshilfe	RVR in Nebenrichtung	Neubau einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Neubau einer Fußgänger/Radverkehrs-Lichtsignalanlage trotz Signalisierung für Straßenbahn ergänzen	1.026.000 €
2-K21	Schützenstraße / Holzstraße	Sonstiger Knotenpunkt	RVR biegt ab oder ein	Markierungstechnische Maßnahme am Knoten	Führung der RVR Route markierungstechnisch verdeutlichen	7.000 €
2-K22	Holzstraße / Augustenstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	Wegen der Bevorrechtigung aus der Fußgängerzone kommend ist eine Fahrbahnanhebung zu prüfen	10.000 €
2-K23	Augustenstraße / Grenzstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	RVR bevorrechtigen	3.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 2 (Schweinau - St. Peter)



Zeitverluste an Knotenpunkten

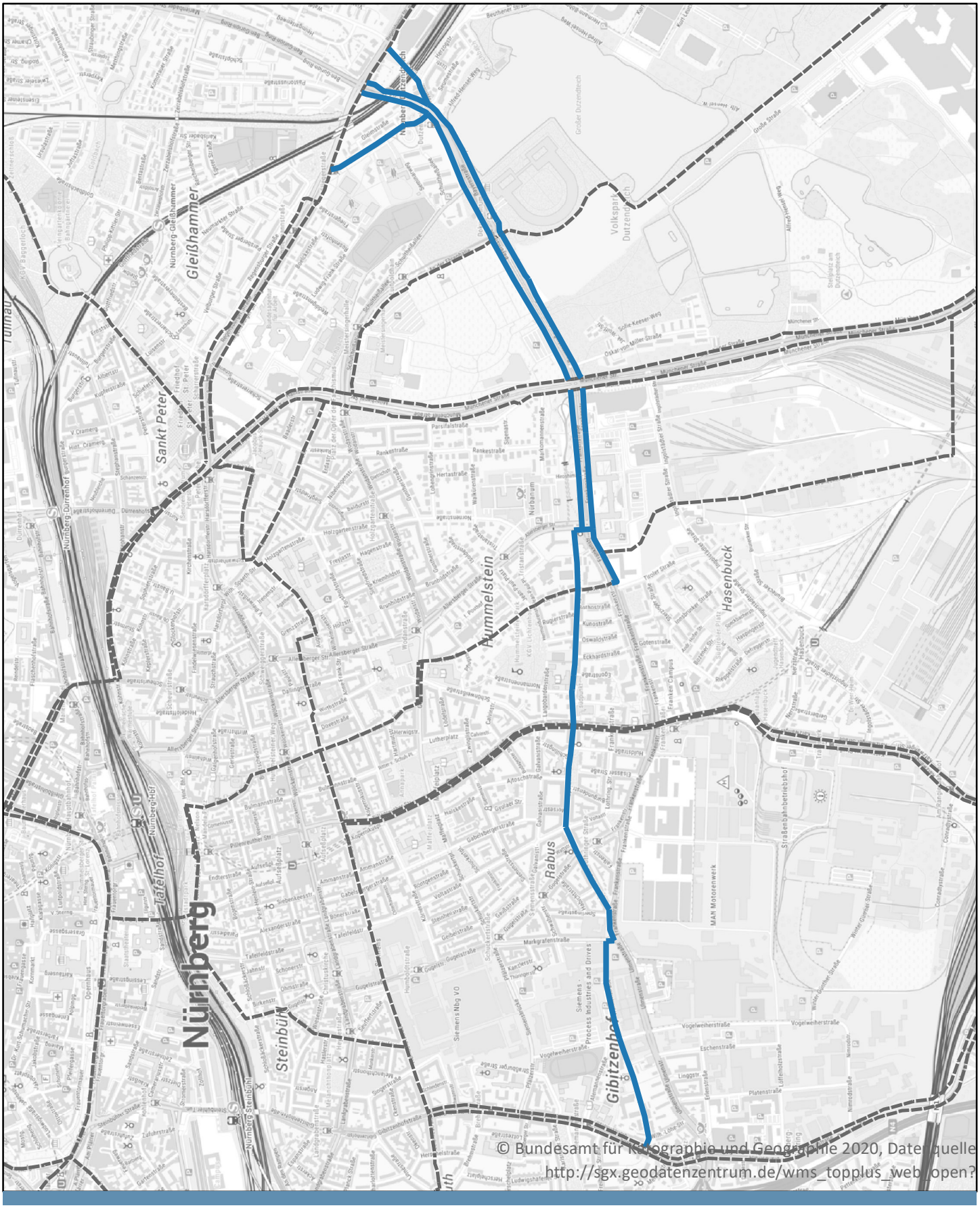
- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (III)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
2-K24	Augustenstraße / Agathenweg	Sonstiger Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	Abgepollerter Bereich als Durchfahrsperre und gleichzeitig wichtige Querungs- und Verbindungsachse für den Fußverkehr. Markierungstechnisch die Flächenverteilung verdeutlichen	3.000 €
2-K25	Augustenstraße / Irenenstraße	Regelung durch Verkehrszeichen mit abknickender Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Bauliche Umgestaltung eines Knotenpunktes (hoher Aufwand)	RVR bevorrechtigen, Bordabsenkung zurückbauen und roteinfärben. Vorfahrtänderung an der Zufahrt Irenenstraße durch Bordanhebung verdeutlichen	205.000 €
2-K26	Augustenstraße / Wilhelm-Spaeth-Straße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	RVR bevorrechtigen	3.000 €
2-K27	Schwanhardtstraße / Wilhelm-Spaeth-Straße	Rechts-vor-Links-Regelung	Zwei RVR kreuzen sich	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	Hier treffen 2 Routen aufeinander. Führung auf der Schwanhardtstraße bevorrechtigen	3.000 €
2-K28	Herbartstraße / Schwanhardtstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	RVR bevorrechtigen	3.000 €
2-K29	Herbartstraße / Herbartstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	RVR bevorrechtigen	3.000 €
2-K30	Herbartstraße / Sybelstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €



Radvorrangrouten
Stadt Nürnberg

Route 3 - Rabus - Dutzendteich

Radvorrangroute

RVR-Netz

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

VIA Planungsbüro

0 0,3 0,6 Kilometer

N

Route-Nr.: 3 (Rabus - Dutzendteich)

Qualität im Längsverkehr (Bestand)			
Länge der Gesamtstrecke:	6,8	km	
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß):	0,4	km	6%
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß):	1,0	km	15%
… davon ERA-Regelstandard erreicht:	4,6	km	68%
… davon kein Standard erreicht:	0,7	km	11%
Qualität im Längsverkehr (Planung)			
Länge der Gesamtstrecke:	6,8	km	
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß):	0,6	km	9%
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß):	0,0	km	1%
… davon RVR-Standard erreichbar (Regelmaß):	3,8	km	55%
… davon RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß):	1,3	km	19%
… davon ERA-Standard erreichbar:	0,5	km	7%
… davon kein Standard erreichbar:	0,6	km	9%
Qualität im Querverkehr (Planung)[1]			
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - 0 Sekunden:	20	Knotenpunkte	
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - < 20 Sekunden:	3	Knotenpunkte	
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - ≥ 20 Sekunden:	6	Knotenpunkte	
Zeitverluste in Folge von Knotenpunkten:	29	Sek./km	
Fahrtzeit:	20	Minuten	
Handlungsbedarf			
Neubau an Strecken:	0,0	km	0%
Ausbau an Strecken:	1,4	km	21%
Einrichtung / Anpassung von Fahrradstraßen:	2,4	km	35%
Sonstiger Handlungsbedarf an Strecken (z. B. Markierungen, Sanierungen):	3,0	km	45%
Möglicher Neu- oder Umbau von Sonderbauwerken:	11	Stück	
Handlungsbedarf an signalisierten Knotenpunkten:	5	Stück	
Weiterer Handlungsbedarf an Knotenpunkten:	18	Stück	
Streckenlänge mit Grunderwerb:	0,0	km	0%
Beleuchtungsrahmenkategorien (BRK)			
Strecken mit BRK 1:	0,0	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,0	km	
Strecken mit BRK 2:	1,6	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	1,6	km	
Strecken mit BRK 3:	2,6	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	2,6	km	
Strecken mit BRK 4:	0,0	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,0	km	
Strecken mit BRK 5:	2,6	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	2,6	km	

1 Bei Berechnung wurden die mittleren Verlustzeiten für RVR aus Tabelle 19 der "Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV)" der FGSV angewendet. Für die Ermittlung der Fahrzeit wurde eine Ausgangsgeschwindigkeit von 25 km/h angenommen und die mittleren Verlustzeiten an Knotenpunkten berücksichtigt.

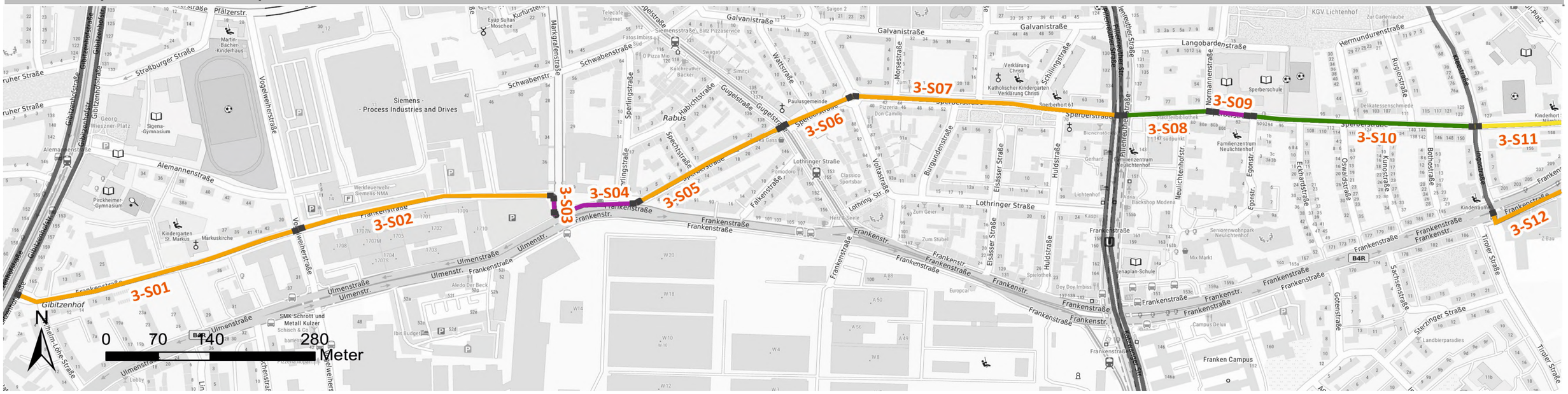
Kosten		
Kosten für Maßnahmen an Streckenabschnitten:	1,0	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an signalisierten Knotenpunkten[2]:	2,2	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an sonstigen plangleichen Knotenpunkten:	0,3	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an Sonderbauwerken[3]:	1,0	Mio. €
Kosten für zusätzliche Beleuchtung:	0,0	Mio. €
Kosten für Grunderwerb:	0,0	Mio. €
Planungskosten (15%):	0,8	Mio. €
MwSt (19%):	1,0	Mio. €
Kosten (brutto):	**6,4**	**Mio. €**
Kosten pro Kilometer:	0,9	Mio. €
Risikoaufschlag (20%):	*1,3*	*Mio. €*
Kosten (brutto) inkl. Risikoaufschlag:	***7,7***	***Mio. €***
Kosten pro Kilometer inkl. Risikoaufschlag:	*1,1*	*Mio. €*

2 inkl. Minderungsfaktor von 30% zur Berücksichtigung von Signalanlagen mit geringer Anzahl von Signalgruppen und neueren Steuergeräten

3 Für den möglichen Handlungsbedarf einiger Sonderbauwerke liegen keine Kosten vor.

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 3 (Rabus - Dutzendteich)



Qualitätsstandard Bestand

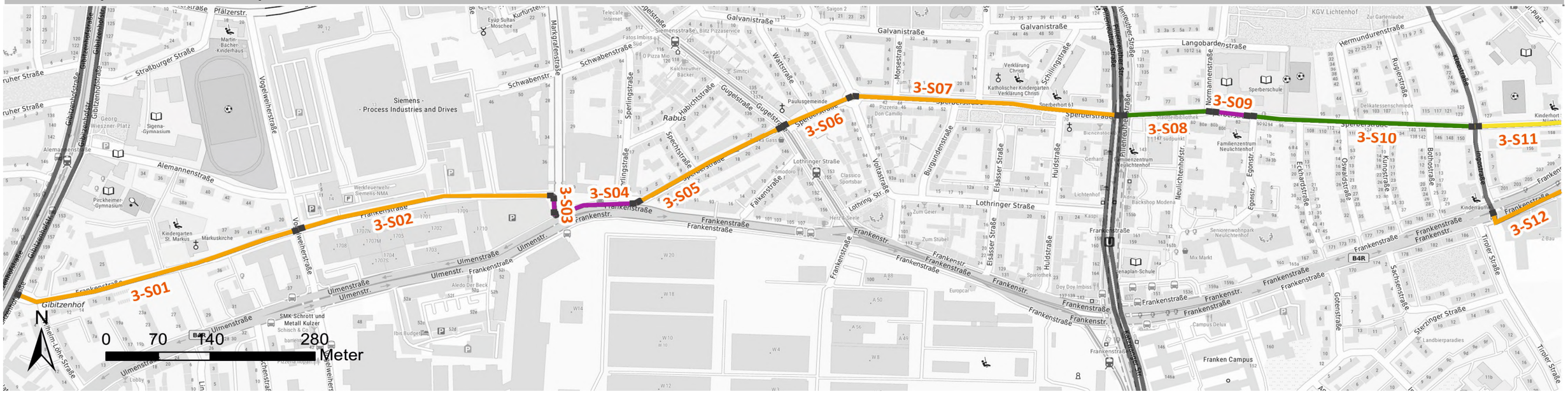
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR			
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer		

Maßnahmen an Streckenabschnitten (I)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
3-S01	innerorts	Frankenstraße (Vogelweiherstraße bis Gibitzenhofstraße)	400 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	44.000 €
3-S02	innerorts	Frankenstraße (Markgrafenstraße bis Vogelweiherstraße)	350 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	Im Übergang zur Markgrafenstraße Überleitung des Radverkehrs von der Fahrbahn in den Seitenraum	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	38.000 €
3-S03	innerorts	Markgrafenstraße (Fankenstraße bis Frankenstraße)	30 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Wegfall einer Abbiegespur Markgrafenstraße, Verbreiterung beider Nebenanlagen, Überleitung des Radverkehrs in nördliche Richtung vom Seitenraum auf die Fahrbahn	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	19.000 €
3-S04	innerorts	Frankenstraße (Sperberstraße bis Markgrafenstraße)	110 m	kein Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf ERA-Standard (Straßenraum)	Wegfall der Abbiegespuren Frankenstraße und Markgrafenstraße, Option zur Verlegung der Bushaltestelle prüfen, falls das keine Option ist, dann vorverlegen. Eigene Signalisierung für den Radverkehr einrichten.	fließender Kfz-Verkehr, ÖPNV	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	57.000 €
3-S05	innerorts	Sperberstraße (Gugelstraße bis Frankenschnellweg)	220 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	25.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 3 (Rabus - Dutzendteich)



Qualitätsstandard Bestand

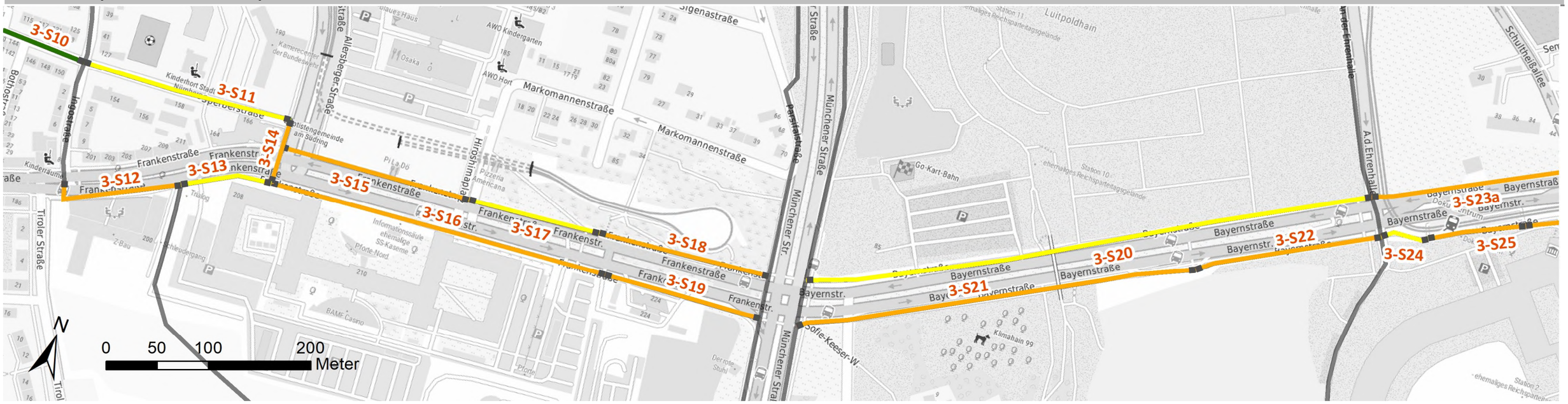
	RVR-Regelmaß erreicht		ERA-Standard erreicht		Untersuchungsnetz RVR
	RVR-Mindestmaß erreicht		kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (I)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
3-S06	innerorts	Sperberstraße (Voltstraße bis Gugelstraße)	100 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	11.000 €
3-S07	innerorts	Sperberstraße (Pillenreuther Straße bis Voltastraße)	360 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	40.000 €
3-S08	innerorts	Sperberstraße (Normannenstraße bis Pillenreuther Straße)	120 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Fahrradstraße	Anpassung einer Fahrradstraße	Markierung Sicherheitstrennstreifen zum Parken	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	5.000 €
3-S09	innerorts	Sperberstraße (Egonstraße bis Normannenstraße)	50 m	kein Standard erreicht	kein Standard erreichbar	Gehweg Radfahrer frei (Zweirichtungsverkehr)	Keine Maßnahme	Keine Maßnahme, Situation bleibt so wie sie ist zum Schutze des Fußverkehrs vor der Schule	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
3-S10	innerorts	Sperberstraße (Kleestraße bis Egonstraße)	300 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Fahrradstraße	Anpassung einer Fahrradstraße	Markierung Sicherheitstrennstreifen zum Parken und Empfehlung einseitig Senkrechtparken in Längsparken umorganisieren	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	12.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 3 (Rabus - Dutzendteich)



Qualitätsstandard Bestand

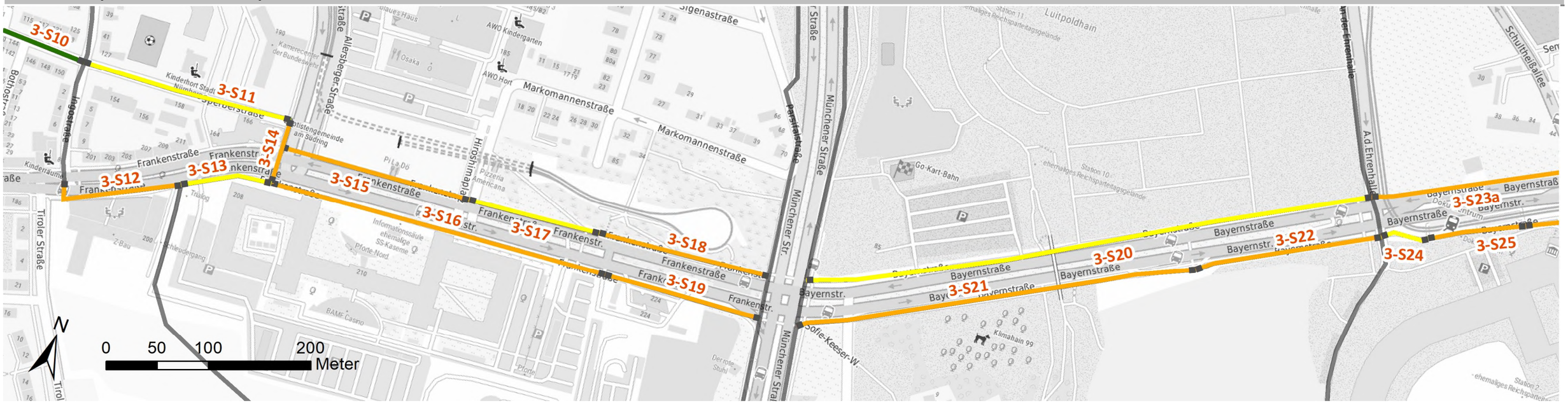
	RVR-Regelmaß erreicht		ERA-Standard erreicht		Untersuchungsnetz RVR
	RVR-Mindestmaß erreicht		kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
3-S11	innerorts	Sperberstraße (Kleestraße bis Allersberger Straße)	210 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Fahrradstraße	Anpassung einer Fahrradstraße	Markierung Sicherheitstrennstreifen zum Parken. Senkrechtparkplätze einseitig in Längsstellplätze umwandeln prüfen	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	9.000 €
3-S12	innerorts	Frankenstraße (Neue Straßenbahn bis Ingostraße)	130 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Bestehende Planung der Stadt Nürnberg: Tiroler Straße 2.2359.2.1: Ausbau Zweirichtungsführung auf 2,50 m bzw. 2,25 m im Haltestellenbereich	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
3-S13	innerorts	Frankenstraße (Allersberger Straße bis Neue Straßenbahn)	90 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Bestehende Planung der Stadt Nürnberg: Straßenbahn Tristan-Bauernfeind 2.2281.2.2. Neubau auf 2,50 m RV und 2,50 m FV geplant	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
3-S14	innerorts	Allersberger Straße (Frankenstraße bis Sperberstraße)	70 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Bestehende Planung der Stadt Nürnberg: Straßenbahn Tristan-Bauernfeind 2.2281.2.1. Ausbau auf 2,50 m geplant	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
3-S15	innerorts	Frankenstraße (Allersberger Straße bis Hiroshimaplatz)	190 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Der Ausbau erfolgt in Richtung Fahrbahn. Die Fahrstreifen müssen neu markiert werden.	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	120.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 3 (Rabus - Dutzendteich)



Qualitätsstandard Bestand

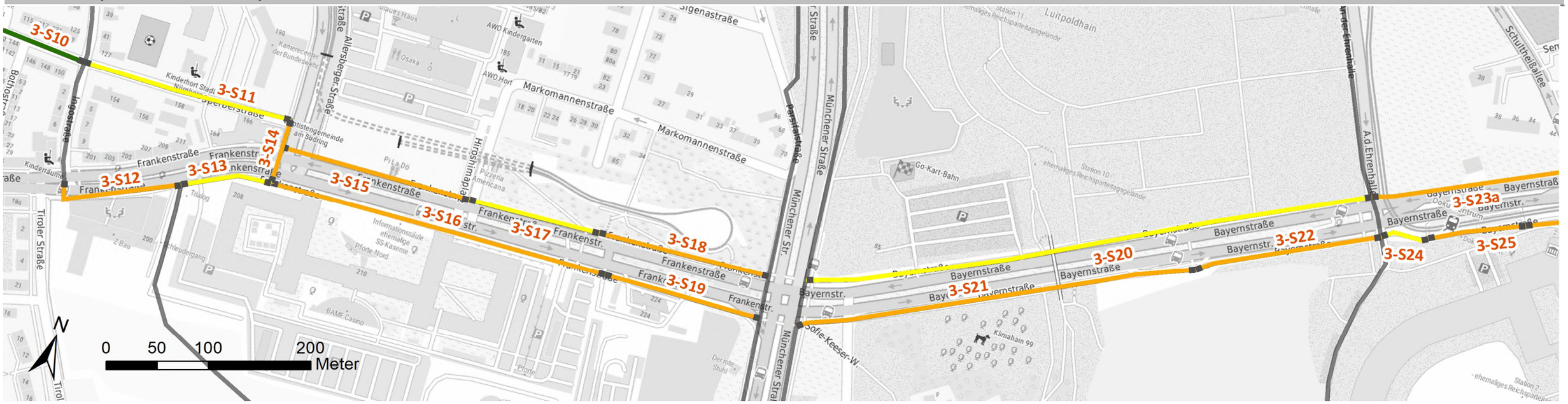
	RVR-Regelmaß erreicht		ERA-Standard erreicht		Untersuchungsnetz RVR
	RVR-Mindestmaß erreicht		kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
3-S16	innerorts	Frankenstraße (Allersberger Straße bis Shell-Tankstelle)	340 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Der Ausbau erfolgt in Richtung Fahrbahn. Die Fahrstreifen müssen neu markiert werden. Es wird eine Trennung zum Fußverkehr vorgenommen	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	213.000 €
3-S17	innerorts	Frankenstraße (Shell-Tankstelle bis Hiroshimaplatz)	130 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Der Ausbau erfolgt in Richtung Fahrbahn. Die Fahrstreifen müssen neu markiert werden. Es wird eine Trennung zum Fußverkehr vorgenommen	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	83.000 €
3-S18	innerorts	Frankenstraße (Münchener Straße bis Shell-Tankstelle)	170 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Der Ausbau erfolgt in Richtung Fahrbahn. Die Fahrstreifen müssen neu markiert werden	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	108.000 €
3-S19	innerorts	Frankenstraße (Shell-Tankstelle bis Münchener Straße)	160 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Der Ausbau erfolgt in Richtung Fahrbahn. Die Fahrstreifen müssen neu markiert werden. Es wird eine Trennung zum Fußverkehr vorgenommen	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	99.000 €
3-S20	innerorts	Bayernstraße (Münchener Straße bis An der Ehrenhalle)	560 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Bestehende Planung der Stadt Nürnberg: Bayernstraße 2.1902.2.3. Ausbau auf 2,75 m geplant	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	-

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 3 (Rabus - Dutzendteich)



Qualitätsstandard Bestand

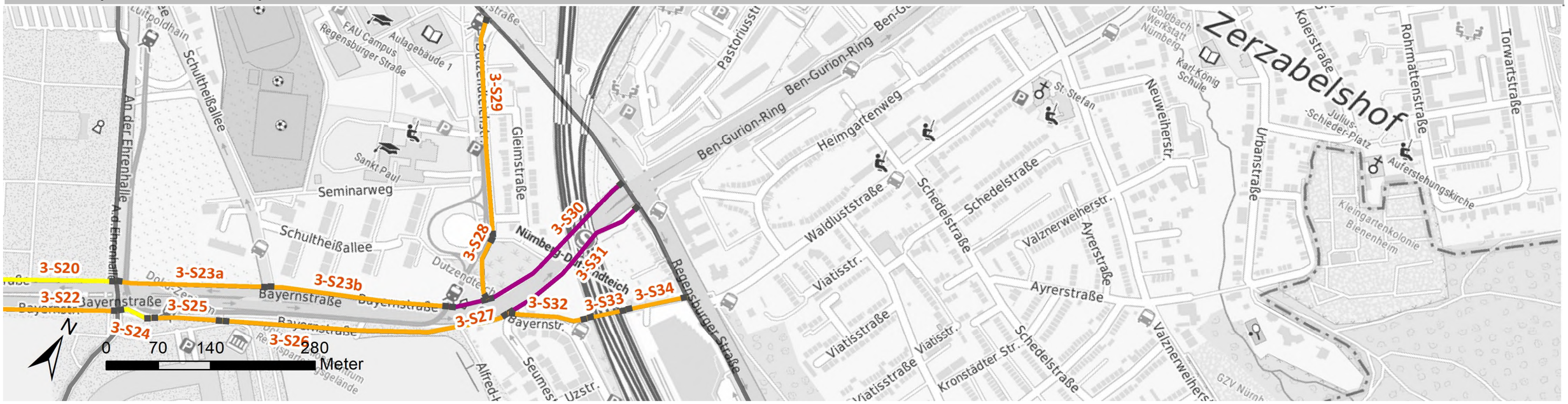
	RVR-Regelmaß erreicht		ERA-Standard erreicht		Untersuchungsnetz RVR
	RVR-Mindestmaß erreicht		kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
3-S21	innerorts	Bayernstraße (Münchener Straße bis Volksfestplatz)	390 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Bestehende Planung der Stadt Nürnberg: Bayernstraße 2.1902.2.3. Ausbau auf 2,50 m geplant	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	-
3-S22	innerorts	Bayernstraße (Volksfestplatz bis An der Ehrenhalle)	180 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor, Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Bestehende Planung der Stadt Nürnberg: Bayernstraße 2.1902.2.3. Kein Ausbau geplant. Langfristig Radweg verbreitern	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	109.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 3 (Rabus - Dutzendteich)



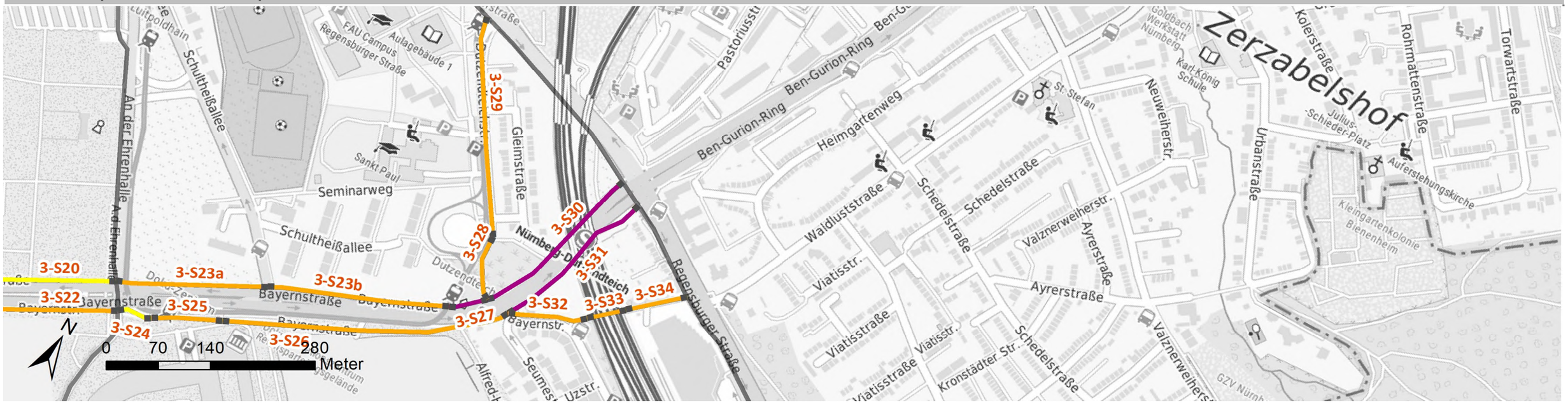
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR			
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer		

Maßnahmen an Streckenabschnitten (III)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
3-S23a	innerorts	Bayernstraße (An der Ehrenhalle bis Schultheißallee)	200 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Bestehende Planung der Stadt Nürnberg: Bayernstraße 2.1902.2.4. Kein Ausbau geplant	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	-
3-S23b	innerorts	Bayernstraße (Schultheißallee bis Haltestelle Dutzendteich)	240 m	ERA-Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Bestehende Planung der Stadt Nürnberg: Bayernstraße 2.1902.2.4. Ausbau auf 1,60 m geplant. Trennung vom Fußverkehr wird hergestellt	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	-
3-S24	innerorts	Bayernstraße (An der Ehrenhalle bis Haltestelle Doku-Zentrum Süd)	50 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor, Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Bestehende Planung der Stadt Nürnberg: Bayernstraße 2.1902.2.4.Langristig sollte hier ausgebaut werden	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	12.000 €
3-S25	innerorts	Bayernstraße (Haltestelle Doku-Zentrum Süd bis Haltestelle Doku-Zentrum Nord)	100 m	ERA-Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Bestehende Planung der Stadt Nürnberg: Bayernstraße 2.1902.2.4..Ausbau im Haltestellenbereich nicht möglich	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	-
3-S26	innerorts	Bayernstraße (Haltestelle Doku-Zentrum Nord bis Seumestraße)	390 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor, Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Bestehende Planung der Stadt Nürnberg: Bayernstraße 2.1902.2.4.Langfristig sollte der Radweg verbreitert werden	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	228.000 €

Route-Nr.: 3 (Rabus - Dutzendteich)



Qualitätsstandard Bestand

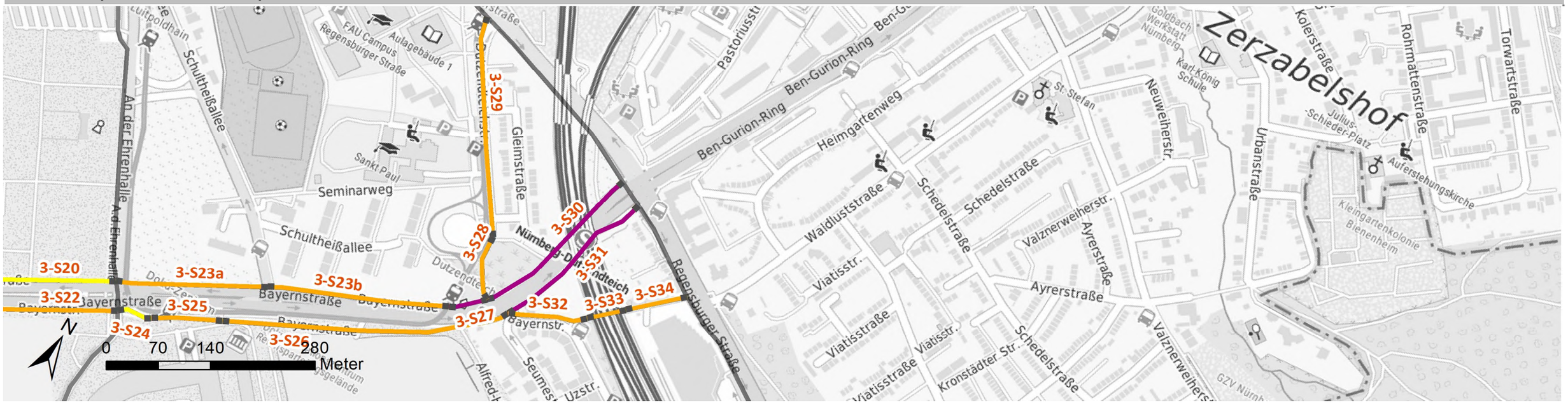
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR			
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer		

Maßnahmen an Streckenabschnitten (III)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
3-S27	innerorts	Bayernstraße (Haltestelle Dutzendteich bis Fußverbindung Rtg. Dutzendteichstraße)	50 m	kein Standard erreicht	kein Standard erreichbar	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Bestehende Planung der Stadt Nürnberg: Bayernstraße 2.1902.2.3. Ausbau auf 1,55 m geplant. Aus planerischer Sicht: Führung des Radverkehrs hinter das Wartehäuschen verlegen und ausbauen. Wartehäuschen näher an die Straße verlegen	Fußverkehr	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	-
3-S28	innerorts	Führung durch Park (Dutzendteichstraße bis Bayernstraße)	90 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Alternative zu 3-S30, da dort kein Standard erreichbar ist.	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	26.000 €
3-S29	innerorts	Dutzendteichstraße (Regensburger Straße bis Park)	310 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	Alternative zu 3-S30, da dort kein Standard erreichbar ist. Längsparken auf der Fahrbahn entfällt. Sicherheitstrennstreifen zu den Längsparktaschen im nördlichen Abschnitt markieren	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	34.000 €
3-S30	innerorts	Bayernstraße (Fußverbindung Rtg. Dutzendteichstraße bis Regensburger Straße)	250 m	kein Standard erreicht	kein Standard erreichbar	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Grundausstattung herstellen	Ausbau nicht möglich. Konflikte mit Ein- und Aussteigenden der Haltestelle Dutzendteich. Ggf. Umwidmung zu Gem. Geh-/Radweg prüfen	Fußverkehr	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	10.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 3 (Rabus - Dutzendteich)



Qualitätsstandard Bestand

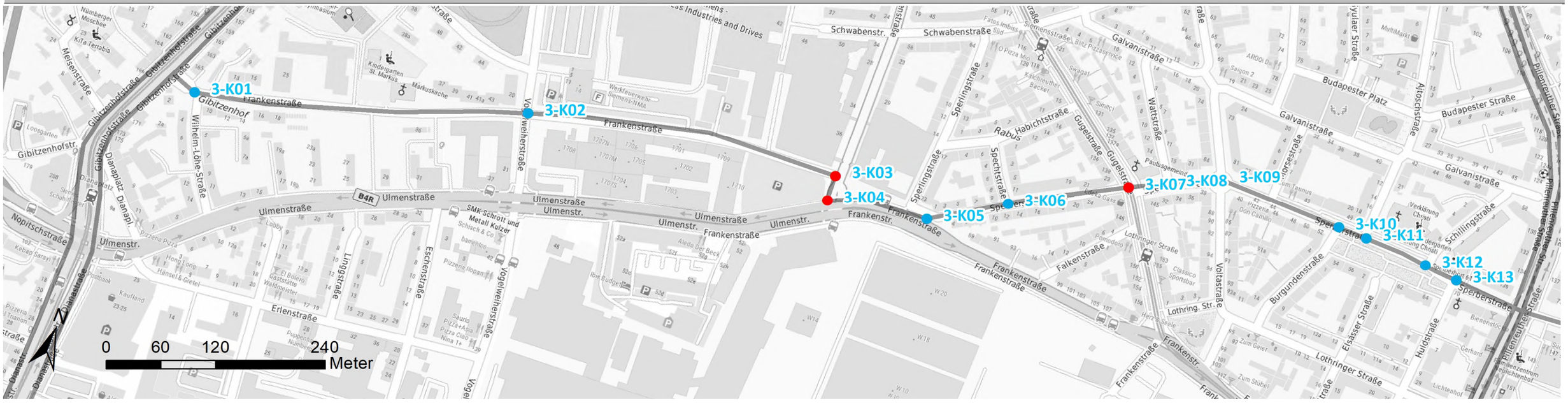
	RVR-Regelmaß erreicht		ERA-Standard erreicht		Untersuchungsnetz RVR
	RVR-Mindestmaß erreicht		kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (III)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
3-S31	innerorts	Bayernstraße (Seumestraße bis Regensburger Straße)	230 m	kein Standard erreicht	kein Standard erreichbar	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Grundausstattung herstellen	Ausbau nicht möglich. Konflikte mit Ein- und Aussteigenden der Haltestelle Dutzendteich. Ggf. Umwidmung zu Gem. Geh-/Radweg prüfen	Fußverkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	10.000 €
3-S32	innerorts	Selbstständig geführter Verbindungsweg (Bayernstraße bis Beginn Bahnnterführung (West))	110 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Alternative zu 3-S31, da dort kein Standard erreichbar ist. Ausbau auf Flächen des ruhenden Verkehrs	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	68.000 €
3-S33	innerorts	Selbstständig geführter Verbindungsweg (Beginn Bahnnterführung (West) bis Beginn Bahnnterführung (Ost))	50 m	ERA-Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Grundausstattung herstellen	Alternative zu 3-S31, da dort kein Standard erreichbar ist. Ggf. Konflikte mit zu Fußgehenden im Bereich der Treppenzugänge zum Bahngleis	Fußverkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	2.000 €
3-S34	innerorts	Selbstständig geführter Verbindungsweg (Beginn Bahnnterführung (Ost) bis Regensburger Straße)	80 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Alternative zu 3-S31, da dort kein Standard erreichbar ist.	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	24.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 3 (Rabus - Dutzendteich)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

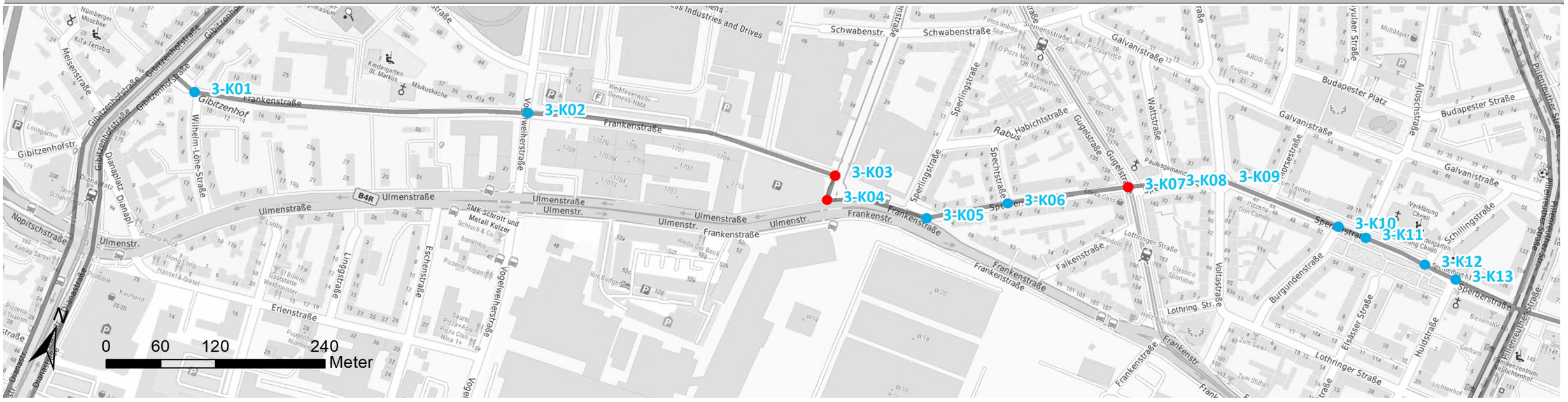
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (I)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
3-K01	Frankenstraße / Wilhelm-Löhe-Straße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
3-K02	Frankenstraße / Vogelweiherstraße	Querung einer übergeordneten Straße ohne zusätzliche Sicherung	RVR in Nebenrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	Vorrang für den Radverkehr in Nebenrichtung einrichten, ggf. geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen für den Kfz-Verkehr in Hauptrichtung	10.000 €
3-K03	Markgrafenstraße / Frankenstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR biegt ab oder ein	Bauliche Umgestaltung eines Knotenpunktes (hoher Aufwand)	Einengung der Fahrbahn, Verbreiterung der Nebenanlagen, Aufstellfläche für Linksabbieger. Alternative: Bevorrechtigung des Radverkehrs entsprechend des Ahauser Modells (Zweirichtungsführung an der LSA)	205.000 €
3-K04	Frankenstraße / Markgrafenstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR biegt ab oder ein / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, Aufstellflächen unzureichend / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Eigene Signalisierung für den Radverkehr	821.000 €
3-K05	Frankenstraße / Sperberstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR biegt ab oder ein	Bauliche Umgestaltung eines Knotenpunktes (hoher Aufwand)	Vorrang für den abbiegenden Radverkehr herstellen (z.B. Ahauser Modell)	205.000 €
3-K06	Sperberstraße / Spechtstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
3-K07	Gugelstraße / Sperberstraße	Querung einer übergeordneten Straße ohne zusätzliche Sicherung	RVR in Nebenrichtung	Neubau einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	-	1.026.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 3 (Rabus - Dutzendteich)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

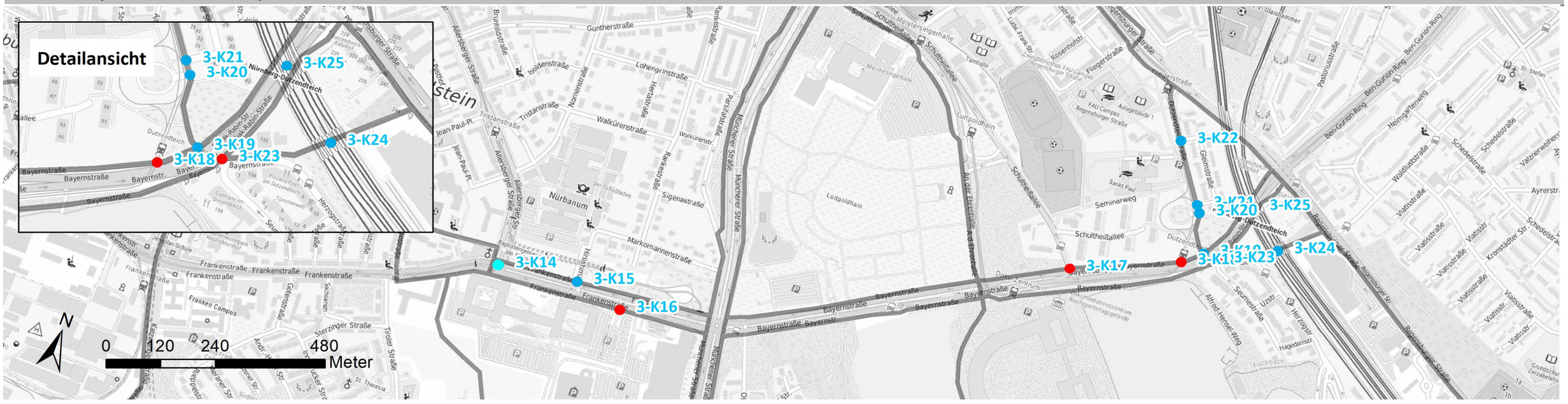
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (I)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
3-K08	Sperberstraße / Wattstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
3-K09	Sperberstraße / Voltastraße	Kompakter Kreisverkehr	RVR in Hauptrichtung / Fahren auf der Kreisfahrbahn	Keine Maßnahme	-	-
3-K10	Sperberstraße / Burgundenstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
3-K11	Sperberstraße / Ajtoschstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
3-K12	Sperberstraße / Schillingstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
3-K13	Sperberstraße / Huldstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 3 (Rabus - Dutzendteich)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

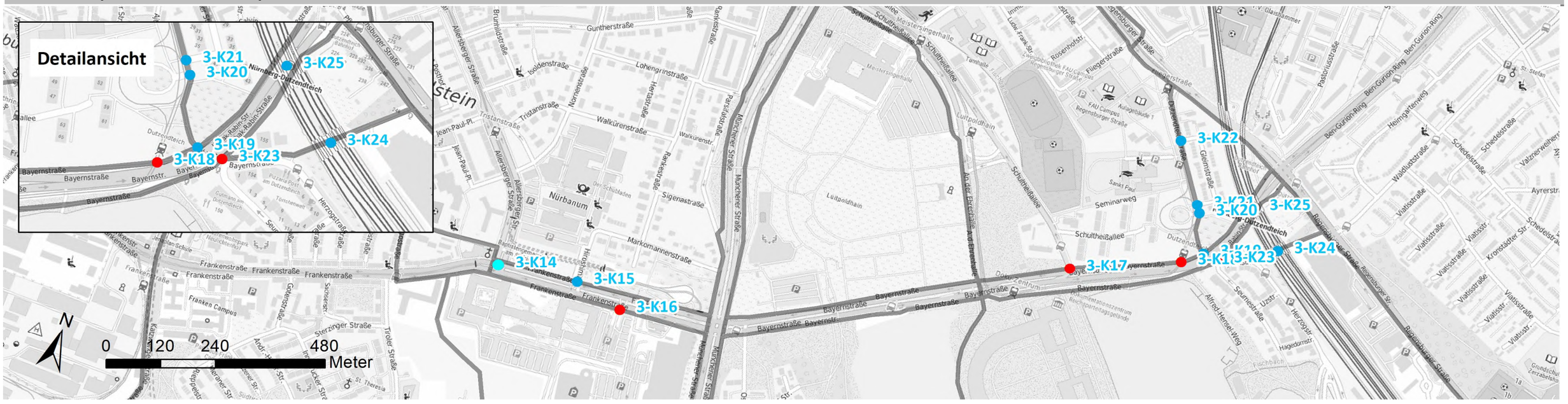
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (I)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
3-K14	Frankenstraße / Allersberger Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Nebenrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, Aufstellflächen unzureichend / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Bestehende Planung der Stadt Nürnberg: Straßenbahn Tristan-Bauernfeind 2.2281.2.1	-
3-K15	Frankenstraße / Hiroshimaplatz	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	Prüfung der Fahrbahnanhebung, um die Vorfahrt für den RV zu verdeutlichen	10.000 €
3-K16	Frankenstraße / Parkplatzzufahrt	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, Aufstellflächen unzureichend / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Genügend Aufstellfläche für den Radverkehr herstellen und Furtmarkierung markieren	821.000 €
3-K17	Bayernstraße / Schultheißallee	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Nebenrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Furtmarkierung erneuern, Aufstellbereiche für den Radverkehr vergrößern	821.000 €
3-K18	Bayernstraße / Haltestelle Dutzendteich	Bahnübergang	RVR in Hauptrichtung	Sonstige Maßnahme	Bahnüberweg sichern	-

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 3 (Rabus - Dutzendteich)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (I)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
3-K19	Bayernstraße / Geh-Radweg Richtung Dutzendteichstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
3-K20	Dutzendteichstraße / Zufahrt Wendeschleife Straßenbahn	Regelung durch Verkehrszeichen mit abknickender Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
3-K21	Dutzendteichstraße / Gleimstraße S	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
3-K22	Dutzendteichstraße / Gleimstraße N	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
3-K23	Bayernstraße / Seumannstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, Aufstellflächen unzureichend / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Verbreiterung der Radverkehrsfurt und Herstellung von zusätzlichem Aufstellbereich auf der Nordseite des Knotens. Ggf. Fahrradtaschen für das indirekte Linksabbiegen ergänzen	821.000 €
3-K24	Bayernstraße / S-Bahn-Tunnel	Unterführung	RVR in Hauptrichtung	Sonstige Maßnahme	Gestaltung der Unterführung aufwerten	-
3-K25	Jitzhak-Rabin-Straße / S-Bahngleise Dutzendteich	Unterführung	RVR in Hauptrichtung	Umbau einer Unterführung	Langfristig mehr Flächen für die Seitenräume herstellen	1.369.000 €



Radvorrangrouten
Stadt Nürnberg

Route 4 - Schniegling - Mögeldorf

Radvorrangroute

RVR-Netz

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

VIA Planungsbüro

0 0,5 1 Kilometer

Route-Nr.: 4 (Schniegling - Mögeldorf)

Qualität im Längsverkehr (Bestand)			
Länge der Gesamtstrecke:	10,7	km	
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß):	1,4	km	13%
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß):	0,6	km	5%
… davon ERA-Regelstandard erreicht:	5,3	km	49%
… davon kein Standard erreicht:	3,5	km	32%
Qualität im Längsverkehr (Planung)			
Länge der Gesamtstrecke:	10,7	km	
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß):	1,4	km	13%
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß):	0,1	km	1%
… davon RVR-Standard erreichbar (Regelmaß):	6,0	km	61%
… davon RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß):	2,6	km	24%
… davon ERA-Standard erreichbar:	0,6	km	5%
… davon kein Standard erreichbar:	0,0	km	0%
Qualität im Querverkehr (Planung)[1]			
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - 0 Sekunden:	36	Knotenpunkte	
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - < 20 Sekunden:	5	Knotenpunkte	
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - ≥ 20 Sekunden:	6	Knotenpunkte	
Zeitverluste in Folge von Knotenpunkten:	21	Sek./km	
Fahrtzeit:	30	Minuten	
Handlungsbedarf			
Neubau an Strecken:	0,0	km	0%
Ausbau an Strecken:	0,2	km	2%
Einrichtung / Anpassung von Fahrradstraßen:	5,2	km	48%
Sonstiger Handlungsbedarf an Strecken (z. B. Markierungen, Sanierungen):	5,3	km	50%
Möglicher Neu- oder Umbau von Sonderbauwerken:	4	Stück	
Handlungsbedarf an signalisierten Knotenpunkten:	4	Stück	
Weiterer Handlungsbedarf an Knotenpunkten:	33	Stück	
Streckenlänge mit Grunderwerb:	0,2	km	2%
Beleuchtungsrahmenkategorien (BRK)			
Strecken mit BRK 1:	0,0	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,0	km	
Strecken mit BRK 2:	3,4	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	2,7	km	
Strecken mit BRK 3:	1,9	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,3	km	
Strecken mit BRK 4:	0,0	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,0	km	
Strecken mit BRK 5:	5,4	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	5,4	km	

1 Bei Berechnung wurden die mittleren Verlustzeiten für RVR aus Tabelle 19 der "Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV)" der FGSV angewendet. Für die Ermittlung der Fahrzeit wurde eine Ausgangsgeschwindigkeit von 25 km/h angenommen und die mittleren Verlustzeiten an Knotenpunkten berücksichtigt.

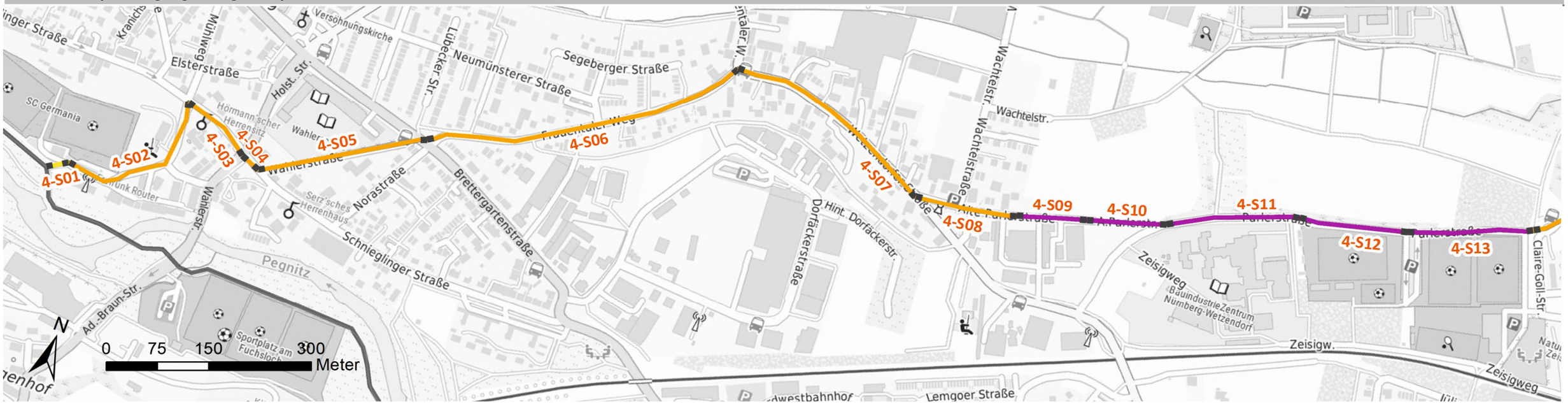
Kosten		
Kosten für Maßnahmen an Streckenabschnitten:	0,9	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an signalisierten Knotenpunkten[2]:	1,5	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an sonstigen plangleichen Knotenpunkten:	0,1	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an Sonderbauwerken[3]:	1,0	Mio. €
Kosten für zusätzliche Beleuchtung:	1,0	Mio. €
Kosten für Grunderwerb:	0,0	Mio. €
Planungskosten (15%):	0,8	Mio. €
MwSt (19%):	1,0	Mio. €
Kosten (brutto):	**6,4**	**Mio. €**
Kosten pro Kilometer:	0,6	Mio. €
Risikoaufschlag (20%):	*1,3*	*Mio. €*
Kosten (brutto) inkl. Risikoaufschlag:	***7,6***	***Mio. €***
Kosten pro Kilometer inkl. Risikoaufschlag:	*0,7*	*Mio. €*

2 inkl. Minderungsfaktor von 30% zur Berücksichtigung von Signalanlagen mit geringer Anzahl von Signalgruppen und neueren Steuergeräten

3 Für den möglichen Handlungsbedarf einiger Sonderbauwerke liegen keine Kosten vor.

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 4 (Schniegling - Mögeldorf)



Qualitätsstandard Bestand

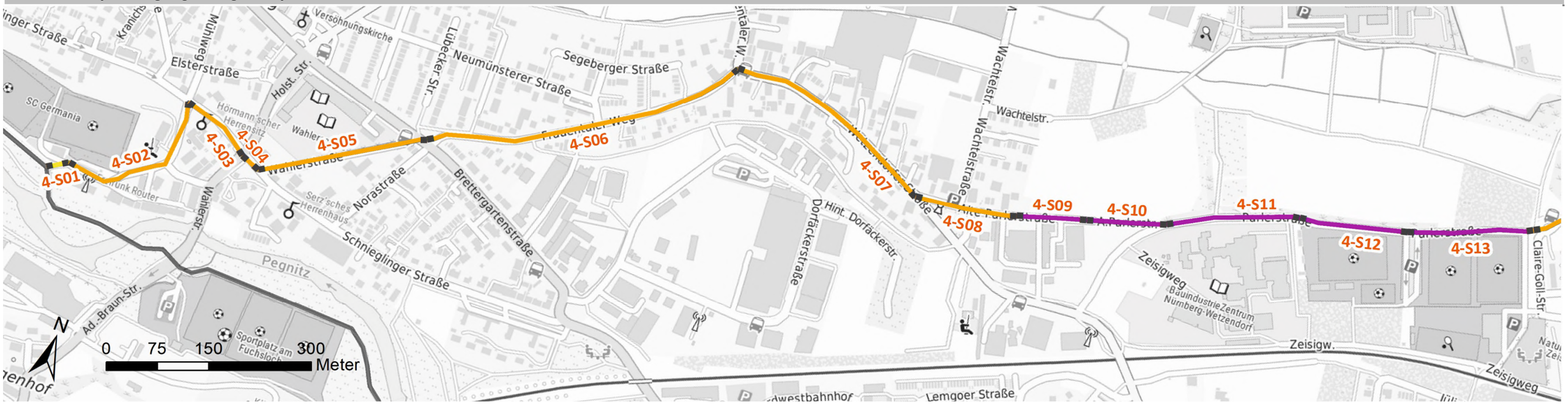
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (I)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
4-S01	innerorts	Abzweigung Sportplatz (Pegnitztalroute bis Weihergartenstraße)	30 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Ausbau auf Regelmaß der RVR	-	nicht erforderlich	BRK 3; keine Beleuchtung vorhanden	30.000 €
4-S02	innerorts	Weihergartenstraße (Geh-/Radweg bis Schnieglinger Straße)	250 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße, Oberflächensanierung vollständig	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	97.000 €
4-S03	innerorts	Schnieglinger Straße (Weihergartenstraße bis Wahlerstraße)	110 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	13.000 €
4-S04	innerorts	Schnieglinger Straße (Holsteiner Straße bis Wahlerstraße)	30 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	Rückbau des Radwegs im Seitenraum	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	4.000 €
4-S05	innerorts	Wahlerstraße (Schnieglinger Straße bis Brettergartenstraße)	250 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße, Oberflächensanierung vollständig	Entfall des Parkens am Fahrbahnrand	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	96.000 €
4-S06	innerorts	Frauentaler Weg (Brettergartenstraße bis Wetzendorfer Straße)	480 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	52.000 €
4-S07	innerorts	Wetzendorfer Straße (Frauentaler Weg bis Alte Parlerstraße)	330 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	36.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 4 (Schniegling - Mögeldorf)



Qualitätsstandard Bestand

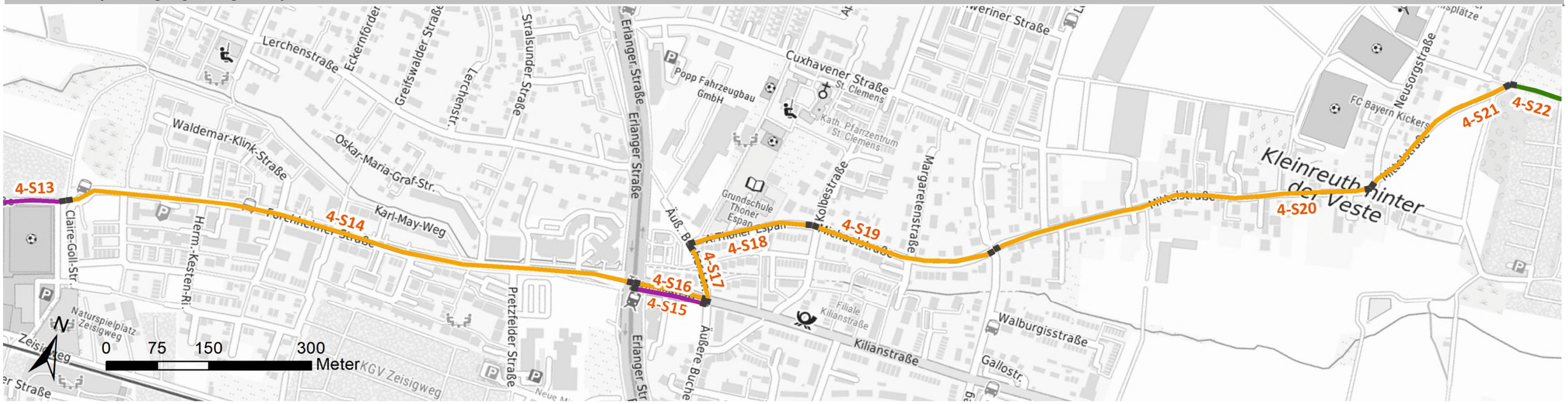
	RVR-Regelmaß erreicht		ERA-Standard erreicht		Untersuchungsnetz RVR
	RVR-Mindestmaß erreicht		kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (I)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
4-S08	innerorts	Alte Parlerstraße (Wetzendorfer Straße bis Ende der Bebauung)	150 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße, Oberflächensanierung vollständig	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	58.000 €
4-S09	innerorts	Alte Parlerstraße	100 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Siehe Funktionskonzept Wetzendorfer Park. Von Anfang an ausreichend breite Radwege planen, die dem RVR Standard entsprechen	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	0 €
4-S10	innerorts	Alte Parlerstraße	120 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Siehe Funktionskonzept Wetzendorfer Park. Von Anfang an ausreichend breite Radwege planen, die dem RVR Standard entsprechen	-	nicht erforderlich	BRK 2; keine Beleuchtung vorhanden	72.000 €
4-S11	innerorts	Parlerstraße (Alte Parlerstraße bis Parkplatz)	200 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Siehe Funktionskonzept Wetzendorfer Park. Von Anfang an ausreichend breite Radwege planen, die dem RVR Standard entsprechen	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	0 €
4-S12	innerorts	Parlerstraße (Parlerstraße 67 bis Parkplatz)	160 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Siehe Funktionskonzept Wetzendorfer Park. Von Anfang an ausreichend breite Radwege planen, die dem RVR Standard entsprechen	-	nicht erforderlich	BRK 2; keine Beleuchtung vorhanden	98.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 4 (Schniegling - Mögeldorf)



Qualitätsstandard Bestand

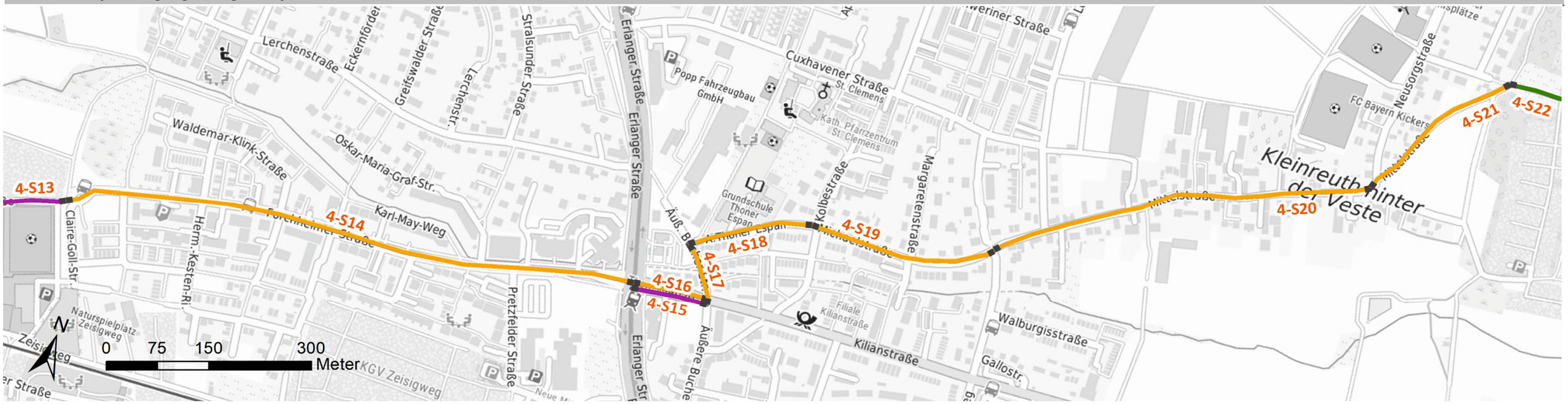
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR			
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer		

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
4-S13	innerorts	Parlerstraße (Parkplatz bis Forchheimer Straße)	180 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Siehe Funktionskonzept Wetzendorfer Park. Von Anfang an ausreichend breite Radwege planen, die dem RVR Standard entsprechen	-	nicht erforderlich	BRK 2; keine Beleuchtung vorhanden	113.000 €
4-S14	innerorts	Forchheimer Straße (Parlerstraße bis Erlanger Straße)	850 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	93.000 €
4-S15	innerorts	Kilianstraße (Erlanger Straße bis Äußere Bucher Straße)	110 m	ERA-Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Schutzstreifen beidseitig	Markierung Schutzstreifen beidseitig	-	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	17.000 €
4-S16	innerorts	Kilianstraße (Erlanger Straße bis Äußere Bucher Straße)	110 m	kein Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Schutzstreifen beidseitig	Markierung Schutzstreifen beidseitig	Ggf. Entfall des Parkens auf der Südseite	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	17.000 €
4-S17	innerorts	Äußere Bucher Straße (Kilianstraße bis Am Thoner Espan)	100 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	11.000 €
4-S18	innerorts	Am Thoner Espan (Äußere Bucher Straße bis Michaelstraße)	180 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	20.000 €
4-S19	innerorts	Michaelstraße (Kolbestraße bis Kleinreuther Weg)	280 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	30.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 4 (Schniegling - Mögeldorf)



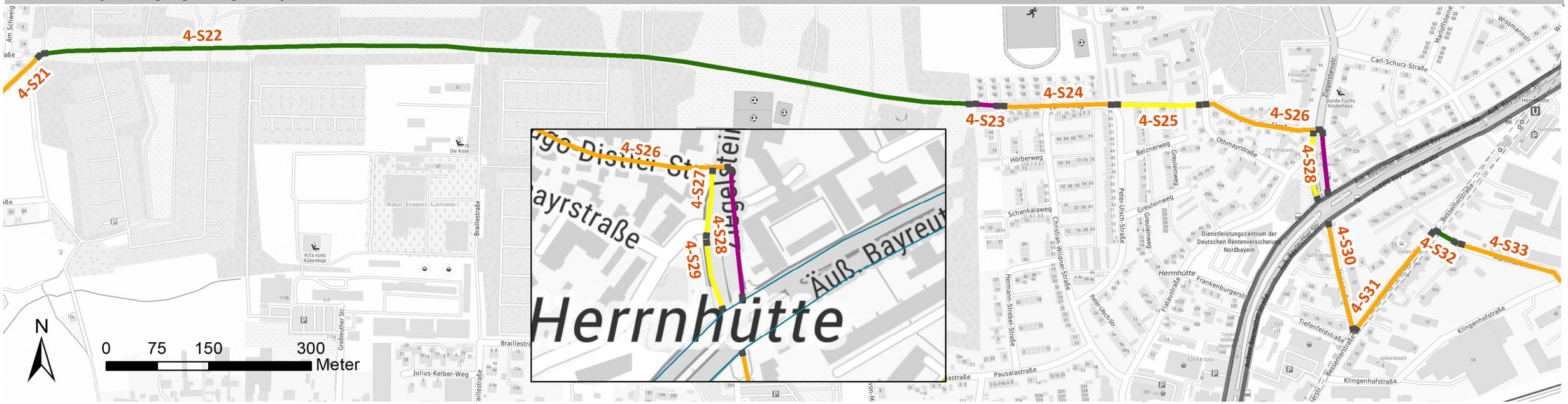
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
4-S20	innerorts	Mittelstraße (Michaelstraße bis Neusorgstraße)	570 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	Keine Gehwege im Bestand, Entfall des Parkens am Fahrbahnrand	Fußverkehr, fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	62.000 €
4-S21	innerorts	Mittelstraße (Neusorgstraße bis Geh-/Radweg Marienbergpark)	260 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung punktuell / abschnittsweise vorhanden	190.000 €

Route-Nr.: 4 (Schniegling - Mögeldorf)



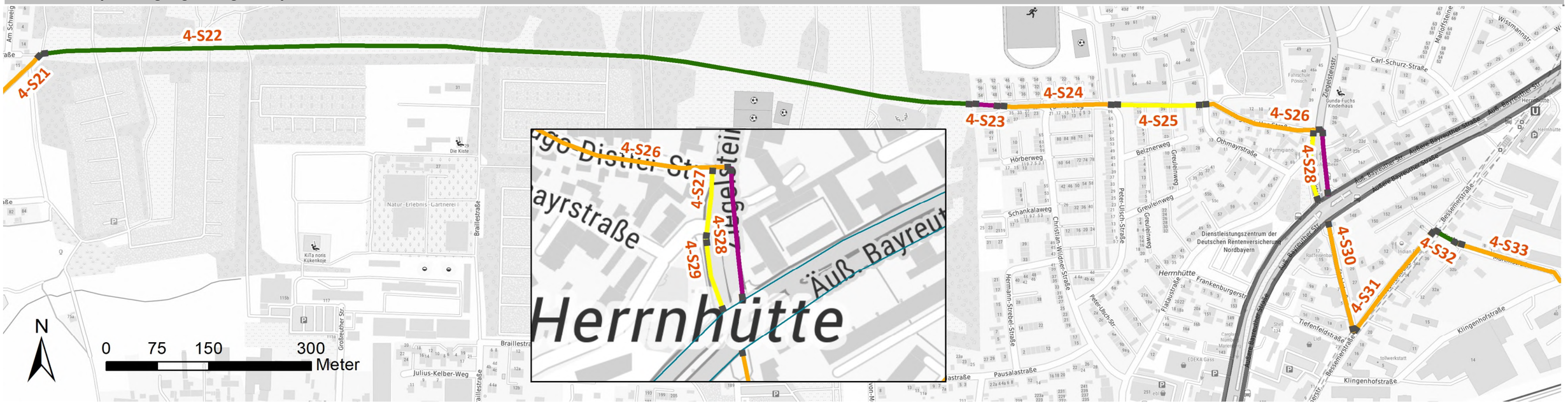
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR			
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer		

Maßnahmen an Streckenabschnitten (III)

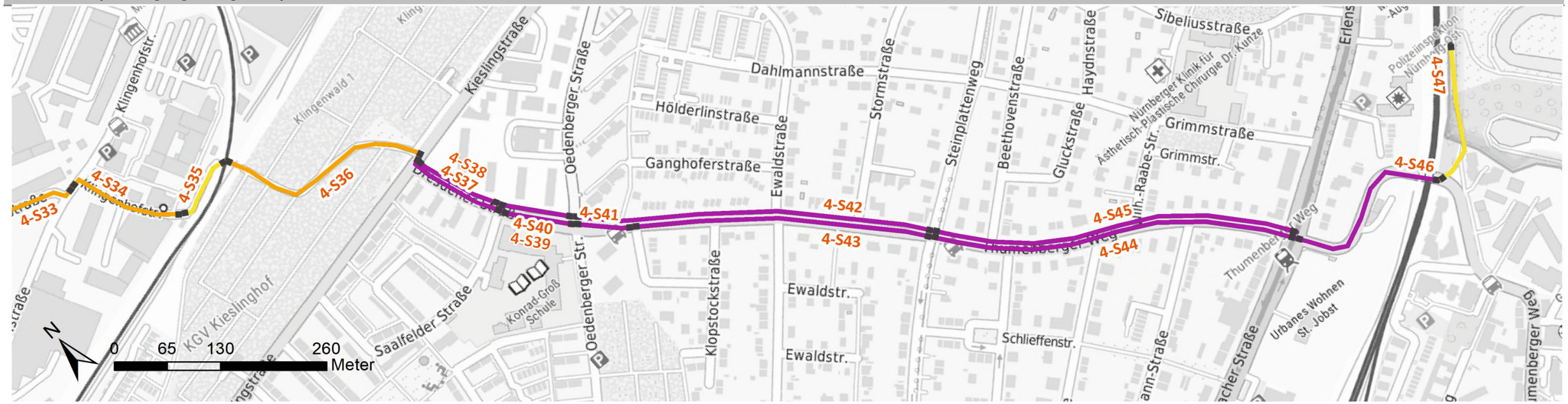
Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
4-S22	innerorts	Geh-/Radweg Marienbergpark (Marienbergpark West bis Marienbergpark Ost)	1370 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Keine Maßnahme	Die Führung durch den Marienbergpark erfüllt den Regelstandard hinsichtlich der Breite bereits (4m). Im Idealfall wird der Radverkehr zukünftig durch eine bauliche Maßnahme vom Fußverkehr getrennt	-	nicht erforderlich	BRK 3; keine Beleuchtung vorhanden	843.000 €
4-S23	innerorts	Geh-/Radweg (Grünanlage bis Falknerweg)	40 m	kein Standard erreicht	kein Standard erreichbar	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Keine Maßnahme	Räumliche Zwänge, kein Ausbau möglich	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	-
4-S24	innerorts	Falknerweg (Geh-/Radweg bis Peter-Ulsch-Straße)	170 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	18.000 €
4-S25	innerorts	Geh-/Radweg (Falknerweg bis Hugo-Distler-Straße)	130 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Keine Maßnahme	-	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	-
4-S26	innerorts	Hugo-Distler-Straße (Ziegelsteinstraße bis Othmayrstraße)	180 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	20.000 €
4-S27	innerorts	Ziegelsteinstraße (Hugo-Distler-Straße bis Flataustraße)	50 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Radfahrstreifen	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Planung der Stadt Nürnberg zur Ziegelsteinstraße liegt vor (Radfahrstreifen Planung 1,6 m Mindestmaß)	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-

Route-Nr.: 4 (Schniegling - Mögeldorf)



Maßnahmen an Streckenabschnitten (III)												
Nr	**Ortslage**	**Lage**	**Länge**	**Qualität (Bestand)**	**Qualität (Planung)**	**Zielquerschnitt**	**Maßnahmentyp**	**Anmerkungen**	**Nutzungskonklikt(e)**	**Grunderwerb**	**Beleuchtung**	**Kosten**
4-S28	innerorts	Ziegelsteinstraße (Hugo-Distler-Straße bis Äußere Bayreuther Straße)	100 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Planung der Stadt Nürnberg zur Ziegelsteinstraße liegt vor (Radfahrstreifen 2,1 m Regelmaß)	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
4-S29	innerorts	Ziegelsteinstraße (Äußere Bayreuther Straße bis Flataustraße)	60 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Radfahrstreifen	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Planung der Stadt Nürnberg zur Ziegelsteinstraße liegt vor (Radfahrstreifen Planung 1,6 m Mindestmaß)	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
4-S30	innerorts	Stahlstraße (Äußere Bayreuther Straße bis Bessemerstraße)	170 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr, land-/forstwirtschaftlicher Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	19.000 €
4-S31	innerorts	Bessemerstraße (Stahlstraße bis Martinstraße)	190 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr, land-/forstwirtschaftlicher Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	21.000 €
4-S32	innerorts	Martinstraße (Martinstraße bis Bessemerstraße)	40 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Keine Maßnahme	-	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
4-S33	innerorts	Martinstraße (Geh-/Radweg bis Klingenhofstraße)	180 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	19.000 €

Route-Nr.: 4 (Schniegling - Mögeldorf)



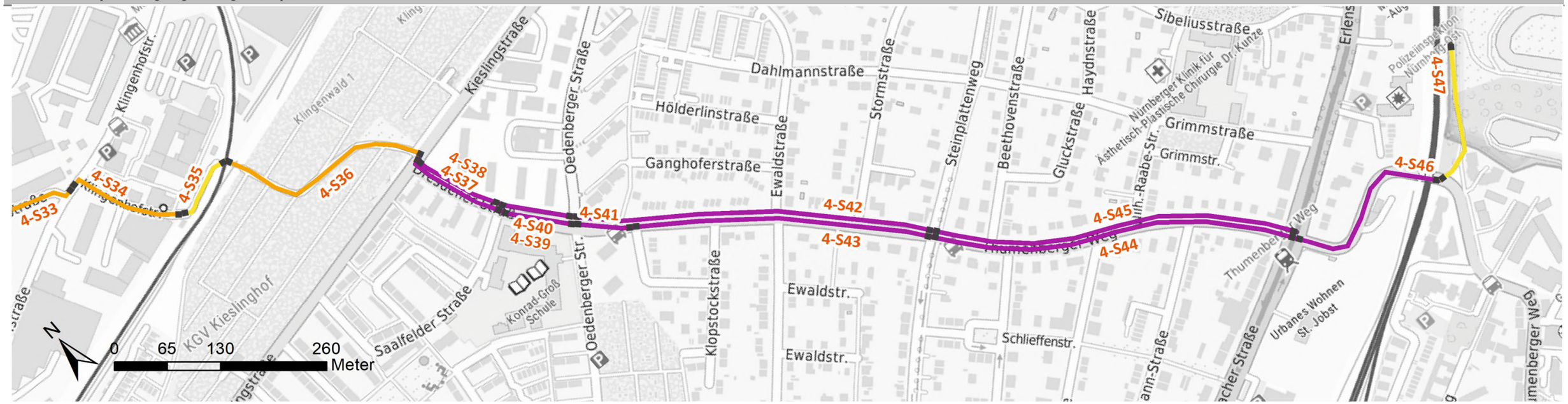
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (IV)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
4-S34	innerorts	Klingenhofstraße (Martinstraße bis Klingenhofstraße 50D)	150 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	16.000 €
4-S35	innerorts	Klingenhofstraße (Bahnquerung bis Klingenhofstraße 50D)	90 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	ERA-Standard erreichbar	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Sonstiger Handlungsbedarf, Oberflächensanierung vollständig	Einrichtung eines gemeinsamen Rad-/Gehwegs	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	25.000 €
4-S36	innerorts	Anliegerstraße Kleingartenanlage (Bahnquerung bis Kieslingstraße)	280 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	30.000 €
4-S37	innerorts	Dresdener Straße (Kieslingstraße bis Saalfelder Straße)	130 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen beidseitig	Markierung eines Sicherheitstrennstreifens zum Parken und Radfahrstreifen auf Mindestmaß der RVR verbreitern (Alternative: Entfall des Parkens auf der Westseite und Verbreiterung der Fahrbahn, dann Regelmaß der RVR realisierbar)	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	24.000 €
4-S38	innerorts	Dresdener Straße (Kieslingstraße bis Saalfelder Straße)	120 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen beidseitig	Markierung eines Sicherheitstrennstreifens zum Parken und Radfahrstreifen auf Mindestmaß der RVR verbreitern	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	21.000 €

Route-Nr.: 4 (Schniegling - Mögeldorf)



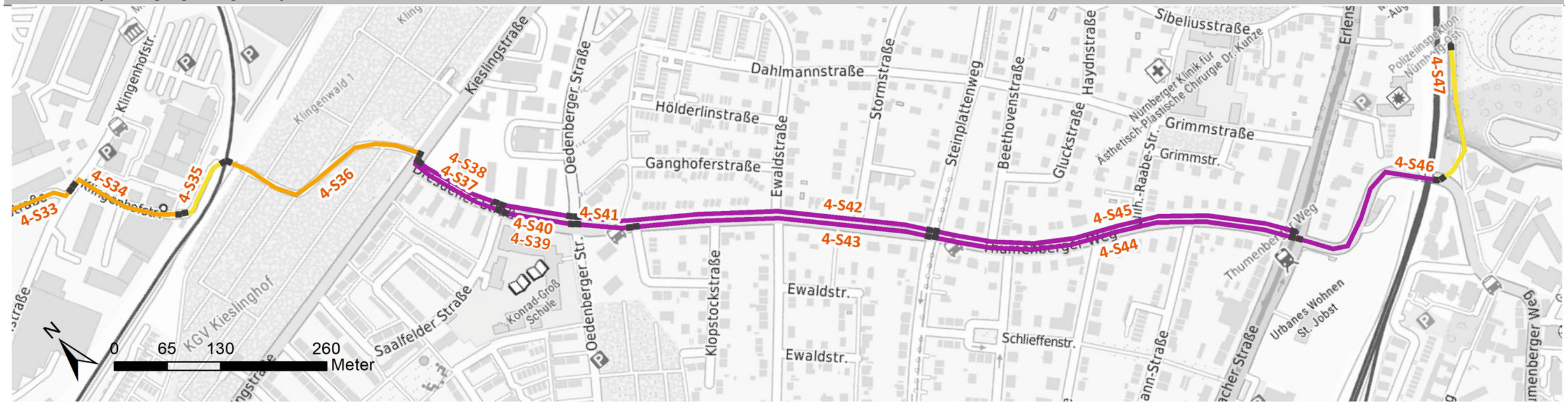
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR			
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer		

Maßnahmen an Streckenabschnitten (IV)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
4-S39	innerorts	Dresdener Straße (Oedenberger Straße bis Saalfelder Straße)	90 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen beidseitig	Markierung eines Sicherheitstrennstreifens zum Parken und Radfahrstreifen auf Mindestmaß der RVR verbreitern	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	16.000 €
4-S40	innerorts	Dresdener Straße (Oedenberger Straße bis Saalfelder Straße)	90 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen beidseitig	Markierung eines Sicherheitstrennstreifens zum Parken und Radfahrstreifen auf Mindestmaß der RVR verbreitern	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	17.000 €
4-S41	innerorts	Thumenberger Weg (Oedenberger Straße bis Klopstockstraße 1)	70 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen beidseitig	Markierung eines Sicherheitstrennstreifens zum Parken und Radfahrstreifen auf Mindestmaß der RVR verbreitern (Alternative: Entfall des Parkens auf der Westseite und Verbreiterung der Fahrbahn, dann Regelmaß der RVR realisierbar)	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	13.000 €
4-S42	innerorts	Thumenberger Weg (Oedenberger Straße bis Steinplattenweg)	440 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen beidseitig	Markierung eines Sicherheitstrennstreifens zum Parken und Radfahrstreifen auf Mindestmaß der RVR verbreitern	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	81.000 €

Route-Nr.: 4 (Schniegling - Mögeldorf)



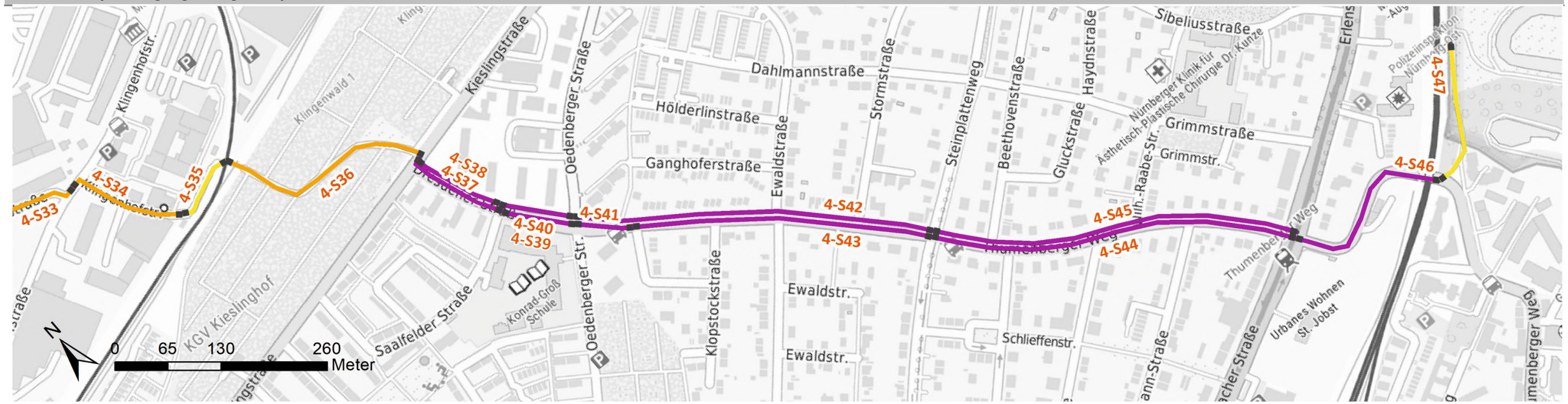
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (IV)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
4-S43	innerorts	Thumenberger Weg (Klopstockstraße 1 bis Steinplattenweg)	370 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen beidseitig	Markierung eines Sicherheitstrennstreifens zum Parken und Radfahrstreifen auf Mindestmaß der RVR verbreitern (Alternative: Entfall des Parkens auf der Westseite und Verbreiterung der Fahrbahn, dann Regelmaß der RVR realisierbar)	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	67.000 €
4-S44	innerorts	Thumenberger Weg (Steinplattenweg bis Äußere Sulzbacher Straße)	450 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen beidseitig	Markierung eines Sicherheitstrennstreifens zum Parken und Radfahrstreifen auf Mindestmaß der RVR verbreitern (Alternative: Entfall des Parkens auf der Westseite und Verbreiterung der Fahrbahn, dann Regelmaß der RVR realisierbar)	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	83.000 €
4-S45	innerorts	Thumenberger Weg (Steinplattenweg bis Äußere Sulzbacher Straße)	450 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen beidseitig	Markierung eines Sicherheitstrennstreifens zum Parken und Radfahrstreifen auf Mindestmaß der RVR verbreitern	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	83.000 €

Route-Nr.: 4 (Schniegling - Mögeldorf)



Qualitätsstandard Bestand

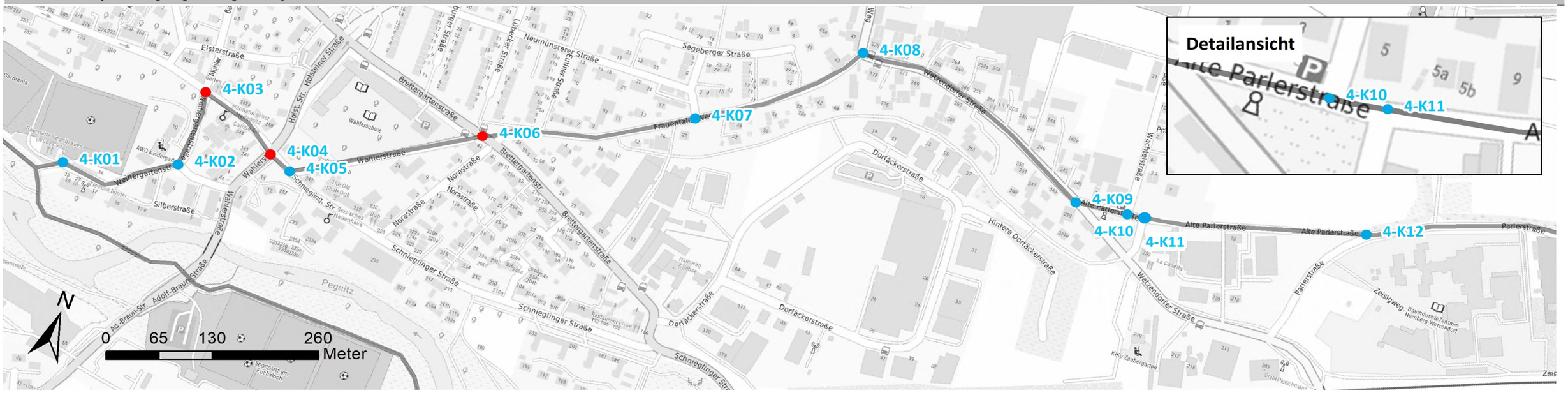
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (IV)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
4-S46	innerorts	Thumenberger Weg (Thumenberger Weg 32 bis Äußere Sulzbacher Straße)	240 m	kein Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr (T20/30-Zone)	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	Kurzfristig Mischverkehr Tempo 30/20, Markierung einer Piktogrammkette, Langfristig Ausbau Zweirichtungsverkehr aber dann neues Brückenbauwerk	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	16.000 €
4-S47	innerorts	Geh-/Radweg (Thumenberger Weg 32 bis Weggabelung)	180 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Rad- und Fußverkehr trennen	Naherholung	erforderlich	BRK 3; keine Beleuchtung vorhanden	181.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 4 (Schniegling - Mögeldorf)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

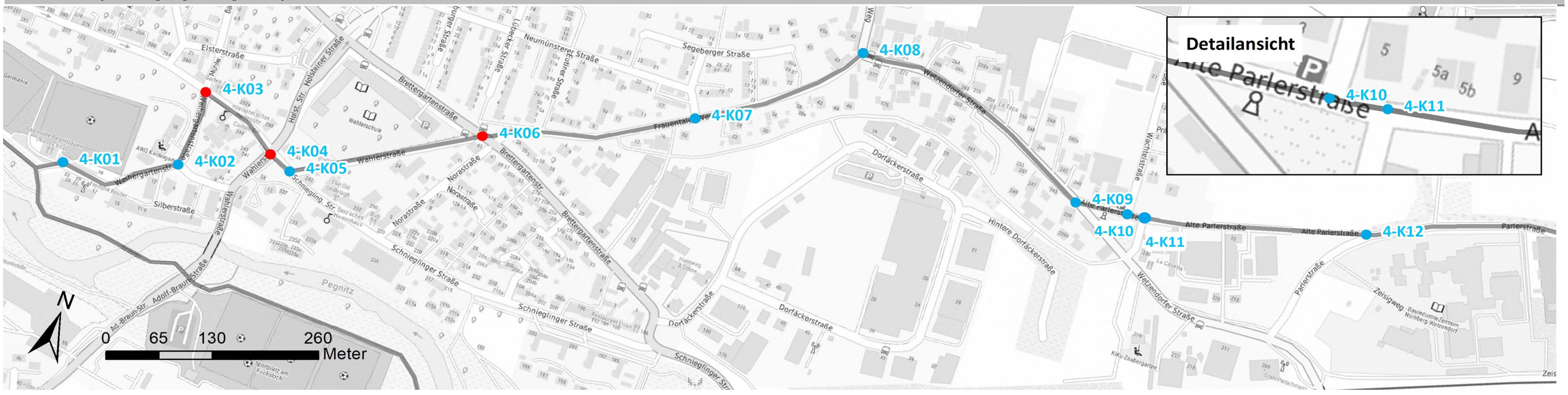
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (I)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
4-K01	Geh-/Radweg / Weihergartenstraße	Sonstiger Knotenpunkt	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
4-K02	Weihergartenstraße / Weihergartenstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	keine Zuordnung möglich	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	Vorrang für den abbiegenden Radverkehr einrichten	10.000 €
4-K03	Wahlerstraße / Weihergartenstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	-	10.000 €
4-K04	Schnieglinger Straße / Holsteiner Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR biegt ab oder ein / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Markierungsmaßnahme an signalisiertem Knoten (hoher Aufwand)	AFAS im Verlauf der RVR markieren	14.000 €
4-K05	Schnieglinger Straße / Wahlerstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	Vorrang für den abbiegenden Radverkehr einrichten (z.B. Ahauser Modell)	10.000 €
4-K06	Brettergartenstraße / Frauentaler Weg	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR biegt ab oder ein	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Planungen Stadt Nürnberg liegen vor, zusätzlich noch Verbesserung für den Radverkehr aus Süden (Aufstellfläche für linksabbiegenden Radverkehr und Aufweitung der Nebenanlage auf der Westseite des Frauentaler Wegs)	-
4-K07	Frauentaler Weg / Ratzeburger Straße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 4 (Schniegling - Mögeldorf)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

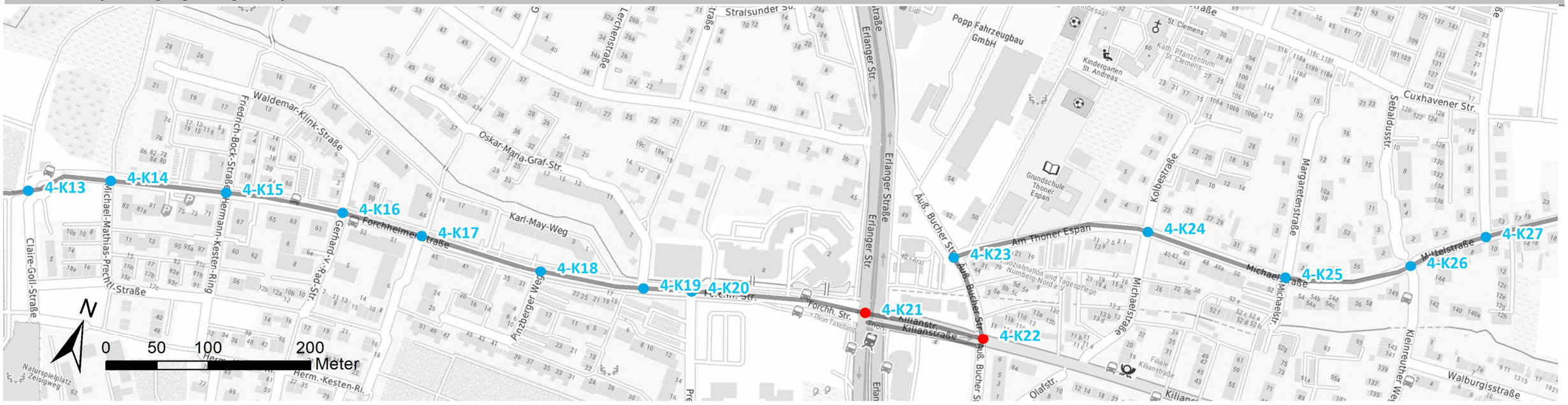
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (I)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
4-K08	Frauentaler Weg / Wetzendorfer Straße	Regelung durch Verkehrszeichen mit abknickender Vorfahrt	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	Bevorrechtigung der RVR durch Änderung der Vorfahrt	10.000 €
4-K09	Wetzendorfer Straße / Alte Parlerstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	Bevorrechtigung der RVR durch Änderung der Vorfahrt	10.000 €
4-K10	Alte Parlerstraße / Wachtelstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
4-K11	Alte Parlerstraße / Wetzendorfer Staße 230	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
4-K12	Alte Parlerstraße / Parlerstraße	Regelung durch Verkehrszeichen mit abknickender Vorfahrt	RVR biegt ab oder ein	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Planungen der Stadt Nürnberg liegen vor	-

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 4 (Schniegling - Mögeldorf)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

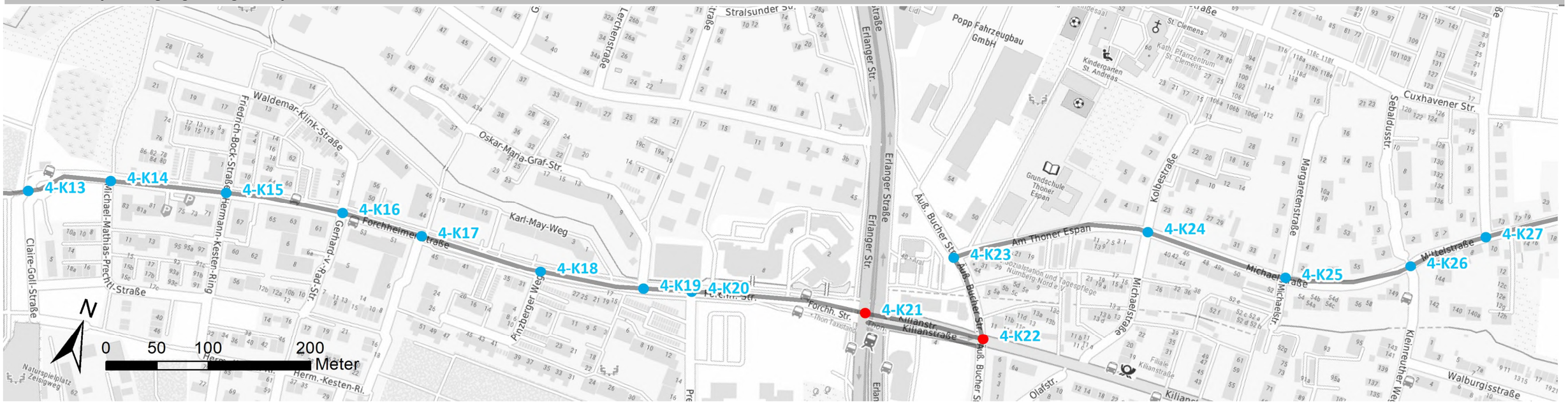
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (II)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
4-K13	Parlerstraße / Forchheimer Straße	Sonstiger Knotenpunkt	keine Zuordnung möglich	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	Vorrang für den abbiegenden Radverkehr herstellen (z.B. Ahauser Modell)	10.000 €
4-K14	Forchheimer / Michael-Mathias-Prechtl-Straße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
4-K15	Forchheimer Straße / Hermann-Kesten-Ring	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
4-K16	Forchheimer Straße / Gerhard-von-Rad-Straße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Markierungstechnische Maßnahme am Knoten	Bevorrechtigung vorhanden, Rotmarkierung im Knoten im Rahmen der Einrichtung der Fahrradstraße ergänzen	7.000 €
4-K17	Forchheimer Straße / Hermann-Kesten-Ring	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
4-K18	Forchheimer Straße / Prinzberger Weg	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
4-K19	Forchheimer Straße / Oskar-Maria-Graf-Straße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
4-K20	Forchheimer Straße / Pretzfelder Straße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
4-K21	Forchheimer Straße / Erlanger Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Nebenrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / RIM vorhanden auf der RVR / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	-	-

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 4 (Schniegling - Mögeldorf)



Zeitverluste an Knotenpunkten

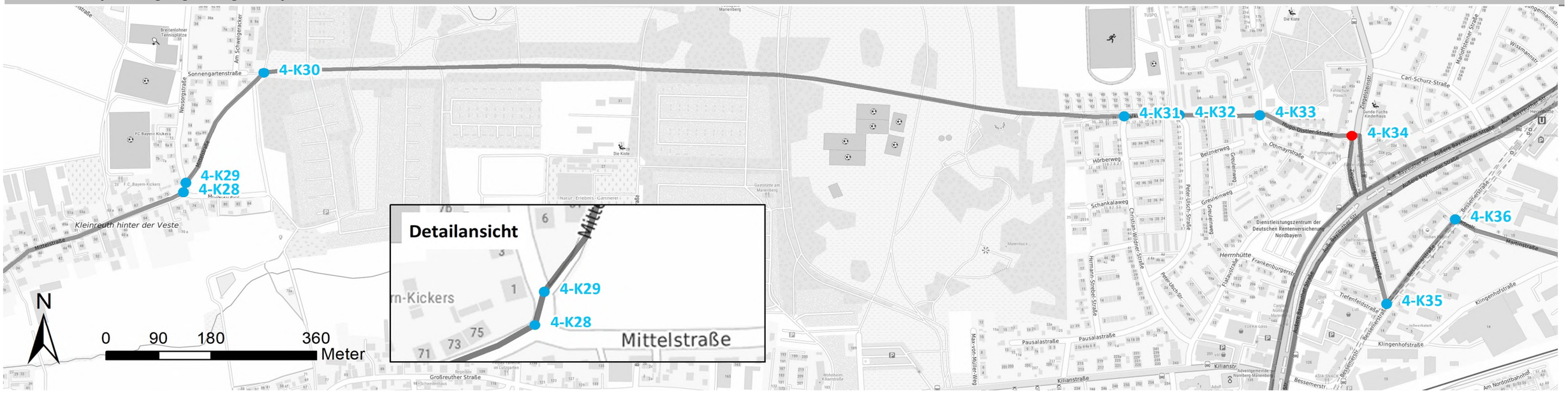
- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit
- 2-K13 Knoten-Maßnahmennummer
- Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (II)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
4-K22	Kilianstraße / Äußere Bucher Straße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR biegt ab oder ein	Keine Maßnahme	-	-
4-K23	Äußere Bucher Straße / Am Thoner Espan	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	Vorrang für den abbiegenden Radverkehr einrichten	10.000 €
4-K24	Am Thoner Espan / Kolbestraße	Rechts-vor-Links-Regelung	keine Zuordnung möglich	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
4-K25	Michaelstraße / Margaretenstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
4-K26	Michaelstraße / Kleinreuther Weg	Rechts-vor-Links-Regelung	keine Zuordnung möglich	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
4-K27	Mittelstraße / Lohestraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 4 (Schniegling - Mögeldorf)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

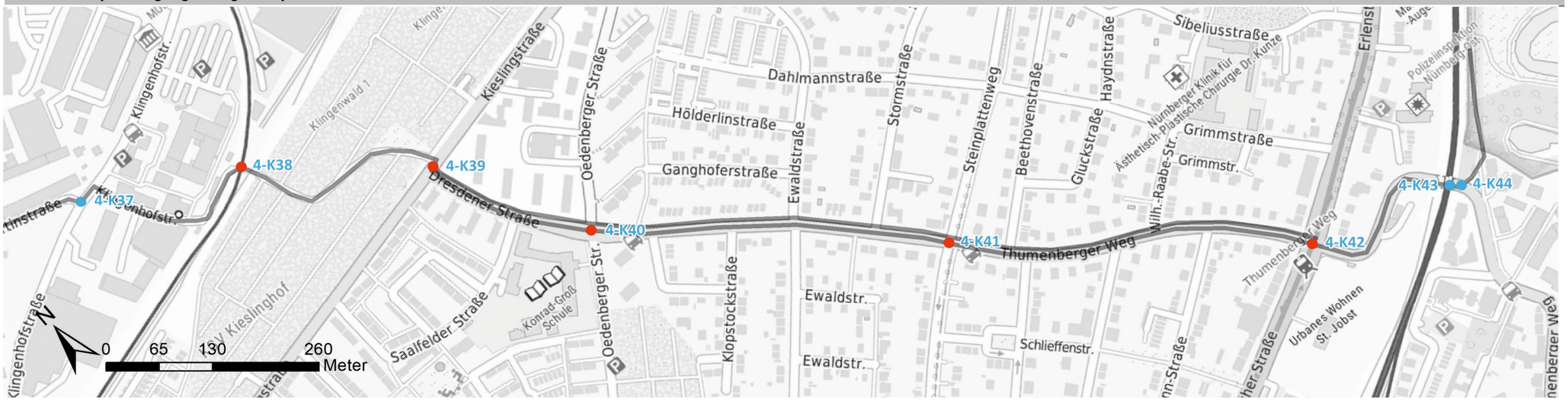
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (III)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
4-K28	Mittelstraße / Mittelstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
4-K29	Mittelstraße / Neusorgstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
4-K30	Mittelstraße / Sonnengartenstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
4-K31	Falknerweg / Christian-Wildner-Straße	Rechts-vor-Links-Regelung	keine Zuordnung möglich	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
4-K32	Falknerweg / Hugo-Distler-Straße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	Vorrang für den abbiegenden Radverkehr einrichten (z.B. Ahauser Modell)	3.000 €
4-K33	Hugo-Distler-Straße / Othmayrstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	keine Zuordnung möglich	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	Vorrang für den abbiegenden Radverkehr einrichten (z.B. Ahauser Modell)	3.000 €
4-K34	Hugo-Distler-Straße / Ziegelsteinstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR biegt ab oder ein	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Planungen Stadt Nürnberg liegen vor	-
4-K35	Stahlstraße / Bessemerstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	Vorrang für den abbiegenden Radverkehr herstellen	3.000 €
4-K36	Bessemerstraße / Martinstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	Vorrang für den abbiegenden Radverkehr herstellen (z.B. Ahauser Modell)	3.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 4 (Schniegling - Mögeldorf)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

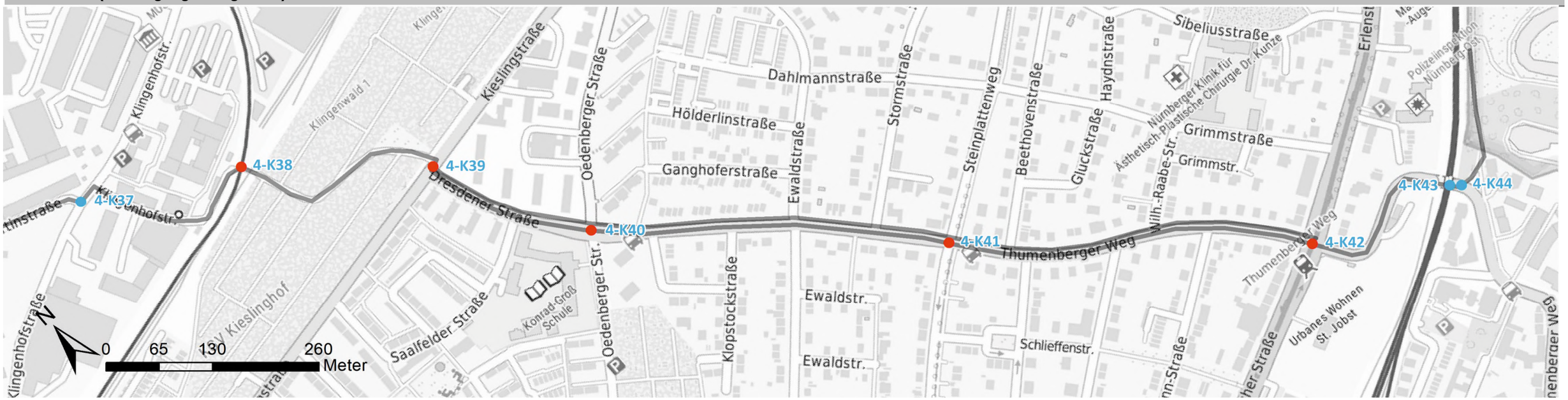
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (IV)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
4-K37	Martinstraße / Klingenhofstraße	Querung einer übergeordneten Straße ohne zusätzliche Sicherung	RVR biegt ab oder ein	Neubau einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	LSA mit Detektion für den Radverkehr	1.026.000 €
4-K38	Klingenhofstraße / Bahnanlage	Bahnübergang	keine Zuordnung möglich	Keine Maßnahme	Umlaufsperren müssen verbessert werden (Lastenräder, Pedelecs)	-
4-K39	Kieslingstraße / Dresdener Straße	Querung einer übergeordneten Straße ohne zusätzliche Sicherung	RVR in Nebenrichtung	Neubau einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	-	1.026.000 €
4-K40	Dresdener Straße / Oedenberger Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	-	-
4-K41	Thumenberger Weg / Ewaldstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	Fußgänger-LSA	-

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 4 (Schniegling - Mögeldorf)



Zeitverluste an Knotenpunkten

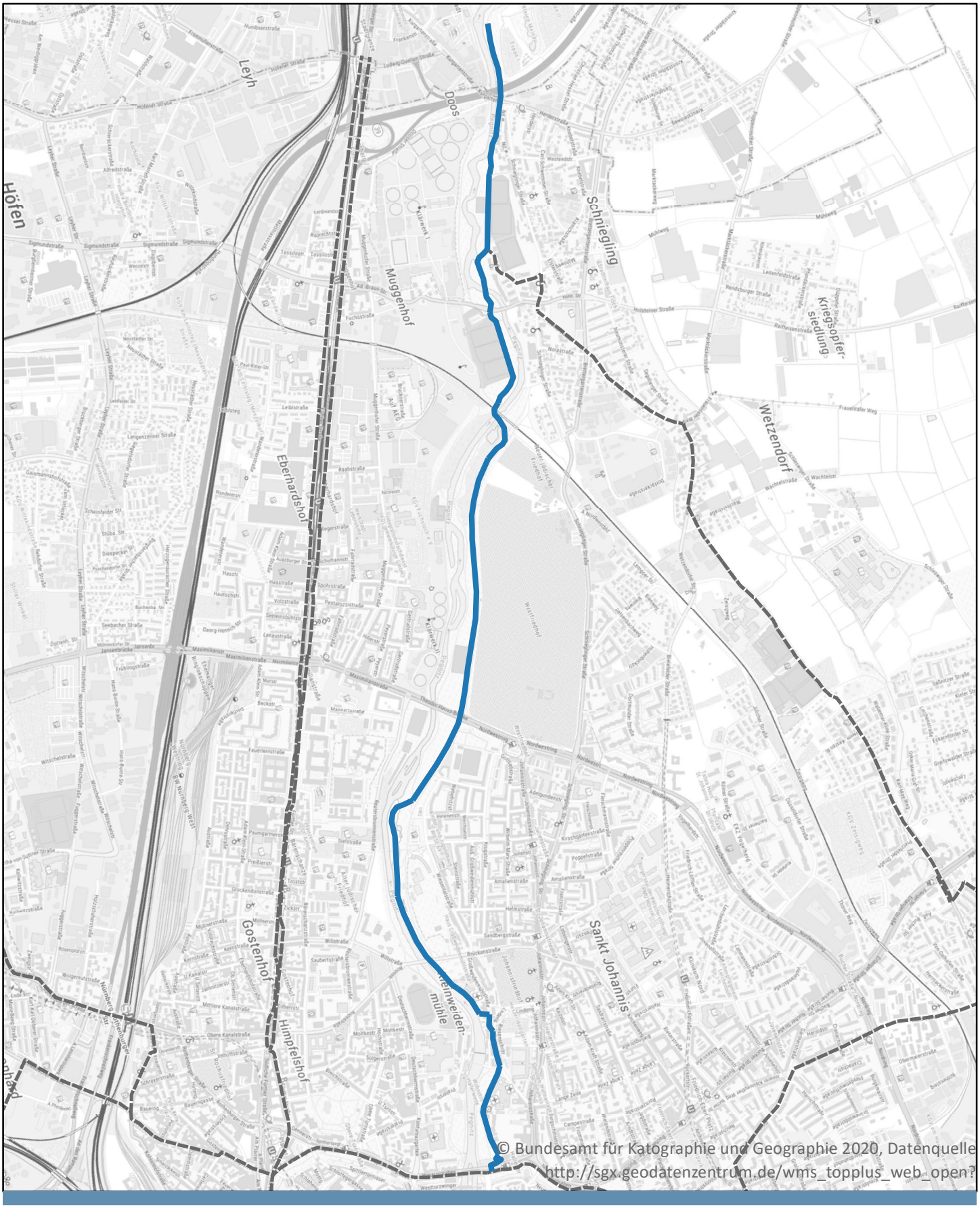
- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (IV)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
4-K42	Thumenberger Weg / Äußere Sulzbacher Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Nebenrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / AFAS vorhanden auf der RVR / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	AFAS nur Richtung Süden vorhanden, Richtung Norden Lücke! Langfristig Überführung auf neuen Zweirichtungsradweg auf der Ostseite.	821.000 €
4-K43	Thumenberger Weg / Bahnanlage	Unterführung	keine Zuordnung möglich	Umbau einer Unterführung	Langfristig: Ausbau der Unterführung auf RVR-Regelmaß	1.369.000 €
4-K44	Thumenberger Weg / Separater Geh-/Radweg	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR biegt ab oder ein	Keine Maßnahme	Langfristig Zweirichtungsradweg auf der Ostseite	-



Radvorrangrouten
Stadt Nürnberg

Route 6 - Pegnitztal West

Radvorrangroute

RVR-Netz

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

VIA Planungsbüro

0 0,325 0,65 Kilometer

Route-Nr.: 6 (Pegnitztal West)

Qualität im Längsverkehr (Bestand)			
Länge der Gesamtstrecke:	4,9	km	
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß):	1,1	km	22%
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß):	2,3	km	46%
… davon ERA-Regelstandard erreicht:	1,3	km	26%
… davon kein Standard erreicht:	0,3	km	6%
Qualität im Längsverkehr (Planung)			
Länge der Gesamtstrecke:	4,9	km	
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß):	0,7	km	13%
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß):	0,3	km	5%
… davon RVR-Standard erreichbar (Regelmaß):	3,5	km	71%
… davon RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß):	0,0	km	0%
… davon ERA-Standard erreichbar:	0,5	km	10%
… davon kein Standard erreichbar:	0,0	km	0%
Qualität im Querverkehr (Planung)[1]			
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - 0 Sekunden:	12	Knotenpunkte	
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - < 20 Sekunden:	1	Knotenpunkte	
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - ≥ 20 Sekunden:	0	Knotenpunkte	
Zeitverluste in Folge von Knotenpunkten:	2	Sek./km	
Fahrtzeit:	10	Minuten	
Handlungsbedarf			
Neubau an Strecken:	0,0	km	0%
Ausbau an Strecken:	3,3	km	66%
Einrichtung / Anpassung von Fahrradstraßen:	0,4	km	8%
Sonstiger Handlungsbedarf an Strecken (z. B. Markierungen, Sanierungen):	1,3	km	26%
Möglicher Neu- oder Umbau von Sonderbauwerken:	9	Stück	
Handlungsbedarf an signalisierten Knotenpunkten:	1	Stück	
Weiterer Handlungsbedarf an Knotenpunkten:	0	Stück	
Streckenlänge mit Grunderwerb:	1,7	km	35%
Beleuchtungsrahmenkategorien (BRK)			
Strecken mit BRK 1:	0,0	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,0	km	
Strecken mit BRK 2:	0,2	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,2	km	
Strecken mit BRK 3:	4,6	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,4	km	
Strecken mit BRK 4:	0,0	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,0	km	
Strecken mit BRK 5:	0,2	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,2	km	

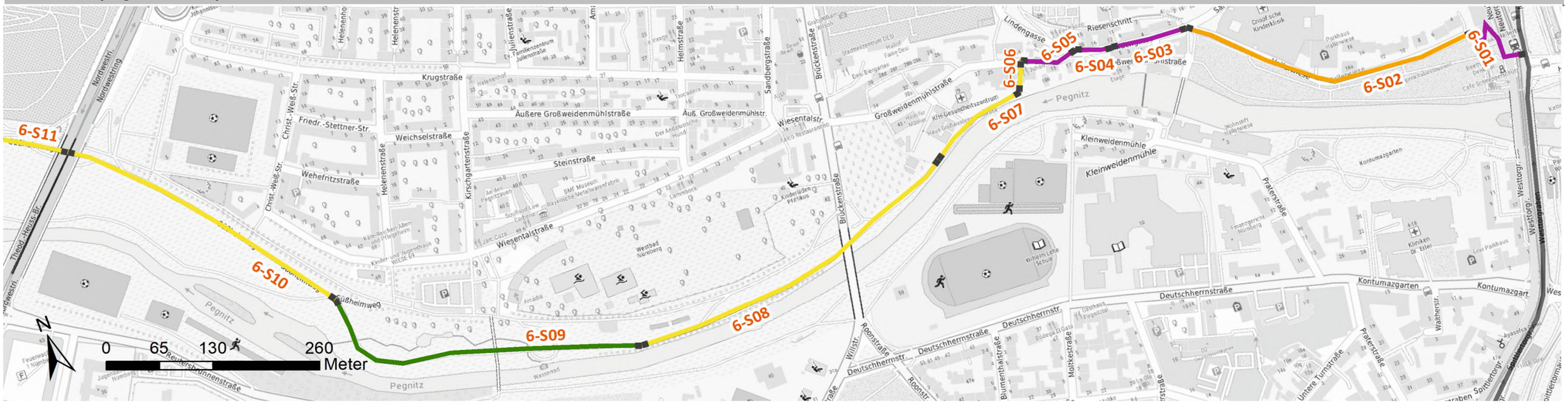
1 Bei Berechnung wurden die mittleren Verlustzeiten für RVR aus Tabelle 19 der "Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV)" der FGSV angewendet. Für die Ermittlung der Fahrzeit wurde eine Ausgangsgeschwindigkeit von 25 km/h angenommen und die mittleren Verlustzeiten an Knotenpunkten berücksichtigt.

Kosten		
Kosten für Maßnahmen an Streckenabschnitten:	0,7	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an signalisierten Knotenpunkten[2]:	0,5	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an sonstigen plangleichen Knotenpunkten:	0,0	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an Sonderbauwerken[3]:	0,0	Mio. €
Kosten für zusätzliche Beleuchtung:	1,9	Mio. €
Kosten für Grunderwerb:	0,1	Mio. €
Planungskosten (15%):	0,5	Mio. €
MwSt (19%):	0,7	Mio. €
Kosten (brutto):	**4,5**	**Mio. €**
Kosten pro Kilometer:	0,9	Mio. €
Risikoaufschlag (20%):	*0,9*	*Mio. €*
Kosten (brutto) inkl. Risikoaufschlag:	***5,3***	***Mio. €***
Kosten pro Kilometer inkl. Risikoaufschlag:	*1,1*	*Mio. €*

2 inkl. Minderungsfaktor von 30% zur Berücksichtigung von Signalanlagen mit geringer Anzahl von Signalgruppen und neueren Steuergeräten

3 Für den möglichen Handlungsbedarf an Sonderbauwerken liegen keine Kosten vor.

Route-Nr.: 6 (Pegnitztal West)



Qualitätsstandard Bestand

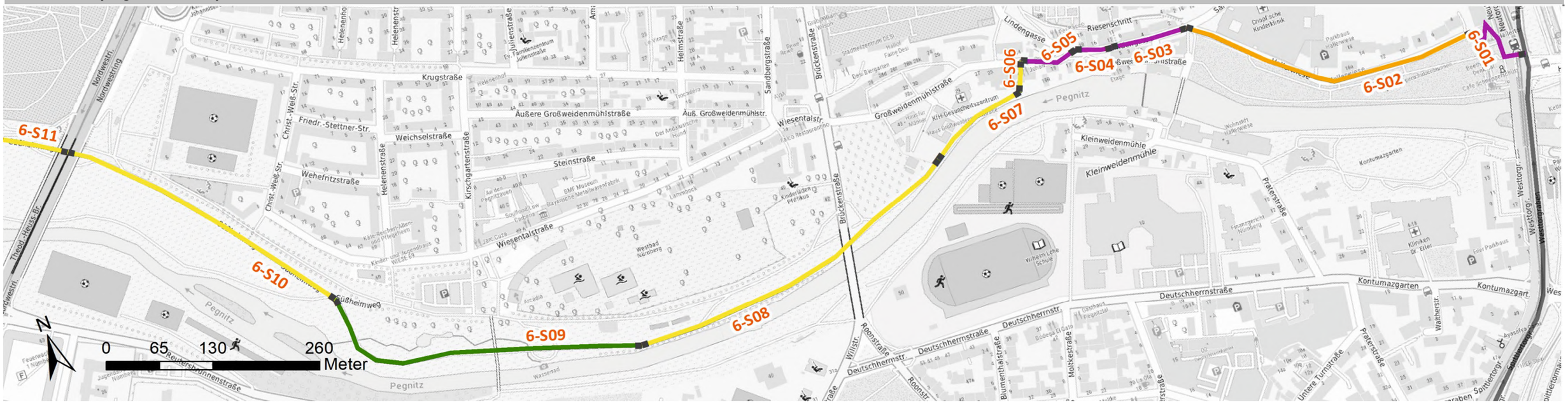
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (I)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
6-S01	innerorts	Separater Geh-/Radweg (Neutorgraben bis Hallerwiese)	110 m	kein Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf ERA-Standard (unbefestigte Fläche)	Parken teilweise entfernen und Übergang zur Hallerwiese verbessern	Naherholung, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	27.000 €
6-S02	innerorts	Hallerwiese (Neutorgraben bis Lindengasse)	370 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	41.000 €
6-S03	innerorts	Lindengasse (Hallerwiese bis Großweidenmühlstraße)	90 m	kein Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr (T20/30-Zone)	Sonstiger Handlungsbedarf	Empfehlung evtl. T20 Zone mit weicher Separierung	Fußverkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
6-S04	innerorts	Lindengasse (Hallerwiese bis Großweidenmühlstraße)	40 m	kein Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr (T20/30-Zone)	Sonstiger Handlungsbedarf	Empfehlung evtl. T20 Zone mit weicher Separierung	Fußverkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
6-S05	innerorts	Großweidenmühlstraße (Lindengasse bis Geh-/Radweg)	70 m	kein Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr (T20/30-Zone)	Sonstiger Handlungsbedarf	Räumliche Zwänge, bleibt verkehrsberuhigter Bereich und damit Standardunterschreitung	Fußverkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
6-S06	innerorts	Geh-/Radweg (Großweidenmühlstraße bis Pegnitz)	40 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	ERA-Standard erreichbar	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Keine Maßnahme	Konfliktstelle aber räumliche Zwänge deswegen kein Ausbau möglich	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	-

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 6 (Pegnitztal West)



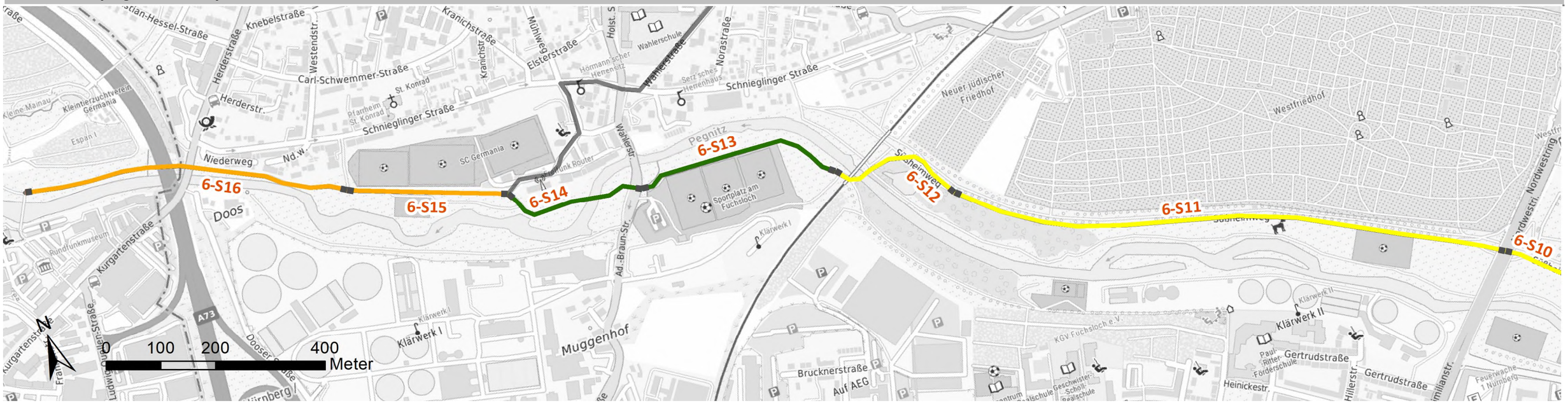
Qualitätsstandard Bestand

	RVR-Regelmaß erreicht		ERA-Standard erreicht		Untersuchungsnetz RVR
	RVR-Mindestmaß erreicht		kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (I)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
6-S07	innerorts	Geh-/Radweg Pegnitztal West	130 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	ERA-Standard erreichbar	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Keine Maßnahme	Räumliche Zwänge, kein Ausbau möglich, hier nur Mindeststandard der RVR	-	nicht erforderlich	BRK 3; keine Beleuchtung vorhanden	82.000 €
6-S08	innerorts	Geh-/Radweg Pegnitztal West	440 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Rad- und Fußverkehr trennen zum Beispiel auch durch Büsche, Zufußgehenden "schönere Seite" am Fluss überlassen	Naherholung	erforderlich	BRK 3; keine Beleuchtung vorhanden	428.000 €
6-S09	innerorts	Geh-/Radweg Pegnitztal West	420 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Rad- und Fußverkehr trennen zum Beispiel auch durch Büsche, Zufußgehenden "schönere Seite" am Fluss überlassen	Naherholung	erforderlich	BRK 3; keine Beleuchtung vorhanden	412.000 €
6-S10	innerorts	Süßheimweg (Abzweigung bis Theodor-Heuss-Brücke)	380 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Rad- und Fußverkehr trennen zum Beispiel auch durch Büsche, Zufußgehenden "schönere Seite" am Fluss überlassen	Naherholung	nicht erforderlich	BRK 3; keine Beleuchtung vorhanden	340.000 €

Route-Nr.: 6 (Pegnitztal West)



Qualitätsstandard Bestand

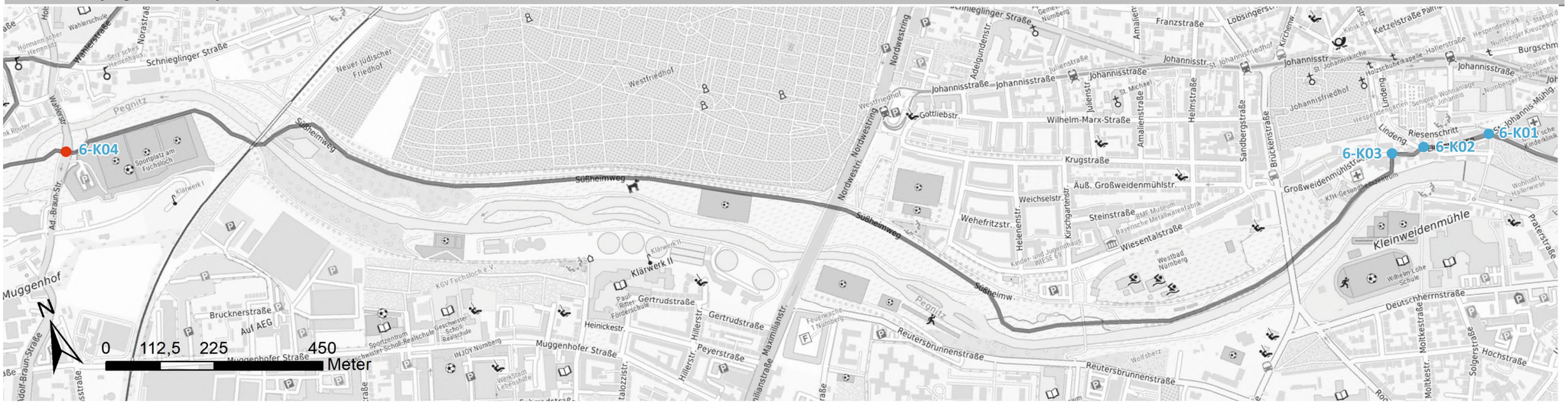
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR			
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer		

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
6-S11	innerorts	Süßheimweg (Theodor-Heuss-Brücke bis Fuchslochsteg)	1020 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Ausbau auf Regelmaß der RVR	Naherholung	nicht erforderlich	BRK 3; keine Beleuchtung vorhanden	924.000 €
6-S12	innerorts	Süßheimweg/ Fuchslochsteg	260 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Keine Maßnahme	Ausbau nur mit neuen Ingenieurbauwerken	-	erforderlich	BRK 3; keine Beleuchtung vorhanden	181.000 €
6-S13	innerorts	Fuchslochsteg (Fuchslochsteg bis Adolf-Braun-Straße)	390 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Keine Maßnahme	-	-	nicht erforderlich	BRK 3; keine Beleuchtung vorhanden	241.000 €
6-S14	innerorts	Geh-/Radweg (Adolf-Braun-Straße bis Abzweigung Sportplatz)	270 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Keine Maßnahme	-	-	nicht erforderlich	BRK 3; keine Beleuchtung vorhanden	168.000 €
6-S15	innerorts	Geh-/Radweg (Abzweigung bis Ende Sportplatz)	290 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Ausbau auf Regelmaß	Naherholung	nicht erforderlich	BRK 3; keine Beleuchtung vorhanden	266.000 €
6-S16	innerorts	Geh-/Radweg Pegnitztal West	600 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Ausbau auf Regelmaß	Naherholung	erforderlich	BRK 3; keine Beleuchtung vorhanden	586.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 6 (Pegnitztal West)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (I)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
6-K01	Hallerwiese / Lindengasse	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR biegt ab oder ein	Keine Maßnahme	Keine Maßnahme, Verkehrsberuhigter Bereich bleibt bestehen	-
6-K02	Lindengasse / Großweidenmühlstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR biegt ab oder ein	Keine Maßnahme	Keine Maßnahme, Verkehrsberuhigter Bereich bleibt bestehen	-
6-K03	Großweidenmühlstraße / Gem. Geh-/Radweg	Sonstiger Knotenpunkt	RVR biegt ab oder ein	Keine Maßnahme	Keine Maßnahme, räumliche Zwänge	-
6-K04	Pegnitztalroute / Adolf-Braun-Straße	Querung einer übergeordneten Straße mit Querungshilfe	RVR in Nebenrichtung	Neubau einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	LSA mit Detektion für den Radverkehr	1.026.000 €



Radvorrangrouten
Stadt Nürnberg

Route 8 - Nordostpark

Radvorrangroute

RVR-Netz

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

VIA Planungsbüro

0 0,35 0,7 Kilometer

Route-Nr.: 8 (Nordostpark)

Qualität im Längsverkehr (Bestand)			
Länge der Gesamtstrecke:	8,2	km	
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß):	2,0	km	24%
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß):	0,7	km	9%
… davon ERA-Regelstandard erreicht:	0,9	km	11%
… davon kein Standard erreicht:	4,6	km	55%

Qualität im Längsverkehr (Planung)			
Länge der Gesamtstrecke:	8,2	km	
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß):	2,0	km	24%
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß):	0,4	km	5%
… davon RVR-Standard erreichbar (Regelmaß):	5,4	km	66%
… davon RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß):	0,4	km	5%
… davon ERA-Standard erreichbar:	0,0	km	0%
… davon kein Standard erreichbar:	0,0	km	0%

Qualität im Querverkehr (Planung)[1]			
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - 0 Sekunden:	6	Knotenpunkte	
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - < 20 Sekunden:	5	Knotenpunkte	
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - ≥ 20 Sekunden:	13	Knotenpunkte	
Zeitverluste in Folge von Knotenpunkten:	46	Sek./km	
Fahrtzeit:	30	Minuten	

Handlungsbedarf			
Neubau an Strecken:	0,0	km	0%
Ausbau an Strecken:	0,3	km	4%
Einrichtung / Anpassung von Fahrradstraßen:	0,0	km	0%
Sonstiger Handlungsbedarf an Strecken (z. B. Markierungen, Sanierungen):	7,9	km	96%
Möglicher Neu- oder Umbau von Sonderbauwerken:	5	Stück	
Handlungsbedarf an signalisierten Knotenpunkten:	4	Stück	
Weiterer Handlungsbedarf an Knotenpunkten:	4	Stück	
Streckenlänge mit Grunderwerb:	0,0	km	0%

Beleuchtungsrahmenkategorien (BRK)		
Strecken mit BRK 1:	0,0	km
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,0	km
Strecken mit BRK 2:	0,3	km
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,3	km
Strecken mit BRK 3:	0,2	km
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,2	km
Strecken mit BRK 4:	0,0	km
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,0	km
Strecken mit BRK 5:	7,7	km
… darauf Beleuchtung vorhanden:	7,7	km

1 Bei Berechnung wurden die mittleren Verlustzeiten für RVR aus Tabelle 19 der "Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV)" der FGSV angewendet. Für die Ermittlung der Fahrzeit wurde eine Ausgangsgeschwindigkeit von 25 km/h angenommen und die mittleren Verlustzeiten an Knotenpunkten berücksichtigt.

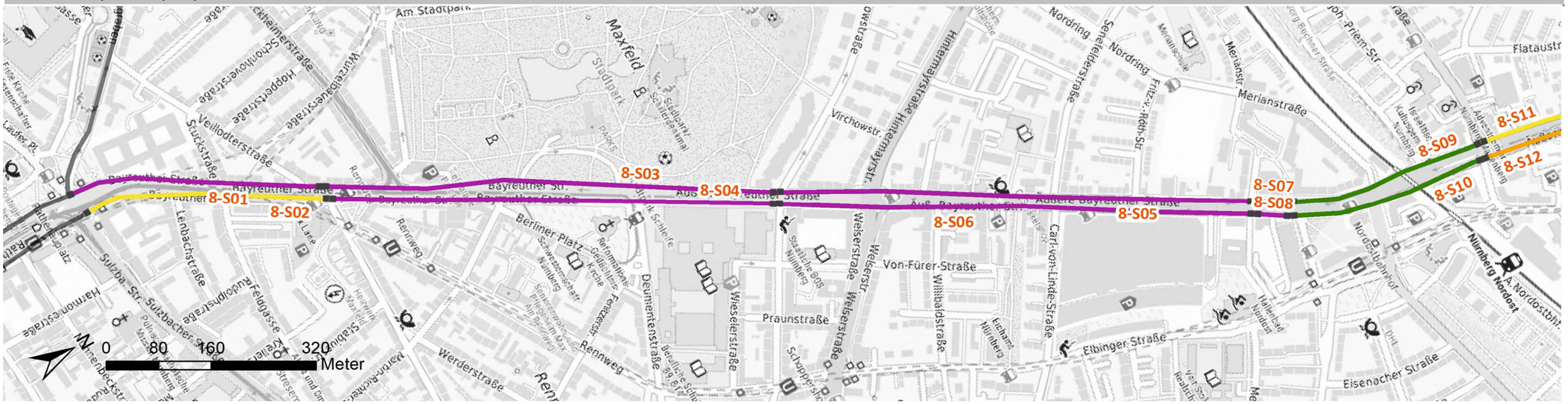
Kosten		
Kosten für Maßnahmen an Streckenabschnitten:	0,6	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an signalisierten Knotenpunkten[2]:	1,7	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an sonstigen plangleichen Knotenpunkten:	0,0	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an Sonderbauwerken[3]:	0,0	Mio. €
Kosten für zusätzliche Beleuchtung:	0,0	Mio. €
Kosten für Grunderwerb:	0,0	Mio. €
Planungskosten (15%):	0,5	Mio. €
MwSt (19%):	0,5	Mio. €
Kosten (brutto):	**3,3**	**Mio. €**
Kosten pro Kilometer:	0,4	Mio. €
Risikoaufschlag (20%):	*0,7*	*Mio. €*
Kosten (brutto) inkl. Risikoaufschlag:	***4,0***	***Mio. €***
Kosten pro Kilometer inkl. Risikoaufschlag:	*0,5*	*Mio. €*

2 inkl. Minderungsfaktor von 30% zur Berücksichtigung von Signalanlagen mit geringer Anzahl von Signalgruppen und neueren Steuergeräten

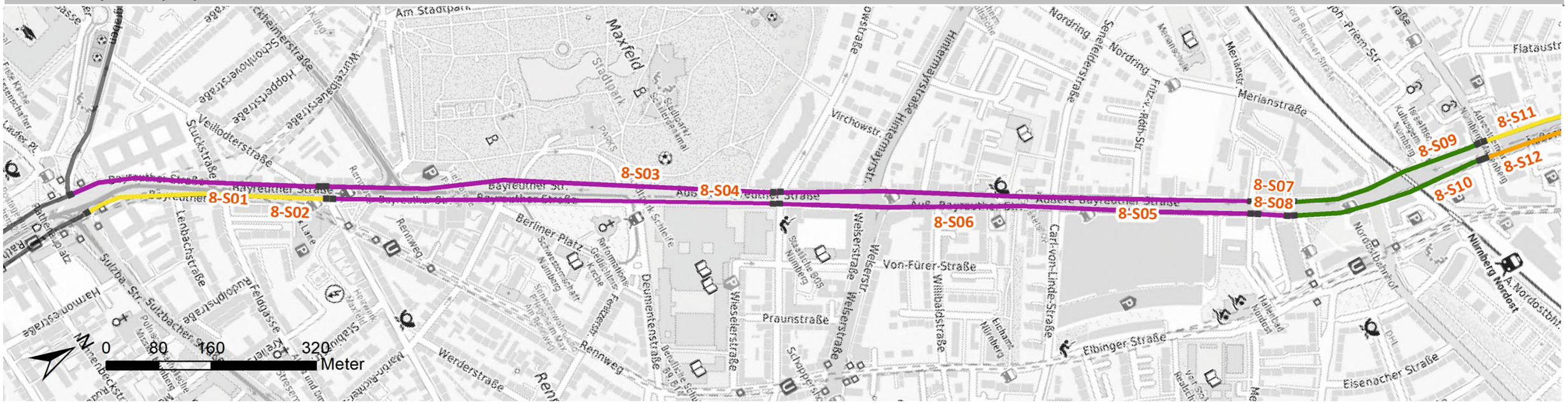
3 Für den möglichen Handlungsbedarf an Sonderbauwerken liegen keine Kosten vor.

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 8 (Nordostpark)


8-S01
8-S02
8-S03
8-S04
8-S05
8-S06
8-S07
8-S08
8-S09
8-S10
8-S11
8-S12
Bayreuther Straße
Äußere Bayreuther Straße
Am Stadtpark
Stadtpark
Maxfeld
Virchowstr.
Hintermayrstraße
Nordring
Merianstraße
Flataustr.
Berliner Platz
Rennweg
Deutschherrnstraße
Weißeleestraße
Von-Fürer-Straße
Carl-von-Linde-Straße
Praunstraße
Elbinger Straße
Eisenacher Straße
Nürnberg Nordost
A. Nordostbhf.
Nordostbahnhof
Sulzbacher Straße
Lenbachstraße
Werderstraße
Hermannstraße
Veillodterstraße
Hoppenstraße
Schönhoverstraße
Wurzelbauerstraße
Stuckstraße
Ludwig-Feuerbach-Straße
Fritz-Reuter-Str.
Johann-Priem-Str.
Kulturzentrum Nürnberg
Eichamt Nürnberg
Hallenbad Nordost
Polizeiinspektion Nürnberg Ost
Polizeiwohnheim Nürnberg
Schwesternwohnheim Nürnberg
Schwesternschaft Nürnberg
Gedächtniskirche
Reformierte Kirche
Heimatmuseum Maxfeld
Schule am Maxfeld
Grundschule
Berufliche Schule 09 BFS
Schule am Schleifweg
Schleifweg
Nördliche Schleife
Schleifweg
Schule am Schleifweg
Schule am Schleifweg
Merianschule
Schule am Schleifweg
Schule am Schleifweg
Schule am Schleifweg

Route-Nr.: 8 (Nordostpark)



Qualitätsstandard Bestand

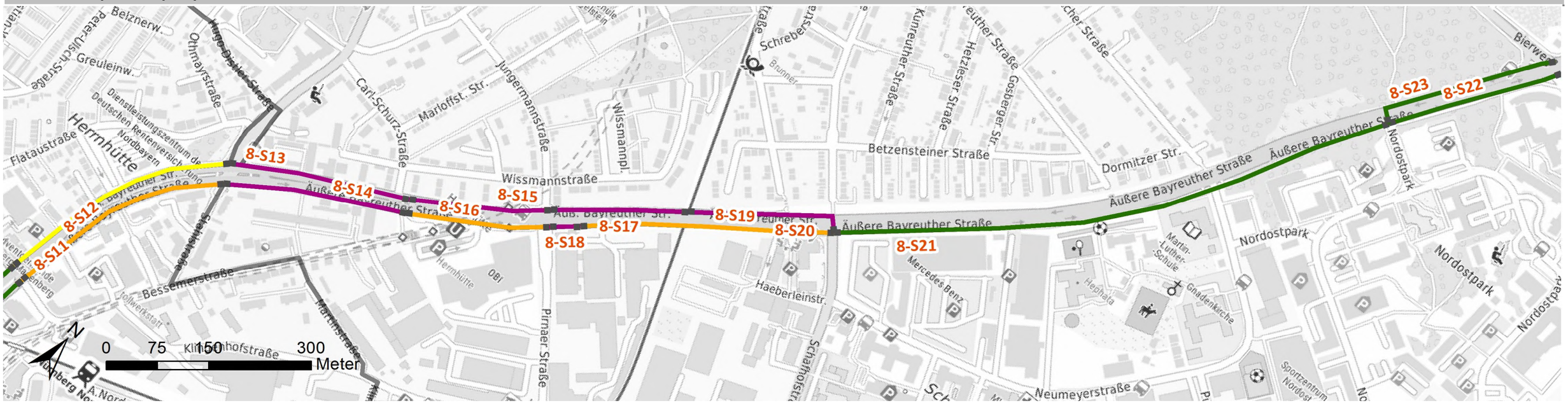
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (I)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
8-S07	innerorts	Äußere Bayreuther Straße (Leipziger Platz bis Elbinger Straße)	60 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Zur Verbreiterung des Radwegs Parkstände entfernen	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	35.000 €
8-S08	innerorts	Äußere Bayreuther Straße (Leipziger Platz bis Elbinger Straße)	60 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen einseitig	Sicherheitstrennstreifen zum Parken fehlt, ein Fahrstreifen oder das Parken entfällt	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	10.000 €
8-S09	innerorts	Äußere Bayreuther Straße (Leipziger Platz bis Kilianstraße)	310 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Keine Maßnahme	-	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
8-S10	innerorts	Äußere Bayreuther Straße (Leipziger Platz bis Kilianstraße)	310 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Keine Maßnahme	-	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 8 (Nordostpark)



Qualitätsstandard Bestand

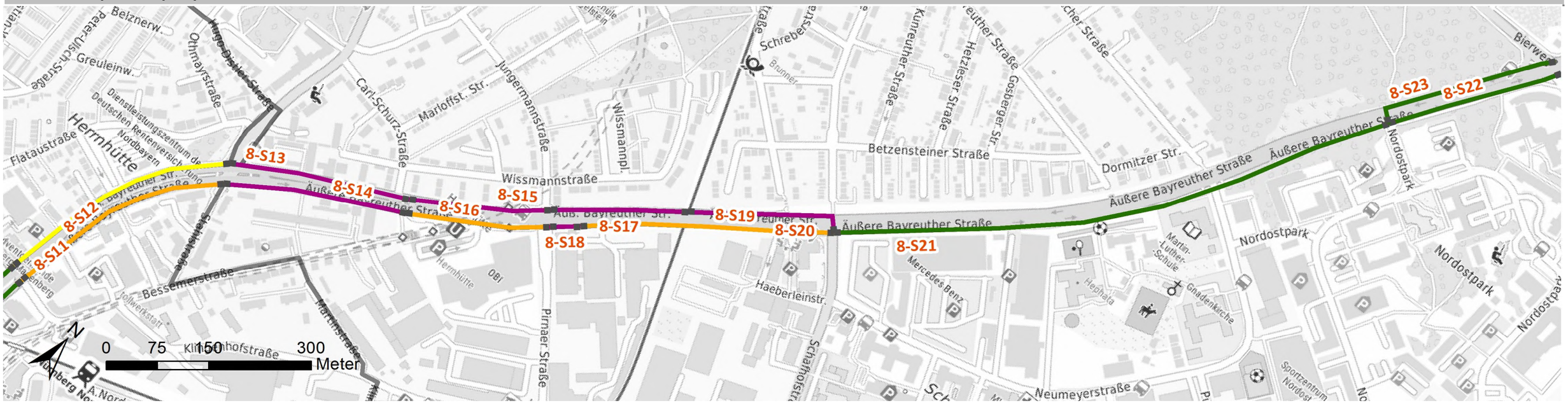
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR			
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer		

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
8-S11	innerorts	Äußere Bayreuther Straße. (Ziegelsteinstraße bis Kilianstraße)	360 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Sonstiger Handlungsbedarf	Sicherheitstrennstreifen zum Parken fehlt, evtl. Entfall des Parkens	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
8-S12	innerorts	Äußere Bayreuther Straße (Ziegelsteinstraße bis Kilianstraße)	340 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen beidseitig, Sonstiger Handlungsbedarf	Sicherheitstrennstreifen zum Parken fehlt, evtl. Entfall eines Fahrstreifens	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	62.000 €
8-S13	innerorts	Äußere Bayreuther Straße (Ziegelsteinstraße bis Carl-Schurz-Straße)	270 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen einseitig	Entfall eines Fahrstreifens für die Einrichtung eines Radfahrstreifens (oder Flächenreserve Mittelinsel nutzen)	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	46.000 €
8-S14	innerorts	Äußere Bayreuther Straße (Ziegelsteinstraße bis Carl-Schurz-Straße)	270 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	2,50 Radweg, 2 m Fußweg, 0,5 m Trennung zur Fahrbahn (Abweichung von Fußverkehrsstrategie ist Sonderfall, geringe Fußverkehrsfrequenz zu erwarten)	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	171.000 €
8-S15	innerorts	Äußere Bayreuther Straße (Carl-Schurz-Straße bis Pirnaer Straße)	210 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen einseitig	Entfall eines Fahrstreifens für die Einrichtung eines Radfahrstreifens	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	36.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 8 (Nordostpark)



Qualitätsstandard Bestand

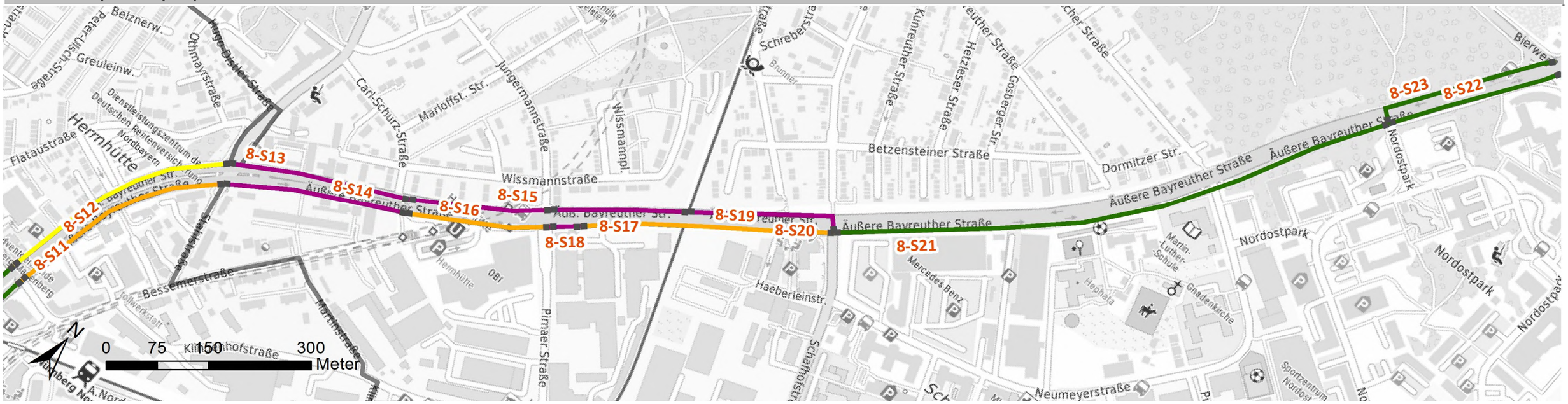
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
8-S16	innerorts	Äußere Bayreuther Straße (Carl-Schurz-Straße bis Pirnaer Straße)	210 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Sonstiger Handlungsbedarf	Beschilderung ändern Radverkehr nur noch im Einrichtungsverkehr	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
8-S17	innerorts	Äußere Bayreuther Straße (Eisenbahnbrücke bis Pirnaer Straße)	200 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen einseitig	Entfall eines Fahrstreifens für die Einrichtung eines Radfahrstreifens	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	35.000 €
8-S18	innerorts	Äußere Bayreuther Straße (Pirnaer Straße bis Äußere Bayreuther Straße 230B)	50 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Sonstiger Handlungsbedarf	Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung entfernen	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
8-S19	innerorts	Äußere Bayreuther Straße (Äußere Bayreuther Straße 230B bis Schlafhofstraße)	370 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Sonstiger Handlungsbedarf, Oberflächensanierung vollständig	Trennung zwischen Fahrbahn und Nebenanlage herstellen. Sonderfall, Fußverkehrsfrequenz sehr gering, gemeinsamer Geh-/Radweg im Einrichtungsverkehr vertretbar.	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	102.000 €
8-S20	innerorts	Äußere Bayreuther Straße (Pirnaerstraße bis Eisenbahnbrücke)	240 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen einseitig	Entfall eines Fahrstreifens für die Einrichtung eines Radfahrstreifens	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	40.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 8 (Nordostpark)



Qualitätsstandard Bestand

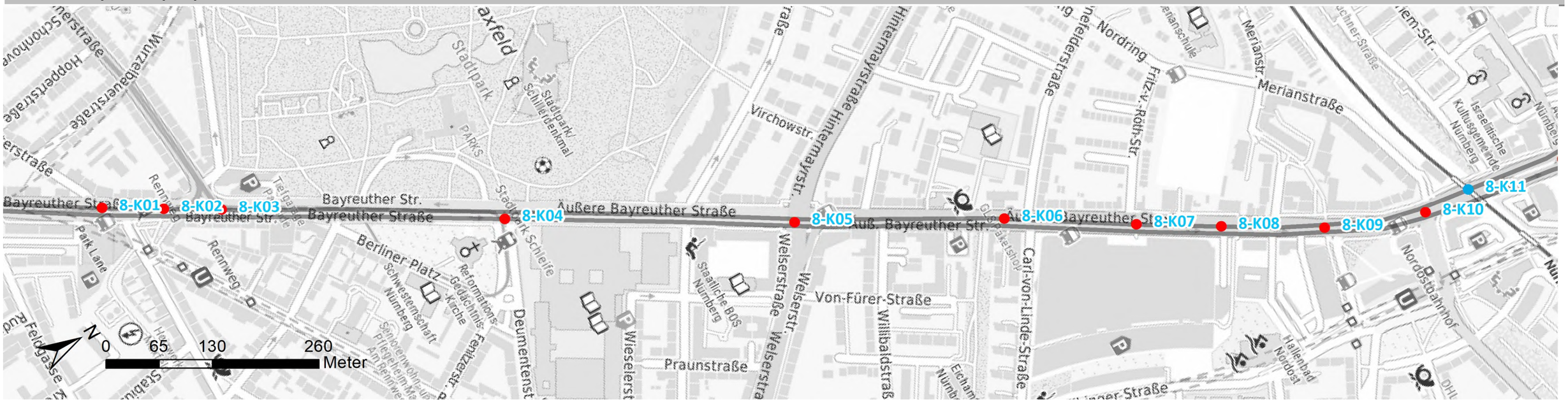
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
8-S21	innerorts	Äußere Bayreuther Straße (Schafhofstraße bis Nordostpark)	840 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Keine Maßnahme	Sonderfall, Fußverkehrsfrequenz sehr gering, gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr vertretbar	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
8-S22	innerorts	Äußere Bayreuther Straße (Bierweg bis Nordostpark)	260 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Keine Maßnahme	Radweg in Gegenrichtung freigeben, das erspart eine Querung. Sonderfall, Fußverkehrsfrequenz sehr gering, gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr vertretbar	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
8-S23	innerorts	Äußere Bayreuther Straße (Bierweg bis Nordostpark)	280 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Oberflächensanierung vollständig	Sonderfall, Fußverkehrsfrequenz sehr gering, gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr vertretbar	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	77.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 8 (Nordostpark)



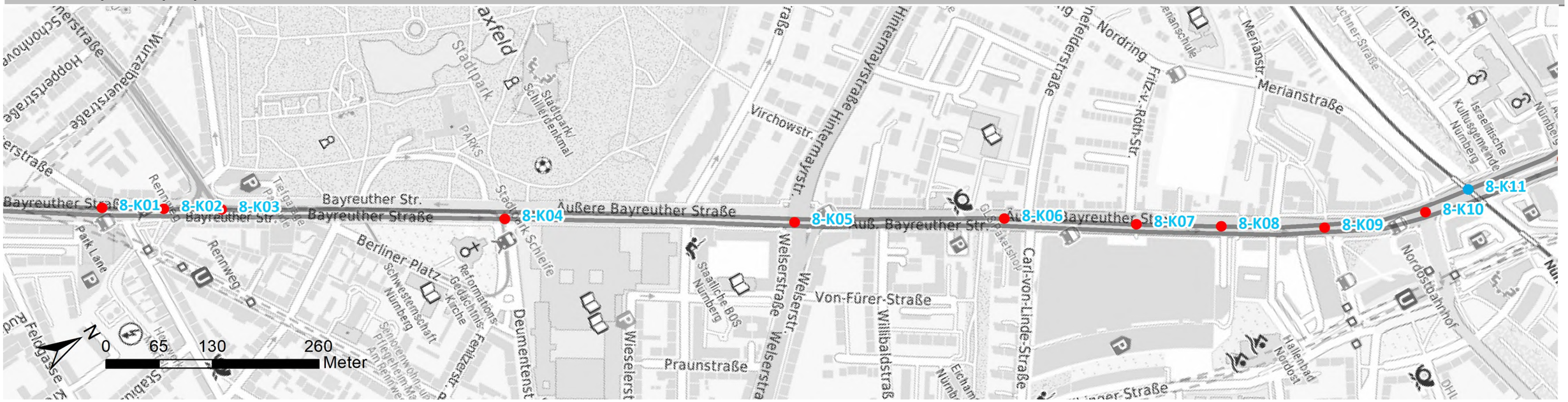
Zeitverluste an Knotenpunkten

- ● Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- ● Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit
- 2-K13 Knoten-Maßnahmennummer
- ▬ Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (I)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
8-K01	Bayreuther Straße / Veillodterstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden / Vorgezogene Haltelinie vorhanden auf der RVR	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Fußgänger-LSA	-
8-K02	Bayreuther Straße / Bayreuther Straße 29	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, Aufstellflächen unzureichend / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Fußgänger-LSA	-
8-K03	Bayreuther Straße / Pirkheimerstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, Aufstellflächen unzureichend / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Planungen der Stadt Nürnberg zur Bayreuther Straße liegen vor	-

Route-Nr.: 8 (Nordostpark)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

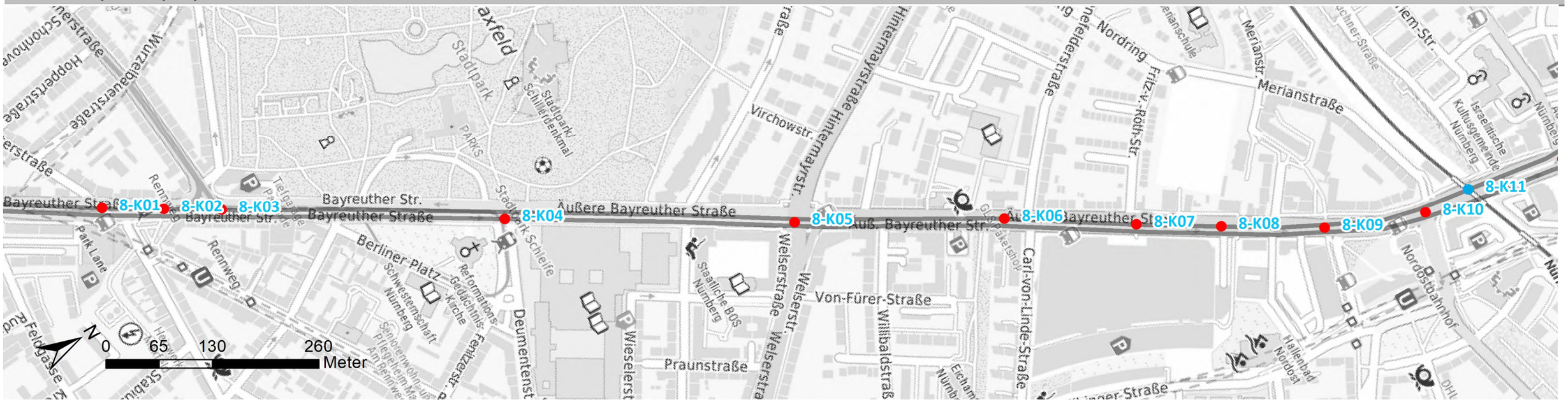
2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (I)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
8-K04	Bayreuther Straße / Deumentenstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, Aufstellflächen unzureichend / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Planungen der Stadt Nürnberg zur Bayreuther Straße liegen vor	-
8-K05	Äußere Bayreuther Straße / Welserstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / RIM vorhanden auf der RVR / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	-	-
8-K06	Äußere Bayreuther Straße / Sennfelder Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	Fußgänger-LSA	-
8-K07	Äußere Bayreuther Straße / Fritz-von-Röth-Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	Fußgänger-LSA	-

Route-Nr.: 8 (Nordostpark)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

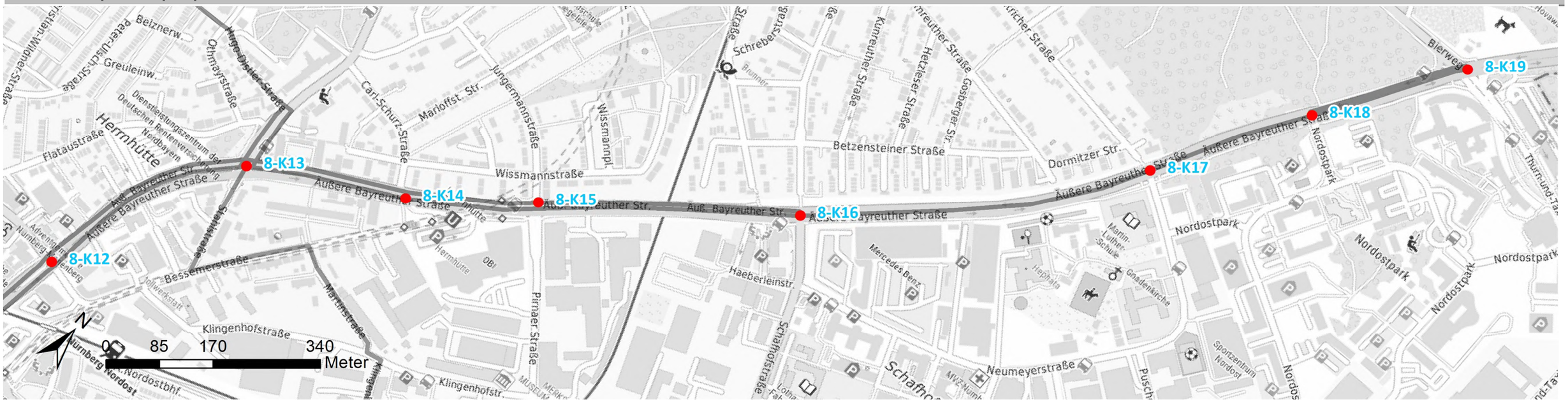
2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (I)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
8-K08	Äußere Bayreuther Straße / Äußere Bayreuther Straße 84	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / RIM vorhanden auf der RVR / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	-	-
8-K09	Äußere Bayreuther Straße / Leipziger Platz	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	-	-
8-K10	Äußere Bayreuther Straße / Leipziger Platz	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	-	-
8-K11	Äußere Bayreuther Straße / Bahnanlage	Unterführung	keine Zuordnung möglich	Keine Maßnahme	-	-

Route-Nr.: 8 (Nordostpark)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

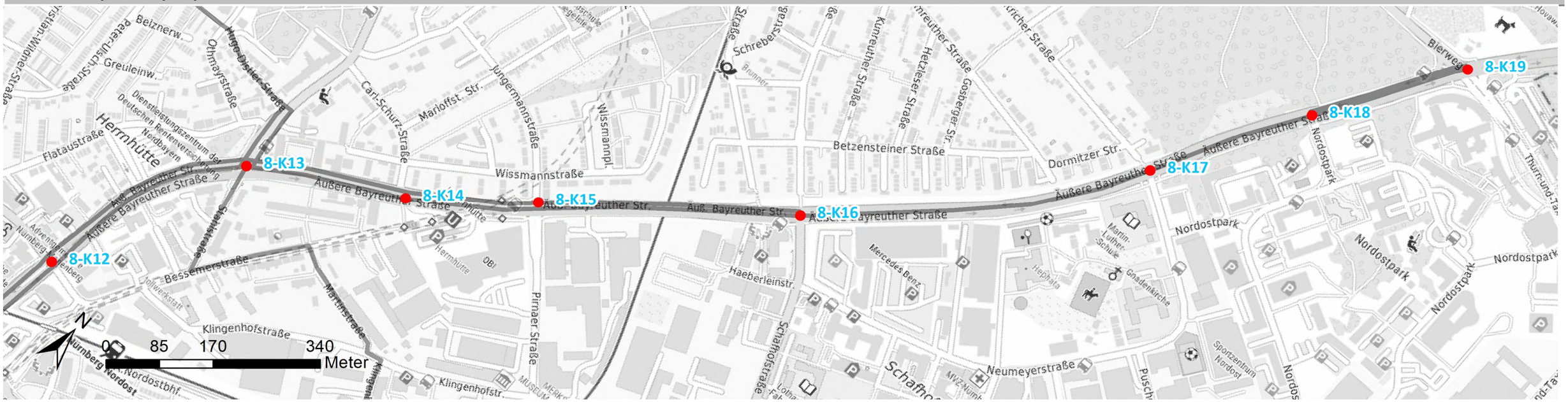
2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (II)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
8-K12	Äußere Bayreuther Straße / Kilianstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	Zwei RVR kreuzen sich / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / RIM vorhanden auf der RVR / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	-	-
8-K13	Ziegelsteinstraße / Bayreuther Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	Zwei RVR kreuzen sich / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / RIM vorhanden auf der RVR / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Eigene Signalisierung Radverkehr, Übergang zur Stahlstraße aufweiten, Verkehrsinsel einkürzen, LSA versetzen	821.000 €
8-K14	Äußere Bayreuther Straße / Carl-Schurz-Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	-	821.000 €
8-K15	Pirnaer Straße / Äußere Bayreuther Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Anpassung der LSA im Zuge der Streckenmaßnahme, Furtmarkierung neu im Nord-Westen, Nachmarkierung der Furt im Süd-Osten	821.000 €

Route-Nr.: 8 (Nordostpark)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

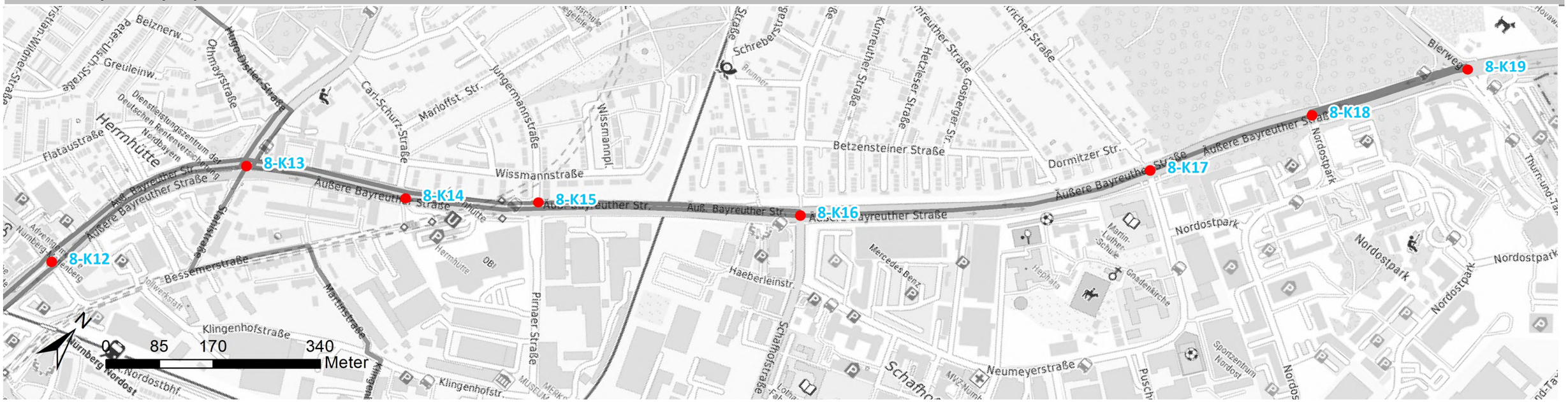
2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (II)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
8-K16	Äußere Bayreuther Straße / Schafhofstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Überführung des Radverkehrs aus dem Norden auf Radfahrstreifen Richtung Süden, Seitenraum im Nordwesten vorziehen und Sperrfläche für Kfz-Verkehr markieren, damit Radfahrende sicher auf Radfahrstreifen wechseln können	821.000 €
8-K17	Äußere Bayreuther Straße / Neumeyerstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	-	-
8-K18	Äußere Bayreuther Straße / Nordostpark	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	-	-

Route-Nr.: 8 (Nordostpark)



Zeitverluste an Knotenpunkten

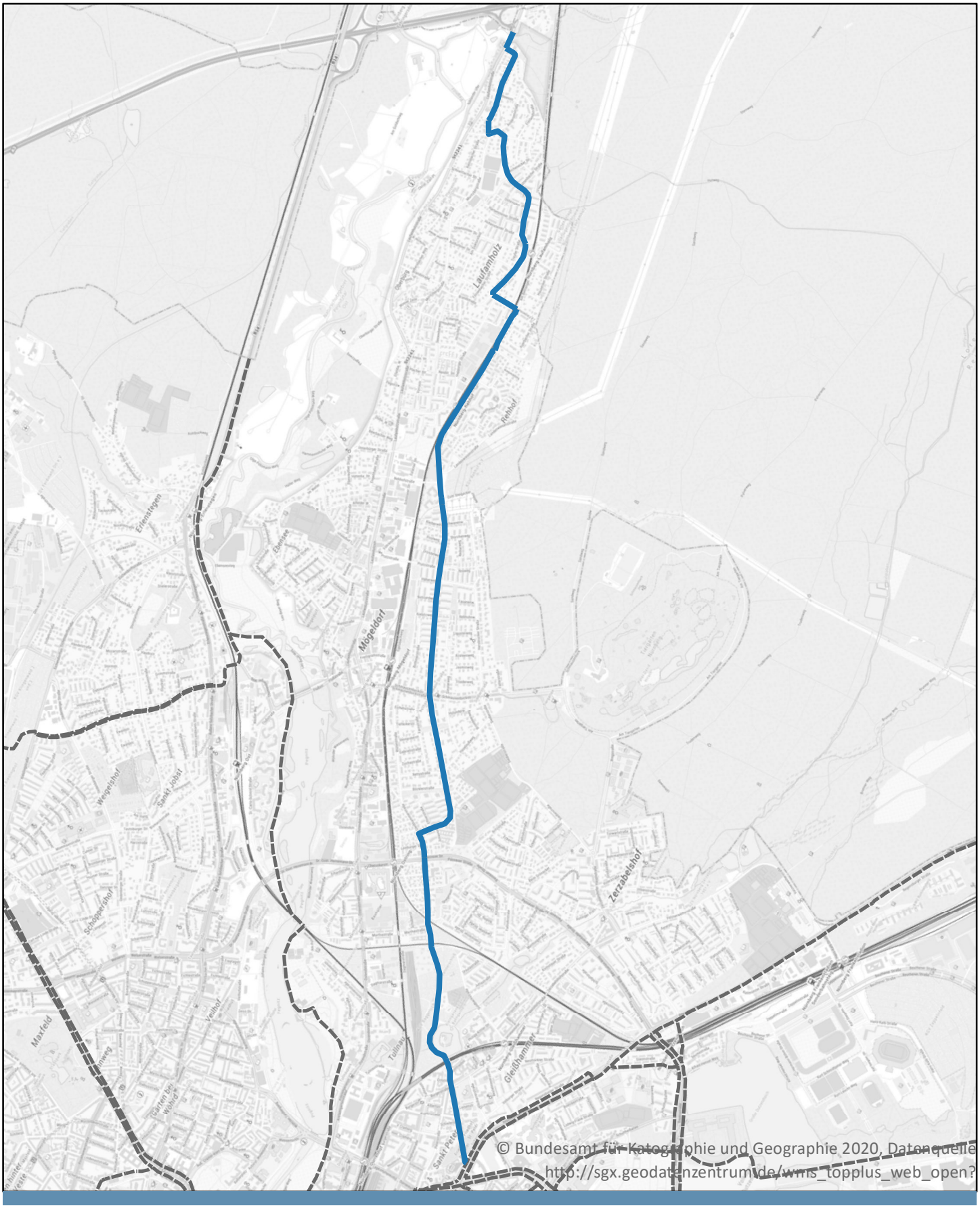
- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (II)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
8-K19	Äußere Bayreuther Straße / Thurn-und-Taxis-Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	-	-



Radvorrangrouten
Stadt Nürnberg

Route 10 - Laufamholz

Radvorrangroute

RVR-Netz

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

VIA Planungsbüro

0 0,5 1 Kilometer

Route-Nr.: 10 (Laufamholz)

Qualität im Längsverkehr (Bestand)			
Länge der Gesamtstrecke:	7,3	km	
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß):	3,3	km	45%
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß):	0,4	km	5%
… davon ERA-Regelstandard erreicht:	3,7	km	50%
… davon kein Standard erreicht:	0,0	km	0%

Qualität im Längsverkehr (Planung)			
Länge der Gesamtstrecke:	7,3	km	
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß):	3,3	km	45%
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß):	0,0	km	0%
… davon RVR-Standard erreichbar (Regelmaß):	4,1	km	55%
… davon RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß):	0,0	km	0%
… davon ERA-Standard erreichbar:	0,0	km	0%
… davon kein Standard erreichbar:	0,0	km	0%

Qualität im Querverkehr (Planung)[1]		
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - 0 Sekunden:	37	Knotenpunkte
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - < 20 Sekunden:	1	Knotenpunkte
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - ≥ 20 Sekunden:	2	Knotenpunkte
Zeitverluste in Folge von Knotenpunkten:	9	Sek./km
Fahrtzeit:	20	Minuten

Handlungsbedarf			
Neubau an Strecken:	0,0	km	0%
Ausbau an Strecken:	0,4	km	5%
Einrichtung / Anpassung von Fahrradstraßen:	7,0	km	95%
Sonstiger Handlungsbedarf an Strecken (z. B. Markierungen, Sanierungen):	0,0	km	0%
Möglicher Neu- oder Umbau von Sonderbauwerken:	5	Stück	
Handlungsbedarf an signalisierten Knotenpunkten:	2	Stück	
Weiterer Handlungsbedarf an Knotenpunkten:	33	Stück	
Streckenlänge mit Grunderwerb:	0,3	km	4%

Beleuchtungsrahmenkategorien (BRK)		
Strecken mit BRK 1:	0,0	km
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,0	km
Strecken mit BRK 2:	2,3	km
… darauf Beleuchtung vorhanden:	2,3	km
Strecken mit BRK 3:	4,3	km
… darauf Beleuchtung vorhanden:	4,3	km
Strecken mit BRK 4:	0,0	km
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,0	km
Strecken mit BRK 5:	0,7	km
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,7	km

1 Bei Berechnung wurden die mittleren Verlustzeiten für RVR aus Tabelle 19 der "Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV)" der FGSV angewendet. Für die Ermittlung der Fahrzeit wurde eine Ausgangsgeschwindigkeit von 25 km/h angenommen und die mittleren Verlustzeiten an Knotenpunkten berücksichtigt.

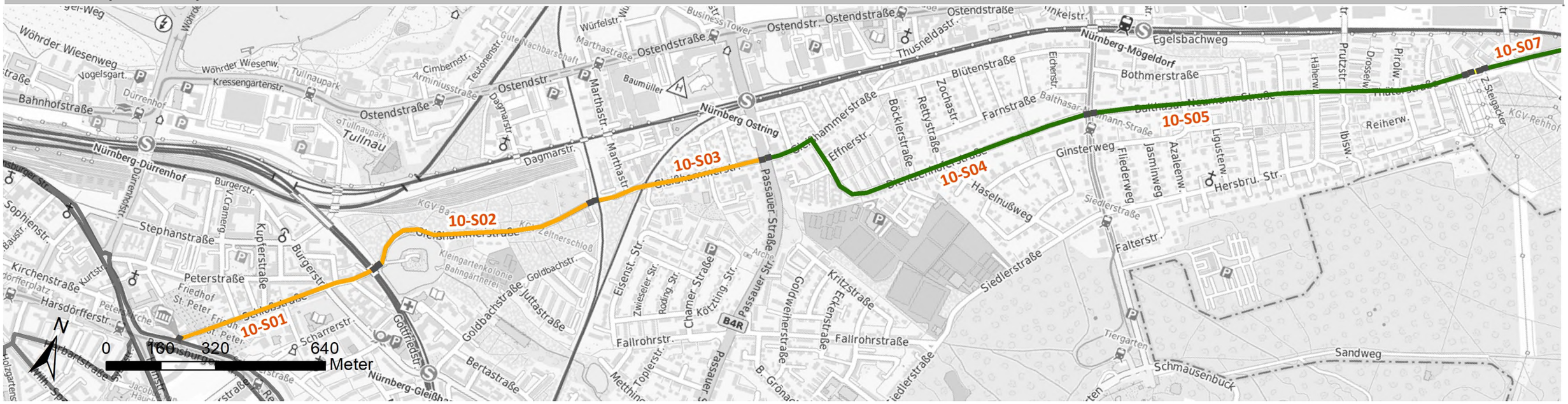
Kosten

Kosten für Maßnahmen an Streckenabschnitten:	0,5	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an signalisierten Knotenpunkten[2]:	0,8	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an sonstigen plangleichen Knotenpunkten:	0,1	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an Sonderbauwerken[3]:	0,0	Mio. €
Kosten für zusätzliche Beleuchtung:	0,0	Mio. €
Kosten für Grunderwerb:	0,0	Mio. €
Planungskosten (15%):	0,3	Mio. €
MwSt (19%):	0,3	Mio. €
Kosten (brutto):	**2,1**	**Mio. €**
Kosten pro Kilometer:	0,3	Mio. €
Risikoaufschlag (20%):	*0,4*	*Mio. €*
Kosten (brutto) inkl. Risikoaufschlag:	***2,5***	***Mio. €***
Kosten pro Kilometer inkl. Risikoaufschlag:	*0,3*	*Mio. €*

2 inkl. Minderungsfaktor von 30% zur Berücksichtigung von Signalanlagen mit geringer Anzahl von Signalgruppen und neueren Steuergeräten

3 Für den möglichen Handlungsbedarf an Sonderbauwerken liegen keine Kosten vor.

Route-Nr.: 10 (Laufamholz)



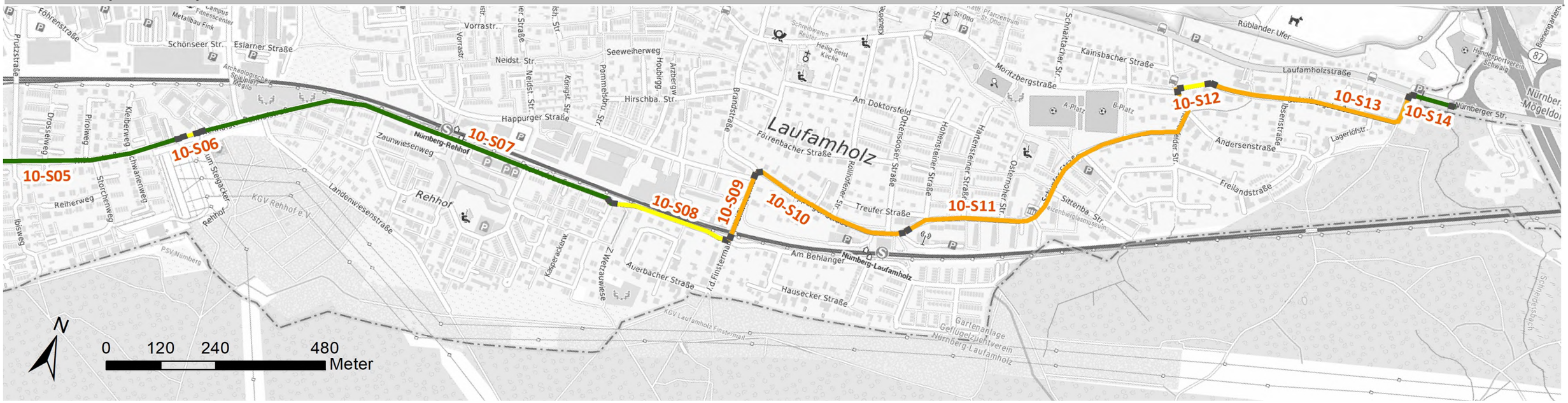
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (I)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
10-S01	innerorts	Schloßstraße (Bahnunterführung bis Regensburger Straße)	630 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße, ggf. entfällt das Parken einseitig	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	68.000 €
10-S02	innerorts	Gleißhammerstraße (Bahnüberführung bis Bahnunterführung)	720 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	Fahrradstraße einrichten, Parken entfällt: stattdessen Gehweg markieren oder pflastern	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	79.000 €
10-S03	innerorts	Gleißhammerstraße (Passauer Straße bis Bahnüberführung)	520 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße, ggf. entfällt das Parken einseitig	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	57.000 €
10-S04	innerorts	Balthasar-Neumann-Str., Dientzenhoferstraße (Schmausenbuckstraße bis Passauer Straße)	1090 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Fahrradstraße	Anpassung einer Fahrradstraße	Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr markieren	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	45.000 €
10-S05	innerorts	Thäterstraße, Balthasar-Neumann-Str. (Rehhofstraße bis Schmausenbuckstraße)	1120 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Fahrradstraße	Anpassung einer Fahrradstraße	Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr markieren	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	46.000 €

Route-Nr.: 10 (Laufamholz)



Qualitätsstandard Bestand

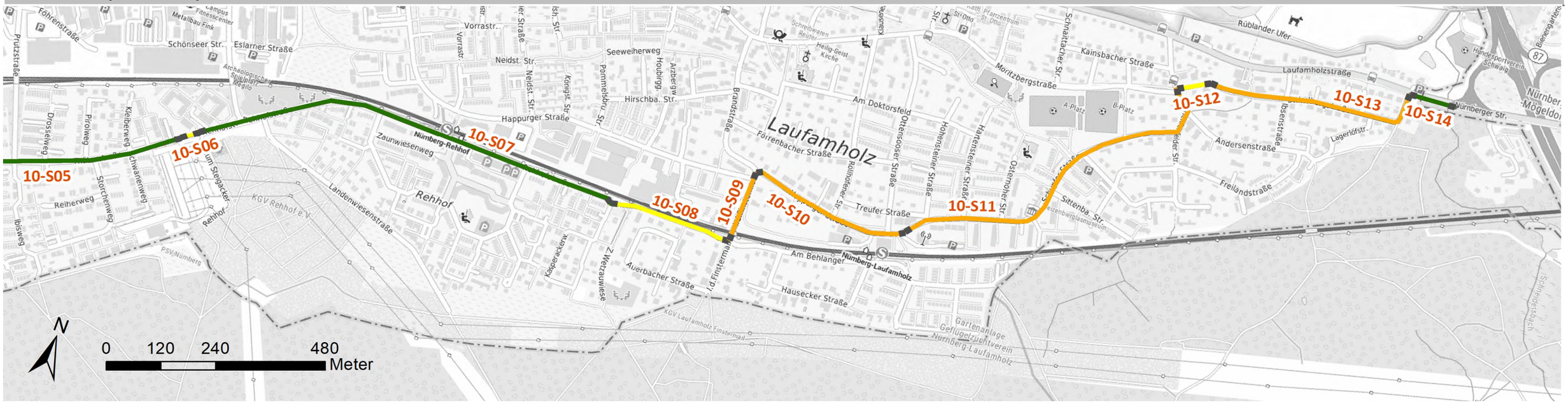
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
10-S06	innerorts	Verbindungsweg (Rehhofstraße bis Thäterstraße)	40 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Ausbau und Trennung vom Fußverkehr	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	12.000 €
10-S07	innerorts	Rehhofstraße (Kasperackerweg bis Zum Steigacker)	960 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße (Neuordnung Parkraum)	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	105.000 €
10-S08	innerorts	In der Finstermail (Am Behlanger bis Rehhofstraße)	270 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Ausbau und Trennung vom Fußverkehr	-	erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	99.000 €
10-S09	innerorts	In der Finstermail (Happurger Straße bis Am Behlanger)	160 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße: ggf. Konflikte mit MIV, da Wohnsammelstraße und Führung durch den Bahntunnel	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	18.000 €
10-S10	innerorts	Happurger Staße ((S) Laufamholz bis In der Finstermail)	370 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	Alternativvorschlag der Stadt Nürnberg, da Führung über Parkplatz wegen Nutzung als Kirchweihplatz	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	40.000 €
10-S11	innerorts	Schupfer Straße (Andersenstraße bis (S) Laufamholz)	800 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße (Neuordnung Parkraum)	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	88.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 10 (Laufamholz)



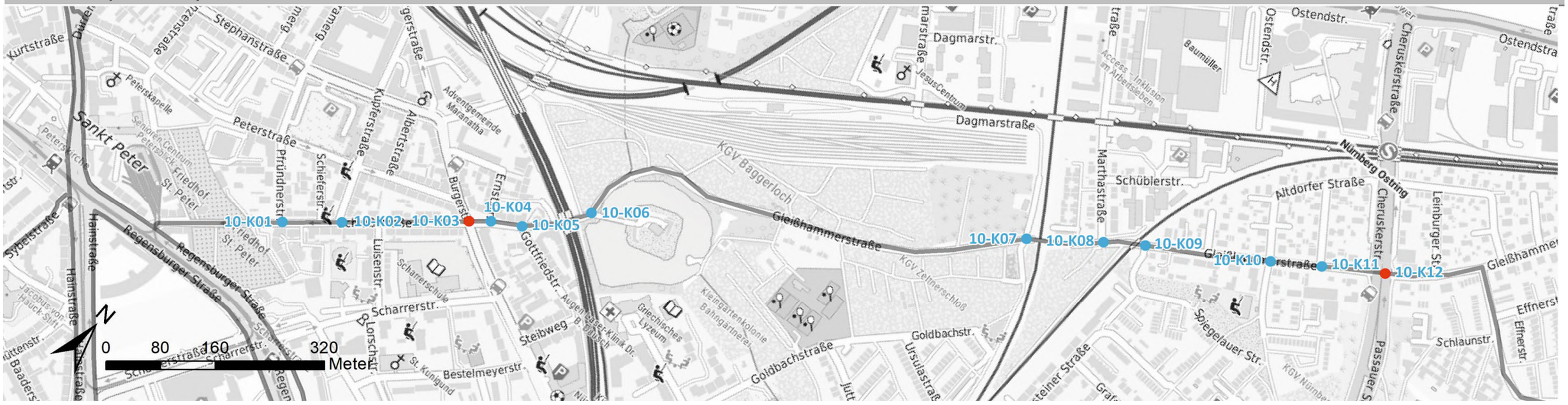
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
10-S12	innerorts	Verbindungsweg (Strindbergstraße bis Henfenfelder Straße)	80 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Ausbau, ggf. Versatz der jungen Baumreihe	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	22.000 €
10-S13	innerorts	Strindbergstraße (Laufamholzstraße bis Henfenfelder Straße)	490 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße (Neuordnung Parkraum)	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	53.000 €
10-S14	innerorts	Laufamholzstraße (Stadtgrenze bis Strindbergstraße)	100 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Anpassung einer Fahrradstraße	Sicherheitstrennstreifen herstellen (Markierung oder Pflasterung)	Fußverkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	4.000 €

Route-Nr.: 10 (Laufamholz)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

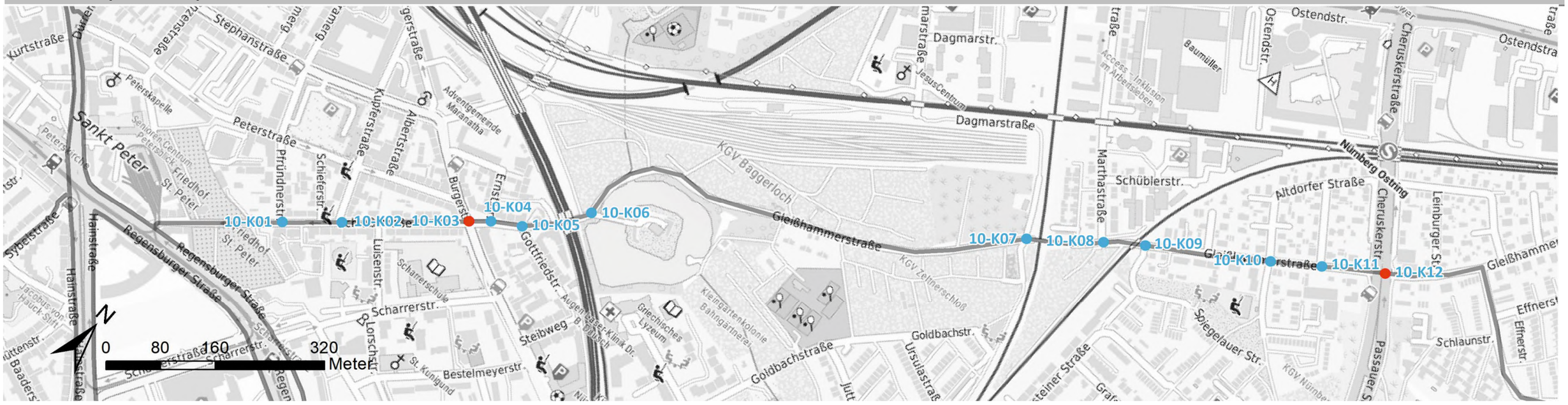
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (I)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
10-K01	Schloßstraße / Pfründnerstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
10-K02	Schloßstraße / Kupferstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
10-K03	Schloßstraße / Burgerstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Nebenrichtung	Anpassung einer bestehenden Querungshilfe	Erweiterung der Querungshilfe über den gesamten Kreuzungsbereich; ggf. Linksabbiegen für Kfz sperren	27.000 €
10-K04	Schloßstraße / Ernststraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
10-K05	Schloßstraße / Gottfriedstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
10-K06	Gleißhammerstraße / Schloßstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
10-K07	Gleißhammerstraße / Goldbachstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
10-K08	Gleißhammerstraße / Marthastraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
10-K09	Gleißhammerstraße / Spiegelauer Straße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
10-K10	Gleißhammerstraße / Altdorfer Straße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
10-K11	Gleißhammerstraße / Schönberger Straße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 10 (Laufamholz)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

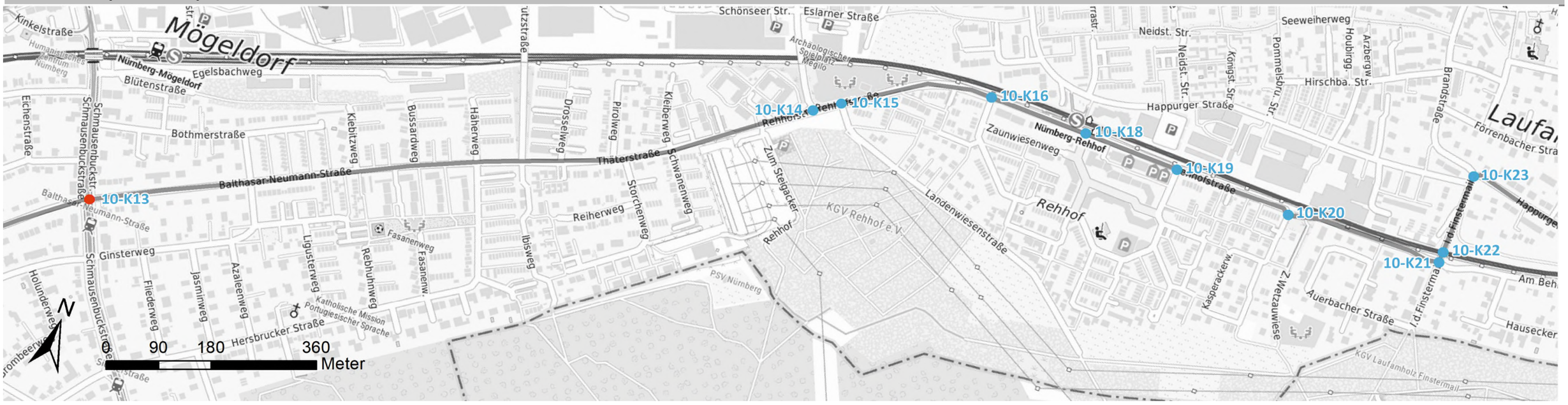
2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (I)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
10-K12	Gleißhammerstraße / Passauer Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Nebenrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Markierung AFAS auf der RVR + Aufstellflächen für indirektes Linksabbiegen	821.000 €

Route-Nr.: 10 (Laufamholz)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

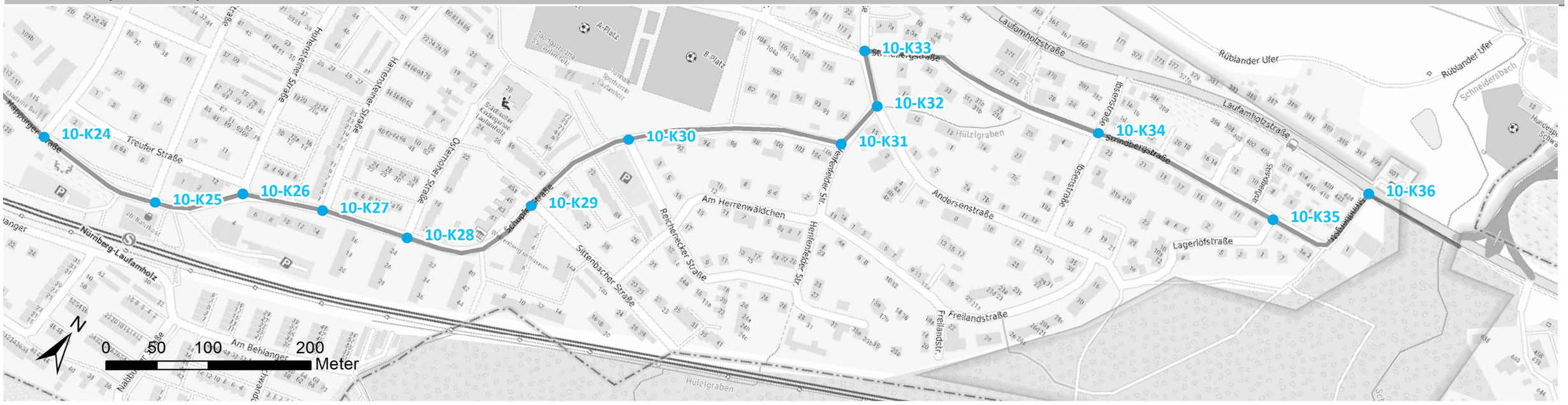
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (II)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
10-K13	Balthasar-Neumann-Straße / Schmausenbuckstraße	Querung einer übergeordneten Straße mit Fuß-/Radverkehrs-LSA	RVR in Nebenrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Aufstellfläche markieren; Anforderung für den Radverkehr (bestenfalls Induktionsschleife)	821.000 €
10-K14	Rehhofstraße / Landenwiesenstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
10-K15	Rehhofstraße / Landenwiesenstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
10-K16	Rehhofstraße / Hofreuthackerstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
10-K17	entfällt	entfällt	entfällt	entfällt, keine Maßnahme	entfällt	-
10-K18	Rehhofstraße / Zaunwiesenweg	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
10-K19	Rehhofstraße / Hofreuthackerstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
10-K20	Rehhofstraße / Kasperackerweg	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
10-K21	In der Finstermail / Am Behlanger	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
10-K22	In der Finstermail / S-Bahn-Tunnel	Unterführung	RVR in Hauptrichtung	Sonstige Maßnahme	Unterführung hell und freundlich gestalten	7.000 €
10-K23	Happurger Straße / Brandstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 10 (Laufamholz)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

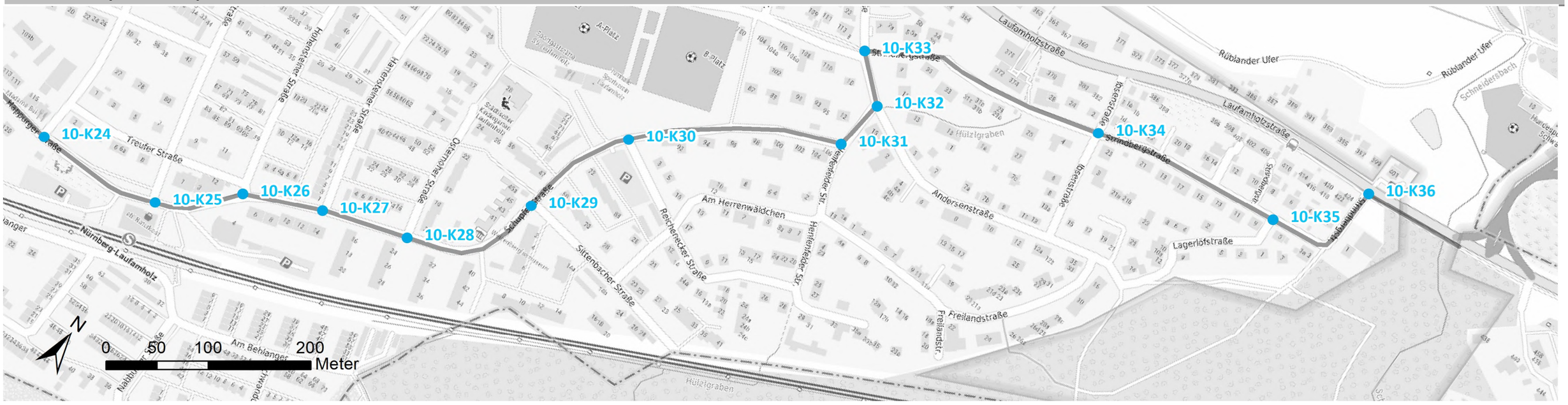
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (III)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
10-K24	Happurger Straße / Rollhofener Straße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
10-K25	Schupfer Straße / Ottensooser Straße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
10-K26	Schupfer Straße / Hohensteiner Straße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
10-K27	Schupfer Straße / Hartensteiner Straße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
10-K28	Schupfer Straße / Osternoher Straße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
10-K29	Schupfer Straße / Sittenbacher Straße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
10-K30	Schupfer Straße / Reichenecker Straße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
10-K31	Henfenfelder Straße / Schupfer Straße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
10-K32	Henfenfelder Straße / Andersenstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
10-K33	Henfenfelder Straße / Moritzbergstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
10-K34	Strindbergstraße / Ibsenstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
10-K35	Strindbergstraße / Lagerlöfstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 10 (Laufamholz)



Zeitverluste an Knotenpunkten

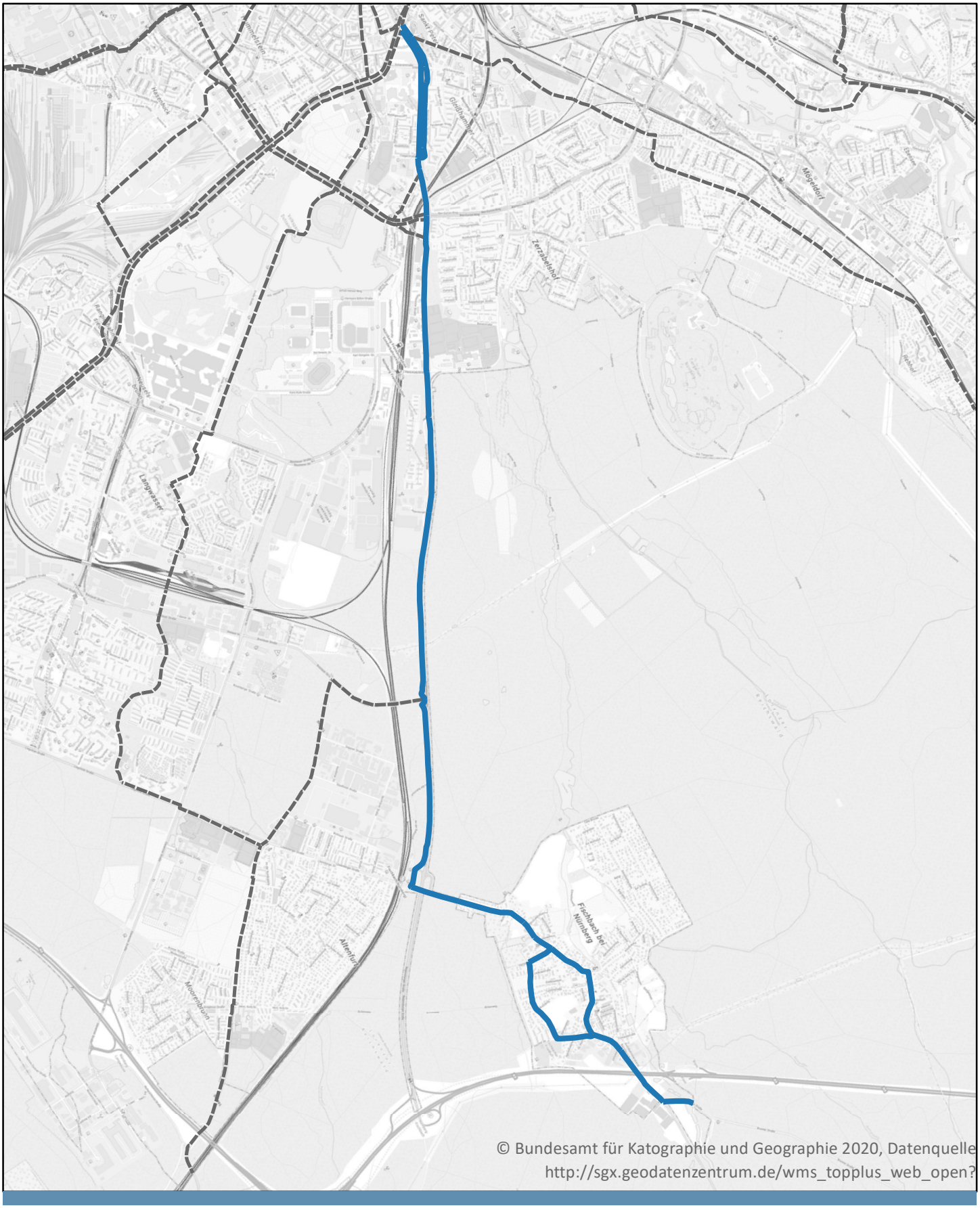
- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (III)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
10-K36	Laufamholzstraße / Strindbergstraße	Querung einer übergeordneten Straße ohne zusätzliche Sicherung	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	-	10.000 €



Radvorrangrouten
Stadt Nürnberg

Route 11 - Fischbach

Radvorrangroute

RVR-Netz

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

VIA Planungsbüro

0 0,5 1 Kilometer

N

Route-Nr.:11 (Fischbach)

Qualität im Längsverkehr (Bestand)			
Länge der Gesamtstrecke:	11,6	km	
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß):	0,2	km	1%
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß):	4,6	km	40%
… davon ERA-Regelstandard erreicht:	6,8	km	59%
… davon kein Standard erreicht:	0,0	km	0%
Qualität im Längsverkehr (Planung)			
Länge der Gesamtstrecke:	11,6	km	
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß):	0,2	km	1%
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß):	0,0	km	0%
… davon RVR-Standard erreichbar (Regelmaß):	7,5	km	65%
… davon RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß):	0,0	km	0%
… davon ERA-Standard erreichbar:	4,0	km	34%
… davon kein Standard erreichbar:	0,0	km	0%
Qualität im Querverkehr (Planung)[1]			
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - 0 Sekunden:	14	Knotenpunkte	
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - < 20 Sekunden:	3	Knotenpunkte	
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - ≥ 20 Sekunden:	15	Knotenpunkte	
Zeitverluste in Folge von Knotenpunkten:	35	Sek./km	
Fahrtzeit:	30	Minuten	
Handlungsbedarf			
Neubau an Strecken:	0,2	km	2%
Ausbau an Strecken:	6,9	km	60%
Einrichtung / Anpassung von Fahrradstraßen:	1,1	km	9%
Sonstiger Handlungsbedarf an Strecken (z. B. Markierungen, Sanierungen):	3,4	km	29%
Möglicher Neu- oder Umbau von Sonderbauwerken:	6	Stück	
Handlungsbedarf an signalisierten Knotenpunkten:	12	Stück	
Weiterer Handlungsbedarf an Knotenpunkten:	15	Stück	
Streckenlänge mit Grunderwerb:	4,3	km	37%
Beleuchtungsrahmenkategorien (BRK)			
Strecken mit BRK 1:	4,5	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,4	km	
Strecken mit BRK 2:	2,1	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	2,1	km	
Strecken mit BRK 3:	4,6	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	4,6	km	
Strecken mit BRK 4:	0,0	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,0	km	
Strecken mit BRK 5:	0,4	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,4	km	

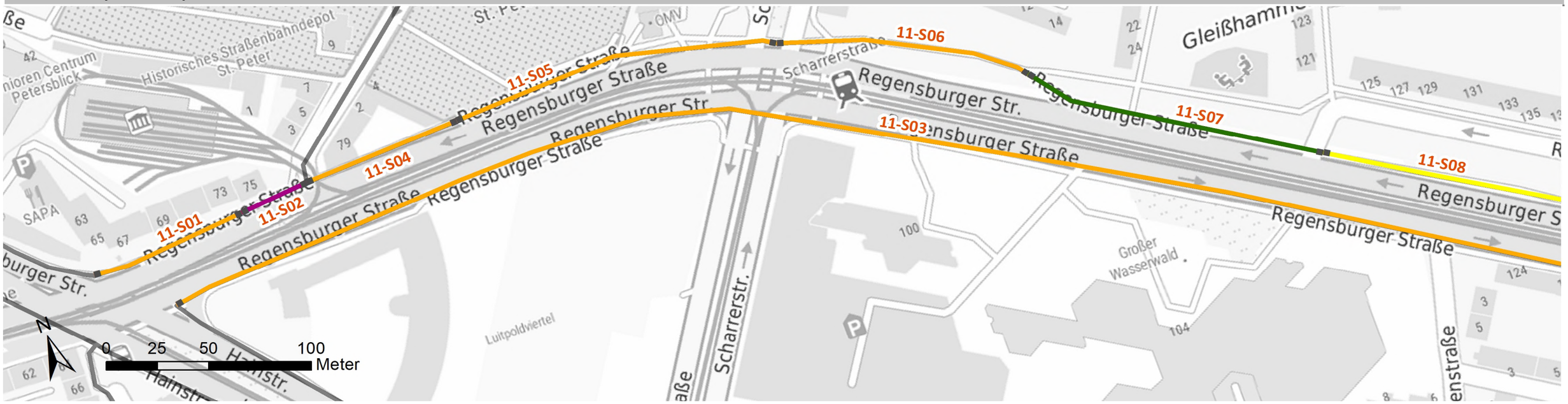
1 Bei Berechnung wurden die mittleren Verlustzeiten für RVR aus Tabelle 19 der "Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV)" der FGSV angewendet. Für die Ermittlung der Fahrzeit wurde eine Ausgangsgeschwindigkeit von 25 km/h angenommen und die mittleren Verlustzeiten an Knotenpunkten berücksichtigt.

Kosten		
Kosten für Maßnahmen an Streckenabschnitten:	2,1	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an signalisierten Knotenpunkten[2]:	4,2	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an sonstigen plangleichen Knotenpunkten:	0,2	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an Sonderbauwerken[3]:	0,0	Mio. €
Kosten für zusätzliche Beleuchtung:	0,0	Mio. €
Kosten für Grunderwerb:	0,2	Mio. €
Planungskosten (15%):	1,3	Mio. €
MwSt (19%):	1,5	Mio. €
Kosten (brutto):	**9,6**	**Mio. €**
Kosten pro Kilometer:	0,8	Mio. €
Risikoaufschlag (20%):	*1,9*	*Mio. €*
Kosten (brutto) inkl. Risikoaufschlag:	***11,5***	***Mio. €***
Kosten pro Kilometer inkl. Risikoaufschlag:	*1,0*	*Mio. €*

2 inkl. Minderungsfaktor von 30% zur Berücksichtigung von Signalanlagen mit geringer Anzahl von Signalgruppen und neueren Steuergeräten

3 Für den möglichen Handlungsbedarf an Sonderbauwerken liegen keine Kosten vor.

Route-Nr.:11 (Fischbach)



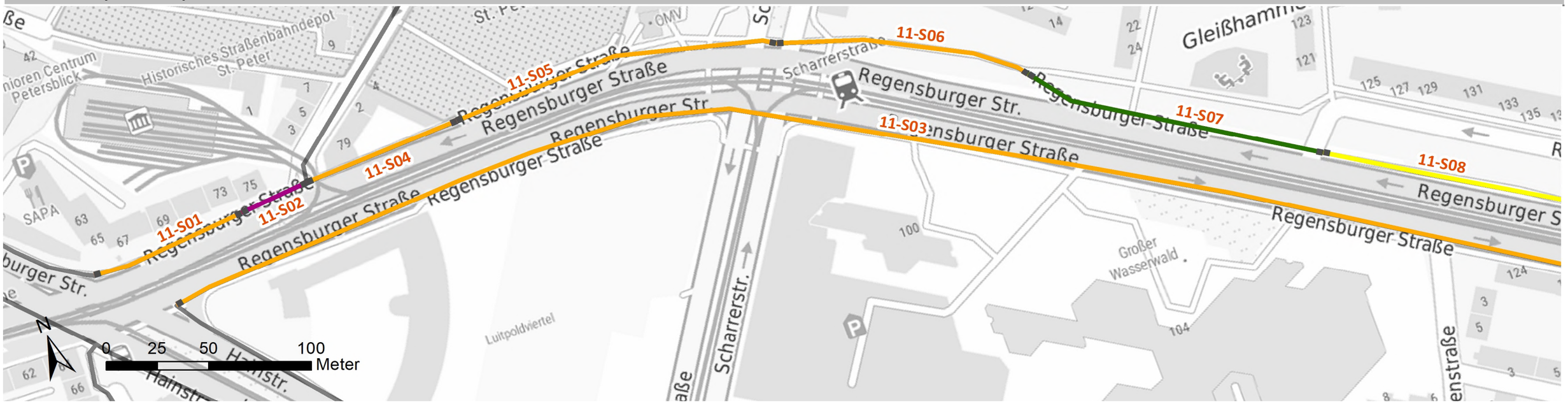
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR			
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer		

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
11-S01	innerorts	Regensburger Straße (Hainstraße bis Schloßstraße)	80 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Parkplätze entfallen, Ausbau getrennte Führung in Richtung Straße notwendig (3 Bäume entfallen), da hier 2 Routen aufeinandertreffen	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	23.000 €
11-S02	innerorts	Regensburger Straße (Hainstraße bis Schloßstraße)	40 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Parkplätze entfallen, Ausbau getrennte Führung in Richtung Straße notwendig (3 Bäume entfallen), da hier 2 Routen aufeinandertreffen	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	10.000 €
11-S03	innerorts	Regensburger Straße (Hainstraße bis Fliegerstraße)	990 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen einseitig	Markierung Radfahrstreifen einseitig	Busfahrstreifen mit Rad frei prüfen, andernfalls RFS	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr, ÖPNV	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	169.000 €
11-S04	innerorts	Regensburger Straße (Schloßstraße bis Friedhof St. Peter)	80 m	ERA-Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf ERA-Standard (Straßenraum)	Im Bereich der Haltestelle ist der Haltestellenbereich an die Straße zu verlegen und der RV dahinter zu führen, ggf. kann mit bunter Pflasterung auf die Gefahrensituation hingewiesen werden	Fußverkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	40.000 €
11-S05	innerorts	Regensburger Straße (Friedhof St Peter West bis Friedhof St Peter Ost)	160 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Ausbau, Baumentfall oder -versatz zu prüfen	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	47.000 €

Route-Nr.:11 (Fischbach)



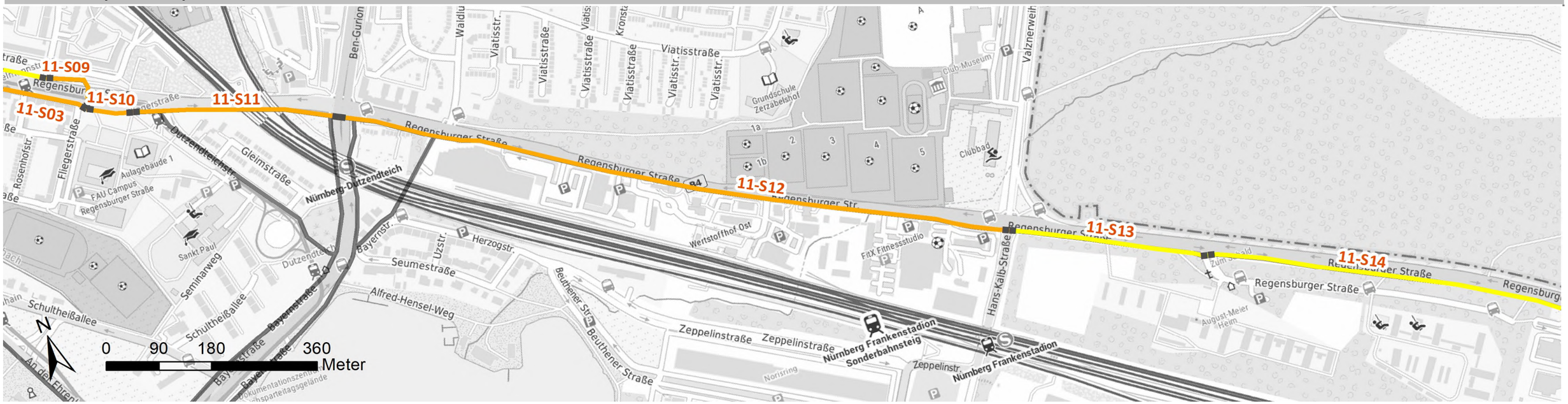
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR			
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer		

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
11-S06	innerorts	Regensburger Straße (Scharrerstraße bis Richtung Süden)	130 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	geringfügige Verbreiterung	Fußverkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	36.000 €
11-S07	innerorts	Regensburger Straße (Nördlich Weddigenstraße bis kurz vor Scharrerstraße)	150 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Keine Maßnahme	Breite im Bestand ausreichend	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	-
11-S08	innerorts	Regensburger Straße (Fliegerstraße bis kurz vor Scharrerstraße)	330 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Streckenabschnitt befand sich während der Befahrung im Umbau	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	95.000 €

Route-Nr.:11 (Fischbach)



Qualitätsstandard Bestand

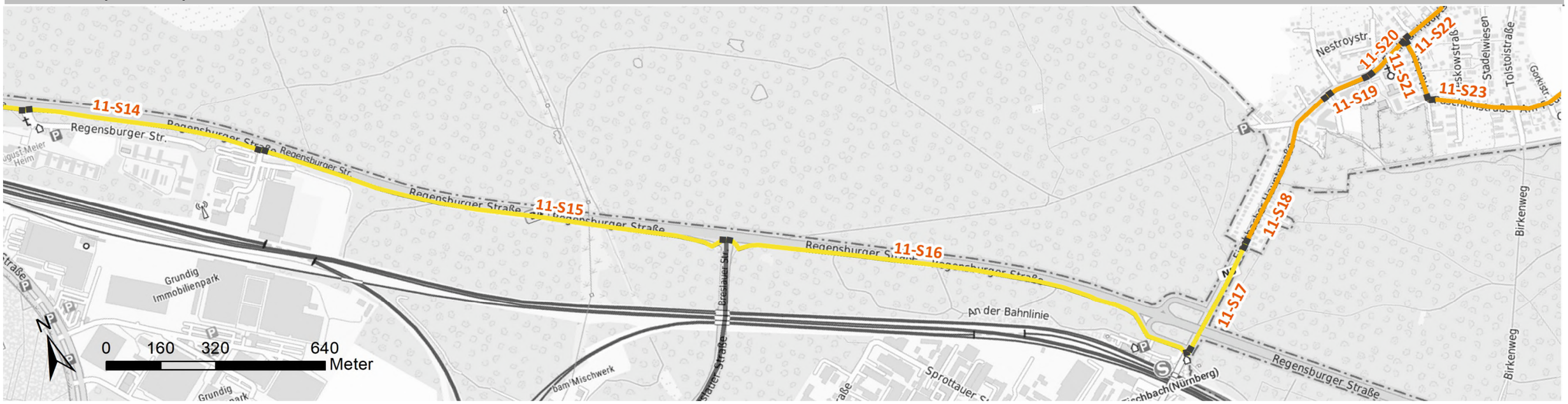
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR			
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer		

Maßnahmen an Streckenabschnitten (III)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
11-S09	innerorts	Regensburger Straße (Fliegerstraße bis kurz vor Scharrerstraße)	120 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Ausbau und Trennung vom Fußverkehr herstellen	Fußverkehr	erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	43.000 €
11-S10	innerorts	Regensburger Straße (Fliegerstraße bis kurz vor Scharrerstraße)	80 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Ausbau und Trennung vom Fußverkehr herstellen	Fußverkehr	erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	28.000 €
11-S11	innerorts	Regensburger Straße (Dutzendstraße bis Jitzhak-Rabin-Straße)	350 m	ERA-Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Keine Maßnahme	Abschnitt erst kürzlich hergestellt, Ausbau auf ERA-Regelmaß um 0,5 m langfristig herstellen	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	-
11-S12	innerorts	Regensburger Straße (Hans-Kalb-Straße bis Jitzhak-Rabin-Straße)	1160 m	ERA-Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf ERA-Standard (Straßenraum)	Ausbau des Radwegs um 0,5 m, ggf. unter Nutzung der Fahrbahn	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	589.000 €
11-S13	außerorts	Regensburger Straße (Ortseingang bis Hans-Kalb-Straße)	340 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Ausbau auf den Zielquerschnitt, Eingriff in den Baumbestand	Fußverkehr	nicht erforderlich	BRK 1; keine Beleuchtung vorhanden	98.000 €
11-S14	außerorts	Regensburger Straße (Abzweig McDonalds bis Ortseingang)	700 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Ausbau auf den Zielquerschnitt, Eingriff in den Baumbestand	Fußverkehr	erforderlich	BRK 1; keine Beleuchtung vorhanden	255.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.:11 (Fischbach)



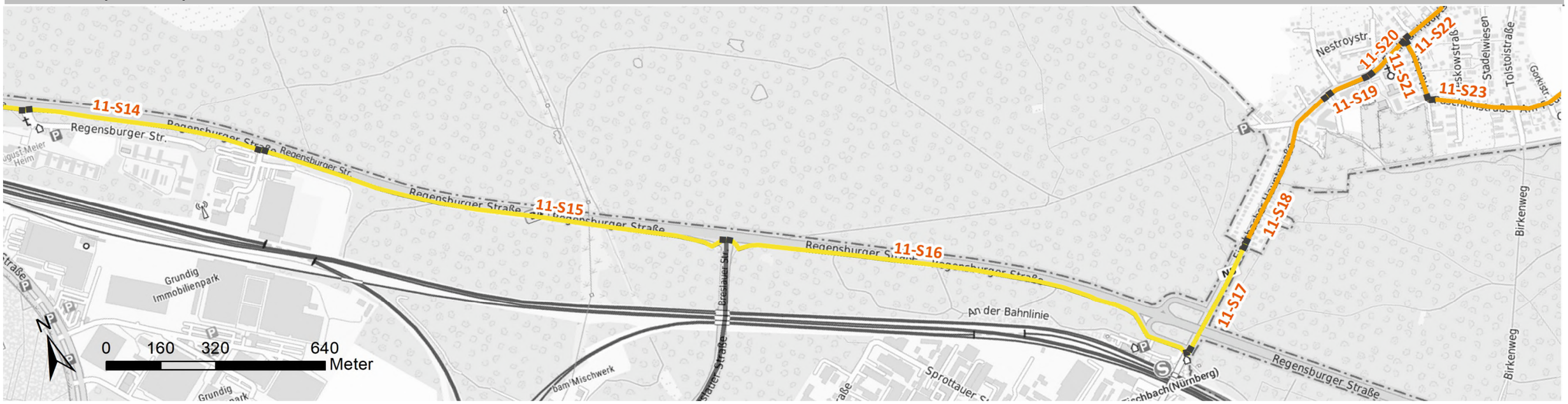
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (IV)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
11-S15	außerorts	Regensburger Straße (Breslauer Straße bis Abzweig McDonalds)	1400 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Ausbau auf den Zielquerschnitt, Eingriff in den Baumbestand	Fußverkehr	erforderlich	BRK 1; keine Beleuchtung vorhanden	508.000 €
11-S16	außerorts	Regensburger Straße (Abfahrt Fischbach bis Breslauer Straße)	1450 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Ausbau auf den Zielquerschnitt, Eingriff in den Baumbestand	Fußverkehr	erforderlich	BRK 1; keine Beleuchtung vorhanden	525.000 €
11-S17	außerorts	Fischbacher Hauptstraße (Ortseingang Fischbach bis Auffahrt Regenburger Straße)	370 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Ausbau auf den Zielquerschnitt; Engstelle im Bereich der Unterführung, Eingriff in den Baumbestand	Fußverkehr	erforderlich	BRK 1; Beleuchtung vorhanden	133.000 €
11-S18	innerorts	Fischbacher Hauptstraße (Georg-Silberhorn-Straße bis Ortseingang)	520 m	ERA-Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Verkehrsberuhigter Bereich	Sonstiger Handlungsbedarf	Förderung der Führung im Mischverkehr durch Verbesserung der Querungssituation am Ortseingang	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	-
11-S19	innerorts	Fischbacher Hauptstraße (Grundschule bis Georg-Silberhorn-Straße)	130 m	ERA-Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr (sonstige)	Keine Maßnahme	Kein Neubau möglich; Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn (Querungsstellen sichern), Busverkehr vorhanden	ÖPNV	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	-

Route-Nr.:11 (Fischbach)



Qualitätsstandard Bestand

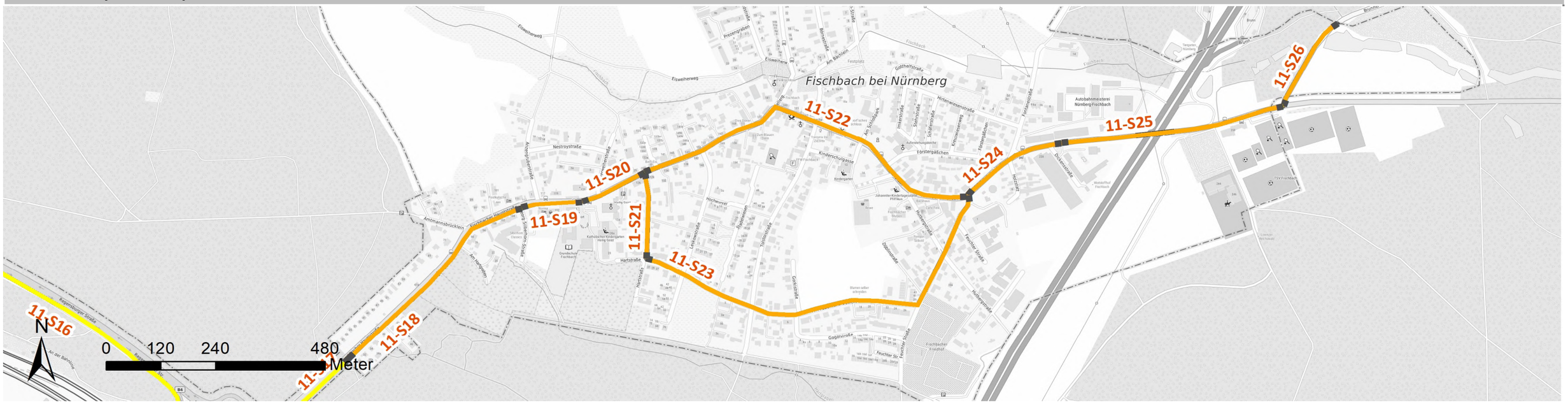
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (IV)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
11-S20	innerorts	Fischbacher Hauptstraße (Hainstraße bis Grundschule)	150 m	ERA-Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr (sonstige)	Keine Maßnahme	Kein Ausbau möglich; Führung im Mischverkehr, Busverkehr vorhanden	ÖPNV	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	-

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.:11 (Fischbach)



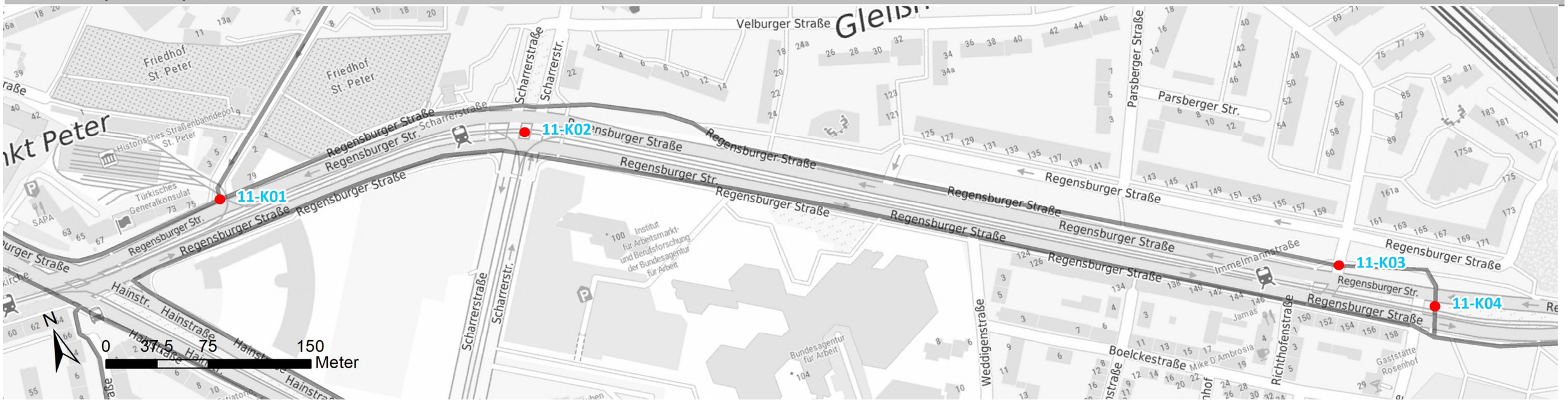
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (V)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
11-S21	innerorts	Hartstraße (Fischbacher Hauptstraße bis Puschkinstraße)	200 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße; Parken entfällt einseitig	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	22.000 €
11-S22	innerorts	Fischbacher Hauptstraße (Hartstraße bis Feuchter Straße)	810 m	ERA-Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr (sonstige)	Keine Maßnahme	Kein Ausbau möglich; Führung im Mischverkehr, Busverkehr vorhanden	ÖPNV	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	-
11-S23	innerorts	Feuchter Str., Am Feuchter Brücklein, Puschkinstr. (Fischbacher Hauptstraße bis Hartstraße)	900 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße; Parken entfällt einseitig	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	99.000 €
11-S24	innerorts	Fischbacher Hauptstraße (Dickensstraße bis Feuchter Straße)	240 m	ERA-Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr (sonstige)	Keine Maßnahme	Kein Ausbau möglich; Führung im Mischverkehr, Busverkehr vorhanden	ÖPNV	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
11-S25	innerorts	Fischbacher Hauptstraße (Brunner Straße bis Dickensstraße)	500 m	ERA-Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf ERA-Standard (Straßenraum)	Verbreiterung der Nebenanlage auf ERA-Breite; ggf. im Brückenbereich Engstelle / keine Benutzungspflicht einführen	Fußverkehr	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	251.000 €
11-S26	außerorts	Brunner Straße (Stadtgrenze bis Fischbacher Hauptstraße)	230 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Neubau nach RVR-Standard	Neubau erforderlich; Eingriffe Baumbestand, Grunderwerb / Alternativ: Fahren im Mischverkehr (ERA-Standard)	Fußverkehr, land-/forstwirtschaftlicher Verkehr	erforderlich	BRK 1; keine Beleuchtung vorhanden	217.000 €

Route-Nr.:11 (Fischbach)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

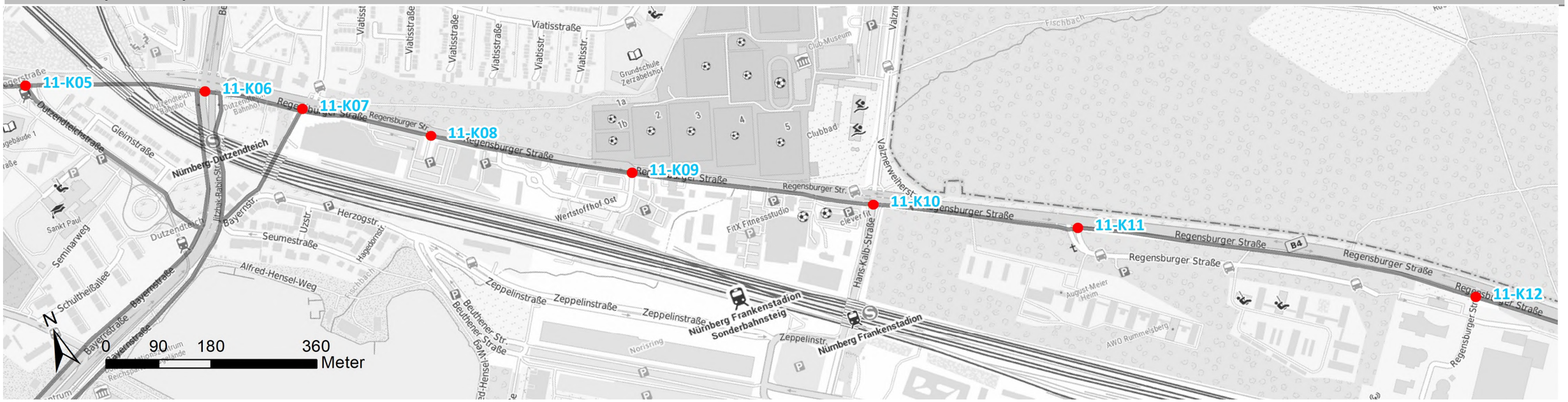
2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (II)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
11-K01	Schloßstraße / Regensburger Straße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	Zwei RVR kreuzen sich	Markierungstechnische Maßnahme am Knoten	Auf- und Abfahrbereiche auf/aus der Regensburger Straße optimieren	7.000 €
11-K02	Scharrerstraße / Regensburger Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn / Radverkehr hat eine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Für den RFS auf Westseite Fahrradschleuse für direktes Linksabbiegen herstellen, indirektes Abbiegen über Markierung von Aufstelltaschen ermöglichen	821.000 €
11-K03	Regensburger Straße / Neumarkter Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Markierungsmaßnahme an signalisiertem Knoten (geringer Aufwand)	Führung der RVR mit Markierungen verdeutlichen	7.000 €
11-K04	Regensburger Straße / Fliegerstraße	Querung einer übergeordneten Straße mit Fuß-/Radverkehrs-LSA	RVR in Nebenrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat eine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Markierungsmaßnahme an signalisiertem Knoten (geringer Aufwand)	Führung der RVR mit Markierungen verdeutlichen	7.000 €

Route-Nr.:11 (Fischbach)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

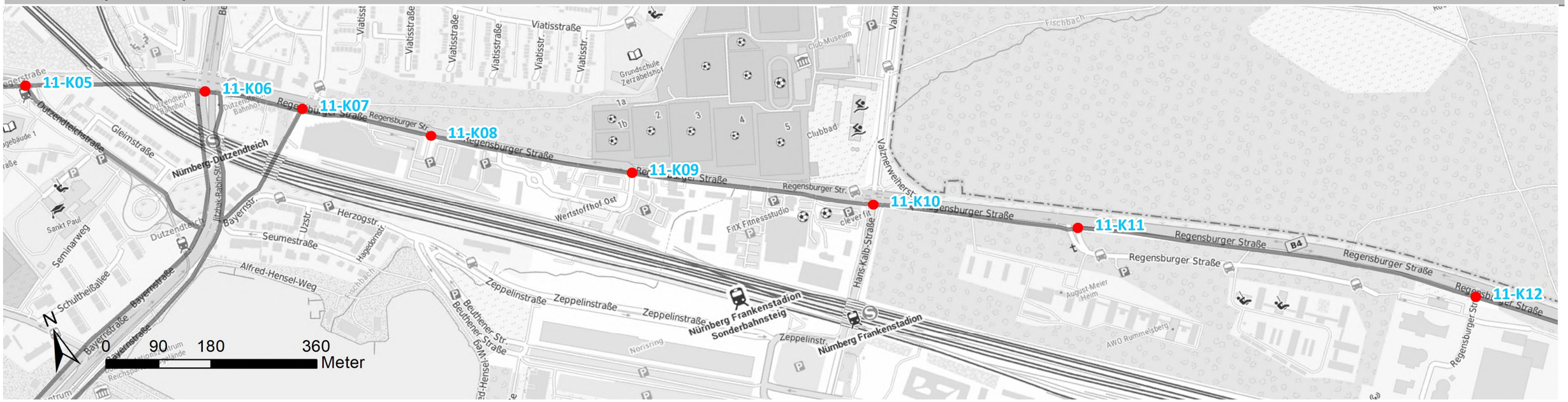
2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (III)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
11-K05	Regensburger Straße / Dutzendteichstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	Zwei RVR kreuzen sich	Markierungstechnische Maßnahme am Knoten	Verlauf der tangentialen RVR verdeutlichen	7.000 €
11-K06	Regensburger Straße / Jitzhak-Rabin-Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	Zwei RVR kreuzen sich	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	-	821.000 €
11-K07	Regensburger Straße / Geh-Radweg Rtg. Bayernstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	Zwei RVR kreuzen sich	Markierungstechnische Maßnahme am Knoten	Verlauf der tangentialen RVR verdeutlichen	7.000 €
11-K08	Regensburger Straße / Zufahrt Baumarkt-Parkplatz	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Getrennte Signalisierung des Radverkehrs prüfen	821.000 €
11-K09	Regensburger Straße / Kallmünzer Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Getrennte Signalisierung des Radverkehrs prüfen	821.000 €

Route-Nr.:11 (Fischbach)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (III)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
11-K10	Regensburger Straße / Hans-Kalb-Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, Aufstellflächen unzureichend / Radverkehr hat eine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Markierung von Aufstellflächen auf der Fahrbahn für indirektes Linksabbiegen	821.000 €
11-K11	Regensburger Straße / Regensburger Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Eigene Furt für den Radverkehr prüfen	821.000 €
11-K12	Regensburger Straße / Regensburger Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Eigene Furt für den Radverkehr prüfen	821.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.:11 (Fischbach)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

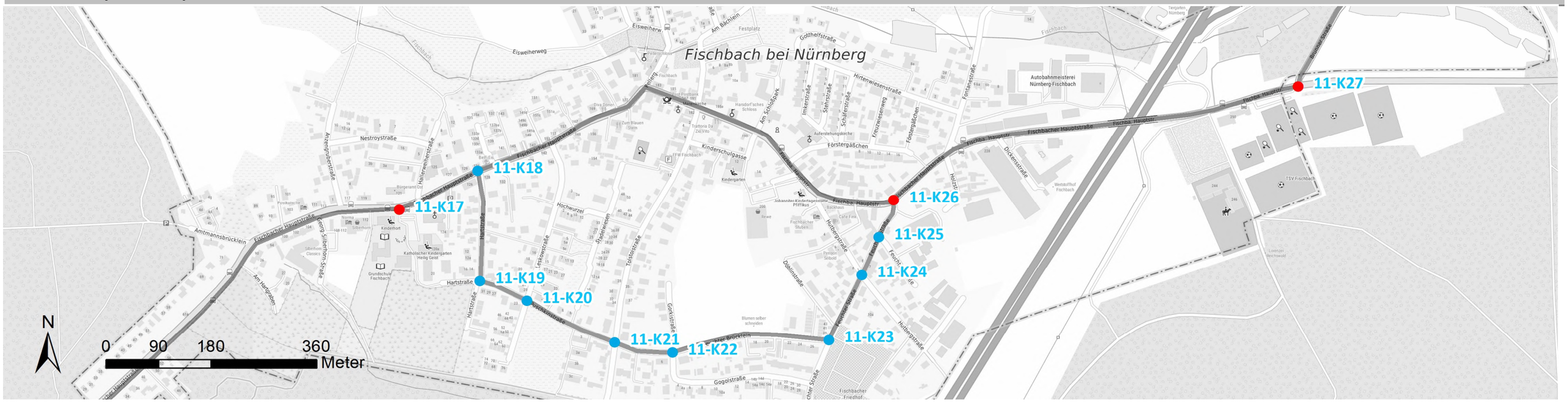
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (IV)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
11-K13	Regensburger Straße / Breslauer Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Eigene Furt für den Radverkehr prüfen	821.000 €
11-K14	Regensburger Straße / An der Bahnlinie	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	Fahrbahnanhebung zur Sicherung des Zweirichtungsverkehrs	10.000 €
11-K15	Regensburger Straße / Löwenberger Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR biegt ab oder ein / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat eine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Verbreiterung der Radverkehrsfurt	821.000 €
11-K16	Fischbacher Hauptstraße / Ortsausgang	Querung einer übergeordneten Straße ohne zusätzliche Sicherung	RVR in Hauptrichtung	Bau einer Querungshilfe	Neubau einer Querungshilfe am Ortseingang zur Sicherung der Überleitung in den Mischverkehr	82.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.:11 (Fischbach)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

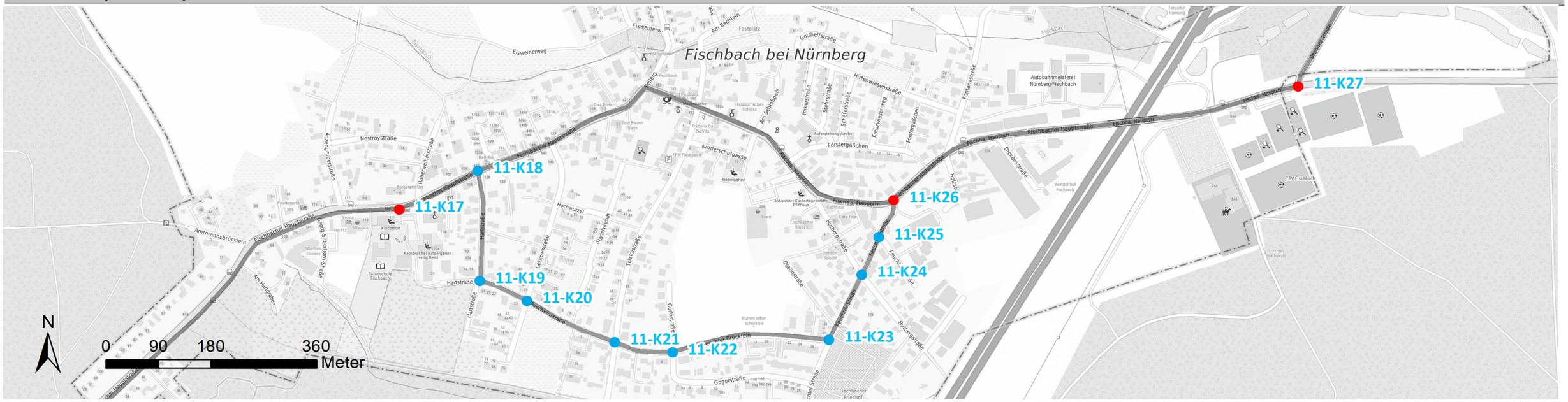
2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (V)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
11-K17	Fischbacher Hauptstraße / Peter-Höffkes-Platz	Querung einer übergeordneten Straße mit Fuß-/Radverkehrs-LSA	RVR biegt ab oder ein / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, Aufstellflächen unzureichend / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Eigene Furt für den linksabbiegenden Radverkehr einrichten	821.000 €
11-K18	Fischbacher Hauptstraße / Hartstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	Zwei RVR kreuzen sich	Markierungstechnische Maßnahme am Knoten	Verlauf der RVR verdeutlichen	7.000 €
11-K19	Hartstraße / Hartstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
11-K20	Puschkinstraße / Leskowstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
11-K21	Puschkinstraße / Tolstoistraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
11-K22	Am Feuchter Brücklein / Gogolstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
11-K23	Feuchter Straße / Am Feuchter Brücklein	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Nebenrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
11-K24	Feuchter Straße / Hutbergstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
11-K25	Feuchter Straße / Feuchter Straße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €

Route-Nr.:11 (Fischbach)



Zeitverluste an Knotenpunkten

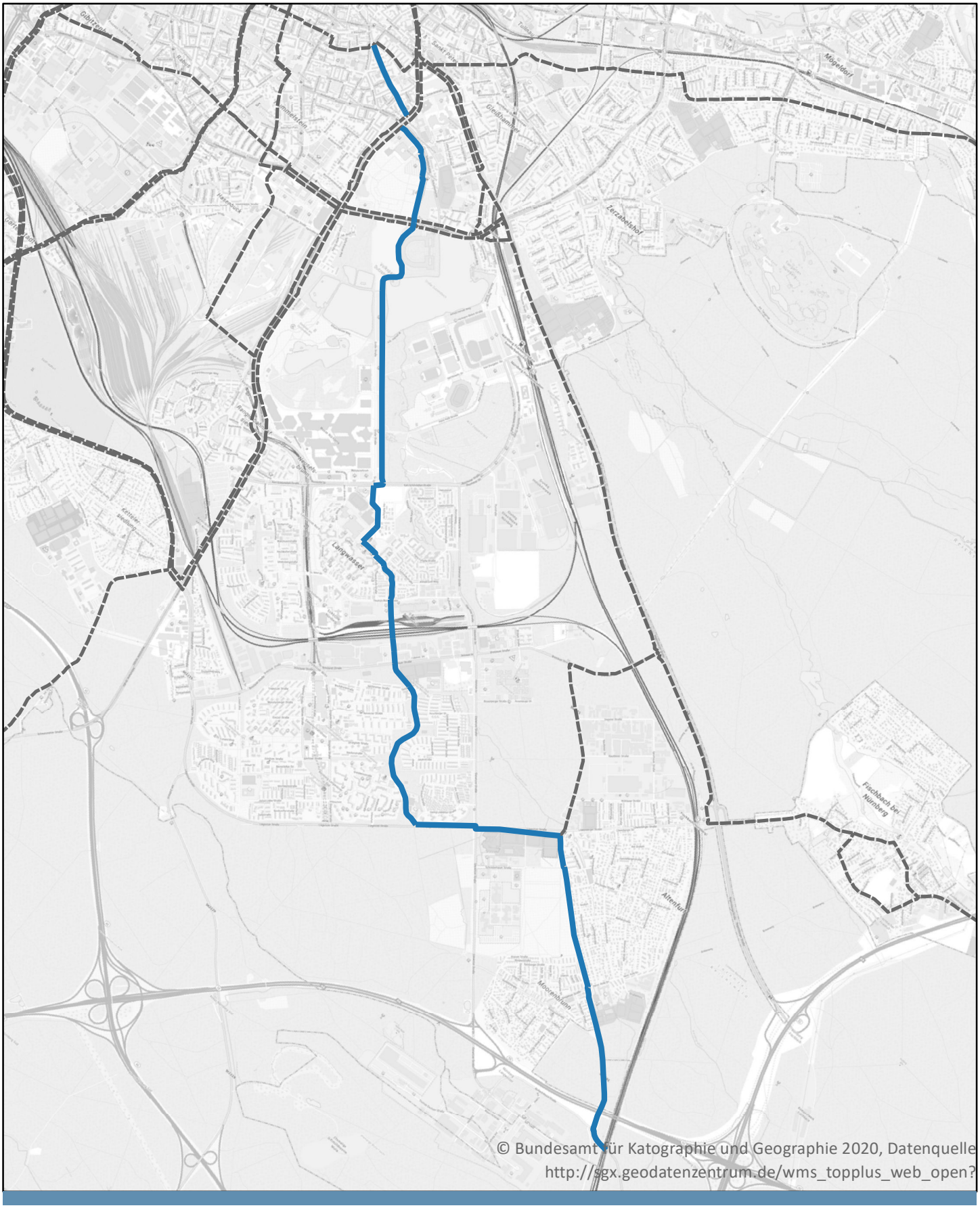
- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (V)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
11-K26	Feuchter Straße / Fischbacher Hauptstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR biegt ab oder ein	Bau einer Querungshilfe	Bau einer langgezogenen Querungshilfe	82.000 €
11-K27	Fischbacher Hauptstraße / Brunner Straße	Querung einer übergeordneten Straße ohne zusätzliche Sicherung	RVR in Nebenrichtung	Bau einer Querungshilfe	Bau einer Querungshilfe in Verbindung mit dem Neubau des Radwegs an der Brunner Straße	82.000 €



Radvorrangrouten
Stadt Nürnberg

Route 12 - Moorenbrunn

Radvorrangroute

RVR-Netz

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

VIA Planungsbüro

0 0,5 1 Kilometer

Route-Nr.: 12 (Moorenbrunn)

Qualität im Längsverkehr (Bestand)			
Länge der Gesamtstrecke:	10,4	km	
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß):	0,6	km	5%
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß):	3,0	km	28%
… davon ERA-Regelstandard erreicht:	5,5	km	53%
… davon kein Standard erreicht:	1,4	km	13%
Qualität im Längsverkehr (Planung)			
Länge der Gesamtstrecke:	10,4	km	
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß):	0,6	km	5%
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß):	0,0	km	0%
… davon RVR-Standard erreichbar (Regelmaß):	9,7	km	94%
… davon RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß):	0,0	km	0%
… davon ERA-Standard erreichbar:	0,2	km	1%
… davon kein Standard erreichbar:	0,0	km	0%
Qualität im Querverkehr (Planung)[1]			
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - 0 Sekunden:	5	Knotenpunkte	
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - < 20 Sekunden:	1	Knotenpunkte	
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - ≥ 20 Sekunden:	5	Knotenpunkte	
Zeitverluste in Folge von Knotenpunkten:	18	Sek./km	
Fahrtzeit:	30	Minuten	
Handlungsbedarf			
Neubau an Strecken:	1,0	km	9%
Ausbau an Strecken:	7,4	km	71%
Einrichtung / Anpassung von Fahrradstraßen:	1,6	km	15%
Sonstiger Handlungsbedarf an Strecken (z. B. Markierungen, Sanierungen):	0,5	km	4%
Möglicher Neu- oder Umbau von Sonderbauwerken:	5	Stück	
Handlungsbedarf an signalisierten Knotenpunkten:	5	Stück	
Weiterer Handlungsbedarf an Knotenpunkten:	12	Stück	
Streckenlänge mit Grunderwerb:	4,0	km	39%
Beleuchtungsrahmenkategorien (BRK)			
Strecken mit BRK 1:	3,2	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,7	km	
Strecken mit BRK 2:	1,9	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	1,1	km	
Strecken mit BRK 3:	4,4	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	4,4	km	
Strecken mit BRK 4:	0,0	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,0	km	
Strecken mit BRK 5:	0,8	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,8	km	

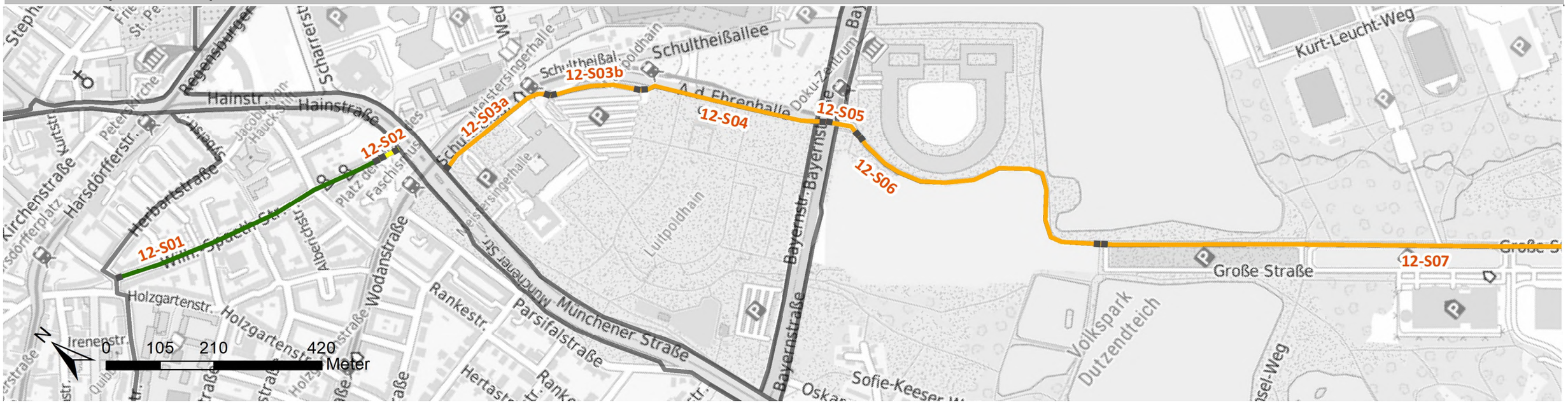
1 Bei Berechnung wurden die mittleren Verlustzeiten für RVR aus Tabelle 19 der "Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV)" der FGSV angewendet. Für die Ermittlung der Fahrzeit wurde eine Ausgangsgeschwindigkeit von 25 km/h angenommen und die mittleren Verlustzeiten an Knotenpunkten berücksichtigt.

Kosten		
Kosten für Maßnahmen an Streckenabschnitten:	2,8	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an signalisierten Knotenpunkten[2]:	1,3	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an sonstigen plangleichen Knotenpunkten:	0,1	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an Sonderbauwerken[3]:	0,0	Mio. €
Kosten für zusätzliche Beleuchtung:	0,3	Mio. €
Kosten für Grunderwerb:	0,2	Mio. €
Planungskosten (15%):	0,8	Mio. €
MwSt (19%):	1,0	Mio. €
Kosten (brutto):	**6,6**	**Mio. €**
Kosten pro Kilometer:	0,6	Mio. €
Risikoaufschlag (20%):	*1,3*	*Mio. €*
Kosten (brutto) inkl. Risikoaufschlag:	***7,9***	***Mio. €***
Kosten pro Kilometer inkl. Risikoaufschlag:	*0,8*	*Mio. €*

2 inkl. Minderungsfaktor von 30% zur Berücksichtigung von Signalanlagen mit geringer Anzahl von Signalgruppen und neueren Steuergeräten

3 Für den möglichen Handlungsbedarf an Sonderbauwerken liegen keine Kosten vor.

Route-Nr.: 12 (Moorenbrunn)



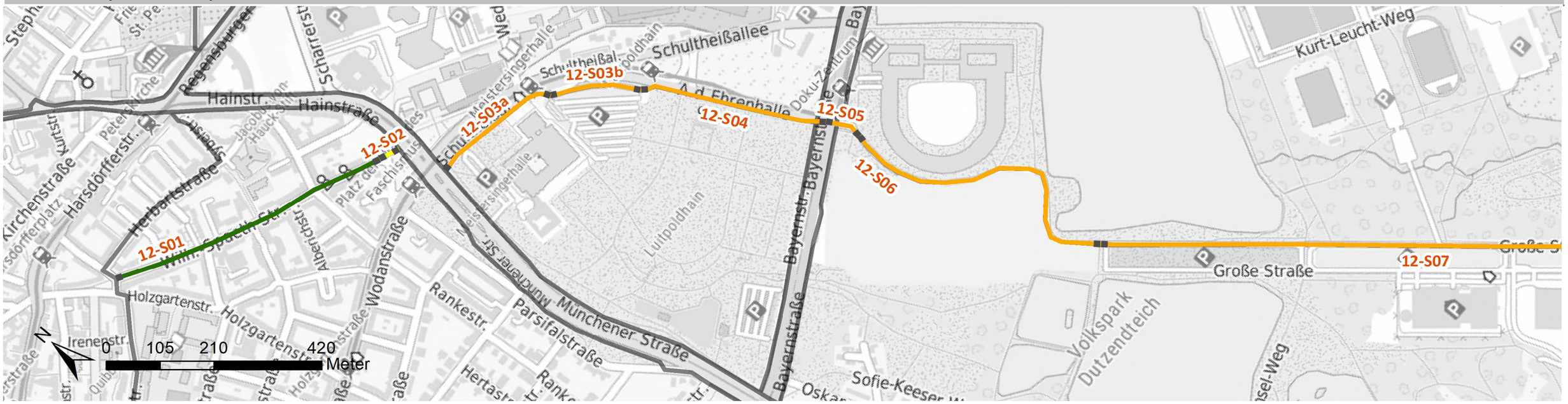
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR			
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer		

Maßnahmen an Streckenabschnitten (I)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
12-S01	innerorts	Wilhelm-Spaeth-Straße (Schwanhardtstraße bis Platz der Opfer des Faschismus)	570 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Fahrradstraße	Anpassung einer Fahrradstraße	Senkrechtparken vorhanden. Sicherheitstrennstreifen bei Senkrechtparken möglichst breit anlegen. Dann ggf. nur Minimumbreite nach Umsetzung	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	23.000 €
12-S02	innerorts	Wilhelm-Spaeth-Straße (Platz der Opfer des Faschismus bis Hainstraße)	40 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Ausbau Richtung Parkplatz und Grünbereich	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	27.000 €
12-S03a	innerorts	Schultheißallee (Parkplatz vor dem großen Saal bis Münchener Straße)	270 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Führung vom Fußverkehr trennen	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	167.000 €
12-S03b	innerorts	Parkplatz vor dem großen Saal (An der Ehrenhalle bis Schultheißhallee)	180 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Umverteilung der Fläche. Bauliche Umgestaltung und Sperrung für KFZ	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	113.000 €
12-S04	innerorts	An der Ehrenhalle (Bayernstraße bis Parkplatz vor dem großen Saal)	370 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Ausbau und Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr herstellen	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	107.000 €

Route-Nr.: 12 (Moorenbrunn)



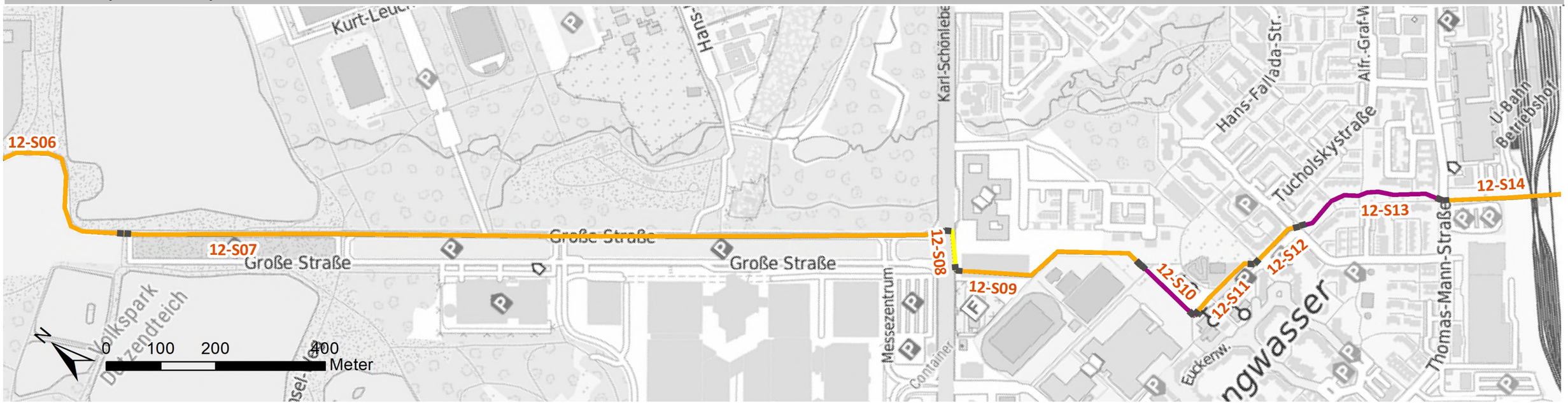
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (I)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
12-S05	innerorts	Große Straße (Bayernstraße bis Kongresshalle)	80 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Umwidmung des linken Fahrstreifens bzw. auf den Parkplatzflächen Herstellung eines Zweirichtungsradweges	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	48.000 €
12-S06	innerorts	Große Straße (Bayernstraße bis Großer Dutzendteich)	630 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	69.000 €

Route-Nr.: 12 (Moorenbrunn)



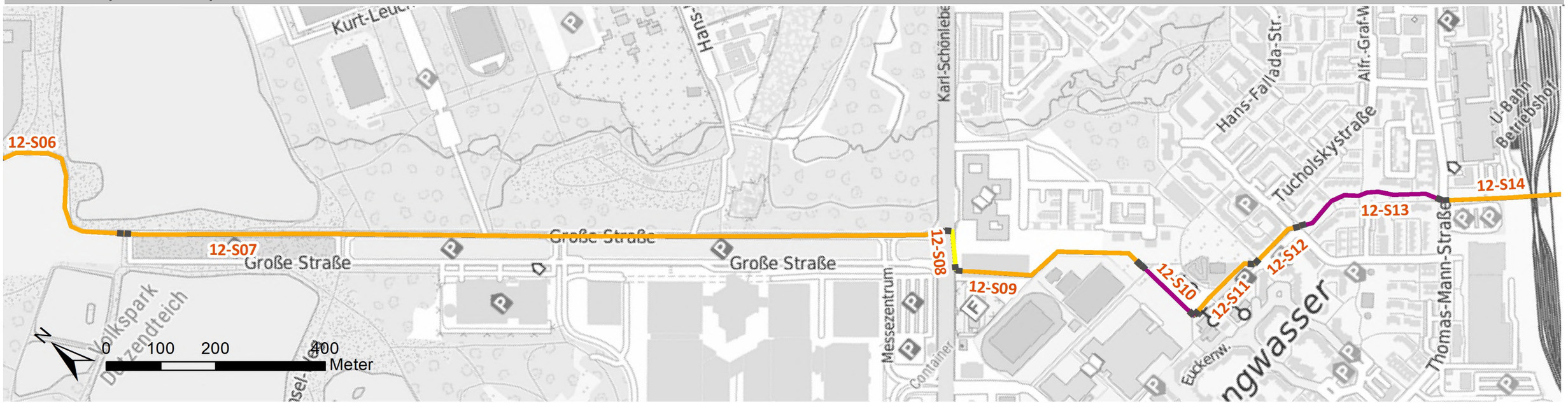
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR			
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer		

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
12-S07	innerorts	Große Straße (Großer Dutzendteich bis Karl-Schönleben-Straße)	1500 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Umverteilung von Fahrbahnfläche. Eine Zweirichtungsführung (3,00 m) auf der Ostseite herstellen und baulich von der Fahrbahn trennen	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	945.000 €
12-S08	innerorts	Karl-Schönleben-Straße (Große Straße bis Selbstständige Führung zw. Feuerwache und Bertolt-Brecht-Haus)	90 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Langfristig auf 3,00 m ausbauen	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	55.000 €
12-S09	innerorts	Selbsständige Führung (Karl-Schönleben-Straße bis östl. Fußballplatz)	370 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Abschnitt derzeit im Umbau, Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr herstellen	Naherholung	erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	133.000 €
12-S10	innerorts	Weg zw. Freier Christen Gemeinde und Bertolt-Brecht-Schule	140 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	-	-	erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	49.000 €
12-S11	innerorts	Weg zwischen Kirchen (St. Maximilian-Kolbe und freie Christengemeinde)	150 m	ERA-Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Verkehrsberuhigter Bereich	Grundausstattung herstellen	Führung durch den Verkehrsberuhigten Bereich alternativlos	Fußverkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	6.000 €
12-S12	innerorts	Parallel zu Annette-Kolb-Straße	110 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Ausbau nur durch Wegfall vom Grünstreifen und Bäumen möglich	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	32.000 €

Route-Nr.: 12 (Moorenbrunn)



Qualitätsstandard Bestand

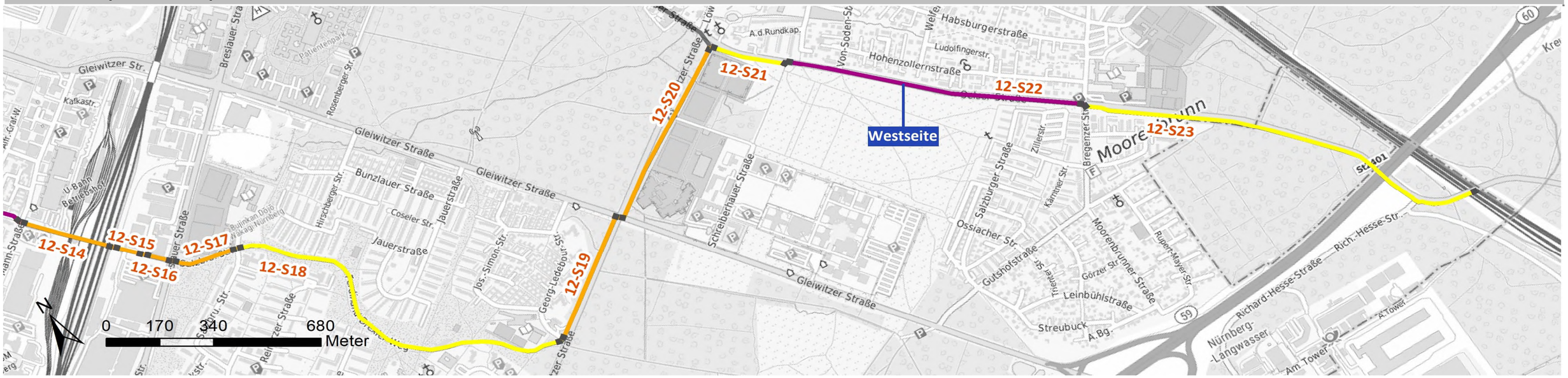
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR			
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer		

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
12-S13	innerorts	Selbstständige Verbindung (Annette-Kolb-Straße bis Thomas-Mann-Straße)	290 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Ausbau teilweise wegen Bäumen herausfordernd. Eine Trennung vom Fußverkehr ist zu empfehlen	Naherholung	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung punktuell / abschnittsweise vorhanden	261.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 12 (Moorenbrunn)



Qualitätsstandard Bestand

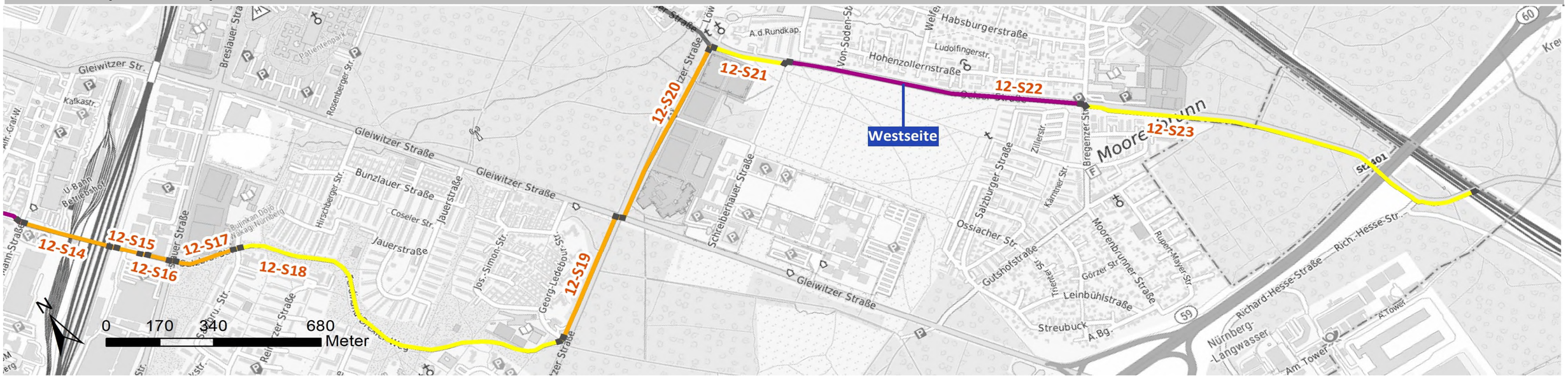
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR			
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer		

Maßnahmen an Streckenabschnitten (III)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
12-S14	innerorts	Selbstständige Verbindung (Thomas-Mann-Straße bis Groß-Strehlitzer Straße)	300 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Grundausstattung herstellen	Umverteilung durch Ummarkierung der Flächen 3,00 m RV, 3,00 m FV. Gitter im Tunnelbereich versetzen oder entfernen und hell und freundlich gestalten	-	erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	44.000 €
12-S15	innerorts	Verlängerung Groß-Strehlitzer Straße (Groß-Strehlitzer Straße bis Bahntunnel)	100 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	11.000 €
12-S16	innerorts	Groß-Strehlitzer Straße (Lübener Straße bis Breslauer Straße)	90 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	10.000 €
12-S17	innerorts	Salzbrunner Straße (Breslauer Straße bis Ferdinand-Drexler-Weg)	220 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	24.000 €
12-S18	innerorts	Ferdinand-Drexler-Weg (Salzbrunner Straße bis Liegnitzer Straße)	1230 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	-	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	354.000 €
12-S19	innerorts	Liegnitzer Straße (Georg-Ledebour-Schule bis Gleiwitzer Straße)	480 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	-	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung punktuell / abschnittsweise vorhanden	430.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 12 (Moorenbrunn)



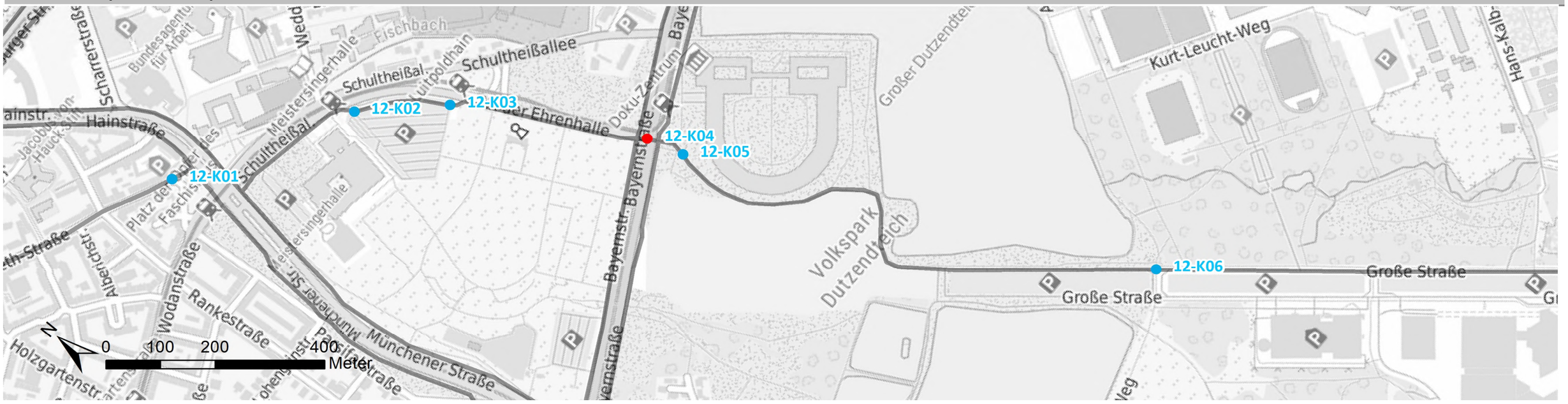
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (III)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
12-S20	außerorts	Liegnitzer Straße (Gleiwitzer Straße bis Oelser Straße)	680 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	-	-	erforderlich	BRK 1; Beleuchtung vorhanden	245.000 €
12-S21	außerorts	Oelser Straße (Höhe Lauenburgerstraße bis Liegnitzer Straße)	250 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	-	Fußverkehr	erforderlich	BRK 1; Beleuchtung punktuell / abschnittsweise vorhanden	92.000 €
12-S22	außerorts	Oelser Straße (Bregenzer Straße bis Höhe Lauenburgerstraße)	960 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Neubau nach RVR-Standard	Neubau auf Westseite. Umsetzbarkeit von Grunderwerb abhängig. Flächen gehören z.T. Firma Siemens. östlichen Bereich Entfall Bäume	Fußverkehr	erforderlich	BRK 1; Beleuchtung punktuell / abschnittsweise vorhanden	923.000 €
12-S23	außerorts	Oelser Straße (Bregenzer Straße bis Gemarkungsgrenze)	1340 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Ausbau auf mind. 3,00 m	Fußverkehr	erforderlich	BRK 1; Beleuchtung punktuell / abschnittsweise vorhanden	488.000 €

Route-Nr.: 12 (Moorenbrunn)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

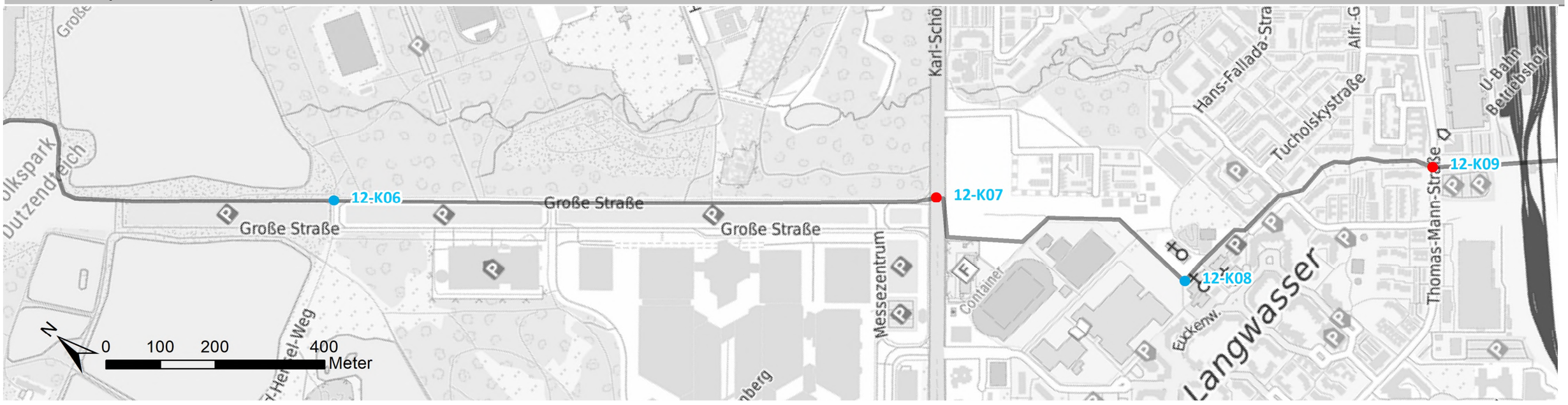
2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (I)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
12-K01	Wilhelm-Spaeth-Straße / Platz der Opfer des Faschismus	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	Abwägung Bevorrechtigung Fahrradstraße oder RVR; Alternativ Minikreisverkehr	10.000 €
12-K02	Parkplatz vor dem großen Saal / nördliche Zufahrt	Querung einer übergeordneten Straße ohne zusätzliche Sicherung	RVR in Nebenrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	Bevorrechtigung herstellen. Fahrbahnanhebung prüfen	10.000 €
12-K03	Parkplatz vor dem großen Saal / südliche Zufahrt	Querung einer übergeordneten Straße ohne zusätzliche Sicherung	RVR in Nebenrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	Bevorrechtigung herstellen. Fahrbahnanhebung prüfen	10.000 €
12-K04	Bayernstraße / An der Ehrenhalle	Signalgeregelter Knotenpunkt	Zwei RVR kreuzen sich / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	-	821.000 €
12-K05	Große Straße / Zuweg Volksfestplatz	Sonstiger Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	Den Übergang von der Fahrradstraße in die Zweirichtungsführung bevorrechtigen und sichern.	3.000 €
12-K06	Große Straße / Alfred-Hensel-Weg	Sonstiger Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	Hier Quert eine relevante Naherholungsachse für den Rad- und Fußverkehr.	3.000 €

Route-Nr.: 12 (Moorenbrunn)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (II)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
12-K07	Karl-Schönleben-Straße / Große Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Nebenrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, Aufstellflächen unzureichend / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Die Überführung über den Rechtsabbieger aus der Karl-Schönleben-Straße an die veränderte Fahrstreifensituation anpassen.	821.000 €
12-K08	Freie Christengemeinde / St. Maximilian-Kolbe	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
12-K09	Thomas-Mann-Straße / Selbstständige Führung Richtung Bahntunnel	Querung einer übergeordneten Straße mit Querungshilfe	RVR in Nebenrichtung	Sonstige Maßnahme	Bordsteinabsenkungen überprüfen und ggf. optimieren	-

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 12 (Moorenbrunn)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (III)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
12-K10	Selbstständige Führung Bahntunnel / Parkplatzzufahrt	Regelung durch Verkehrszeichen mit abknickender Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	-	10.000 €
12-K11	Groß-Strehlitzer-Straße / Lübener Straße	Regelung durch Verkehrszeichen mit abknickender Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	-	10.000 €
12-K12	Breslauer Straße / Salzbrunner Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Nebenrichtung / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Markierungsmaßnahme an signalisiertem Knoten (hoher Aufwand)	AFAS in den Nebenrichtungen markieren. Zusätzlich Aufstellflächen für indirektes Linksabbiegen markieren.	14.000 €
12-K13	Salzbrunner Straße / Ferdinand-Drexler-Weg	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Nebenrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
12-K14	Liegnitzer Straße / Gleiwitzer Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR biegt ab oder ein / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Für den Radverkehr eigene Furtmarkierung herstellen. Signalsteuerung für RV optimieren, um die Verlustzeiten zu reduzieren.	821.000 €
12-K15	Liegnitzer Straße / Sportplätze TSV Altenfurt	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 12 (Moorenbrunn)

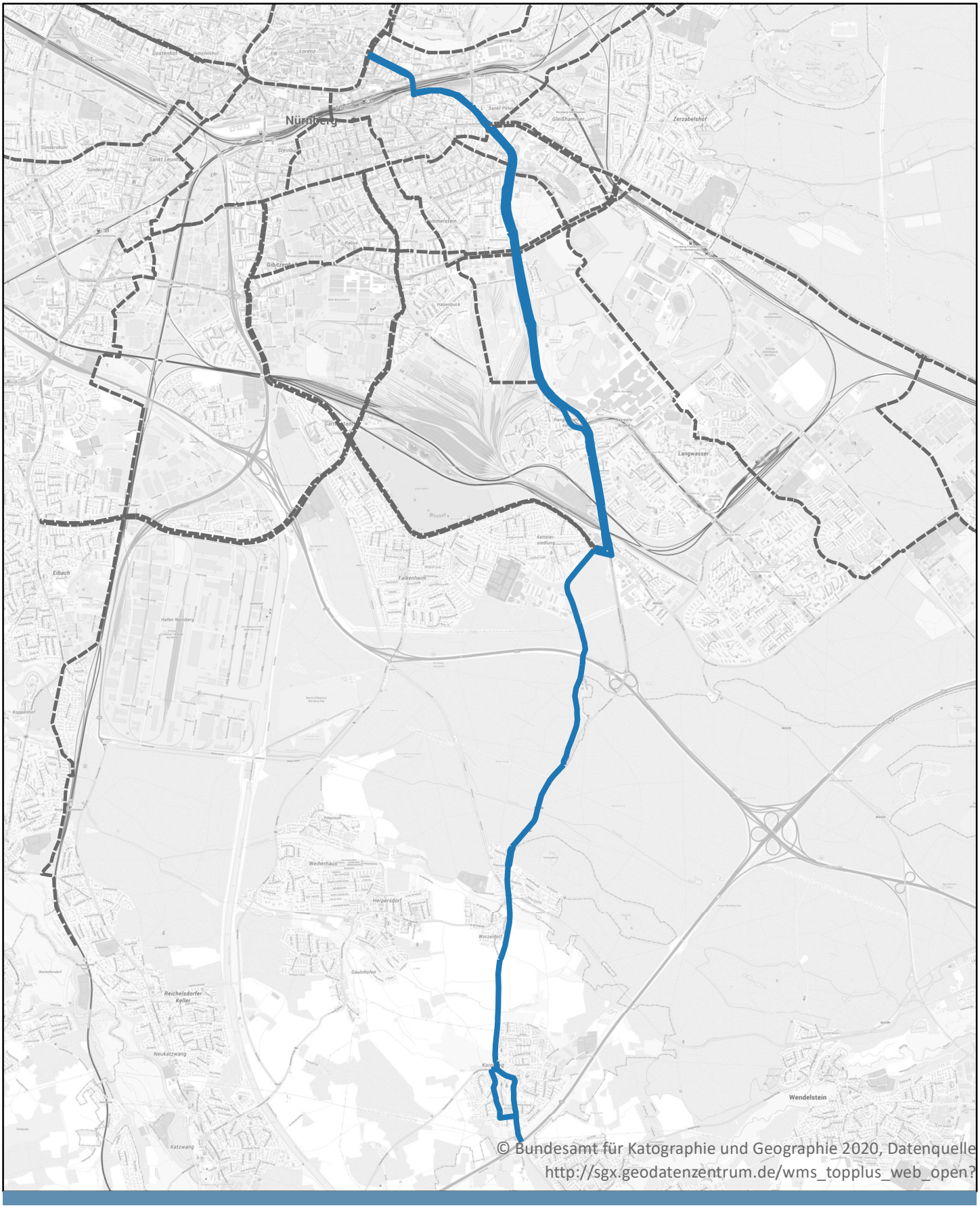


Zeitverluste an Knotenpunkten

- ● Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- ● Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit
- 2-K13 Knoten-Maßnahmennummer
- ▬ Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (III)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
12-K16	Oelser Straße / Bregenzer Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Markierungsmaßnahme an signalisiertem Knoten (hoher Aufwand)	Markierung eigener RV Furt und Fahrradaufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen.	14.000 €
12-K17	Oelser Straße / A6	Unterführung	RVR in Hauptrichtung	Keine Maßnahme	Keine Maßnahme erforderlich	-
12-K18	Oelser Straße / Richard-Hesse-Straße	Querung einer übergeordneten Straße mit Querungshilfe	RVR in Hauptrichtung / Seitenraum mit Vorfahrt	Markierungstechnische Maßnahme am Knoten	Furtmarkierung nach Ausbau verbreitern	7.000 €



Radvorrangrouten
Stadt Nürnberg

Route 13 - Kornburg

Radvorrangroute

RVR-Netz

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

VIA Planungsbüro

0 0,75 1,5 Kilometer

N

Route-Nr.: 13 (Kornburg)

Qualität im Längsverkehr (Bestand)			
Länge der Gesamtstrecke:	20,1	km	
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß):	0,1	km	0%
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß):	8,4	km	42%
… davon ERA-Regelstandard erreicht:	4,7	km	24%
… davon kein Standard erreicht:	6,9	km	34%
Qualität im Längsverkehr (Planung)			
Länge der Gesamtstrecke:	20,1	km	
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß):	0,1	km	0%
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß):	0,3	km	1%
… davon RVR-Standard erreichbar (Regelmaß):	14,9	km	74%
… davon RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß):	2,1	km	10%
… davon ERA-Standard erreichbar:	2,8	km	14%
… davon kein Standard erreichbar:	0,0	km	0%
Qualität im Querverkehr (Planung)[1]			
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - 0 Sekunden:	13	Knotenpunkte	
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - < 20 Sekunden:	7	Knotenpunkte	
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - ≥ 20 Sekunden:	14	Knotenpunkte	
Zeitverluste in Folge von Knotenpunkten:	29	Sek./km	
Fahrtzeit:	60	Minuten	
Handlungsbedarf			
Neubau an Strecken:	1,6	km	8%
Ausbau an Strecken:	10,1	km	50%
Einrichtung / Anpassung von Fahrradstraßen:	2,0	km	10%
Sonstiger Handlungsbedarf an Strecken (z. B. Markierungen, Sanierungen):	6,3	km	32%
Möglicher Neu- oder Umbau von Sonderbauwerken:	11	Stück	
Handlungsbedarf an signalisierten Knotenpunkten:	7	Stück	
Weiterer Handlungsbedarf an Knotenpunkten:	33	Stück	
Streckenlänge mit Grunderwerb:	5,5	km	28%
Beleuchtungsrahmenkategorien (BRK)			
Strecken mit BRK 1:	3,8	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,0	km	
Strecken mit BRK 2:	2,8	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	2,2	km	
Strecken mit BRK 3:	8,2	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	5,7	km	
Strecken mit BRK 4:	0,0	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,0	km	
Strecken mit BRK 5:	5,3	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	5,2	km	

1 Bei Berechnung wurden die mittleren Verlustzeiten für RVR aus Tabelle 19 der "Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV)" der FGSV angewendet. Für die Ermittlung der Fahrzeit wurde eine Ausgangsgeschwindigkeit von 25 km/h angenommen und die mittleren Verlustzeiten an Knotenpunkten berücksichtigt.

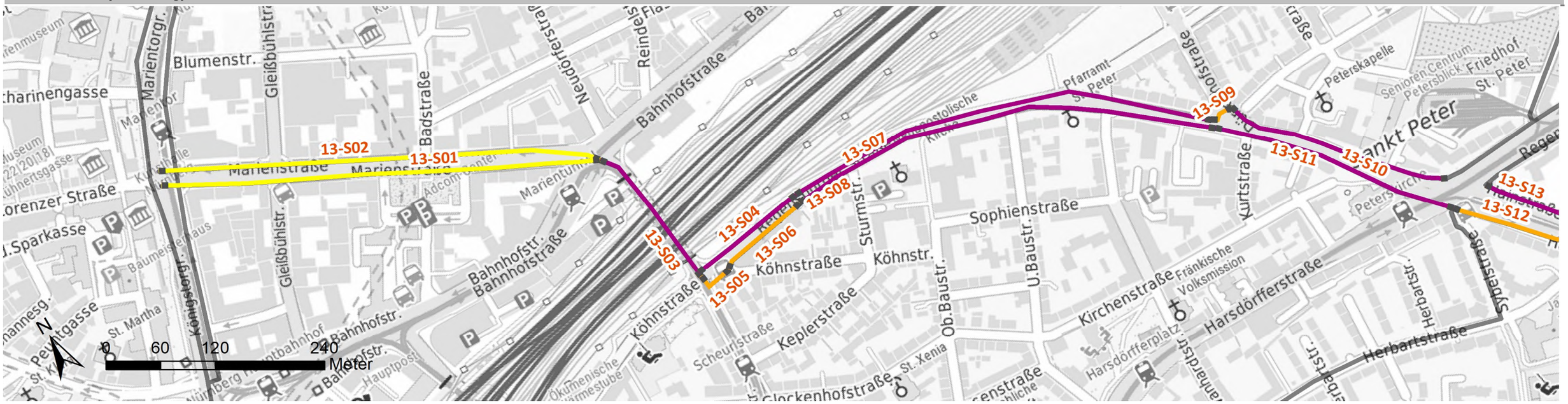
Kosten		
Kosten für Maßnahmen an Streckenabschnitten:	4,0	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an signalisierten Knotenpunkten[2]:	2,9	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an sonstigen plangleichen Knotenpunkten:	1,3	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an Sonderbauwerken[3]:	1,0	Mio. €
Kosten für zusätzliche Beleuchtung:	1,4	Mio. €
Kosten für Grunderwerb:	0,3	Mio. €
Planungskosten (15%):	1,8	Mio. €
MwSt (19%):	2,4	Mio. €
Kosten (brutto):	**15,2**	**Mio. €**
Kosten pro Kilometer:	0,8	Mio. €
Risikoaufschlag (20%):	*3,0*	*Mio. €*
Kosten (brutto) inkl. Risikoaufschlag:	***18,2***	***Mio. €***
Kosten pro Kilometer inkl. Risikoaufschlag:	*0,9*	*Mio. €*

2 inkl. Minderungsfaktor von 30% zur Berücksichtigung von Signalanlagen mit geringer Anzahl von Signalgruppen und neueren Steuergeräten

3 Für den möglichen Handlungsbedarf einiger Sonderbauwerke liegen keine Kosten vor.

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 13 (Kornburg)



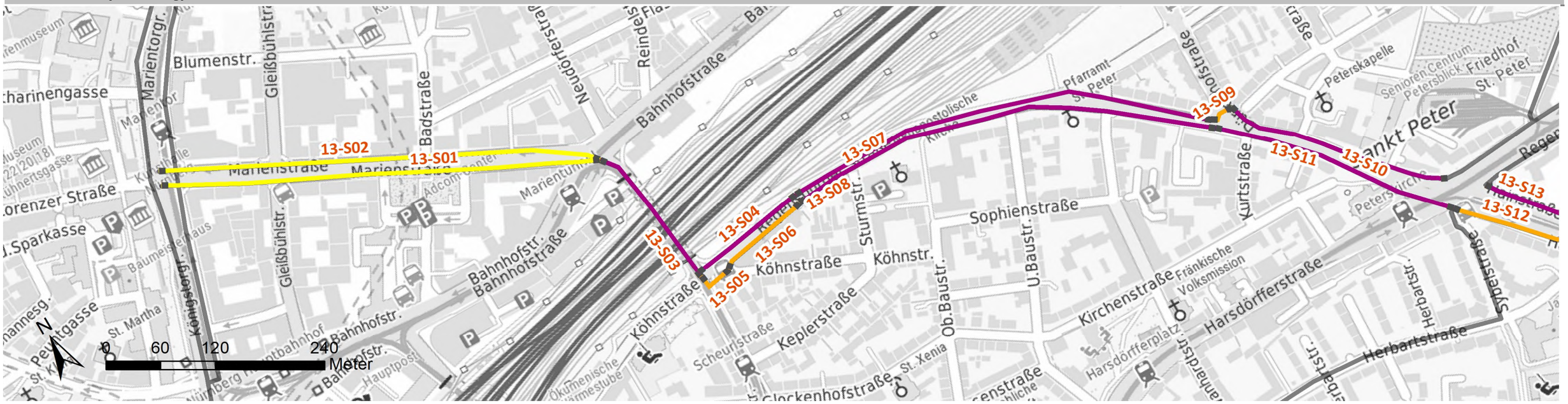
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR			
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer		

Maßnahmen an Streckenabschnitten (I)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
13-S01	innerorts	Marienstraße (Marientorgraben bis Bahnhofstraße)	480 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen beidseitig	Langfristig auf 2,00 m ummarkieren und Sicherheitstrennstreifen zum Parken herstellen. Ggf. Fahrstreifenmarkierungen auf freier Strecke entfernen, bzw. Parken entfallen lassen	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	88.000 €
13-S02	innerorts	Marienstraße (Marientorgraben bis Bahnhofstraße)	490 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen beidseitig	Langfristig auf 2,00 m ummarkieren und Sicherheitstrennstreifen zum Parken herstellen. Ggf. Fahrstreifenmarkierungen auf freier Strecke entfernen, bzw. Parken entfallen lassen	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	89.000 €
13-S03	innerorts	Marienstraße (Bahnhofstraße bis Scheurlstraße)	170 m	kein Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Getrennter Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Oberflächensanierung vollständig	Kein Ausbau möglich, langfristig Oberfläche sanieren	Fußverkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	48.000 €
13-S04	innerorts	Regensburger Straße (Haus Nr. 10 bis Köhnstraße)	140 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen mit zugelassenem Linienbusverkehr	Markierung Radfahrstreifen einseitig	Radfahrstreifen markieren; Busstreifen mit Rad frei prüfen	Fußverkehr, Naherholung, ruhender Kfz-Verkehr, land-/forstwirtschaftlicher Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	24.000 €

Route-Nr.: 13 (Kornburg)



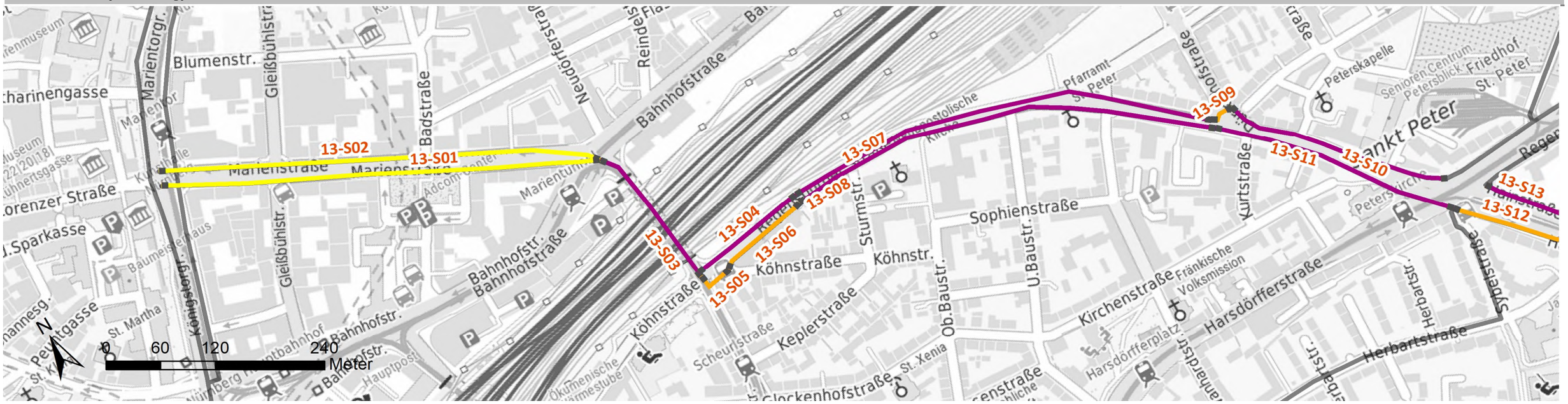
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (I)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
13-S05	innerorts	Köhnstraße/Regensburger Straße (Marienstraße bis Hainstraße)	40 m	ERA-Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Grundausstattung herstellen	Planung veraltet. Zweirichtungsradweg auf der Südseite bis zur Sturmstraße	Fußverkehr, ÖPNV	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	2.000 €
13-S06	innerorts	Regensburger Straße (Köhnstraße bis westl. Sturmstraße)	110 m	ERA-Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Keine Maßnahme	Ein Ausbau ist nicht möglich. Für eine Zweirichtungsführung sind 2,0 m zu schmal und erreichen lediglich das ERA-Mindestmaß	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
13-S07	innerorts	Regensburger Straße (westl. Sturmstraße bis Dürrenhofstraße)	480 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Neubau nach RVR-Standard	Aufbauend auf bestehende Überlegungen der Stadt Nürnberg: Neubau Zweirichtungsführung im Seitenraum; mind. 3,00 m plus Trennung vom Fußverkehr, Parkplätze entfallen	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	431.000 €
13-S08	innerorts	Regensburger Straße (Marienstraße bis Dürrenhofstraße)	490 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen einseitig	Bestehende Planung Regensburger Straße/ Dürrenhofstraße 2.2222.2.1; abweichend von der bestehenden Planung den Radfahrstreifen breiter markieren und Sicherheitstrennstreifen zum Parken berücksichtigen	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	83.000 €

Route-Nr.: 13 (Kornburg)



Qualitätsstandard Bestand

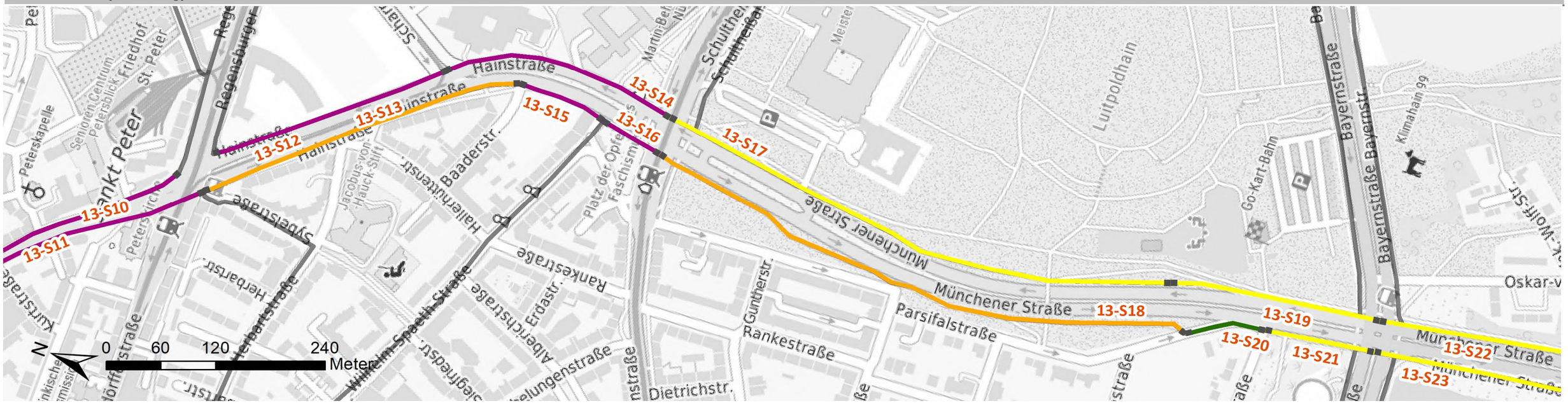
	RVR-Regelmaß erreicht		ERA-Standard erreicht		Untersuchungsnetz RVR
	RVR-Mindestmaß erreicht		kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (I)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
13-S09	innerorts	Regensburger Straße (Dürrenhofstraße bis Dürrenhofstraße)	30 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Bestehende Planung Regensburger Straße/ Dürrenhofstraße 2.2222.2.1: Ausbau auf 3,0 m geplant	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
13-S10	innerorts	Regensburger Straße (Dürrenhofstraße bis Hainstraße)	280 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Neubau nach RVR-Standard	Aufbauend auf bestehende Überlegungen der Stadt Nürnberg: Neubau Zweirichtungsführung im Seitenraum; mind. 3,00 m plus Trennung vom Fußverkehr, Parkplätze entfallen	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	247.000 €
13-S11	innerorts	Regensburger Straße (Dürrenhofstraße bis Hainstraße)	250 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Bestehende Planung Regensburger Straße/ Dürrenhofstraße 2.2222.2.1: Langfristig Ausbau Richtung Straße (ggf. Einengung oder Entfall eines Fahrstreifens)	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 13 (Kornburg)



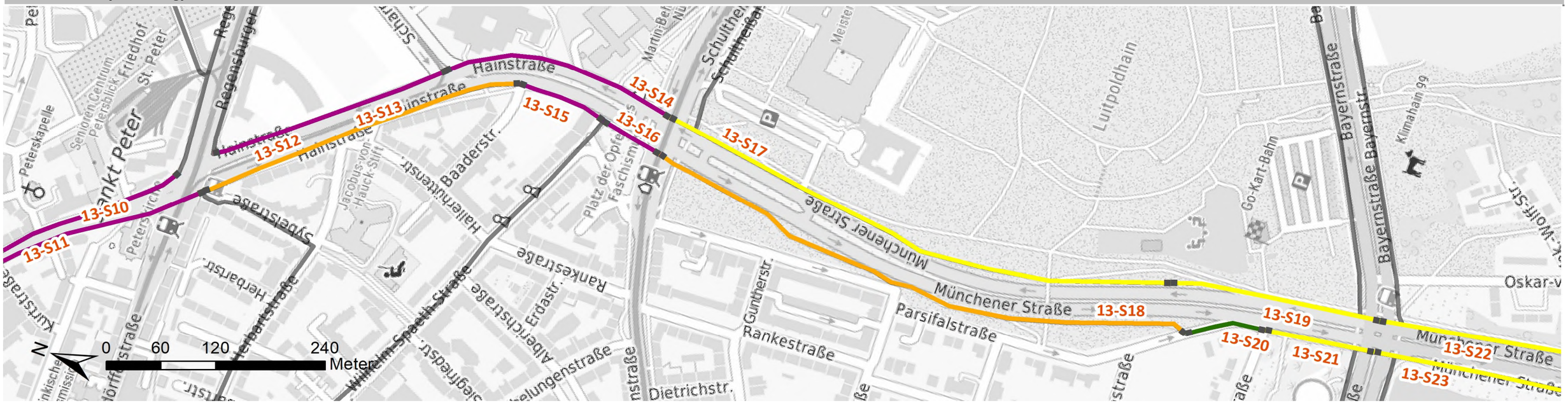
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
13-S12	innerorts	Hainstraße (Regensburger Straße bis Baaderstraße)	370 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen einseitig	Markierung Radfahrstreifen einseitig	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr, ÖPNV	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	63.000 €
13-S13	innerorts	Hainstraße (Regensburger Straße bis Scharrerstraße)	270 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Bestehende Planung sieht einen getrennten Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr auf Ostseite (2,50 m) vor	Fußverkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
13-S14	innerorts	Hainstraße (Scharrerstraße bis Schultheißallee)	270 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Ausbau Richtung Straße notwendig, Bushaltestelle an die Straße verlegen, RV hinter dem Wartehäuschen führen	Fußverkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	167.000 €
13-S15	innerorts	Hainstraße (Baaderstraße bis Wilhelm-Spaeth-Straße)	100 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Parkplätze entfallen, Ausbau der Seitenraumführung in Einrichtungsführung	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	64.000 €
13-S16	innerorts	Hainstraße (Wodanstraße bis Wilhelm-Spaeth-Straße)	70 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Ausbau/Markierung für den Radverkehr auf mind. 3,00 m Breite , da hier 2 Routen zusammentreffen und sich ggf. neu sortieren müssen	Fußverkehr	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	46.000 €
13-S17	innerorts	Münchener Straße (nördl. der Bayernstraße bis Schultheißallee)	590 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Langfristig auf 3,00 m Breite ausbauen	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung punktuell / abschnittsweise vorhanden	536.000 €

Route-Nr.: 13 (Kornburg)



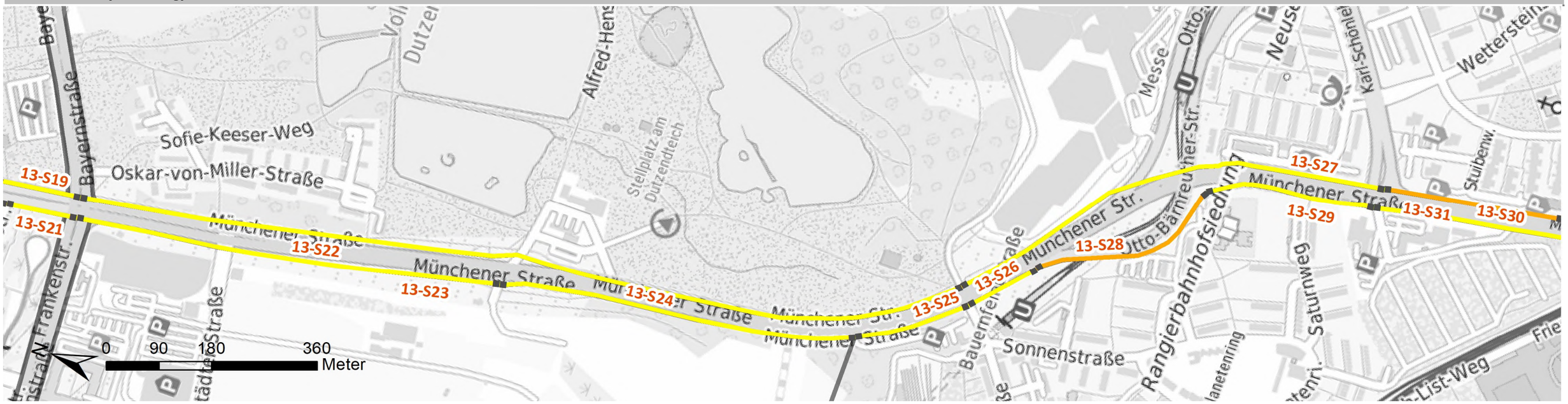
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
13-S18	innerorts	Münchener Straße (Wodanstraße bis Parsifalstraße)	630 m	ERA-Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Ausbau oder Herstellung einer abseits geführten getrennten Führung für den Fußverkehr	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung punktuell / abschnittsweise vorhanden	569.000 €
13-S19	innerorts	Münchener Straße (nördl. der Bayernstraße bis Bayernstraße)	230 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Langfristig auf 3,00 m Breite ausbauen	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	67.000 €
13-S20	innerorts	Parsifalstraße (Markomannenstraße bis südl. Sigenastraße)	90 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr (T20/30-Zone)	Grundausstattung herstellen	Den von der RVR genutzten Abschnitt rot einfärben und die Zuführungen bevorrechtigen. Parken in diesem Abschnitt untersagen	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	4.000 €
13-S21	innerorts	Münchener Straße (Markomannenstraße bis Frankenstraße)	120 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Ausbau Richtung Grünfläche prüfen	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung punktuell / abschnittsweise vorhanden	110.000 €

Route-Nr.: 13 (Kornburg)



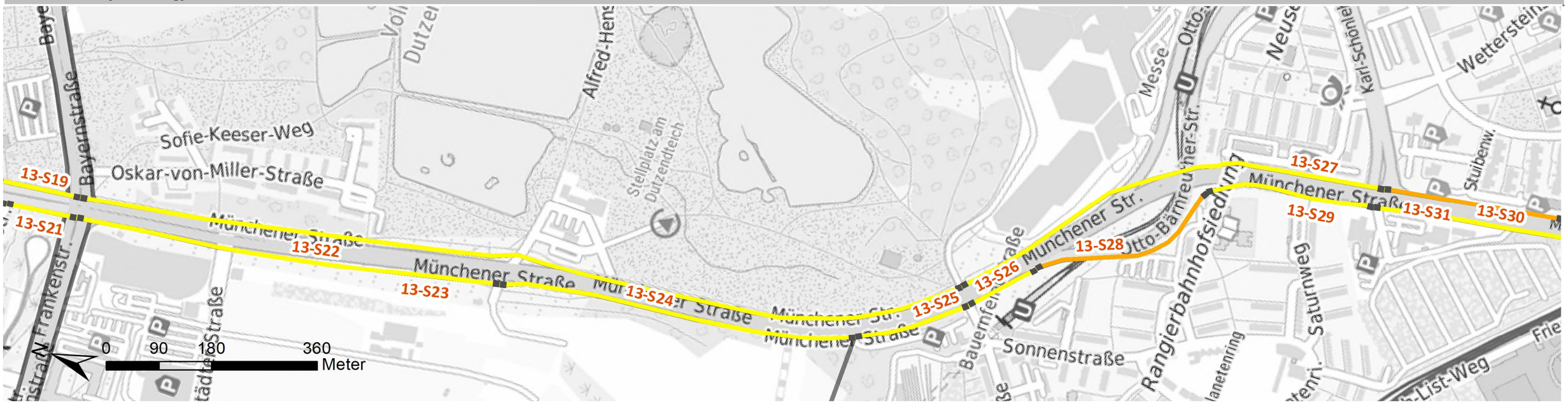
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (III)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
13-S22	innerorts	Münchener Straße (Bauernfeindstraße bis Frankenstraße)	1530 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Ausbau auf Ostseite	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	441.000 €
13-S23	innerorts	Münchener Straße (Frankenstraße bis Münchener Straße)	730 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Bestehende Planung Stadt Nürnberg: Münchner Straße 005 (Umsetzung bereits erfolgt); geplanter Hochschulstandort; Ausbau auf RVR Regelmaß	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung punktuell / abschnittsweise vorhanden	660.000 €
13-S24	innerorts	Münchener Straße (Höhe Alfred-Hensel-Weg bis Höhe William-Wilson-Straße)	620 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Bestehende Planung Stadt Nürnberg: Münchner Straße 005; Ausbau erfolgte kürzlich auf 2,50 m in Zweirichtungsführung	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	-
13-S25	innerorts	Münchener Straße (Höhe William-Wilson-Straße bis Bauernfeindstraße)	200 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Bestehende Planung Stadt Nürnberg: Münchner Straße 005; Ausbau erfolgte kürzlich auf 2,50 m in Zweirichtungsführung	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	-
13-S26	innerorts	Münchener Straße (Bauernfeindstraße bis Otto-Bärnreuther-Straße)	130 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Bestehende Planung Stadt Nürnberg: Münchner Straße 005; Ausbau erfolgte kürzlich auf 2,50 m in Zweirichtungsführung	Fußverkehr, ÖPNV	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	-

Route-Nr.: 13 (Kornburg)



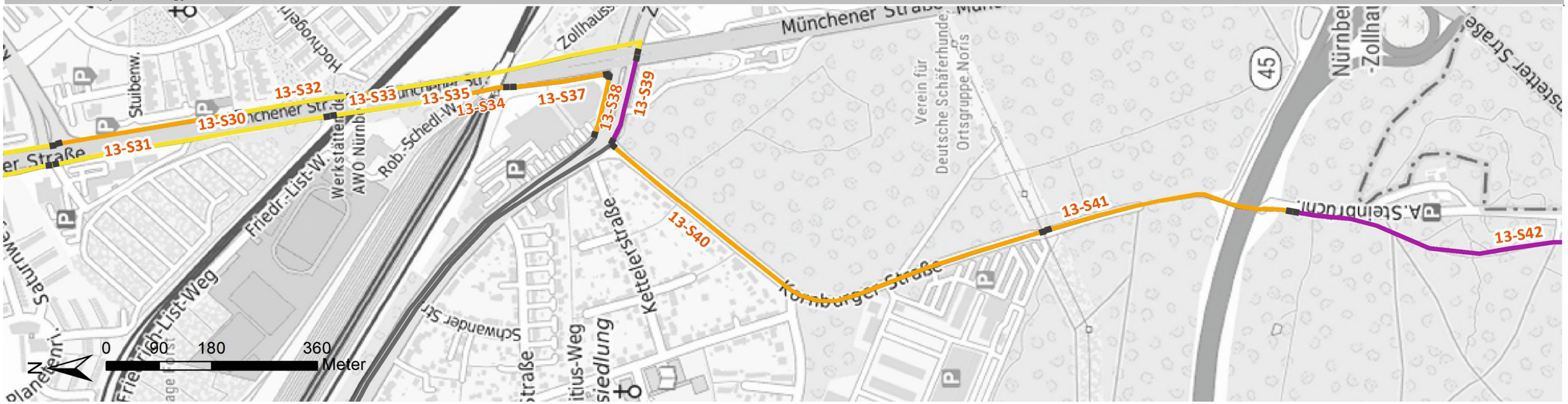
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (III)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
13-S27	innerorts	Münchener Straße (Karl-Schönleben-Straße bis Bauernfeindstraße)	780 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Ausbau auf Ostseite	-	erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	284.000 €
13-S28	innerorts	Otto-Bärnreuther-Straße (Münchener Straße bis Münchener Straße)	340 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor, Sonstiger Handlungsbedarf	Bestehende Planung Stadt Nürnberg: Münchner Straße 005. Umverteilung der insgesamt 5 m Fläche auf jeweils 2,50 m, damit RVR-Mindestmaß erreicht werden kann.	Fußverkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	-
13-S29	innerorts	Münchener Straße (Otto-Bärnreuther-Straße bis Karl-Schönleben-Straße)	290 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Bestehende Planung Stadt Nürnberg: Münchner Straße 005, kürzlich erst auf 2,50 m ausgebaut worden	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-

Route-Nr.: 13 (Kornburg)



Qualitätsstandard Bestand

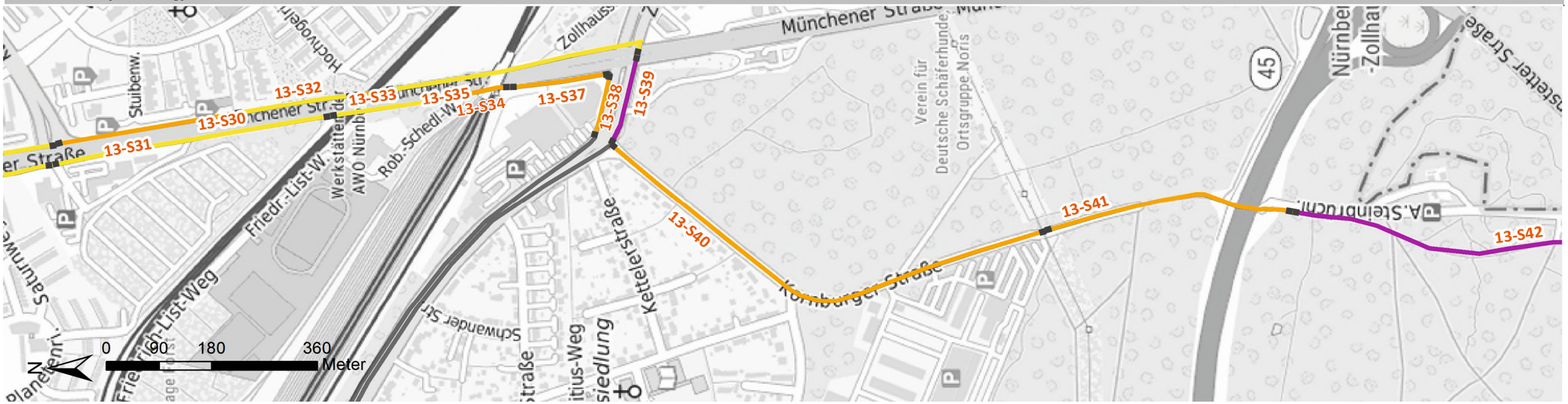
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR	
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (IV)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
13-S30	innerorts	Münchener Straße (Karl-Schönleben-Straße bis Bahnbrücke)	480 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Bestehende Planung Stadt Nürnberg: Münchner Straße 005: Abschnitt kürzlich auf 2,50 m ausgebaut	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	138.000 €
13-S31	innerorts	Münchener Straße (Zuweg Siedlung Zugspitzstraße bis Karl-Schönleben-Straße)	310 m	ERA-Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Grundausstattung herstellen	Ausbau hier nicht möglich. Langfristig sollte eine Trennung vom Fußverkehr angestrebt werden. Prüfung Flächenverfügbarkeit Fahrbahn.	Fußverkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	13.000 €
13-S32	innerorts	Münchener Straße (Zuweg Siedlung Zugspitzstraße bis Bahnbücke)	200 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Ausbau langfristig prüfen. Flächenverfügbarkeit Fahrbahn prüfen und Versetzung Schallschutzmauer notwendig	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	129.000 €
13-S33	innerorts	Münchener Straße (Bahnbrücke Höhe AWO Werkstätten bis Robert-Schedl-Weg)	180 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	-	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	114.000 €
13-S34	innerorts	Münchener Straße (Höhe Zollhausstraße bis Bahnbrücke)	60 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Ausbau wegen Brückenbauwerk kostenintensiv	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	36.000 €
13-S35	innerorts	Münchener Straße (Zollhausstraße bis Bahnbrücke)	470 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Bestehende Planung Stadt Nürnberg: Münchner Straße 005: Ausbau auf 2,50 m erfolgt	-	erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	169.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 13 (Kornburg)



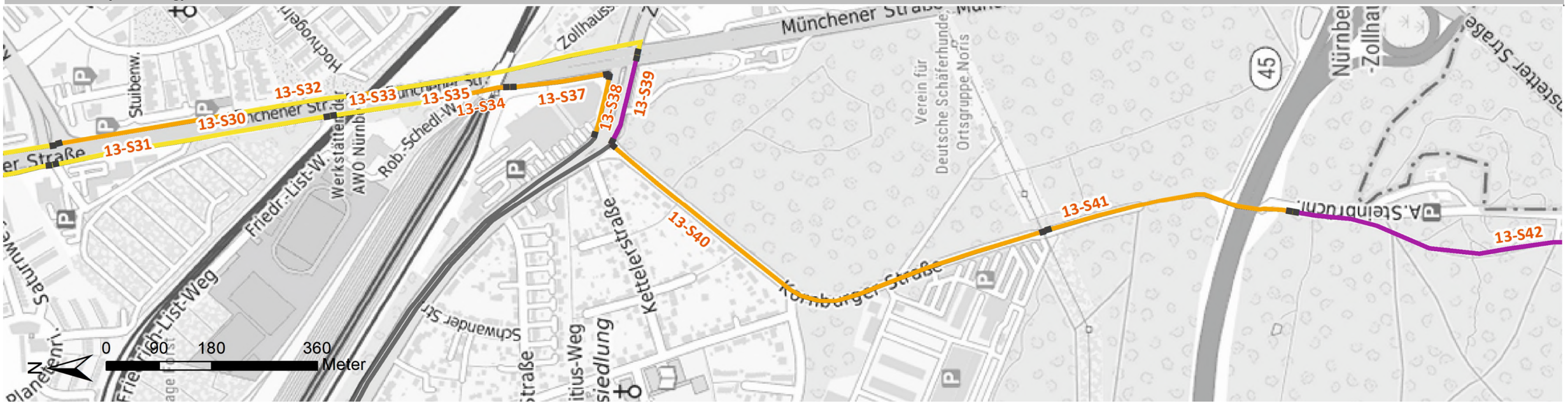
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht
RVR-Mindestmaß erreicht
ERA-Standard erreicht
kein Standard erreicht
Untersuchungsnetz RVR
2-S13 Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (IV)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
13-S36	innerorts	Münchener Straße (Bahnbrücke Höhe AWO Werkstätten bis Robert-Schedl-Weg)	130 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Bestehende Planung Stadt Nürnberg: Münchner Straße 005: derzeit im Ausbau auf 2,50 m getrennt vom Gehweg mit Zweirichtungsverkehr	Fußverkehr	erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	47.000 €
13-S37	innerorts	Münchener Straße (Robert-Schedl-Weg bis Trierer Straße)	170 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Bestehende Planung Stadt Nürnberg: Münchner Straße 005: derzeit im Ausbau auf 2,50 m getrennt vom Gehweg mit Zweirichtungsverkehr	Fußverkehr	erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	62.000 €
13-S38	innerorts	Trierer Straße (Münchener Straße bis Kornburger Straße)	120 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Getrennte Führung herstellen. Ausbau Richtung Fahrbahn. Parkplätze entfallen	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung punktuell / abschnittsweise vorhanden	74.000 €
13-S39	innerorts	Trierer Straße (Kornburger Straße bis Münchener Straße)	160 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Getrennte Führung herstellen. Ausbau Richtung Fahrbahn	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung punktuell / abschnittsweise vorhanden	205.000 €
13-S40	innerorts	Kornburger Straße (Bayerische Bereitschaftspolizei bis Trierer Straße)	860 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	Sicherheitstrennstreifen zum Parken markieren, Fahrbahn markierungstechnisch auf 6,00 m verschmälern	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	94.000 €

Route-Nr.: 13 (Kornburg)



Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (IV)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
13-S41	außerorts	Kornburger Straße / Am Steinbrüchlein (Höhe Bereitschaftspolizei bis Südlich der Autobahnbrücke)	430 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	-	nicht erforderlich	BRK 1; keine Beleuchtung vorhanden	48.000 €

Route-Nr.: 13 (Kornburg)



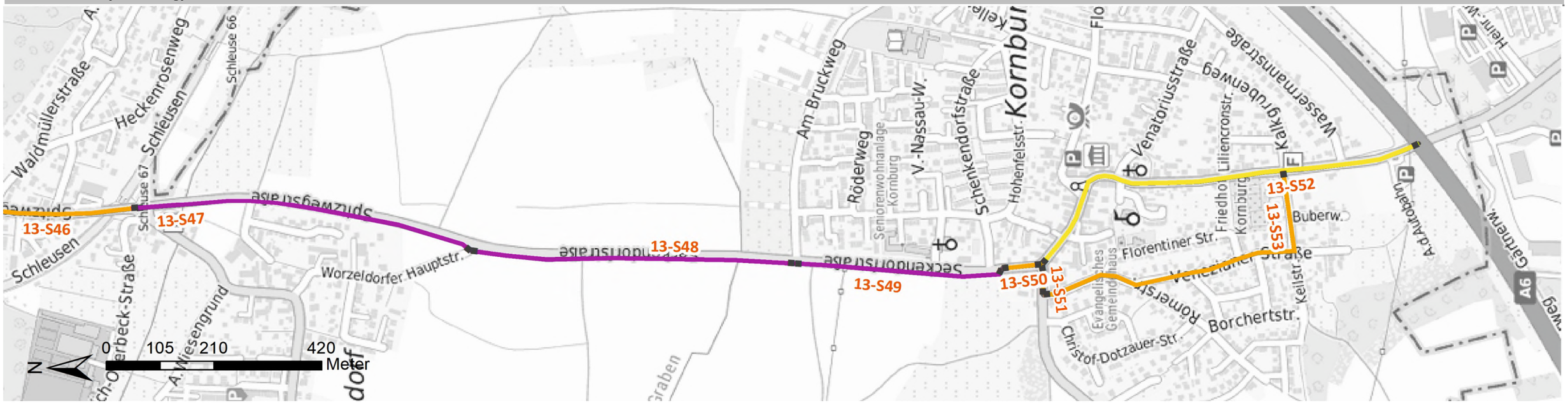
Qualitätsstandard Bestand

- RVR-Regelmaß erreicht
- RVR-Mindestmaß erreicht
- ERA-Standard erreicht
- kein Standard erreicht
- Untersuchungsnetz RVR
- 2-S13 Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (V)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
13-S42	außerorts	Führung westl. des Steinbrüchleinweges (Am Steinbrüchlein bis Schwanstetter Straße)	1050 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Ausbau und Herstellung eines getrennten Rad-/Gehwegs	-	erforderlich	BRK 1; Beleuchtung punktuell / abschnittsweise vorhanden	381.000 €
13-S43	außerorts	Schwanstetter Straße (Ortseingang Worzeldorf bis Schwanstetter Straße)	1000 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	-	-	erforderlich	BRK 1; Beleuchtung punktuell / abschnittsweise vorhanden	362.000 €
13-S44	innerorts	Spitzwegstraße (Klingerstraße bis Schwanstetter Straße)	200 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radweg (Einrichtungsverkehr)	Neubau nach RVR-Standard	Bergauf Neubau einer Einrichtungsführung herstellen. Fußverkehr auf der Westseite zulassen	-	erforderlich	BRK 3; Beleuchtung punktuell / abschnittsweise vorhanden	318.000 €
13-S45	innerorts	Spitzwegstraße (Klingerstraße bis Schwanstetter Straße)	200 m	kein Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Gehweg Radfahrer frei (Einrichtungsverkehr)	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, Sonstiger Handlungsbedarf	Ggf. Geschwindigkeit auf T 30 reduzieren, Radverkehr bergab die Fahrbahnführung ermöglichen	Fußverkehr, fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung punktuell / abschnittsweise vorhanden	137.000 €
13-S46	innerorts	Spitzwegstraße (Worzeldorfer Kirchsteig bis Klingerstraße)	320 m	ERA-Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr (T20/30-Zone)	Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	Bestehende Planung Stadt Nürnberg: Worzeldorfer Hauptstraße - KV. Reduzierung der Vzul auf 30 km/h prüfen	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	22.000 €

Route-Nr.: 13 (Kornburg)



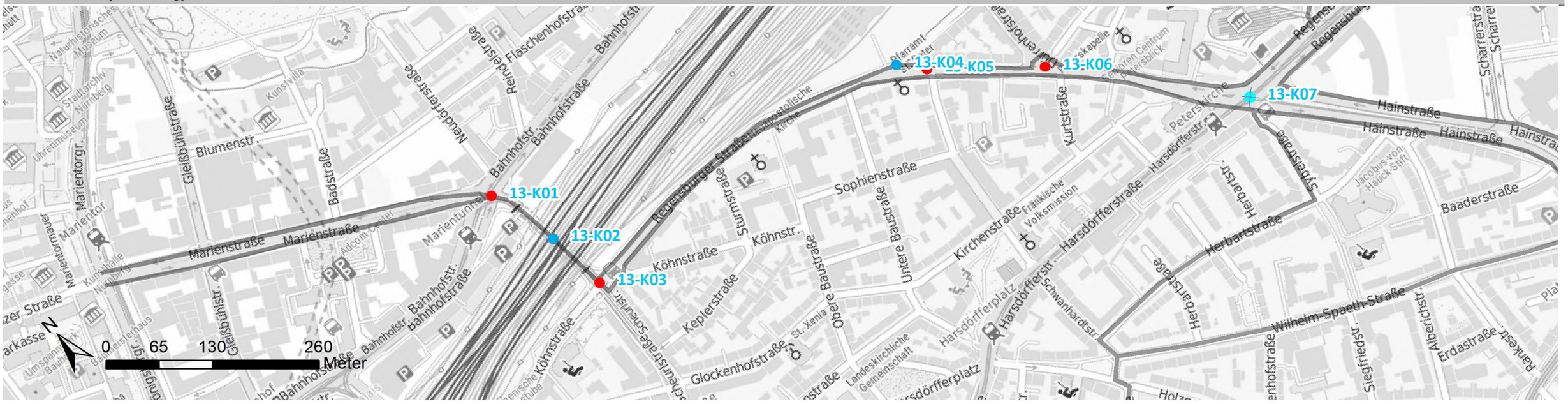
Qualitätsstandard Bestand

- RVR-Regelmaß erreicht
- RVR-Mindestmaß erreicht
- ERA-Standard erreicht
- kein Standard erreicht
- Untersuchungsnetz RVR
- 2-S13 Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (VI)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
13-S47	außerorts	Spitzwegstraße (Worzeldorfer Hauptstraße bis Worzeldorfer Hauptstraße)	680 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Neubau nach RVR-Standard	Neubau Gemeinsamer Geh-/Radweg auf Westseite mit direktem Anschluss an den geplanten KV	-	erforderlich	BRK 1; Beleuchtung punktuell / abschnittsweise vorhanden	655.000 €
13-S48	außerorts	Seckendorfstraße (Am Bruckweg bis Worzeldorfer Hauptstraße)	630 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	-	-	erforderlich	BRK 1; keine Beleuchtung vorhanden	229.000 €
13-S49	innerorts	Seckendorfstraße (Kornburger Hauptstraße bis Am Bruckweg)	410 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	-	-	erforderlich	BRK 2; keine Beleuchtung vorhanden	403.000 €
13-S50	innerorts	Kornburger Hauptstraße (Ringelnatzstraße bis Seckendorfstraße)	80 m	ERA-Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr (sonstige)	Grundausstattung herstellen	DTV prüfen. RVR im Mischverkehr bei Vzul 30 km/h	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	3.000 €
13-S51	innerorts	Ringelnatzstraße (Kornburger Hauptstraße bis Römerstraße)	60 m	ERA-Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr (T20/30-Zone)	Grundausstattung herstellen	DTV prüfen, Fahrbahnführung bei Vzul 30 km/h in Westrichtung	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	3.000 €
13-S52	innerorts	Kornburger Hauptstraße (An der Autobahn bis Seckendorfstraße)	850 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	ERA-Standard erreichbar	Führung auf der Fahrbahn im Mischverkehr (sonstige)	Grundausstattung herstellen	DTV prüfen. RVR im Bereich der Ringführung nur in Nordrichtung durch die Ortsdurchfahrt (bei Vzul 30 km/h) auf der Fahrbahn führen	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	35.000 €

Route-Nr.: 13 (Kornburg)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

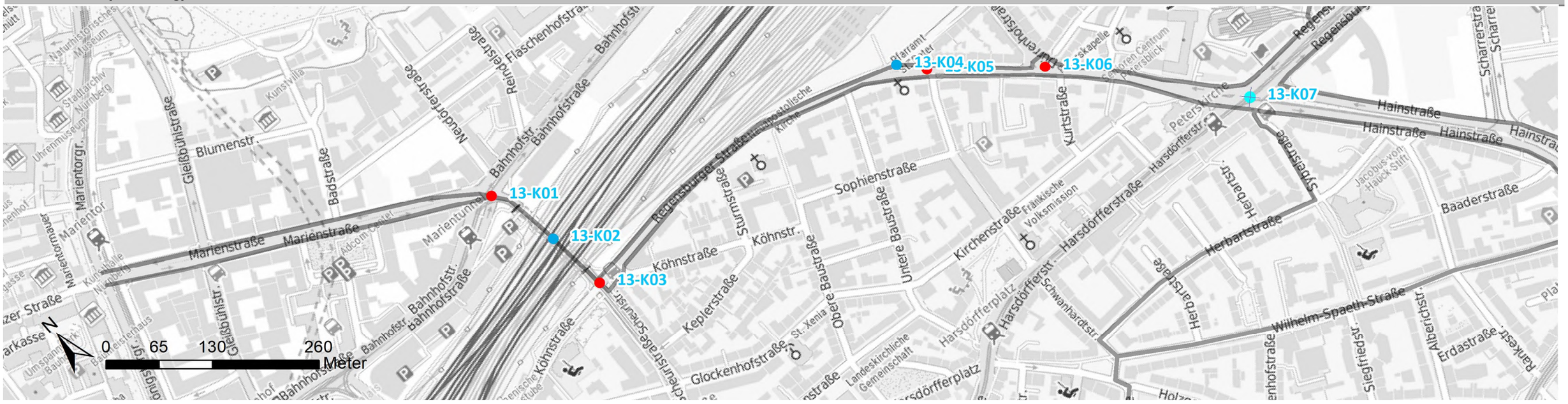
2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (I)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
13-K01	Marienstraße / Bahnhofstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Nebenrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden / Vorgezogene Haltelinie vorhanden auf der RVR	Sonstige Maßnahme	Bestehende Maßnahmen im Bauprogramm 2021	-
13-K02	Marientunnel / Bahnstrecke	Überführung	RVR in Hauptrichtung	Sonstige Maßnahme	Ggf. bestehende Maßnahmen im Bauprogramm 2021	-
13-K03	Marienstraße / Scheurlstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR biegt ab oder ein / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Sonstige Maßnahme	Bestehende Planungen der Stadt Nürnberg: Scheurlstraße 2.1260.2.4	-
13-K04	Regensburger Straße / Stephanstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung / Fahren auf der Kreisfahrbahn / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €

Route-Nr.: 13 (Kornburg)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

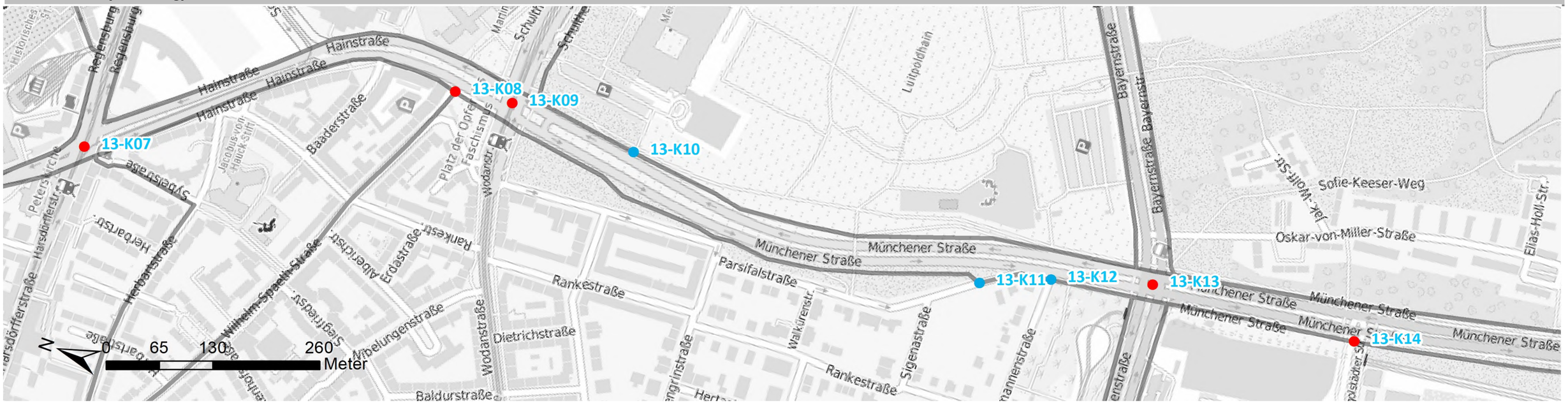
2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (I)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
13-K05	Regensburger Straße / Stephanstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Indirektes Abbiegen durch Abbiegetaschen herstellen, direktes Abbiegen durch Fahrradschleuse prüfen	821.000 €
13-K06	Regensburger Straße / Dürrenhofstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Den RV aus Süden kommend vor dem Knoten als RFS auf die Fahrbahn führen und eine Fahrradschleuse markieren. Indirektes Abbiegen durch Abbiegetaschen herstellen	821.000 €
13-K07	Regensburger Straße / Hainstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	Zwei RVR kreuzen sich	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	-	821.000 €

Route-Nr.: 13 (Kornburg)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

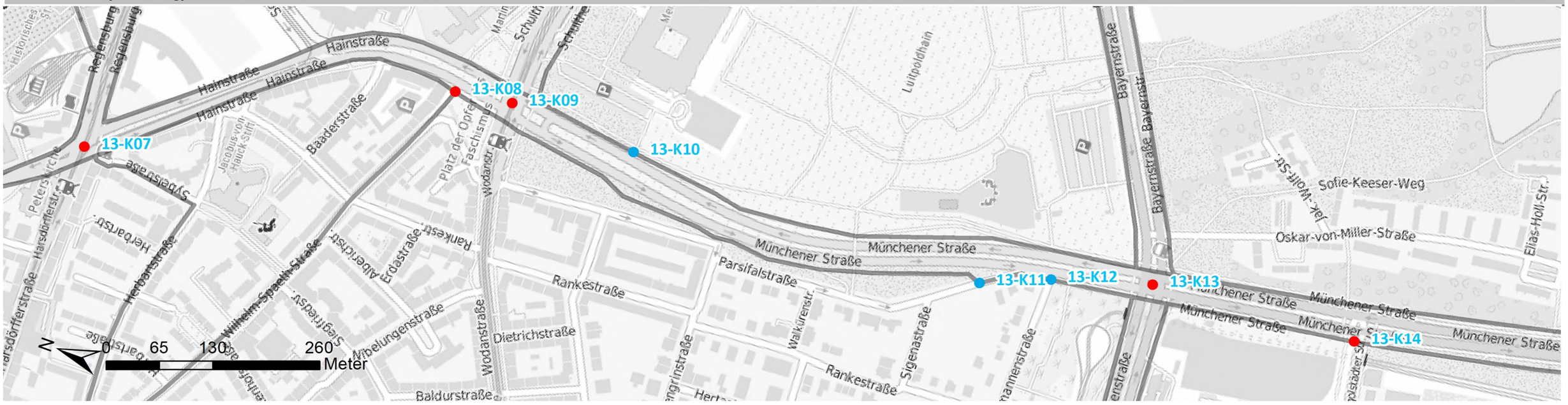
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (II)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
13-K08	Hainstraße / Platz der Opfer des Faschismus	Rechts-vor-Links-Regelung	Zwei RVR kreuzen sich	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	Markierungstechnisch die Hauptrichtung auf der Hainstraße bevorrechtigen	3.000 €
13-K09	Wodanstraße / Münchener Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	keine Zuordnung möglich / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Sonstige Maßnahme	Die Führung der RVR am Knoten markierungstechnisch verdeutlichen	-
13-K10	Münchener Straße / Zufahrt Parkplatz Meistersingerhalle	Sonstiger Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Seitenraum mit Vorfahrt	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
13-K11	Parsifalstraße / Gemeinsamer Geh-/Radweg Münchener Straße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	Überführungen in die Fahrbahnführung bevorrechtigen. Ggf. Fahrbahnanhebung prüfen, um die Bevorrechtigung baulich hervorzuheben	3.000 €
13-K12	Münchener Straße / Markomannenstraße	Regelung durch Verkehrszeichen mit abknickender Vorfahrt	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	Überführungen in die Fahrbahnführung bevorrechtigen. Ggf. Fahrbahnanhebung prüfen, um die Bevorrechtigung baulich hervorzuheben	3.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 13 (Kornburg)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

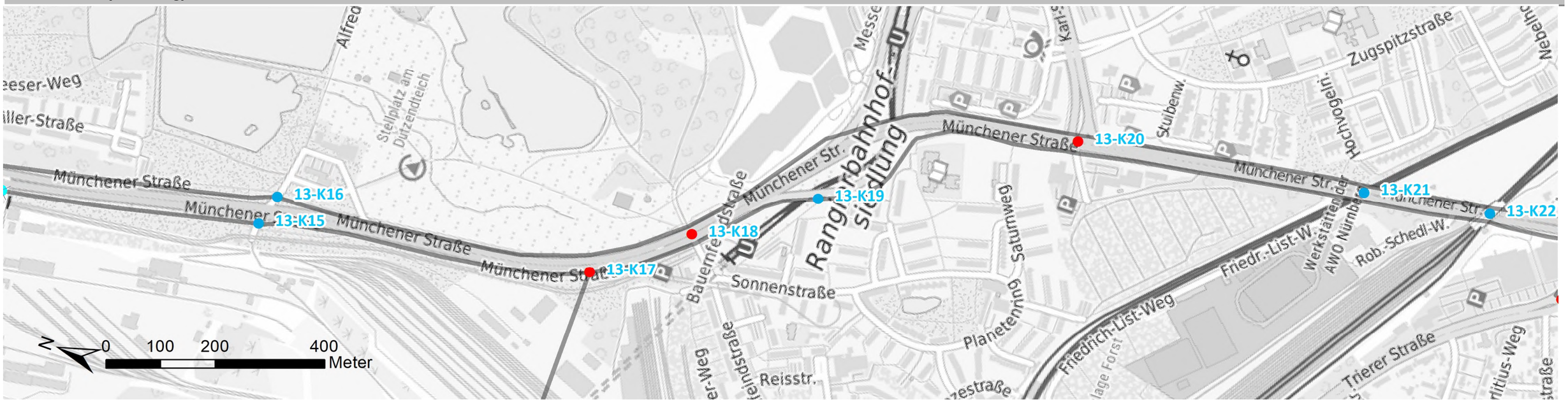
2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (II)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
13-K13	Münchener Straße / Frankenstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	Zwei RVR kreuzen sich / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Sonstige Maßnahme	Die Führung der RVR am Knoten markierungstechnisch verdeutlichen	-
13-K14	Münchener Straße / Ingolstädter Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Sonstige Maßnahme	Die Führung der RVR am Knoten markierungstechnisch verdeutlichen	-

Route-Nr.: 13 (Kornburg)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

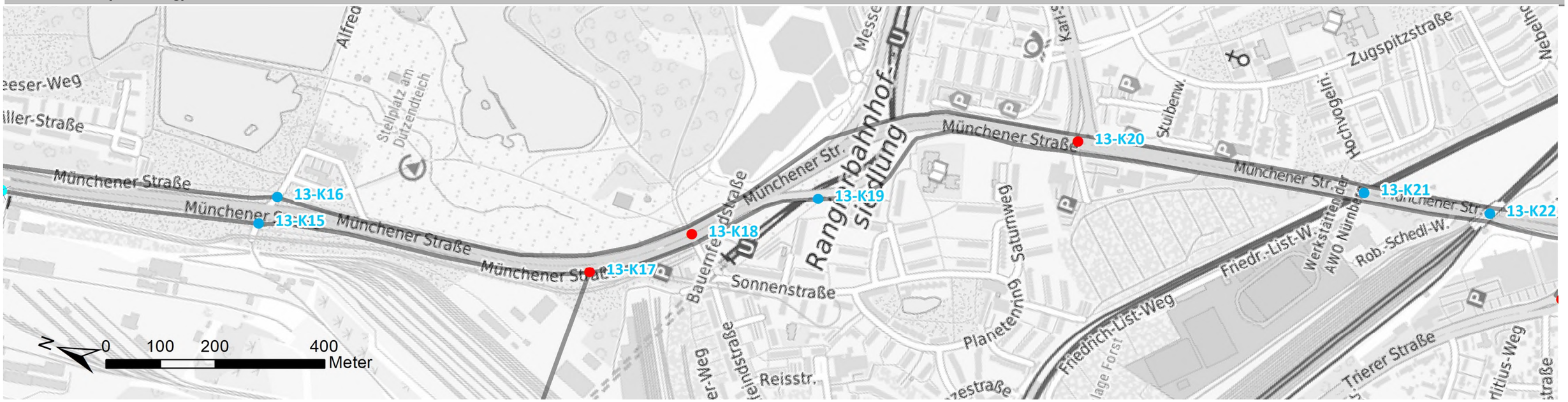
2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (III)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
13-K15	Münchener Straße / Höhe Alfred-Hensel-Weg	Querung einer übergeordneten Straße ohne zusätzliche Sicherung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung	Bevorrechtigte Querung herstellen. Furtanhebung prüfen	10.000 €
13-K16	Münchener Straße / Alfred-Hensel-Weg	Querung einer übergeordneten Straße ohne zusätzliche Sicherung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Fahrbahnanhebung und Furtmarkierung mit Einfärbung; Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs (hoher Aufwand)	Bevorrechtigte Querung herstellen. Furtanhebung prüfen. Im angrenzenden LSA-Knoten Aufstellbereiche für direktes Linksabbiegen aus den Nebenrichtungen kommend markieren	831.000 €
13-K17	Münchener Straße / Höhe William-Wilson-Straße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	Zwei RVR kreuzen sich	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Bestehende Planung der Stadt Nürnberg: Erschließungsstraße Süd Nr. DE 8005-0028-P: Herstellung einer LSA	-
13-K18	Münchener Straße / Messezentrum	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor; Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs (mittlerer Aufwand)	Bestehende Planungen der Stadt Nürnberg: Pl.Nr. 2.1997.5.1; Ausführung bei Umbau LSA534: Markierung direktes Abbiegen aus Bauernfeindstraße mit vorgezogener Haltlinie. Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen in Nebenrichtungen markieren	821.000 €
13-K19	Münchener Straße / Südöstl. Bauernfeindstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	Die RVR-Route den kreuzenden Radwegeverbindungen gegenüber bevorrechtigen	3.000 €

Route-Nr.: 13 (Kornburg)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

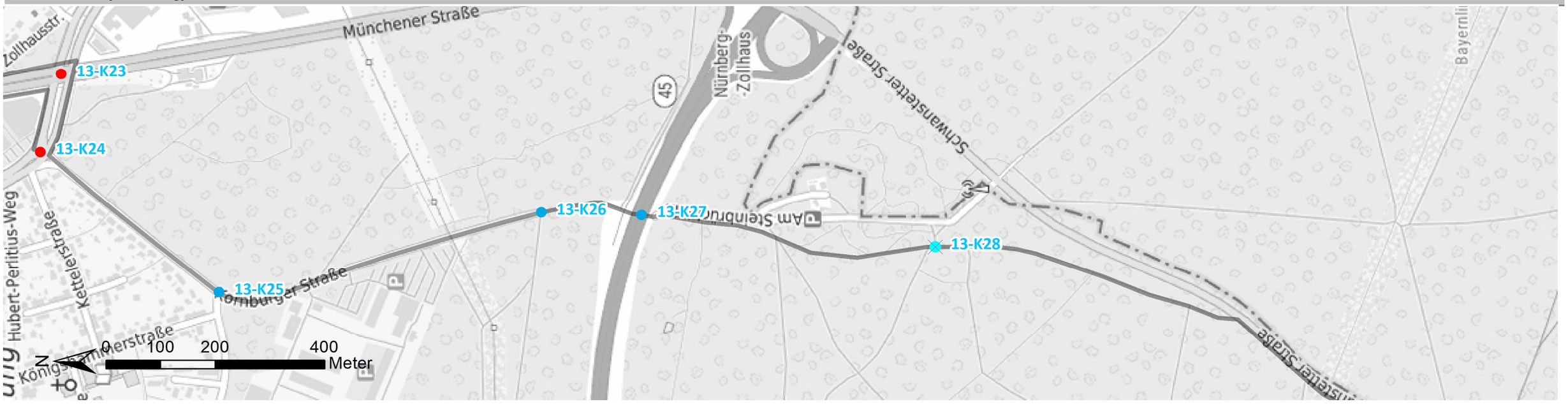
2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (III)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
13-K20	Münchener Straße / Karl-Schönleben-Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	-	821.000 €
13-K21	Münchener Straße / Bahnüberführung	Überführung	RVR in Hauptrichtung	Umbau einer Überführung	Verengung im Überführungsbereich (möglw.. nur wegen Baustelle)	1.369.000 €
13-K22	Münchener Straße / Bahnunterführung	Unterführung	RVR in Hauptrichtung	Keine Maßnahme	Beleuchtung der Unterführung herstellen	-

Route-Nr.: 13 (Kornburg)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

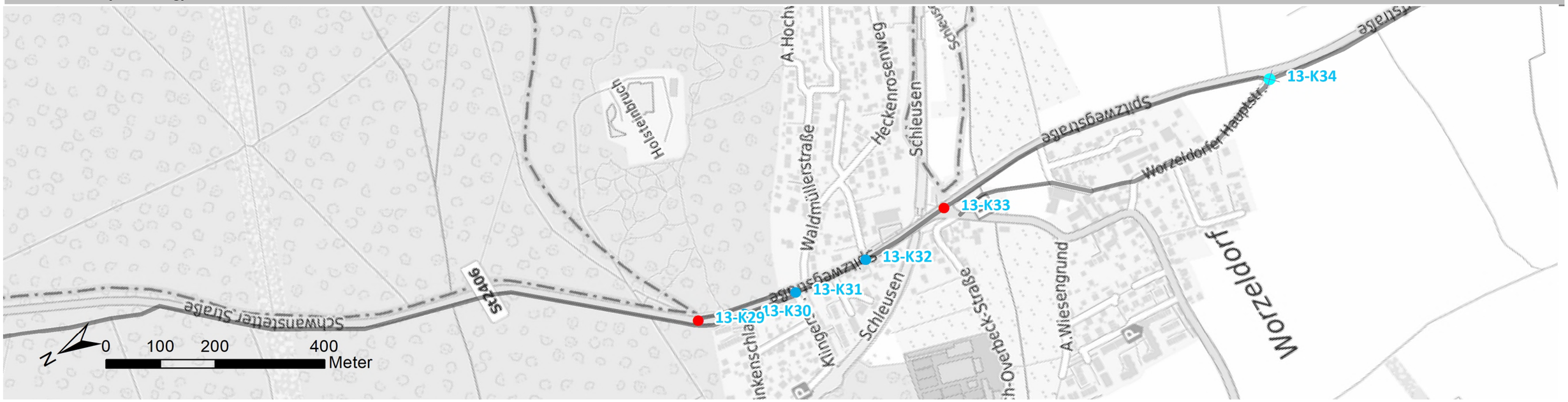
2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (IV)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
13-K23	Trierer Straße / Münchener Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR biegt ab oder ein / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	-	821.000 €
13-K24	Kornburger Straße / Trierer Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	Zwei RVR kreuzen sich / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Freien Rechtsabbieger aus der Trierer Straße abpollern, Aus dem Süden kommend vor dem Knoten in den Seitenraum überführen und optimieren. Direktes Linksabbiegen von Süden kommend ermöglichen: AFAS markieren. Überleitung des RFS in den Seitenraum	821.000 €
13-K25	Kornburger Straße / Germersheimer Straße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
13-K26	Am Steinbrüchlein / Kornburger Straße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
13-K27	Am Steinbrüchlein / A 73	Unterführung	RVR in Hauptrichtung	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Beleuchtung überprüfen	821.000 €
13-K28	Am Steinbrüchlein / Waldspielplatz am Steinbrüchlein	Sonstiger Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	Den Bereich zwischen Waldspielplatz und Parkplatz besonders kennzeichnen. Konfliktfläche hervorheben.	3.000 €

Route-Nr.: 13 (Kornburg)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

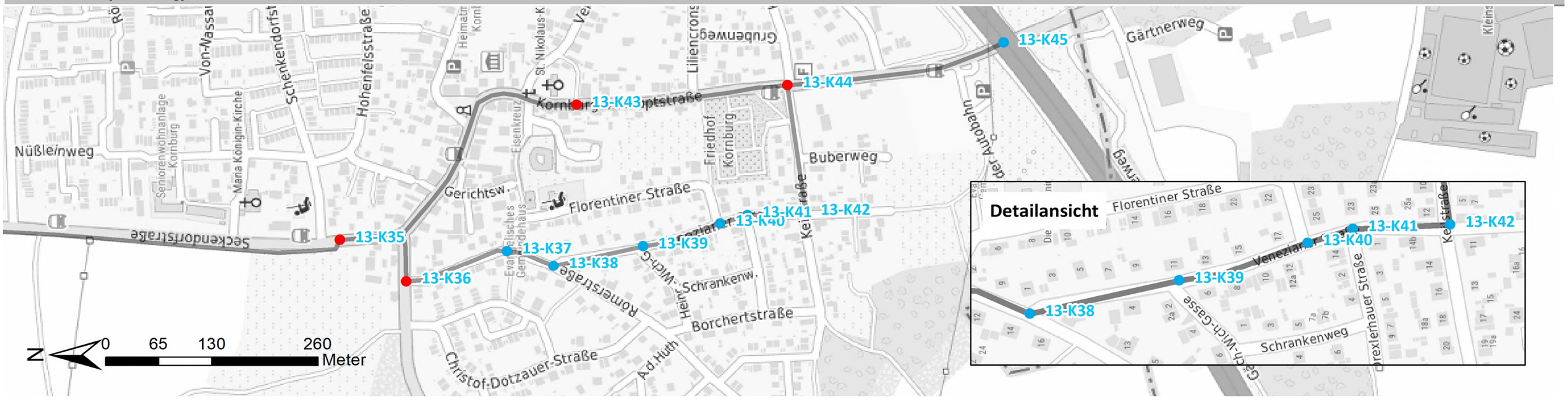
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (V)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
13-K29	Schwanstetter Straße / nördlicher Ortseingang Worzeldorf	Sonstiger Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung	Bau einer Querungshilfe	Sichtverhältnisse beim Bau der Querungshilfe und den Kurvenbereich berücksichtigen	82.000 €
13-K30	Spitzwegstraße / Finkenschlag	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung / Fahren auf der Kreisfahrbahn / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
13-K31	Spitzwegstraße / Klingerstraße	Querung einer übergeordneten Straße ohne zusätzliche Sicherung	RVR in Hauptrichtung / Seitenraum mit Wartepflicht / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
13-K32	Spitzwegstraße / Seidelbastweg	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung / Fahren auf der Kreisfahrbahn / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt	Keine Maßnahme	Bei Führung im Mischverkehr ist keine weitere Knotenpunktmaßnahme notwendig	-
13-K33	Worzeldorfer Hauptstraße / Spitzwegstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR biegt ab oder ein / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Bestehende Planung Stadt Nürnberg: Worzeldorfer Hauptstraße - KV. Die Weiterführung nach Süden direkt als Anschluss an den KV umsetzen.	-
13-K34	Seckendorfstraße / Worzeldorfer Hauptstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	Eine bevorrechtigte Furtmarkierung mit abgesetzter Furt	3.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 13 (Kornburg)



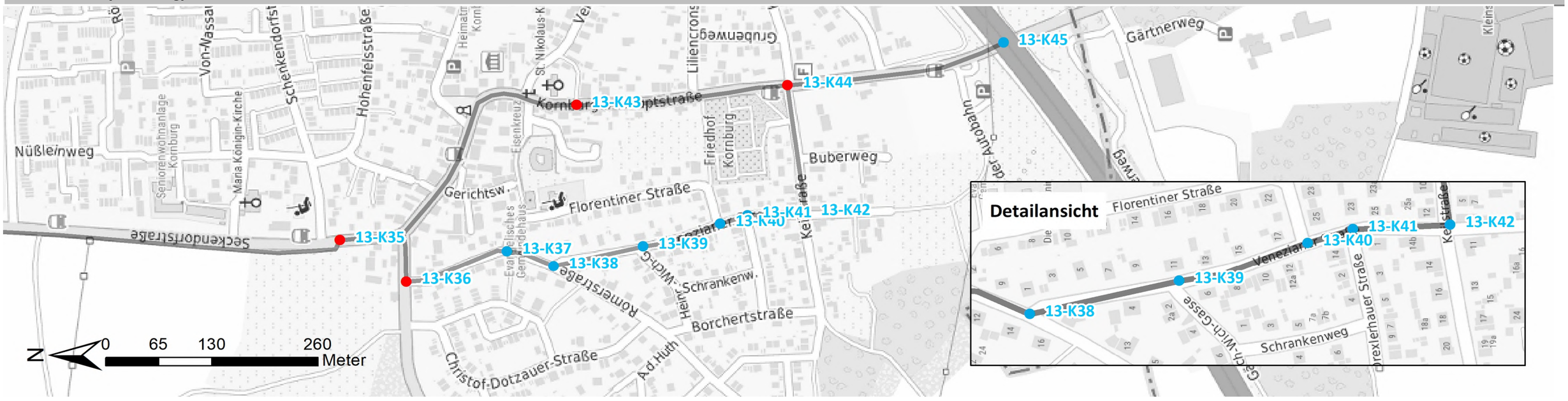
Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit
- 2-K13 Knoten-Maßnahmennummer
- Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (VI)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
13-K35	Kornburger Hauptstraße / Mittelinsel südl. Schenkendorfstraße	Querung einer übergeordneten Straße mit Querungshilfe	keine Zuordnung möglich	Anpassung einer bestehenden Querungshilfe	Überleitung von der Fahrbahnführung in die Zweirichtungs-Seitenraumführung optimieren	27.000 €
13-K36	Ringelnatzstraße / Römerstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR biegt ab oder ein	Sonstige Maßnahme	Verlauf der RVR verdeutlichen	-
13-K37	Römerstraße / Florentiner Straße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
13-K38	Venezianer Straße / Römerstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
13-K39	Venezianer Straße / Heinrich-Wich-Straße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
13-K40	Venezianer Straße / Florentiner Straße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
13-K41	Venezianer Straße / Drexlerhauser Straße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
13-K42	Keilstraße / Venezianer Straße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
13-K43	Kornburger Straße / südlich St. Nikolauskirche	Fußgängerüberweg	RVR in Hauptrichtung	Keine Maßnahme	Keine Maßnahme am FGÜ erforderlich	-
13-K44	Kornburger Hauptstraße / Keilstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	keine Zuordnung möglich	Keine Maßnahme	-	-

Route-Nr.: 13 (Kornburg)



Zeitverluste an Knotenpunkten

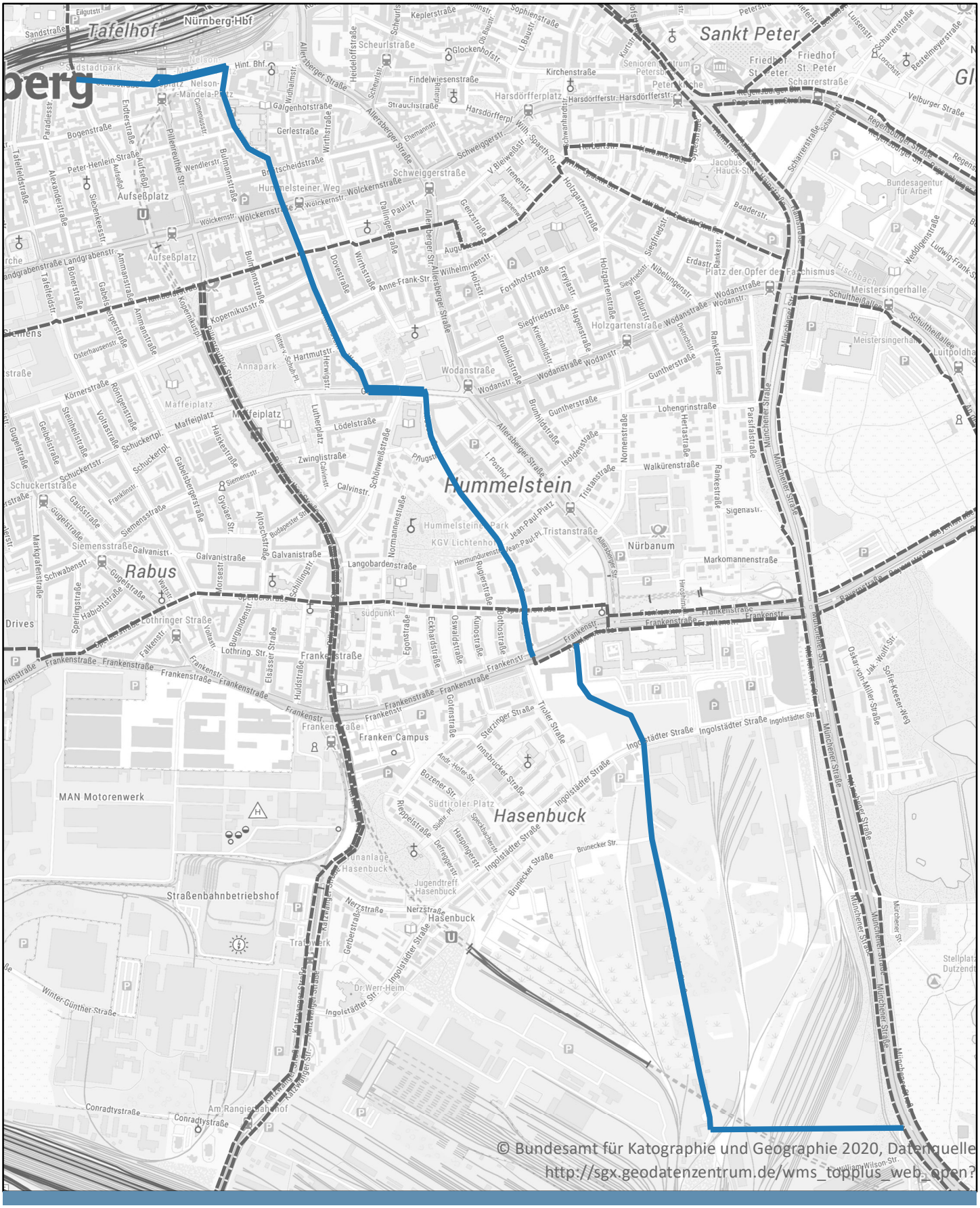
- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (VI)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
13-K45	Kornburger Hauptstraße / A 6	Unterführung	RVR in Hauptrichtung / Seitenraum mit Vorfahrt / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden	Sonstige Maßnahme	Beleuchtung der Unterführung prüfen	-


Tafelhof
Nürnberg Hbf
Sankt Peter
Hummelstein
Rabus
Nürbanum
Hasenbuck
Franken Campus
MAN Motorenwerk
Straßenbahnbetriebshof
Aufseßplatz
Maffeiplatz
Annapark
Hummelsteiner Park
Südpunkt
Meistersingerhalle
Bundesagentur für Arbeit
Platz der Opfer des Faschismus
Jacobus-Hauck-Straße
Hauptbahnhof
Hinterer Schlagturm
Hasenbuck
Nerzstraße
Südtiroler Platz
Jugendtreff Hasenbuck
Tramwerk
Am Rangierbahnhof
Conradtystraße
Winter-Günther-Straße
Dr.-Werr-Heim
Ingolstädter Straße
Münchener Straße
Frankenstraße
Frankenstr.
Lothringer Straße
Lothring. Str.
Langobardenstraße
Normannenstraße
Allersberger Straße
Schweiggerstraße
Wodanstraße
Wodanstr.
Holzgartenstraße
Guntherstraße
Lohengrinstraße
Walkürenstraße
Markomannenstraße
Tristanstraße
Jean-Paul-Platz
Jean-Paul-Pl.
Rankestraße
Parsifalstraße
Sigenastr.
Schuckertstraße
Siemensstraße
Galvanistraße
Galvanistr.
Gugelstraße
Gugelstr.
Schwabenstr.
Sperlingstraße
Nabichtstraße
Falkenstr.
Burgundenstr.
Elisasser Straße
Huldstraße
Egonstraße
Echardstraße
Oswaldstraße
Kunostraße
Bothostraße
Rugierstraße
Hermundurenstr.
Sterzinger Straße
Tiroler Straße
Innsbrucker Straße
Ingolstädter Straße
Bozener Str.
Andr.-Hofer-Str.
Riepplstraße
Haspingerstr.
Brunecker Straße
Brunecker Str.
Gerberstraße
Katzwanger Straße
Oskar-von-Miller-Straße
Jak.-Wolf-Str.
Sofie-Keeser-Weg
Stellplatz Dutzendt
Hummelsteiner Weg
Wölckernstraße
Wölckernstr.
Aufseßplatz
Peter-Henlein-Straße
Bogenstraße
Tafelfeldstraße
Alexanderstraße
Siebenkeesstr.
Pillenreuther Str.
Wendlerstr.
Blumenstraße
Gerlestraße
Wirthstraße
Hint. Bhf.
Nelson-Mandela-Platz
Comeniusstr.
Galgenhofstraße
Strauchstraße
Findelwiesenstraße
Harsdörfferplatz
Harsdörfferstr.
Kirchenstraße
Keplerstraße
Scheurlstraße
Heidelloffstraße
Glockenhofstr.
Sophienstraße
U.Baustr.
Ob.Baustr.
Kurzgasse
Senioren Centrum Petersberg
Friedhof St. Peter
Scharrerstraße
Velburger Straße
Regensburger Straße
Bundesstraße
Baaderstr.
Erdastr.
Rankestr.
Siegfriedstr.
Nibelungenstr.
Baldurstr.
Wodanstraße
Weddigenstraße
Ludwig-Frank-Str.
Fischbach
Schultheißallee
Luitpoldha
Dürerstraße
Ostendstraße
Ostendstr.
Ostendstraße
Ostendstr.
Ostendstraße
Ostendstr.

Route-Nr.: 14 (Lichtenreuth)

Qualität im Längsverkehr (Bestand)			
Länge der Gesamtstrecke:	4,4	km	
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß):	0,9	km	20%
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß):	0,2	km	5%
… davon ERA-Regelstandard erreicht:	2,2	km	50%
… davon kein Standard erreicht:	1,1	km	25%

Qualität im Längsverkehr (Planung)			
Länge der Gesamtstrecke:	4,4	km	
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß):	0,9	km	20%
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß):	0,2	km	5%
… davon RVR-Standard erreichbar (Regelmaß):	3,0	km	69%
… davon RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß):	0,0	km	0%
… davon ERA-Standard erreichbar:	0,3	km	7%
… davon kein Standard erreichbar:	0,0	km	0%

Qualität im Querverkehr (Planung)[1]		
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - 0 Sekunden:	4	Knotenpunkte
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - < 20 Sekunden:	4	Knotenpunkte
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - ≥ 20 Sekunden:	5	Knotenpunkte
Zeitverluste in Folge von Knotenpunkten:	46	Sek./km
Fahrtzeit:	10	Minuten

Handlungsbedarf			
Neubau an Strecken:	0,0	km	0%
Ausbau an Strecken:	0,0	km	0%
Einrichtung / Anpassung von Fahrradstraßen:	2,1	km	47%
Sonstiger Handlungsbedarf an Strecken (z. B. Markierungen, Sanierungen):	2,3	km	53%
Möglicher Neu- oder Umbau von Sonderbauwerken:	0	Stück	
Handlungsbedarf an signalisierten Knotenpunkten:	3	Stück	
Weiterer Handlungsbedarf an Knotenpunkten:	7	Stück	
Streckenlänge mit Grunderwerb:	0,0	km	0%

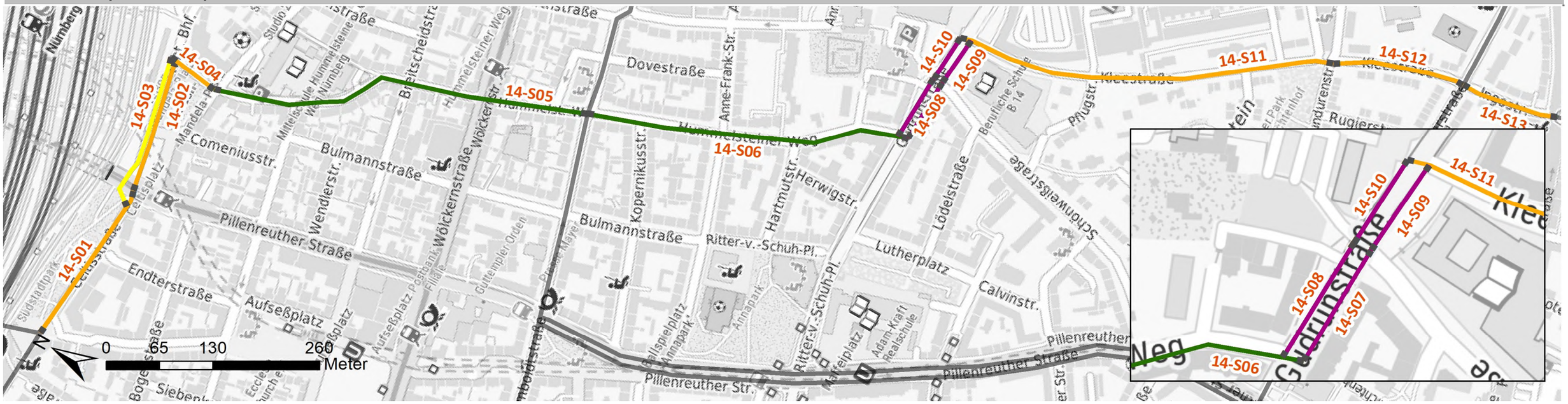
Beleuchtungsrahmenkategorien (BRK)		
Strecken mit BRK 1:	0,0	km
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,0	km
Strecken mit BRK 2:	0,4	km
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,4	km
Strecken mit BRK 3:	1,0	km
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,5	km
Strecken mit BRK 4:	0,3	km
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,0	km
Strecken mit BRK 5:	2,7	km
… darauf Beleuchtung vorhanden:	2,7	km

1 Bei Berechnung wurden die mittleren Verlustzeiten für RVR aus Tabelle 19 der "Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV)" der FGSV angewendet. Für die Ermittlung der Fahrzeit wurde eine Ausgangsgeschwindigkeit von 25 km/h angenommen und die mittleren Verlustzeiten an Knotenpunkten berücksichtigt.

Kosten		
Kosten für Maßnahmen an Streckenabschnitten:	0,2	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an signalisierten Knotenpunkten[2]:	1,3	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an sonstigen plangleichen Knotenpunkten:	0,1	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an Sonderbauwerken:	0,0	Mio. €
Kosten für zusätzliche Beleuchtung:	0,3	Mio. €
Kosten für Grunderwerb:	0,0	Mio. €
Planungskosten (15%):	0,4	Mio. €
MwSt (19%):	0,4	Mio. €
Kosten (brutto):	**2,7**	**Mio. €**
Kosten pro Kilometer:	0,6	Mio. €
Risikoaufschlag (20%):	*0,5*	*Mio. €*
Kosten (brutto) inkl. Risikoaufschlag:	***3,2***	***Mio. €***
Kosten pro Kilometer inkl. Risikoaufschlag:	*0,7*	*Mio. €*

2 inkl. Minderungsfaktor von 30% zur Berücksichtigung von Signalanlagen mit geringer Anzahl von Signalgruppen und neueren Steuergeräten

Route-Nr.: 14 (Lichtenreuth)



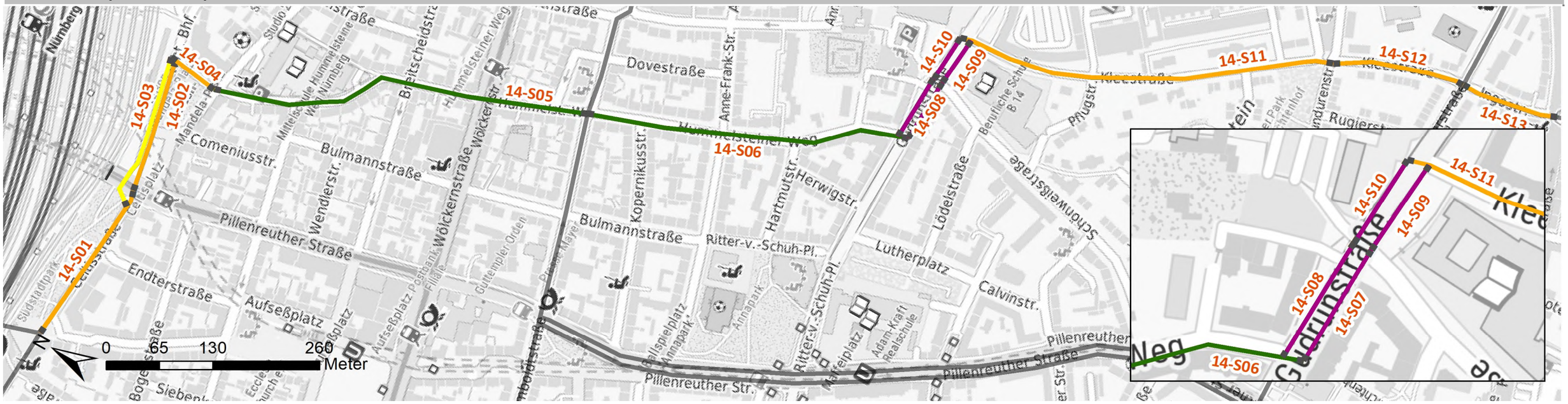
Qualitätsstandard Bestand

	RVR-Regelmaß erreicht		ERA-Standard erreicht		Untersuchungsnetz RVR
	RVR-Mindestmaß erreicht		kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (I)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
14-S01	innerorts	Celtisstraße (Pillenreuther Straße bis Karl-Bröger-Straße)	210 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße (evtl. Ausschließlich für Anlieger freigeben), Entfall des Parkens, Einbahnstraßenregelung für den Kfz-Verkehr bleibt erhalten	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	23.000 €
14-S02	innerorts	Hinterm Bahnhof (Pillenreuther Straße bis Hummelsteiner Weg)	170 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße in Richtung der Einbahnstraßenführung, in Gegenrichtung Erhalt des Radfahrstreifens	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	19.000 €
14-S03	innerorts	Hinterm Bahnhof (Pillenreuther Straße bis Hummelsteiner Weg)	200 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	Radfahrstreifen einseitig	Keine Maßnahme	-	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	-
14-S04	innerorts	Hummelsteiner Weg (Galgenhofstraße bis Hinterm Bahnhof)	70 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	7.000 €
14-S05	innerorts	Hummelsteiner Weg (Galgenhofstraße bis Humboldtstraße)	470 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Fahrradstraße	Anpassung einer Fahrradstraße	Markierung Sicherheitstrennstreifen zum Parken und Empfehlung einseitig Senkrechtparken in Längsparken umorganisieren	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	19.000 €

Route-Nr.: 14 (Lichtenreuth)



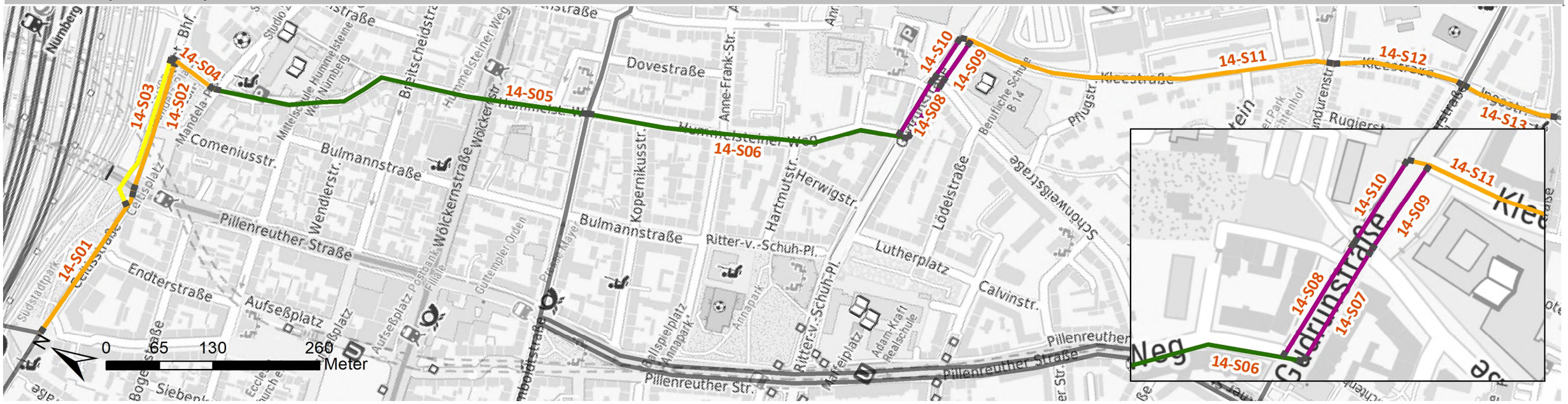
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (I)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
14-S06	innerorts	Hummelsteiner Weg (Humboldtstraße bis Gudrunstraße)	400 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Fahrradstraße	Anpassung einer Fahrradstraße	Markierung Sicherheitstrennstreifen zum Parken und Empfehlung einseitig Senkrechtparken in Längsparken umorganisieren	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	16.000 €
14-S07	innerorts	Gudrunstraße (Hummelsteiner Weg bis Schönweißstraße)	80 m	kein Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Schutzstreifen beidseitig	Markierung Schutzstreifen beidseitig	Markierung Schutzstreifen, nicht RVR-Standard, Ausnahme aufgrund geringer Platzverhältnisse	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	12.000 €
14-S08	innerorts	Gudrunstraße (Hummelsteiner Weg bis Schönweißstraße)	80 m	kein Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Schutzstreifen beidseitig	Markierung Schutzstreifen beidseitig	Markierung Schutzstreifen, nicht RVR-Standard, Ausnahme aufgrund geringer Platzverhältnisse	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	13.000 €
14-S09	innerorts	Gudrunstraße (Kleestraße bis Schönweißstraße)	60 m	kein Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Schutzstreifen beidseitig	Markierung Schutzstreifen beidseitig	Markierung Schutzstreifen, nicht RVR-Standard, Ausnahme aufgrund geringer Platzverhältnisse	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	10.000 €
14-S10	innerorts	Gudrunstraße (Kleestraße bis Schönweißstraße)	60 m	kein Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Schutzstreifen beidseitig	Markierung Schutzstreifen beidseitig	Markierung Schutzstreifen, nicht RVR-Standard, Ausnahme aufgrund geringer Platzverhältnisse	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	9.000 €
14-S11	innerorts	Kleestraße (Gudrunstraße bis Hermundurenstraße)	470 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	51.000 €

Route-Nr.: 14 (Lichtenreuth)



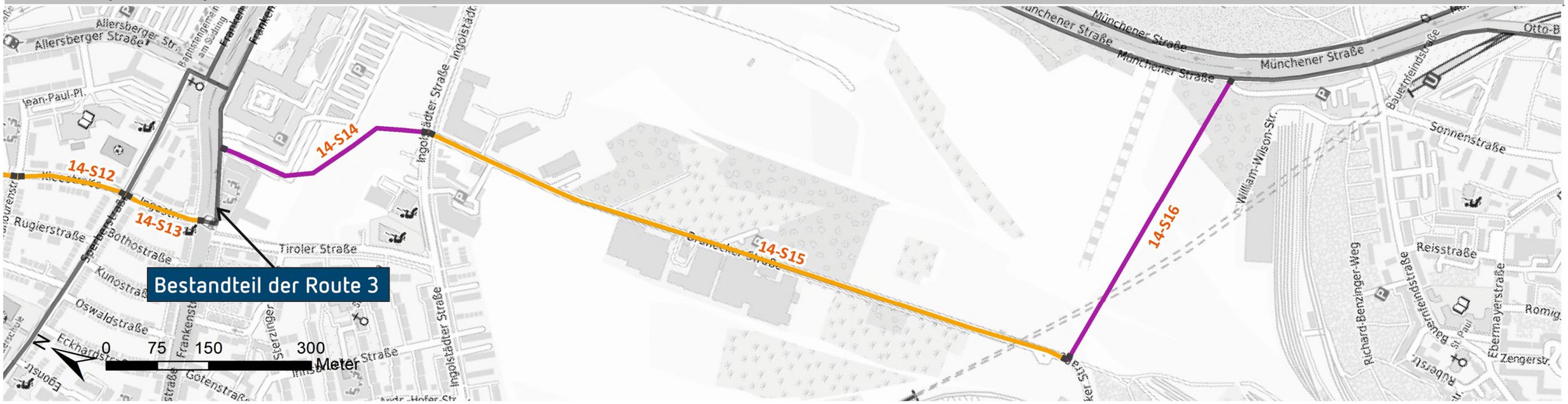
Qualitätsstandard Bestand

	RVR-Regelmaß erreicht		ERA-Standard erreicht		Untersuchungsnetz RVR
	RVR-Mindestmaß erreicht		kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (I)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
14-S12	innerorts	Kleestraße (Hermundurenstraße bis Sperberstraße)	160 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	18.000 €
14-S13	innerorts	Kleestraße (Sperberstraße bis Frankenstraße)	120 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	13.000 €

Route-Nr.: 14 (Lichtenreuth)



Qualitätsstandard Bestand

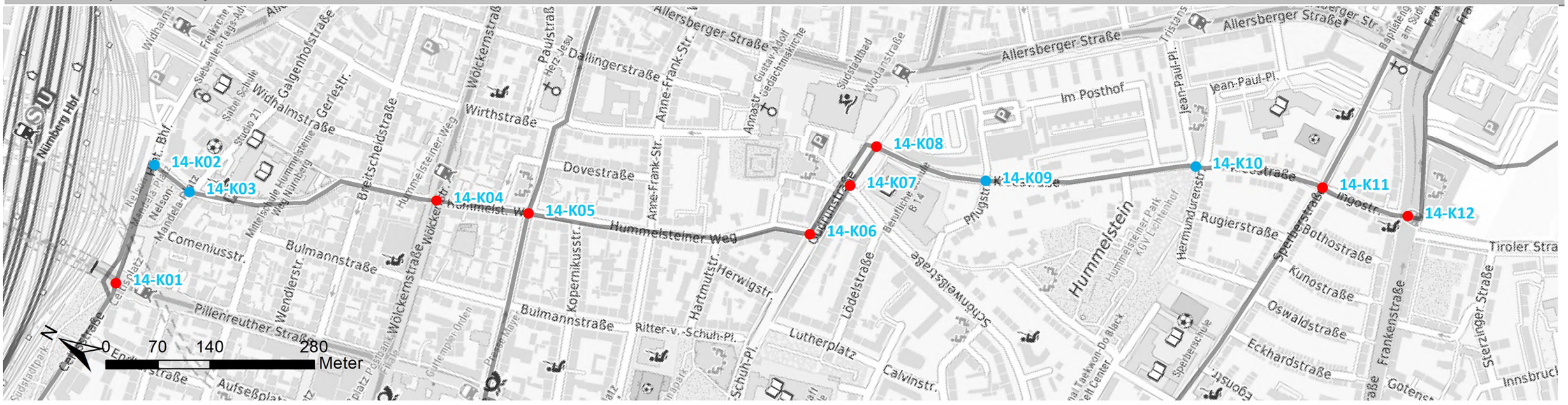
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
14-S14	innerorts	Parallelführung Straßenbahnverlängerung (Frankenstraße bis Ingolstädter Straße)	340 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Bestehende Planung der Stadt Nürnberg: Straßenbahn Tristan-Bauernfeind 2.2281.2.2. Neubau auf 3,00 m RV und 2,50 m FV geplant	-	nicht erforderlich	BRK 4; keine Beleuchtung vorhanden	165.000 €
14-S15	innerorts	Brunecker Straße (Ingolstädter Straße bis Erschließungsstraße Süd)	1000 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Bestehende Planung der Stadt Nürnberg: im Nordbereich Straßenbahn Tristan-Bauernfeind 2.2281.2.2. Neubau auf 3,50 RV, 2,50 m FV geplant	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
14-S16	innerorts	Erschließungsstraße Süd (Brunecker Straße bis Münchener Straße)	490 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Bestehende Planung der Stadt Nürnberg: Erschließungsstraße Süd Nr. DE 8005-0028-P: Mindestens 3,00 m für RV Fläche	-	nicht erforderlich	BRK 3; keine Beleuchtung vorhanden	302.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 14 (Lichtenreuth)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

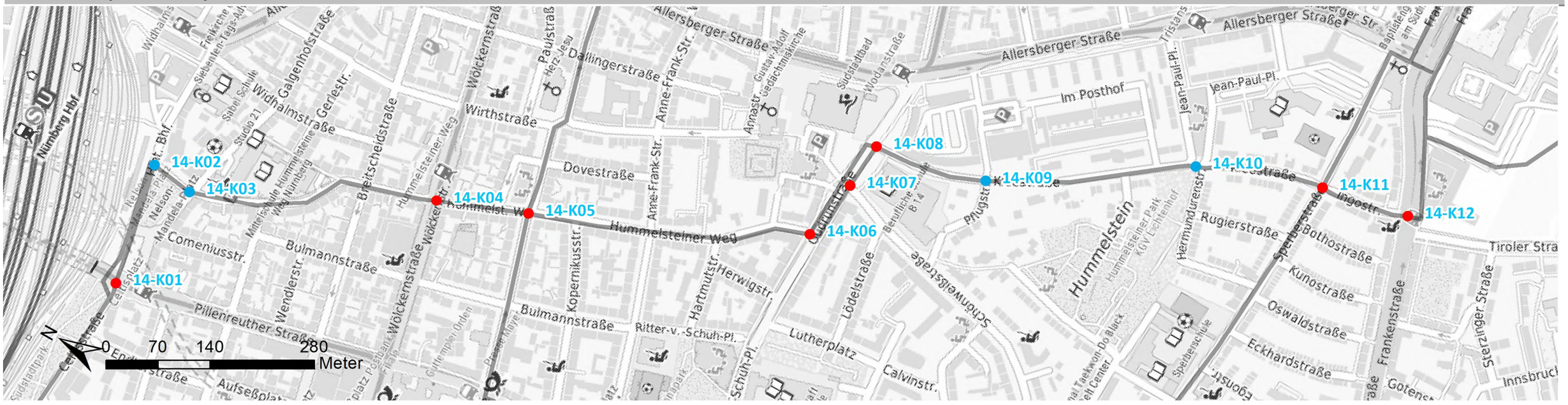
2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (I)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
14-K01	Pillenreuther Straße / Hinterm Bahnhof	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR biegt ab oder ein / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat eine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden / keine vorgezogene Haltelinien vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Verschwenkung des Radverkehrs aus Osten vom Seitenraum auf die Fahrbahn (Andeuten eines Schutzstreifens für den Radverkehr entgegen der Kfz-Fahrtrichtung), Entfall des Aufstellbereichs für den Radverkehr in der Celtisstraße	821.000 €
14-K02	Hinterm Bahnhof / Hummelsteiner Weg	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	Bevorrechtigung des abbiegenden Radverkehrs	3.000 €
14-K03	Galgenhofstraße / Hummelsteiner Weg	Rechts-vor-Links-Regelung	keine Zuordnung möglich	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
14-K04	Hummelsteiner Weg / Wölckernstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Nebenrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	-	-
14-K05	Hummelsteiner Weg / Humboldtstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	Zwei RVR kreuzen sich	Keine Maßnahme	Diagonalsperre im Bestand	-
14-K06	Hummelsteiner Weg / Gudrunstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR biegt ab oder ein	Keine Maßnahme	-	-

Route-Nr.: 14 (Lichtenreuth)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

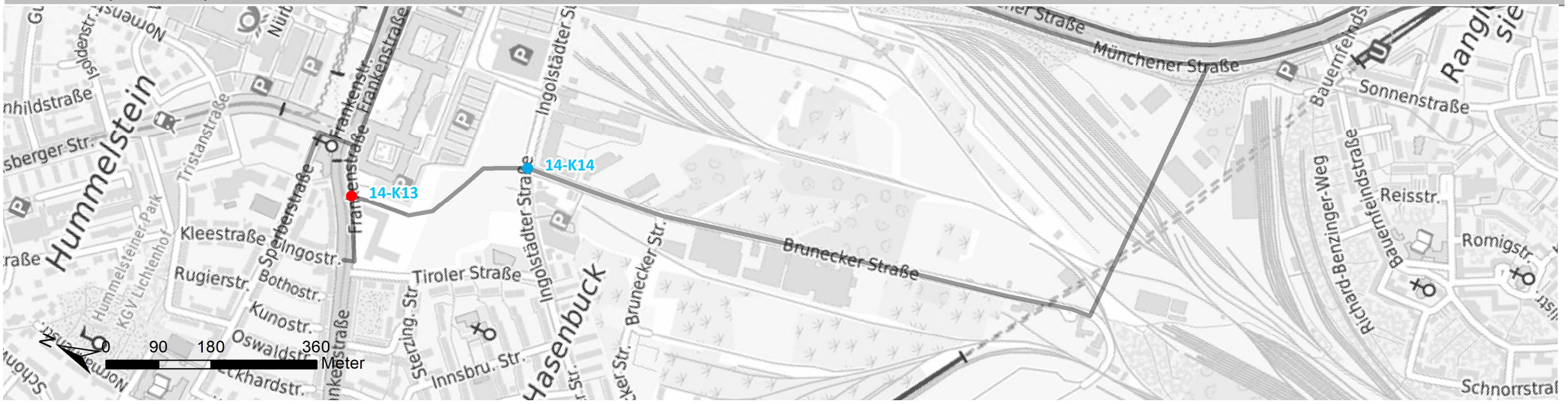
2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (I)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
14-K07	Gudrunstraße / Schönweißstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, Aufstellflächen unzureichend / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs ; Markierungsmaßnahme an signalisiertem Knoten (hoher Aufwand)	Anpassung der LSA im Rahmen der Schutzstreifenmarkierung und zusätzlich Markierung eines AFAS	835.000 €
14-K08	Gudrunstraße / Kleestraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR biegt ab oder ein	Keine Maßnahme	-	-
14-K09	Kleestraße / Pflugstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
14-K10	Kleestraße / Jean-Paul-Platz	Regelung durch Verkehrszeichen mit abknickender Vorfahrt	keine Zuordnung möglich	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	Sperren ändern und durch Poller ersetzen (Beispielhafte Umsetzung der Diagonalsperre mit Vorrang Fahrradstraße siehe FGSV H RSV S. 31 Bild 18)	3.000 €
14-K11	Kleestraße / Sperberstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	Zwei RVR kreuzen sich	Bau eines Minikreisverkehrs	Langfristig Minikreisverkehr herstellen	130.000 €
14-K12	Kleestraße / Frankenstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Nebenrichtung / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	AFAS für Radverkehr aus Norden, für Radverkehr aus Süden LSA anpassen, z.B. zusätzliche Markierung, die in die Ingostraße leitet und die Führung der RVR verdeutlicht	821.000 €

Route-Nr.: 14 (Lichtenreuth)



Zeitverluste an Knotenpunkten

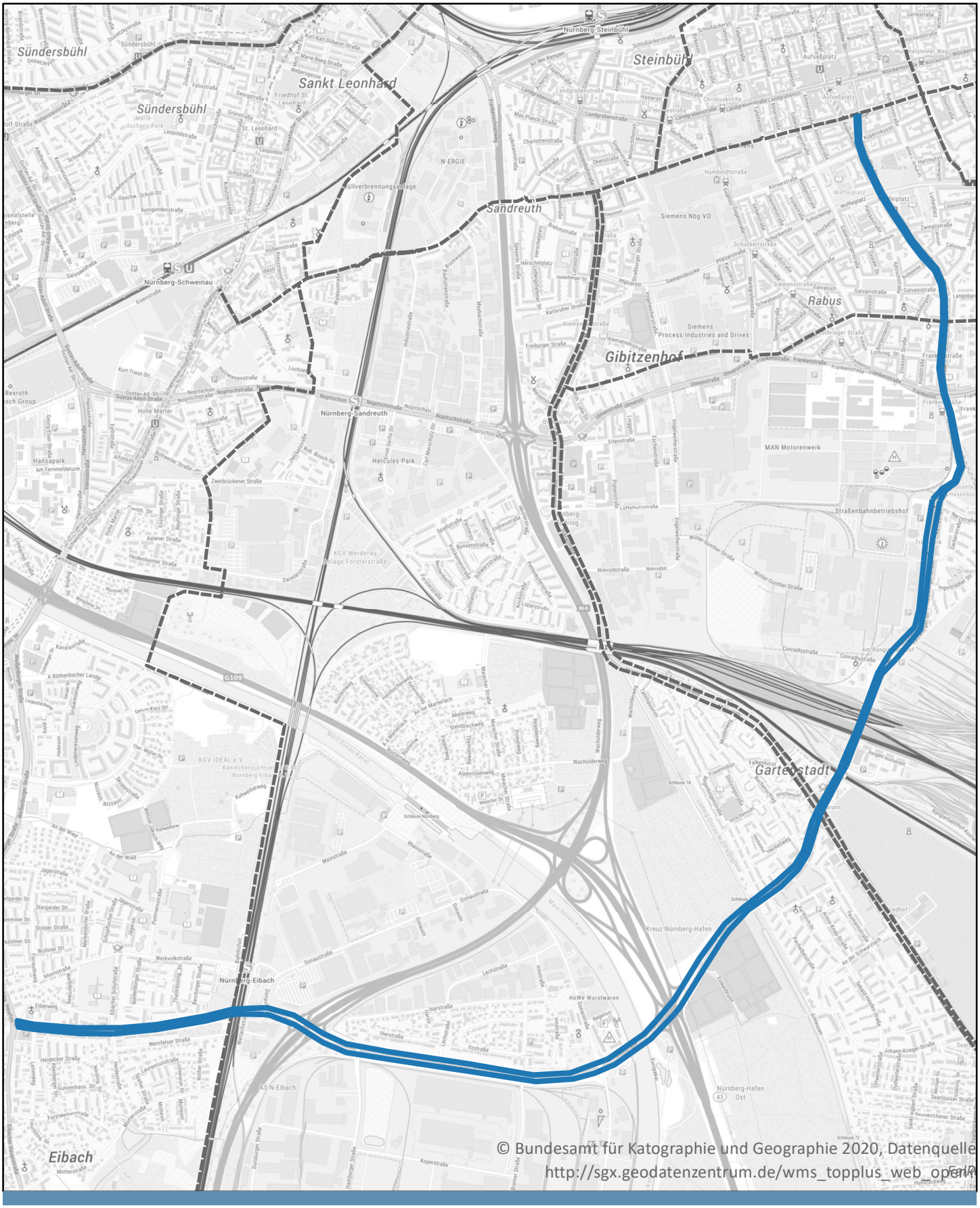
- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (I)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
14-K13	Frankenstraße / Straßenbahnverlängerung	Sonstiger Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Bestehende Planung der Stadt Nürnberg: Straßenbahn Tristan-Bauernfeind 2.2281.2.2. Neubau auf 3,00 m RV und 2,50 m FV geplant	-
14-K14	Ingolstädter Straße / Brunecker Straße	Sonstiger Knotenpunkt	RVR in Nebenrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	Bestehende Planung der Stadt Nürnberg: Straßenbahn Tristan-Bauernfeind 2.2281.2.2. Die RVR Route bevorrechtigt markieren	3.000 €



Radvorrangrouten
Stadt Nürnberg

Route 15 - Eibach

Radvorrangroute

RVR-Netz

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

VIA Planungsbüro

N

0 0,35 0,7 Kilometer

Route-Nr.: 15 (Eibach)

Qualität im Längsverkehr (Bestand)			
Länge der Gesamtstrecke:	13,3	km	
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß):	2,5	km	19%
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß):	2,2	km	17%
… davon ERA-Regelstandard erreicht:	0,0	km	0%
… davon kein Standard erreicht:	8,6	km	64%
Qualität im Längsverkehr (Planung)			
Länge der Gesamtstrecke:	13,3	km	
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß):	2,5	km	19%
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß):	1,3	km	10%
… davon RVR-Standard erreichbar (Regelmaß):	7,9	km	59%
… davon RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß):	0,3	km	2%
… davon ERA-Standard erreichbar:	1,3	km	10%
… davon kein Standard erreichbar:	0,0	km	0%
Qualität im Querverkehr (Planung)[1]			
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - 0 Sekunden:	13	Knotenpunkte	
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - < 20 Sekunden:	6	Knotenpunkte	
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - ≥ 20 Sekunden:	15	Knotenpunkte	
Zeitverluste in Folge von Knotenpunkten:	39	Sek./km	
Fahrtzeit:	40	Minuten	
Handlungsbedarf			
Neubau an Strecken:	0,0	km	0%
Ausbau an Strecken:	5,6	km	42%
Einrichtung / Anpassung von Fahrradstraßen:	0,0	km	0%
Sonstiger Handlungsbedarf an Strecken (z. B. Markierungen, Sanierungen):	7,7	km	58%
Möglicher Neu- oder Umbau von Sonderbauwerken:	8	Stück	
Handlungsbedarf an signalisierten Knotenpunkten:	10	Stück	
Weiterer Handlungsbedarf an Knotenpunkten:	3	Stück	
Streckenlänge mit Grunderwerb:	1,6	km	12%
Beleuchtungsrahmenkategorien (BRK)			
Strecken mit BRK 1:	0,0	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,0	km	
Strecken mit BRK 2:	6,1	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	6,1	km	
Strecken mit BRK 3:	2,3	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	2,3	km	
Strecken mit BRK 4:	0,0	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,0	km	
Strecken mit BRK 5:	4,9	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	4,9	km	

1 Bei Berechnung wurden die mittleren Verlustzeiten für RVR aus Tabelle 19 der "Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV)" der FGSV angewendet. Für die Ermittlung der Fahrzeit wurde eine Ausgangsgeschwindigkeit von 25 km/h angenommen und die mittleren Verlustzeiten an Knotenpunkten berücksichtigt.

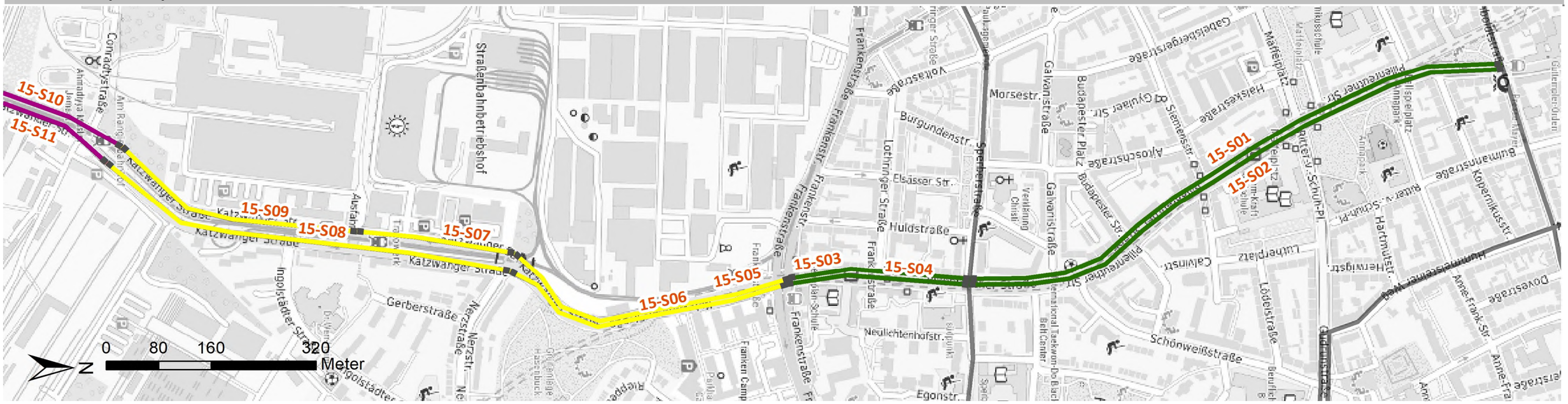
Kosten		
Kosten für Maßnahmen an Streckenabschnitten:	1,4	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an signalisierten Knotenpunkten[2]:	3,8	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an sonstigen plangleichen Knotenpunkten:	0,0	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an Sonderbauwerken[3]:	9,0	Mio. €
Kosten für zusätzliche Beleuchtung:	0,0	Mio. €
Kosten für Grunderwerb:	0,1	Mio. €
Planungskosten (15%):	2,4	Mio. €
MwSt (19%):	3,2	Mio. €
Kosten (brutto):	**19,9**	**Mio. €**
Kosten pro Kilometer:	1,5	Mio. €
Risikoaufschlag (20%):	*4,0*	*Mio. €*
Kosten (brutto) inkl. Risikoaufschlag:	***23,9***	***Mio. €***
Kosten pro Kilometer inkl. Risikoaufschlag:	*1,8*	*Mio. €*

2 inkl. Minderungsfaktor von 30% zur Berücksichtigung von Signalanlagen mit geringer Anzahl von Signalgruppen und neueren Steuergeräten

3 Für den möglichen Handlungsbedarf einiger Sonderbauwerke liegen keine Kosten vor.

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 15 (Eibach)



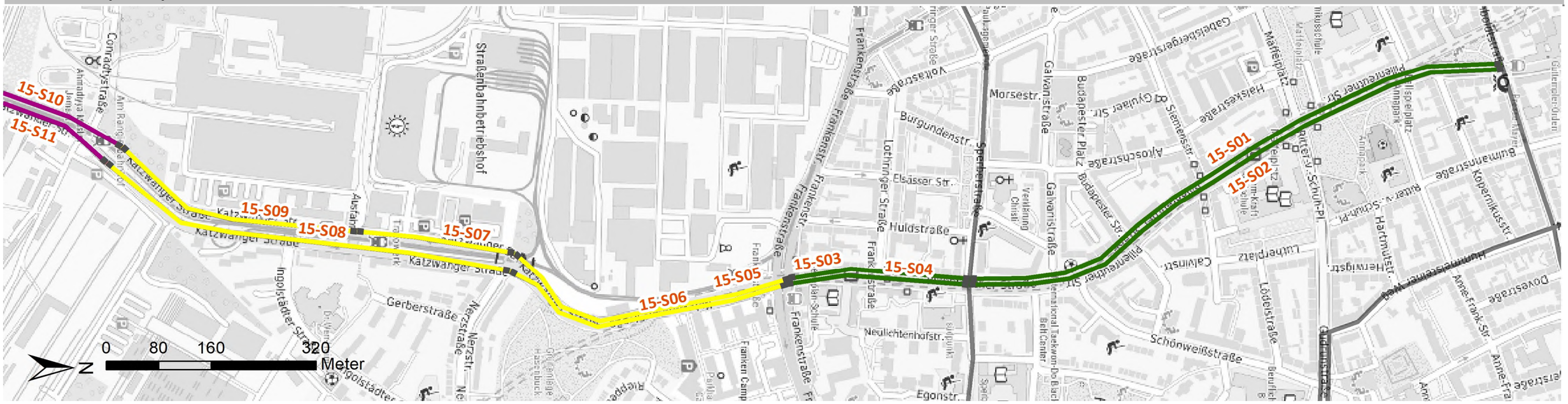
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (I)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
15-S01	innerorts	Pillenreuther Straße (Humboldtstraße bis Sperberstraße)	900 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Keine Maßnahme	-	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
15-S02	innerorts	Pillenreuther Straße (Humboldtstraße bis Sperberstraße)	910 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Keine Maßnahme	-	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
15-S03	innerorts	Pillenreuther Straße (Sperberstraße bis Frankenstraße)	280 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Keine Maßnahme	-	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
15-S04	innerorts	Pillenreuther Straße (Sperberstraße bis Frankenstraße)	280 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Keine Maßnahme	-	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
15-S05	innerorts	Katzwanger Straße (Frankenstraße bis Nerzstraße)	470 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	Radfahrstreifen	Keine Maßnahme	Blumenkübel aufstellen gegen widerrechtliches Parken	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	-
15-S06	innerorts	Katzwanger Straße (Frankenstraße bis Nerzstraße)	460 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	Radfahrstreifen	Keine Maßnahme	-	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	-

Route-Nr.: 15 (Eibach)



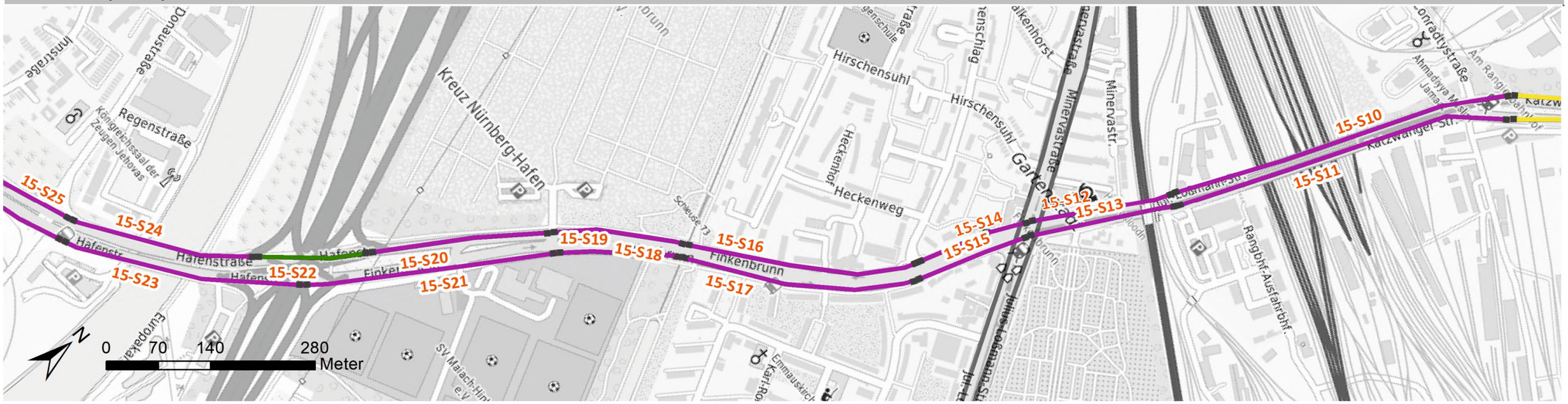
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (I)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
15-S07	innerorts	Katzwanger Straße (Nerzstraße bis Haltestelle Trafowerk)	240 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Sonstiger Handlungsbedarf	Sicherheitstrennstreifen zum Parken fehlt, das Parken muss dafür ggf. entfallen	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	-
15-S08	innerorts	Katzwanger Straße (Nerzstraße bis Conradtystraße)	650 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Sonstiger Handlungsbedarf	Sicherheitstrennstreifen zum Parken auf dem Gehweg fehlt, das Parken muss dafür ggf. entfallen	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	-
15-S09	innerorts	Katzwanger Straße (Haltestelle Trafowerk bis Conradtystraße)	400 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	Radfahrstreifen	Keine Maßnahme	-	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	-

Route-Nr.: 15 (Eibach)



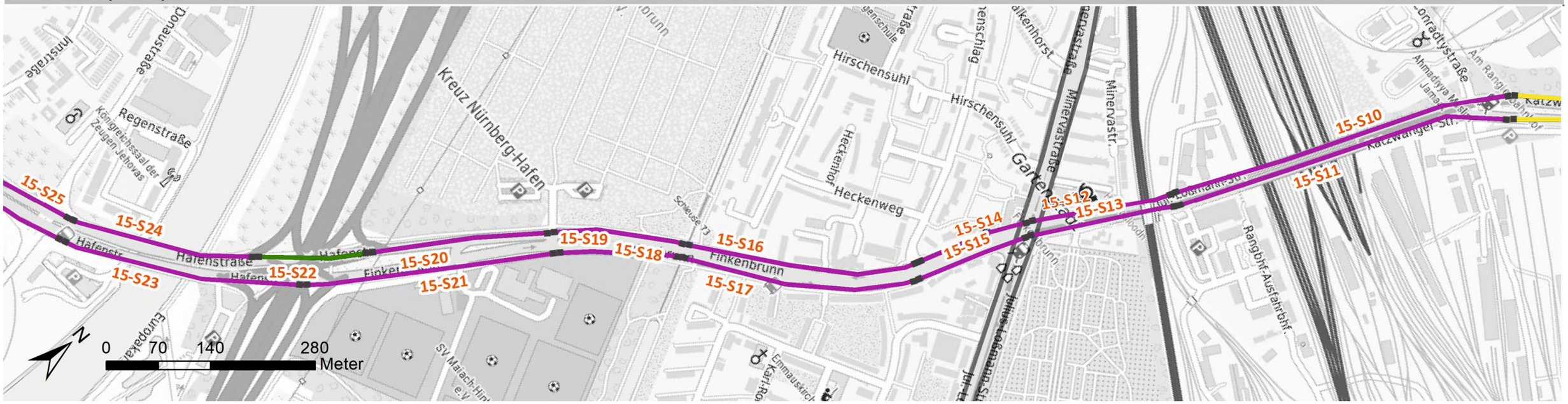
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
15-S10	innerorts	Katzwanger Straße (Conradtystraße bis Rangierbahnhof)	470 m	kein Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Radfahrstreifen	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Bei Neubau der Überführung Regelbreiten der RVR berücksichtigen	-	erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	172.000 €
15-S11	innerorts	Katzwanger Straße (Conradtystraße bis Rangierbahnhof)	470 m	kein Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Radfahrstreifen	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Bei Neubau der Überführung Regelbreiten der RVR berücksichtigen	-	erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	169.000 €
15-S12	innerorts	Katzwanger Straße (Rangierbahnhof bis Minervastraße)	200 m	kein Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Radfahrstreifen	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Bei Ausbau der Unterführung ausreichend Fläche für Radverkehr berücksichtigen (evtl. kurzfristig T30 und Mischverkehr)	-	erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	71.000 €
15-S13	innerorts	Katzwanger Straße (Rangierbahnhof bis Minervastraße)	200 m	kein Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Radfahrstreifen	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Bei Ausbau der Unterführung ausreichend Fläche für Radverkehr berücksichtigen (evtl. kurzfristig T30 und Mischverkehr)	-	erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	74.000 €
15-S14	innerorts	Finkenbrunn (Minervastraße bis Buchenschlag)	160 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen beidseitig	Entfall eines Fahrstreifens oder des Parkens	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	29.000 €
15-S15	innerorts	Finkenbrunn (Minervastraße bis Buchenschlag)	160 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen beidseitig	Entfall eines Fahrstreifens	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	29.000 €
15-S16	innerorts	Finkenbrunn (Buchenschlag bis Am Ludwigskanal)	320 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen beidseitig	Entfall eines Fahrstreifens oder des Parkens	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	58.000 €

Route-Nr.: 15 (Eibach)



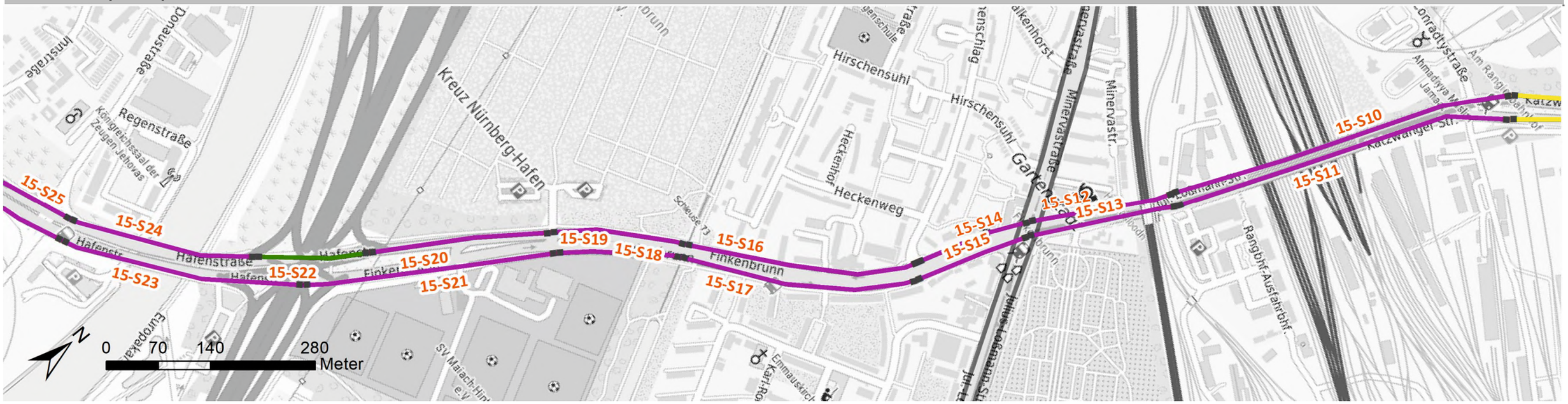
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
15-S17	innerorts	Finkenbrunn (Buchenschlag bis Am Ludwigskanal)	320 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen beidseitig	Entfall eines Fahrstreifens oder des Parkens	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	58.000 €
15-S18	innerorts	Finkenbrunn (Am Ludwigskanal bis Zufahrt Kleingartenanlage)	180 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	-	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	53.000 €
15-S19	innerorts	Finkenbrunn (Zufahrt Kleingartenanlage bis Am Ludwigskanal)	170 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Bei Ausbau auf unbefestigter Fläche Eingriff in den Baumbestand	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	48.000 €
15-S20	innerorts	Finkenbrunn (Hafenstraße bis Zufahrt Kleingartenanlage)	250 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Planungen Stadt Nürnberg zur Hafenstraße liegen vor	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	-
15-S21	innerorts	Finkenbrunn (Hafenstraße bis Zufahrt Kleingartenanlage)	340 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Planungen Stadt Nürnberg zur Hafenstraße liegen vor	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	-
15-S22	innerorts	Finkenbrunn/Hafenstraße	150 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Planungen Stadt Nürnberg	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	-
15-S23	innerorts	Hafenstraße (Finkenbrunn bis Donaustraße)	330 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Planungen Stadt Nürnberg zur Hafenstraße liegen vor	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	-

Route-Nr.: 15 (Eibach)



Qualitätsstandard Bestand

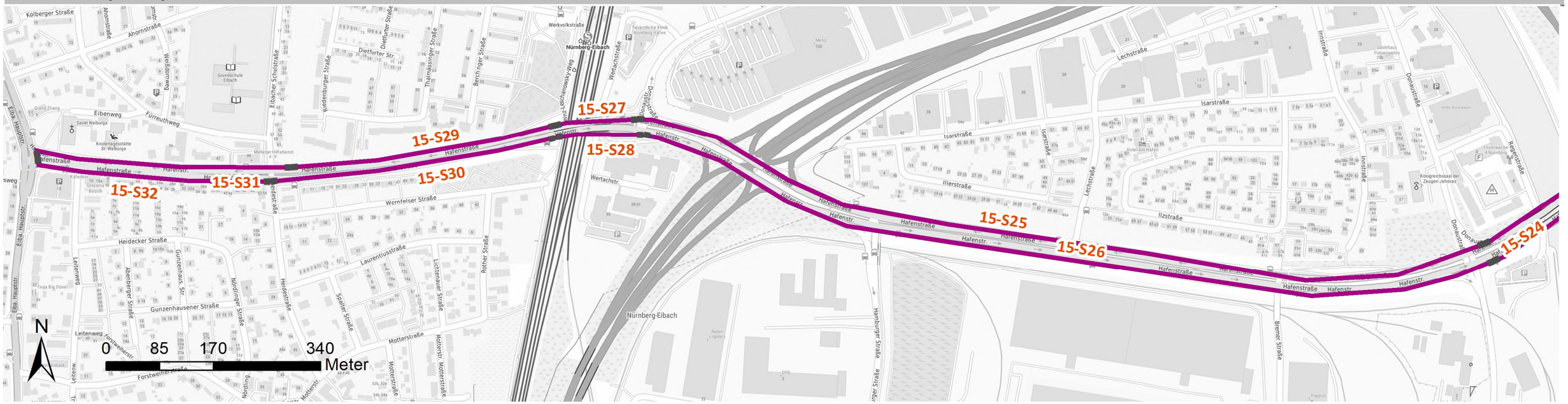
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
15-S24	innerorts	Hafenstraße (Finkenbrunn bis Donaustraße)	260 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Planungen Stadt Nürnberg zur Hafenstraße liegen vor	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	-

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 15 (Eibach)



Qualitätsstandard Bestand

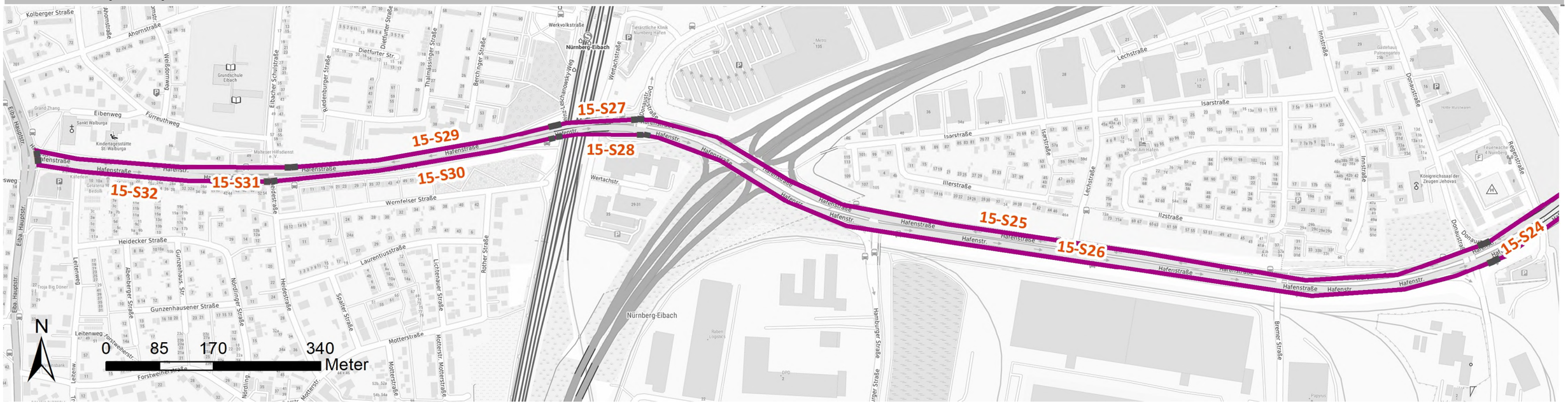
RVR-Regelmaß erreicht
RVR-Mindestmaß erreicht
ERA-Standard erreicht
kein Standard erreicht
Untersuchungsnetz RVR
2-S13 Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (III)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
15-S25	innerorts	Hafenstraße (Donaustraße bis Donaustraße)	1390 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Bei Ausbau auf unbefestigter Fläche Eingriff in den Baumbestand	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	401.000 €
15-S26	innerorts	Hafenstraße (Donaustraße bis Donaustraße)	1400 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Bei Ausbau auf unbefestigter Fläche entfall des Baumbestands	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	402.000 €
15-S27	innerorts	Hafenstraße (Donaustraße bis Heinz-Leschanowsky-Weg)	130 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Bei Neubau der Hafenbrücken ausreichende Dimensionierung für Radverkehr!	-	erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	48.000 €
15-S28	innerorts	Hafenstraße (Donaustraße bis Heinz-Leschanowsky-Weg)	140 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Bei Neubau der Hafenbrücken ausreichende Dimensionierung für Radverkehr!	-	erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	51.000 €
15-S29	innerorts	Hafenstraße (Heinz-Leschanowsky-Weg bis Eibacher Schulstraße)	420 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Bei Ausbau auf unbefestigter Fläche entfall des Baumbestands	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	122.000 €
15-S30	innerorts	Hafenstraße (Heinz-Leschanowsky-Weg bis Eibacher Schulstraße)	460 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (unbefestigte Fläche)	Bei Ausbau auf unbefestigter Fläche Eingriff in den Baumbestand	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	132.000 €
15-S31	innerorts	Hafenstraße (Eibacher Hauptstraße bis Eibacher Schulstraße)	420 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen beidseitig	Entfall Fahrstreifen oder Entfall des Parkens für die Einrichtung von Radfahrstreifen	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	76.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 15 (Eibach)



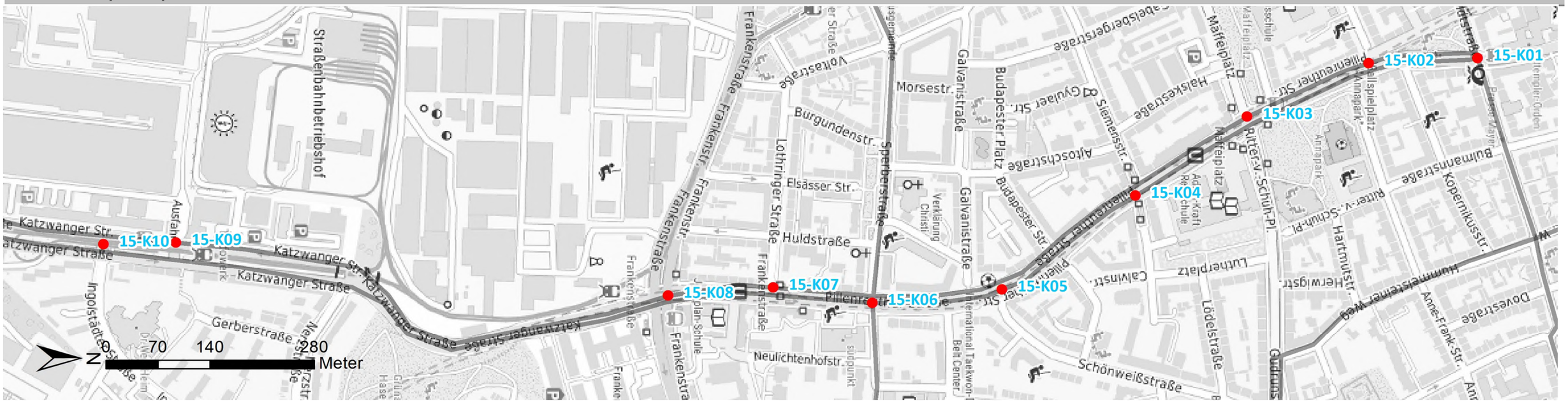
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (III)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
15-S32	innerorts	Hafenstraße (Eibacher Hauptstraße bis Eibacher Schulstraße)	380 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen beidseitig	Entfall eines Fahrstreifens oder Entfall des Parkens für die Einrichtung von Radfahrstreifen	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	70.000 €

Route-Nr.: 15 (Eibach)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

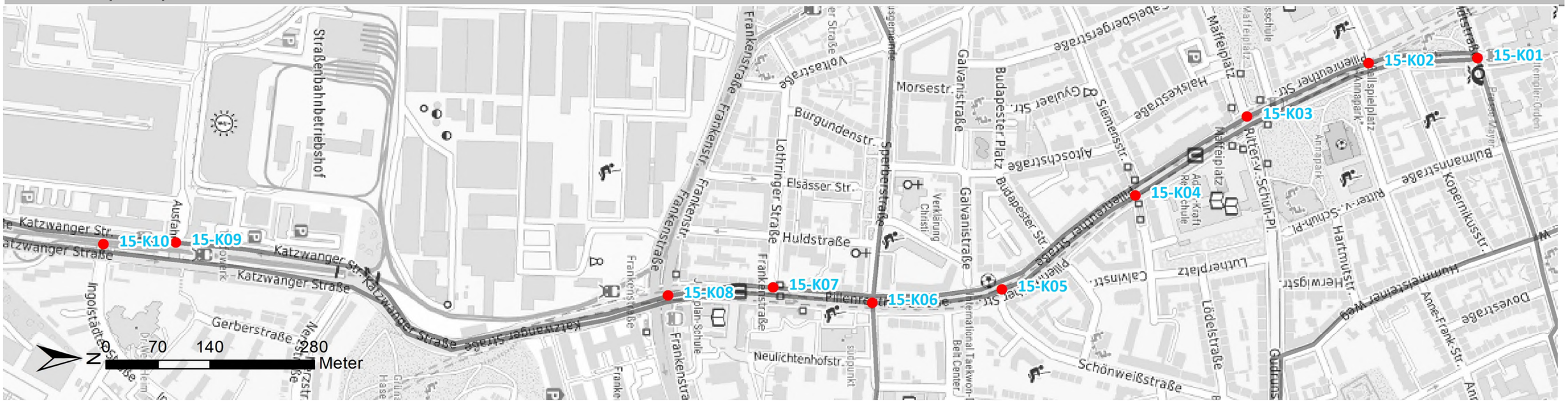
2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (I)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
15-K01	Pillenreuther Straße / Humboldtstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	Zwei RVR kreuzen sich / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden / Vorgezogene Haltelinie vorhanden auf der RVR	Keine Maßnahme	-	-
15-K02	Pillenreuther Straße / Körnerstraße	Sonstiger Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	Fußgänger-LSA	-
15-K03	Pillenreuther Straße / Maffeiplatz	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	-	-
15-K04	Pillenreuther Straße / Siemensstraße	Sonstiger Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	Fußgänger-LSA	-

Route-Nr.: 15 (Eibach)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

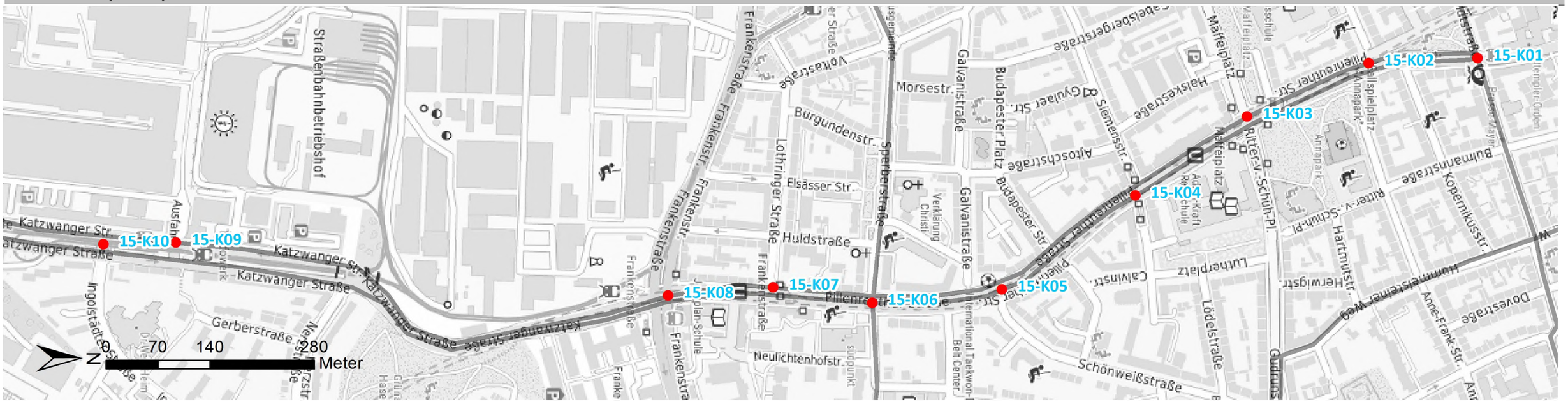
2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (I)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
15-K05	Pillenreuther Straße / Schönweißstraße	Sonstiger Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	Fußgänger-LSA	-
15-K06	Sperberstraße / Pillenreuther Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	Zwei RVR kreuzen sich / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Markierungsmaßnahme an signalisiertem Knoten (geringer Aufwand)	VZeit in NR 35s, AFAS markieren in der Sperberstraße	7.000 €
15-K07	Pillenreuther Straße / Lothringer Straße	Sonstiger Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	Fußgänger-LSA	-
15-K08	Pillenreuther Straße / Frankenstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Nebenrichtung / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn / Radverkehr hat eine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	-	-

Route-Nr.: 15 (Eibach)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

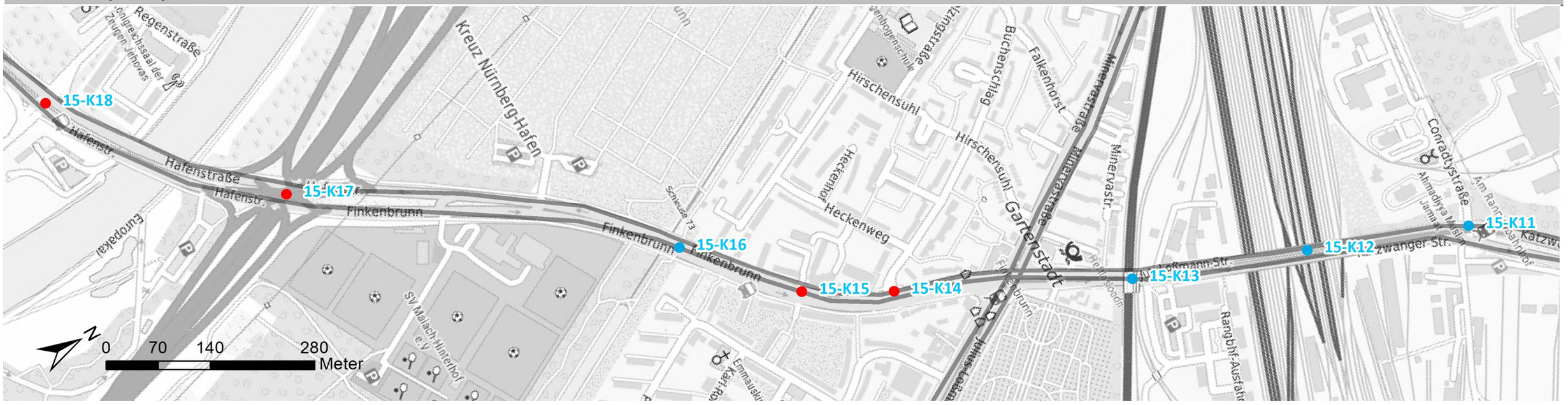
2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (I)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
15-K09	Katzwangerstraße / Werksausfahrt Siemens	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	Werksausfahrt	-
15-K10	Katzwanger Straße / Ingolstädter Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / RIM vorhanden auf der RVR / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	-	-

Route-Nr.: 15 (Eibach)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

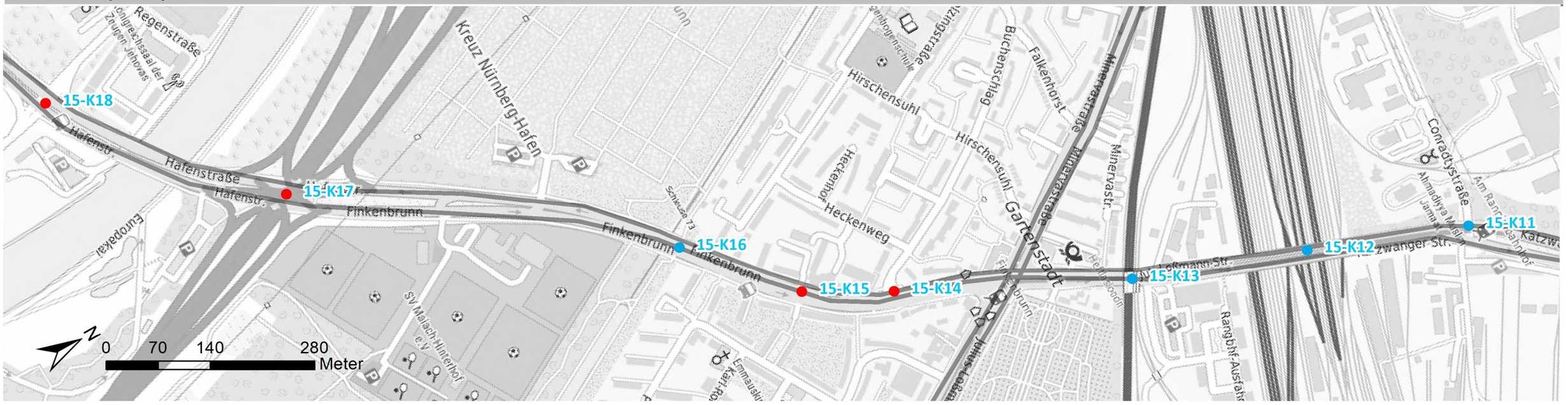
2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (II)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
15-K11	Katzwanger Straße / Conradtystraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
15-K12	Katzwanger Straße / Bahnanlage	Sonstiger Knotenpunkt	keine Zuordnung möglich	Bau einer Überführung (hoher Aufwand)	Bei Neubau der Überführung Regelbreiten der RVR berücksichtigen	5.474.000 €
15-K13	Julius-Loßmann-Straße / Bahnanlage	Unterführung	RVR in Hauptrichtung	Umbau einer Unterführung	Neubau der Unterführung mit ausreichender Dimensionierung für den Radverkehr	1.369.000 €
15-K14	Finkenbrunn / Buchenschlag	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Anpassung der LSA im Zuge der Markierung des Radfahrstreifens	821.000 €
15-K15	Finkenbrunn / Regenbogenstraße	Sonstiger Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	-	-

Route-Nr.: 15 (Eibach)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

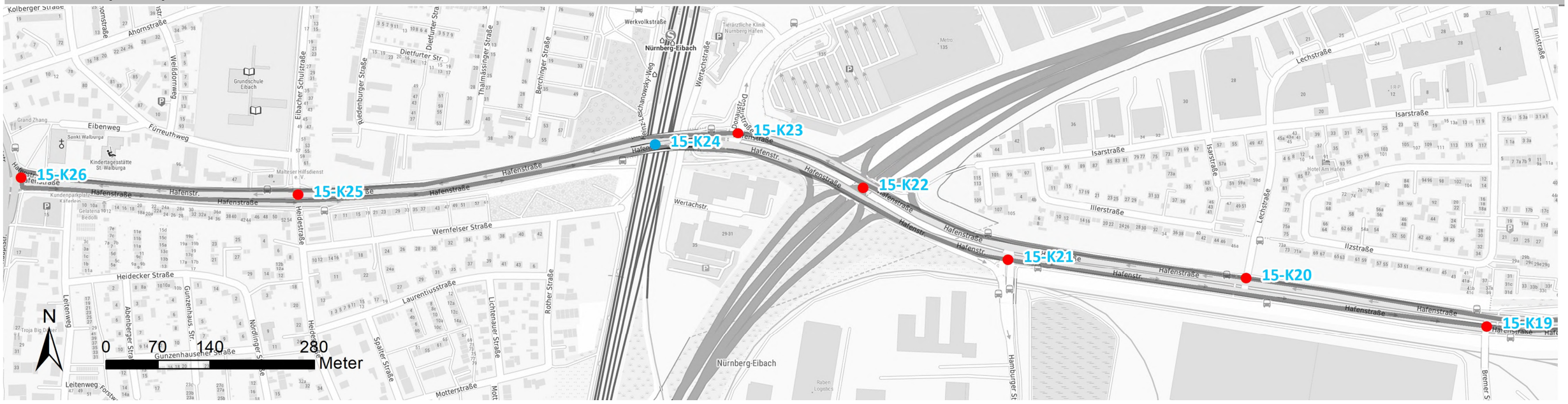
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (II)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
15-K16	Finkenbrunn / Ludwig-Donau-Main-Kanal	Sonstiger Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Bauliche Umgestaltung eines Knotenpunktes (geringer Aufwand)	Fußgänger-LSA im Bestand, Überleitung des Radverkehrs auf den Radfahrstreifen bzw. in den Seitenraum	27.000 €
15-K17	Hafenstraße / Südwesttangente (A73)	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Nebenrichtung / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Planungen der Stadt Nürnberg liegen vor	-
15-K18	Hafenstraße / Rotterdamer Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat eine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Freien Rechtsabbieger zurückbauen und Detektion für den Radverkehr einrichten	821.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 15 (Eibach)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

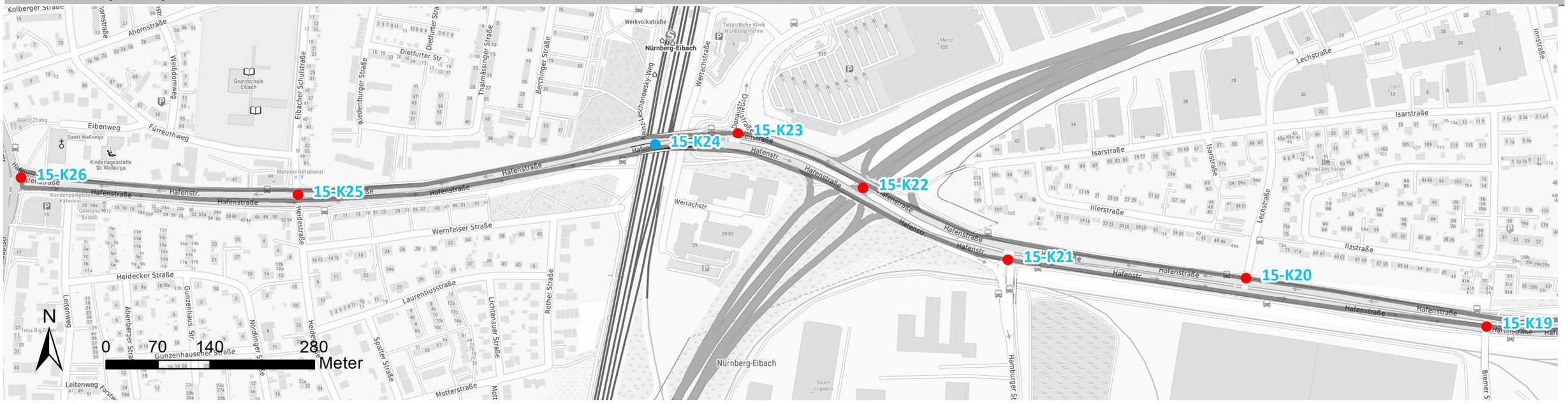
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (III)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
15-K19	Hafenstraße / Bremer Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat eine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Freien Rechtsabbieger zurückbauen und Detektion für den Radverkehr einrichten	821.000 €
15-K20	Hafenstraße / Lechstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat eine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Freien Rechtsabbieger zurückbauen und Detektion für den Radverkehr einrichten	821.000 €
15-K21	Hafenstraße / Hamburger Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Freien Rechtsabbieger zurückbauen und Detektion für den Radverkehr einrichten	821.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 15 (Eibach)



Zeitverluste an Knotenpunkten

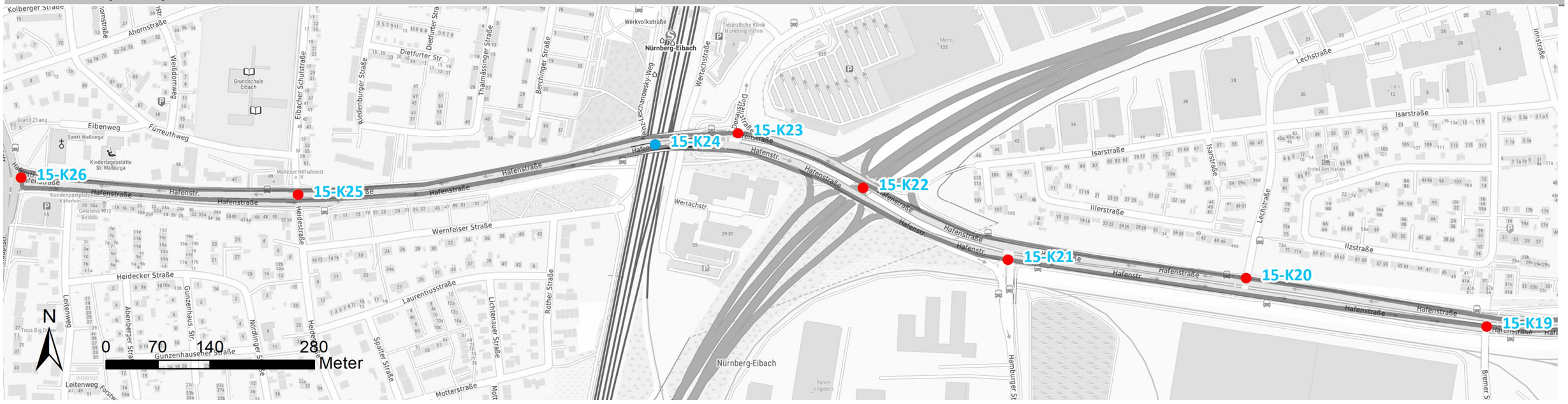
- ● Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- ● Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit
- 2-K13 Knoten-Maßnahmennummer
- ▬ Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (III)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
15-K22	Hafenstraße / N4	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Freien Rechtsabbieger zurückbauen und Detektion für den Radverkehr einrichten. Langfristig planfreie Querungen	821.000 €
15-K23	Hafenstraße / Donaustraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat eine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Freien Rechtsabbieger zurückbauen und Detektion für den Radverkehr einrichten	821.000 €
15-K24	Hafenstraße / Wertachstraße	Überführung	RVR in Hauptrichtung	Bau einer Überführung (hoher Aufwand)	Bei Neubau der Überführung Regelbreiten der RVR berücksichtigen	5.474.000 €
15-K25	Hafenstraße / Heidestraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, Aufstellflächen unzureichend / Radverkehr hat eine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Jeweils vor den Knoten Übergänge vom Seitenraum auf die Fahrbahn herstellen, Anpassung der LSA und bauliche Anpassungen im Knoten	821.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 15 (Eibach)



Zeitverluste an Knotenpunkten

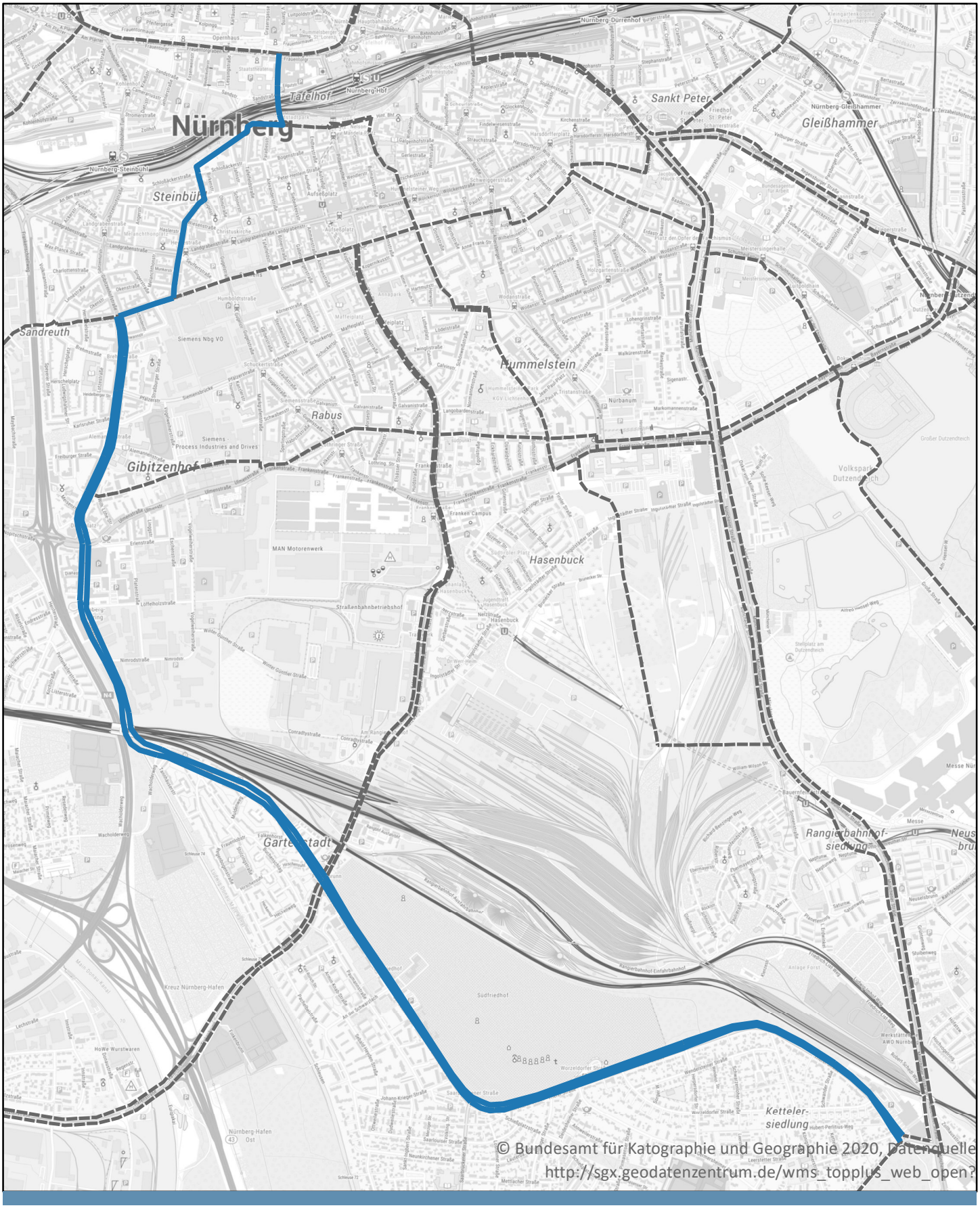
- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (III)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
15-K26	Hafenstraße / Eibacher Hauptstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Nebenrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, Aufstellflächen unzureichend / Radverkehr hat eine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Anpassung der LSA im Rahmen der Einrichtung des Radfahrstreifens	821.000 €



Radvorrangrouten
Stadt Nürnberg

Route 16 - Kettelersiedlung

Radvorrangroute

RVR-Netz

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

VIA Planungsbüro

0 0,4 0,8 Kilometer

N

Route-Nr.: 16 (Kettelersiedlung)

Qualität im Längsverkehr (Bestand)			
Länge der Gesamtstrecke:	14,0	km	
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß):	2,4	km	17%
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß):	2,7	km	19%
… davon ERA-Regelstandard erreicht:	2,0	km	14%
… davon kein Standard erreicht:	6,9	km	49%
Qualität im Längsverkehr (Planung)			
Länge der Gesamtstrecke:	14,0	km	
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß):	1,4	km	10%
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß):	0,1	km	1%
… davon RVR-Standard erreichbar (Regelmaß):	9,0	km	64%
… davon RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß):	2,7	km	20%
… davon ERA-Standard erreichbar:	0,7	km	5%
… davon kein Standard erreichbar:	0,0	km	0%
Qualität im Querverkehr (Planung)[1]			
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - 0 Sekunden:	14	Knotenpunkte	
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - < 20 Sekunden:	3	Knotenpunkte	
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - ≥ 20 Sekunden:	18	Knotenpunkte	
Zeitverluste in Folge von Knotenpunkten:	36	Sek./km	
Fahrtzeit:	40	Minuten	
Handlungsbedarf			
Neubau an Strecken:	0,0	km	0%
Ausbau an Strecken:	0,1	km	1%
Einrichtung / Anpassung von Fahrradstraßen:	1,2	km	8%
Sonstiger Handlungsbedarf an Strecken:	12,7	km	91%
Möglicher Neu- oder Umbau von Sonderbauwerken:	2	Stück	
Handlungsbedarf an signalisierten Knotenpunkten:	6	Stück	
Sonstiger Handlungsbedarf an Strecken (z. B. Markierungen, Sanierungen):	17	Stück	
Streckenlänge mit Grunderwerb:	0,0	km	0%
Beleuchtungsrahmenkategorien (BRK)			
Strecken mit BRK 1:	0,0	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,0	km	
Strecken mit BRK 2:	5,3	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	5,3	km	
Strecken mit BRK 3:	2,6	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	2,6	km	
Strecken mit BRK 4:	0,0	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,0	km	
Strecken mit BRK 5:	6,1	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	6,1	km	

1 Bei Berechnung wurden die mittleren Verlustzeiten für RVR aus Tabelle 19 der "Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV)" der FGSV angewendet. Für die Ermittlung der Fahrzeit wurde eine Ausgangsgeschwindigkeit von 25 km/h angenommen und die mittleren Verlustzeiten an Knotenpunkten berücksichtigt.

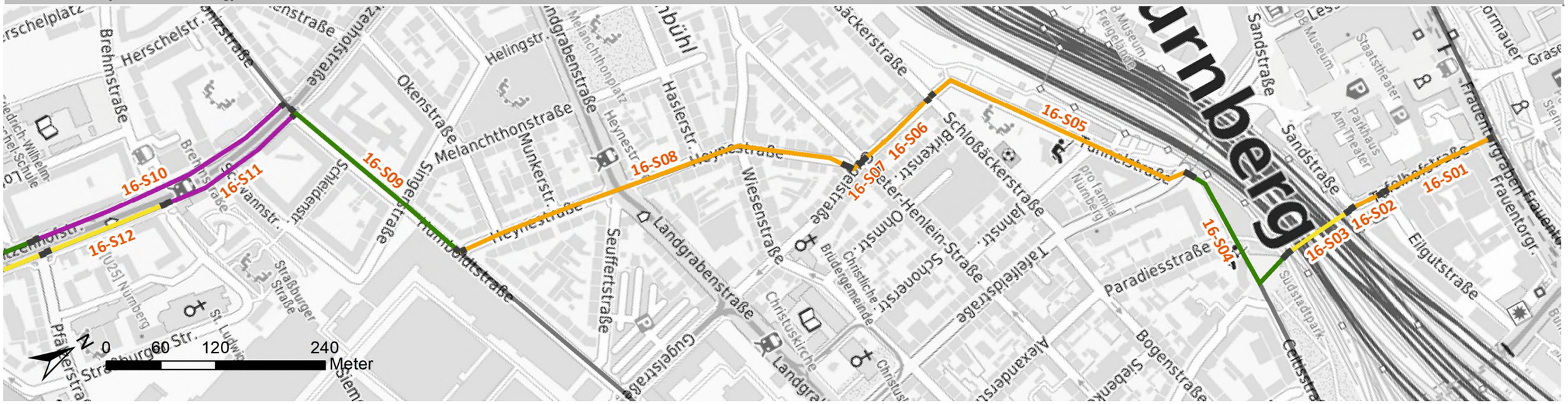
Kosten		
Kosten für Maßnahmen an Streckenabschnitten:	1,1	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an signalisierten Knotenpunkten[2]:	2,5	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an sonstigen plangleichen Knotenpunkten:	0,1	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an Sonderbauwerken[3]:	1,0	Mio. €
Kosten für zusätzliche Beleuchtung:	0,0	Mio. €
Kosten für Grunderwerb:	0,0	Mio. €
Planungskosten (15%):	0,9	Mio. €
MwSt (19%):	1,1	Mio. €
Kosten (brutto):	**6,7**	**Mio. €**
Kosten pro Kilometer:	0,5	Mio. €
Risikoaufschlag (20%):	*1,3*	*Mio. €*
Kosten (brutto) inkl. Risikoaufschlag:	***8,1***	***Mio. €***
Kosten pro Kilometer inkl. Risikoaufschlag:	*0,6*	*Mio. €*

2 inkl. Minderungsfaktor von 30% zur Berücksichtigung von Signalanlagen mit geringer Anzahl von Signalgruppen und neueren Steuergeräten

3 Für den möglichen Handlungsbedarf einiger Sonderbauwerke liegen keine Kosten vor.

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 16 (Kettelersiedlung)



Qualitätsstandard Bestand

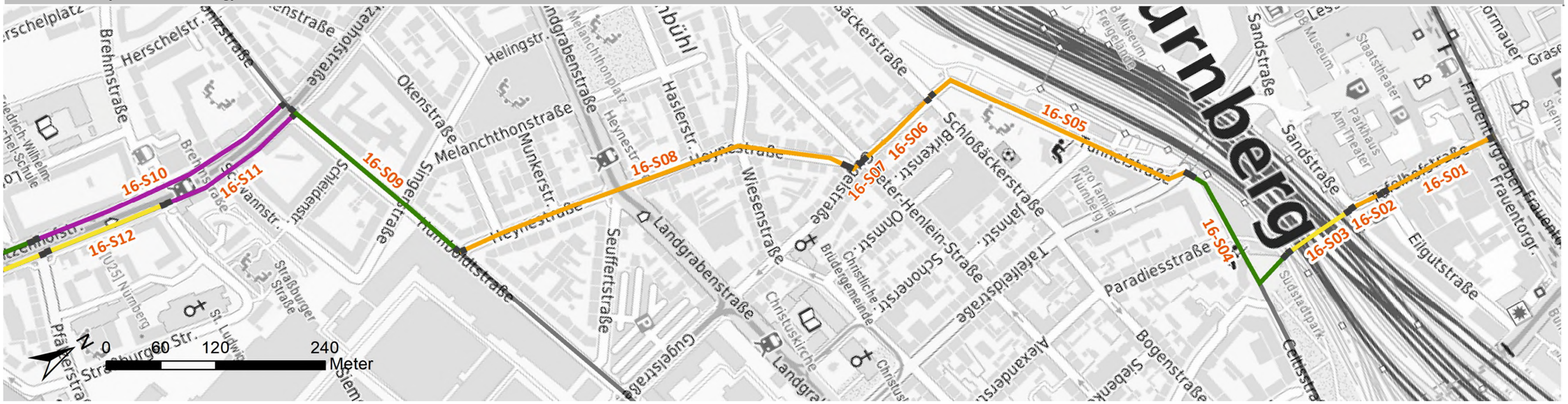
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (I)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
16-S01	innerorts	Tafelhofstraße (Frauentorgraben bis Eilgutstraße)	140 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum), Einrichtung einer Fahrradstraße	Asphaltierung und Entfall des Parkens	Fußverkehr, fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	102.000 €
16-S02	innerorts	Tafelhofstraße (Sandstraße bis Eilgutstraße)	40 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	4.000 €
16-S03	innerorts	Karl-Bröger-Tunnel (Sandstraße bis Südstadtpark)	90 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Keine Maßnahme	-	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	-
16-S04	innerorts	Südstadtpark (Karl-Bröger-Straße bis Tafelfeldstraße)	190 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Keine Maßnahme	-	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	-
16-S05	innerorts	Tunnelstraße (Tafelfeldstraße bis Schloßackerstraße)	320 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	35.000 €
16-S06	innerorts	Gugelstraße (Schloßackerstraße bis Peter-Henlein-Straße)	100 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	11.000 €
16-S07	innerorts	Gugelstraße (Peter-Henlein-Straße bis Heynestraße)	20 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	2.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 16 (Kettelersiedlung)



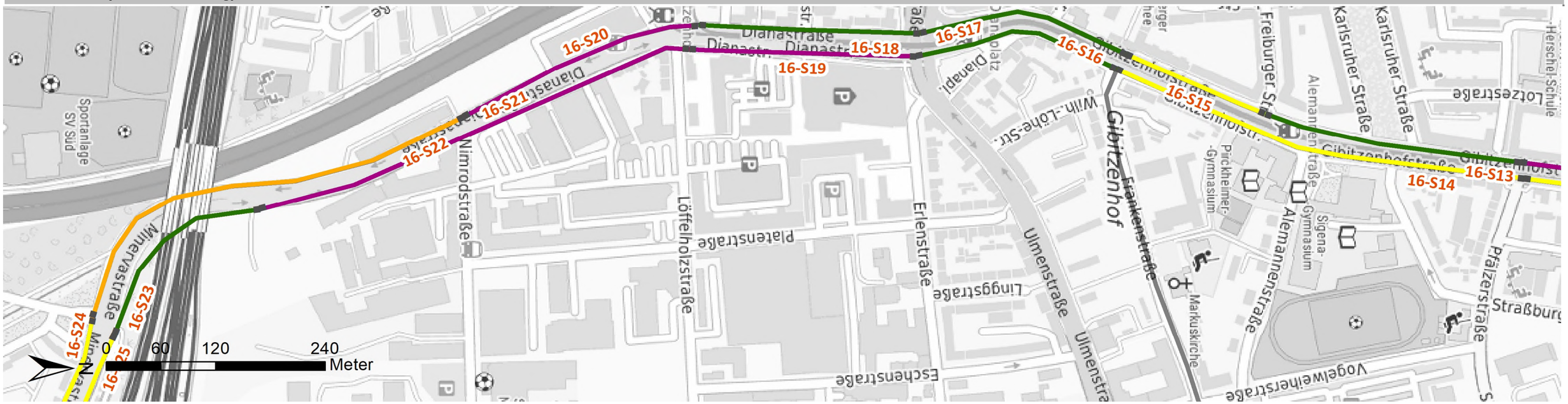
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (I)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
16-S08	innerorts	Heynestraße (Gugelstraße bis Humboldtstraße)	450 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Fahrradstraße	Einrichtung einer Fahrradstraße	-	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	49.000 €
16-S09	innerorts	Humboldtstraße (Heynestraße bis Gibitzenhofstraße)	250 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Fahrradstraße	Anpassung einer Fahrradstraße	Markierung Sicherheitstrennstreifen zum Parken	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	10.000 €
16-S10	innerorts	Gibitzenhofstraße (Leibnitzstraße bis Pfälzerstraße)	320 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen beidseitig	Verbreiterung Radfahrstreifen, Entfall des Parkens	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	58.000 €
16-S11	innerorts	Gibitzenhofstraße (Humboldtstraße bis Brehmstraße)	180 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen beidseitig	Entfall des Parkens	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr, ÖPNV	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	32.000 €
16-S12	innerorts	Gibitzenhofstraße (Brehmstraße bis Pfälzerstraße)	140 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Sonstiger Handlungsbedarf	Sicherheitstrennstreifen zum Längsparken fehlt	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-

Route-Nr.: 16 (Kettelersiedlung)



Qualitätsstandard Bestand

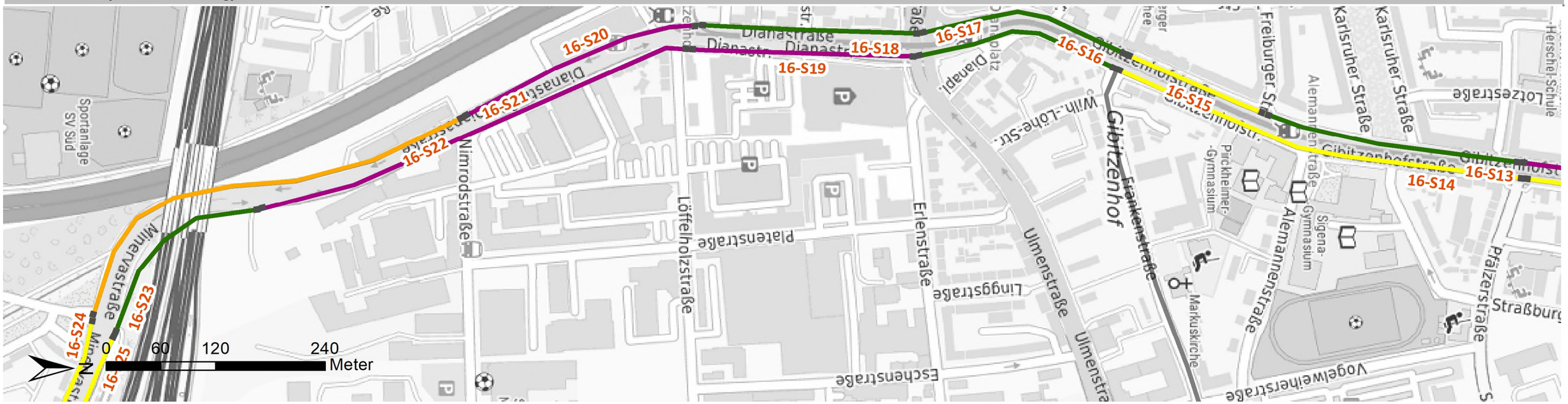
- RVR-Regelmaß erreicht
- RVR-Mindestmaß erreicht
- ERA-Standard erreicht
- kein Standard erreicht
- Untersuchungsnetz RVR
- 2-S13 Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
16-S13	innerorts	Gibitzenhofstraße (Pfälzerstraße bis Freiburger Straße)	290 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Keine Maßnahme	-	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
16-S14	innerorts	Gibitzenhofstraße (Pfälzerstraße bis Frankenstraße)	470 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Sonstiger Handlungsbedarf	Sicherheitstrennstreifen zum Längsparken fehlt	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
16-S15	innerorts	Gibitzenhofstraße (Freiburger Straße bis Frankenstraße)	170 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Sonstiger Handlungsbedarf	Sicherheitstrennstreifen zum Längsparken fehlt	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
16-S16	innerorts	Gibitzenhofstraße (Frankenstraße bis Ulmenstraße)	240 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Keine Maßnahme	-	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
16-S17	innerorts	Gibitzenhofstraße (Frankenstraße bis Ulmenstraße)	230 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Keine Maßnahme	-	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	-
16-S18	innerorts	Dianastraße (Ulmenstraße bis Löffelholzstraße)	240 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Keine Maßnahme	-	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	-

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 16 (Kettelersiedlung)



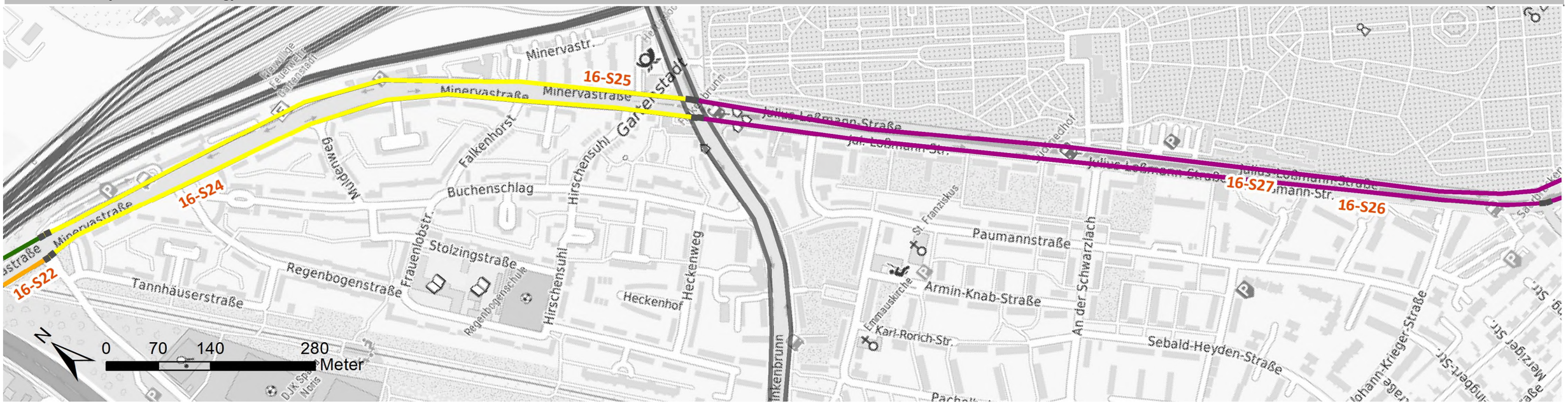
Qualitätsstandard Bestand

- RVR-Regelmaß erreicht
- RVR-Mindestmaß erreicht
- ERA-Standard erreicht
- kein Standard erreicht
- Untersuchungsnetz RVR
- 2-S13 Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
16-S19	innerorts	Dianastraße (Ulmenstraße bis Löffelholzstraße)	250 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen einseitig	Markierung Radfahrstreifen einseitig	Verbreiterung Radfahrstreifen, Entfall des Parkens	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	43.000 €
16-S20	innerorts	Dianastraße (Löffelholzstraße bis Nimrodstraße)	280 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Radfahrstreifen	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Planungen Stadt Nürnberg liegen vor (Mindestmaß RVR, Radfahrstreifen 1,6 m + 0,25 m)	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	-
16-S21	innerorts	Dianastraße (Unterführung bis Löffelholzstraße)	520 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Radfahrstreifen einseitig	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Planungen Stadt Nürnberg liegen vor (Mindestmaß RVR, Radfahrstreifen 1,6 m + 0,25 m)	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
16-S22	innerorts	Dianastraße (Wacholderweg bis Nimrodstraße)	500 m	ERA-Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Planungen Stadt Nürnberg liegen vor, gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr vorgesehen, geringe Frequenz des Fußverkehrs	-	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	-
16-S23	innerorts	Dianastraße (Wacholderweg bis Dianastraße 83)	230 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	ERA-Standard erreichbar	Gemeinsamer Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Planungen Stadt Nürnberg liegen vor, gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr vorgesehen, geringe Frequenz des Fußverkehrs	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	-

Route-Nr.: 16 (Kettelersiedlung)



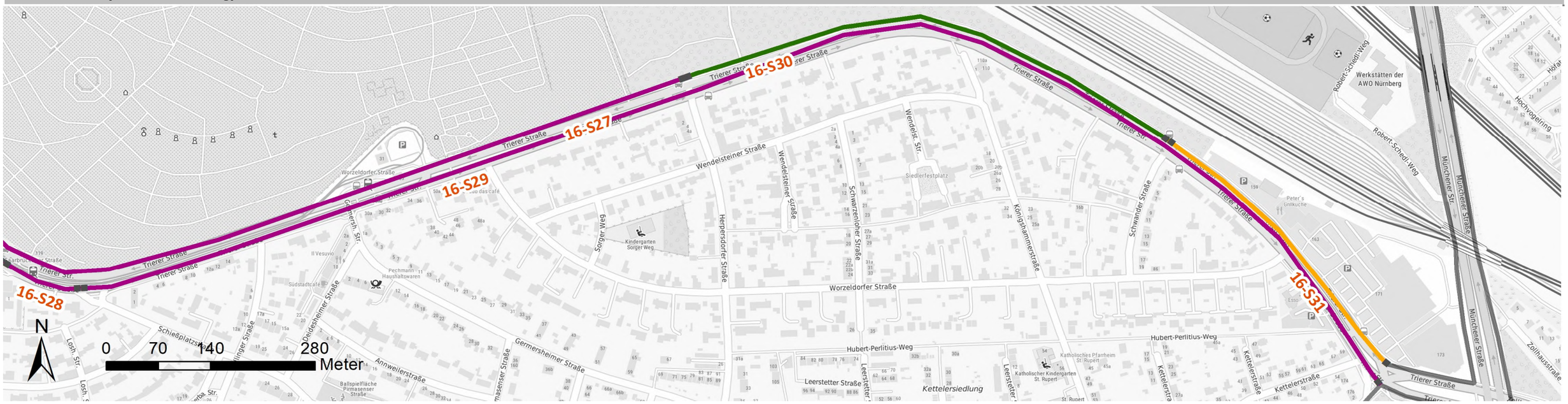
Qualitätsstandard Bestand

RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (III)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
16-S24	innerorts	Minervastraße (Wacholderstraße bis Finkenbrunn)	920 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Radfahrstreifen	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Planungen Stadt Nürnberg liegen vor, nur Mindestmaß der RVR-Standards berücksichtigt (Radfahrstreifen 1,6 m + 0,25 m)	-	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	-
16-S25	innerorts	Minervastraße (Wacholderstraße bis Finkenbrunn)	920 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Radfahrstreifen	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Planungen Stadt Nürnberg liegen vor, nur Mindestmaß der RVR-Standards berücksichtigt (Radfahrstreifen 1,6 m + 0,25 m)	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
16-S26	innerorts	Julius-Loßmann-Straße (Finkenbrunn bis Saarbrückener Straße)	1140 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen beidseitig	Verbreiterung des Radfahrstreifens. Bei Konflikt mit der Busbeschleunigung Wegfall des Parkens. Alternative: Busbeschleunigung am Knoten über separate Busspur, die vom Radverkehr mitgenutzt wird (Finkenbrunn, J.-L.-Str.)	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	208.000 €
16-S27	innerorts	Julius-Loßmann-Straße (Finkenbrunn bis Herpersdorfer Straße)	2100 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen beidseitig	Verbreiterung der bestehenden Radfahrstreifen	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	382.000 €

Route-Nr.: 16 (Kettelersiedlung)



Qualitätsstandard Bestand

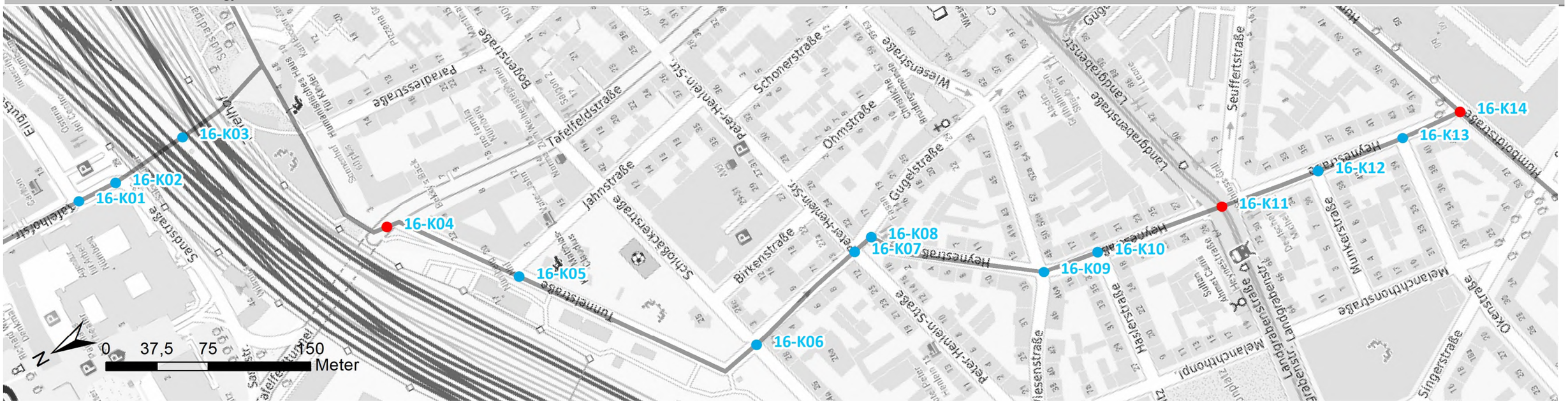
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (IV)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
16-S28	innerorts	Julius-Loßmann-Straße (Saarbrückener Straße bis Schießplatzstraße)	110 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen beidseitig	-	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	20.000 €
16-S29	innerorts	Trierer Straße (Schießplatzstraße bis Kornburger Straße)	2000 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen beidseitig	Verbreiterung der bestehenden Radfahrstreifen	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	364.000 €
16-S30	innerorts	Trierer Straße (Herpersdorfer Straße bis Schwander Straße)	700 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen beidseitig	Entfall eines Fahrstreifens	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	128.000 €
16-S31	innerorts	Trierer Straße (Schwander Straße bis Kornburger Straße)	430 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen beidseitig	Entfall eines Fahrstreifens für die Einrichtung eines Radfahrstreifens	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 2; Beleuchtung vorhanden	79.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 16 (Kettelersiedlung)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

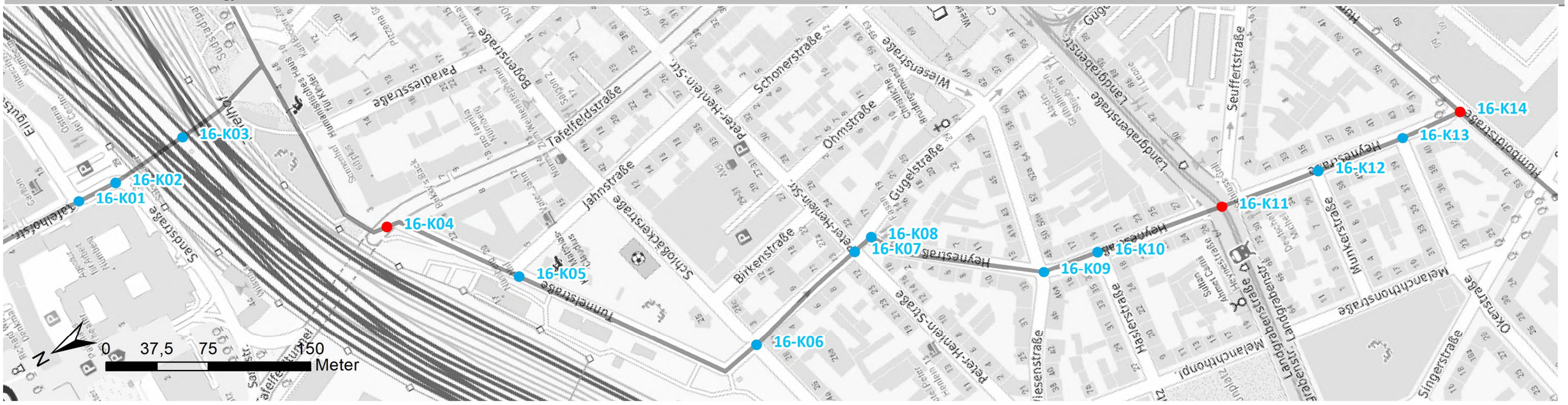
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (I)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
16-K01	Tafelfeldstraße / Eilgutstraße	Regelung durch Verkehrszeichen mit abknickender Vorfahrt	keine Zuordnung möglich	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung; Bauliche Umgestaltung eines Knotenpunktes (geringer Aufwand)	Änderung der Vorfahrtsregelung, Bevorrechtigung der RVR	30.000 €
16-K02	Tafelhofstraße / Sandstraße	Regelung durch Verkehrszeichen mit abknickender Vorfahrt	keine Zuordnung möglich	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	Vorrang für den abbiegenden Radverkehr einrichten (z.B. Ahauser Modell)	3.000 €
16-K03	Karl-Bröger-Straße / Bahnstrecke	Unterführung	keine Zuordnung möglich	Umbau einer Unterführung	Langfristig: Ausbau der Unterführung auf RVR-Regelmaß	1.369.000 €
16-K04	Tunnelstraße / Tafelfeldstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Nebenrichtung / /Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Anpassung der Fußgänger-LSA, Detektion für den Radverkehr	821.000 €
16-K05	Tunnelstraße / Jahnstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
16-K06	Tunnelstraße / Schloßäckerstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
16-K07	Gugelstraße / Peter-Henlein-Straße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
16-K08	Gugelstraße / Heynestraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR biegt ab oder ein	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
16-K09	Heynestraße / Wiesenstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	keine Zuordnung möglich	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
16-K10	Heynestraße / Haslerstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 16 (Kettelersiedlung)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

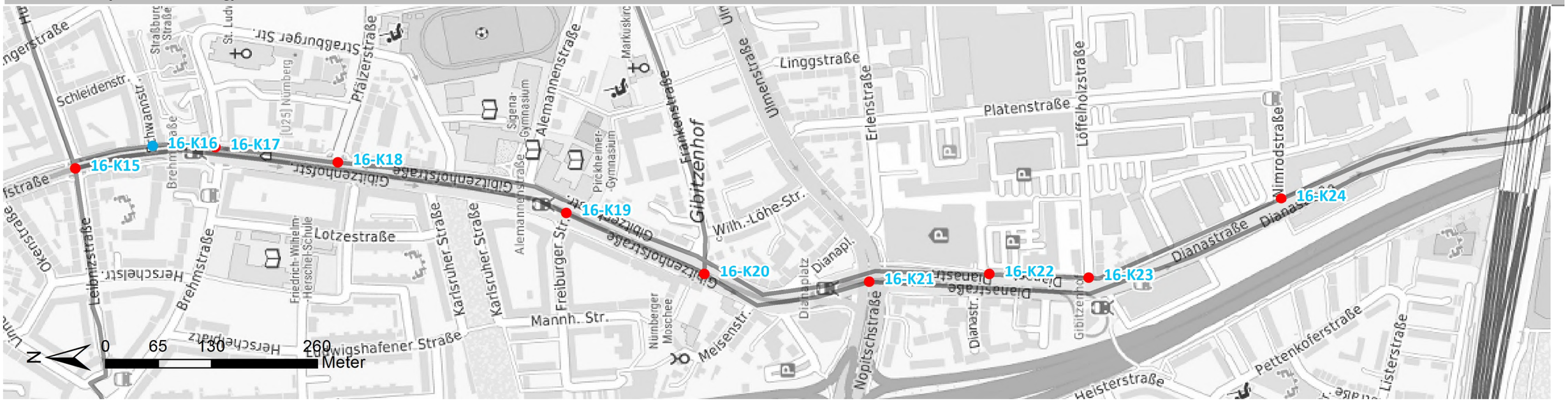
2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (I)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
16-K11	Heynestraße / Landgrabenstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Nebenrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	-	-
16-K12	Heynestraße / Munkerstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
16-K13	Heynestraße / Okenstraße	Rechts-vor-Links-Regelung	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €

Route-Nr.: 16 (Kettelersiedlung)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

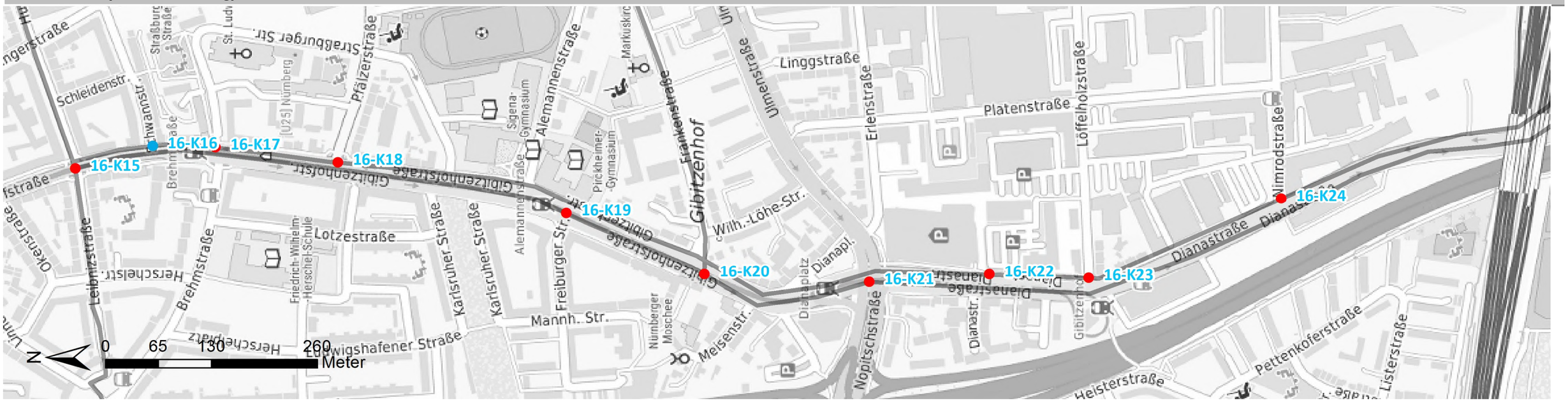
2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (II)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
16-K15	Gibitzenhofstraße / Humboldtstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	VZeit auf der Tangentiale 25s	821.000 €
16-K16	Gibitzenhofstraße / Schwannstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	Im Zuge der Markierung des Radfahrstreifens	3.000 €
16-K17	Gibitzenhofstraße / Brehmstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	-	-
16-K18	Gibitzenhofstr. / Pfälzerstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	-	-

Route-Nr.: 16 (Kettelersiedlung)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

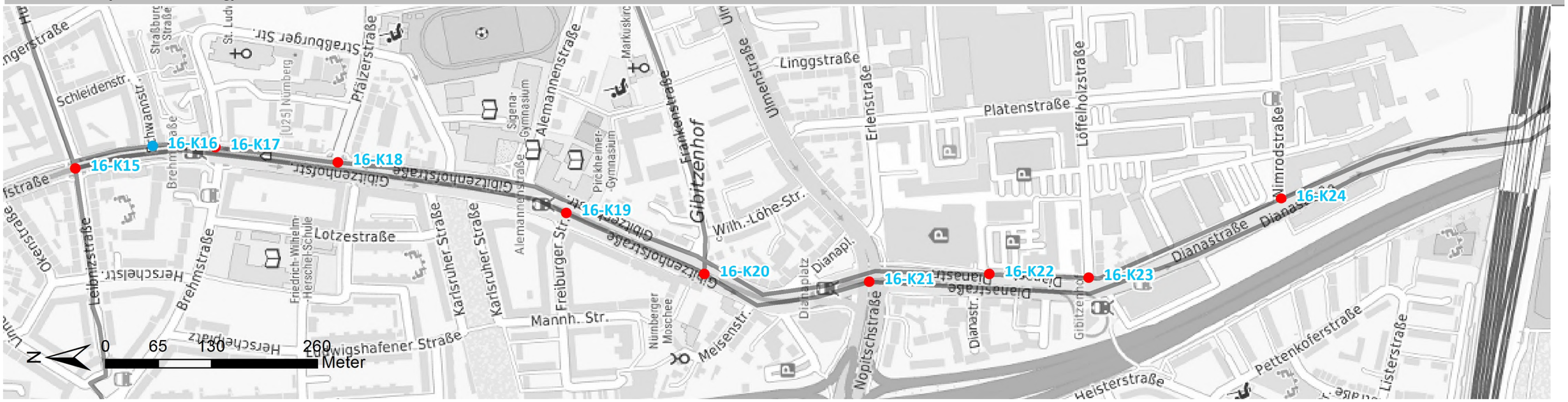
2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (II)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
16-K19	Gibitzenhofstraße / Freiburger Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	-	-
16-K20	Gibitzenhofstraße / Frankenstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	Zwei RVR kreuzen sich	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Linksabbiegen des Radverkehrs aus dem Norden verbessern, Anpassung der LSA und Aufweitung der Bahnquerung, Linksabbiegen des Radverkehrs aus dem Osten verbessern (z.B. Ahauser Modell)	821.000 €
16-K21	Ulmenstraße / Gibitzenhofstraße	Überführung	RVR in Nebenrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat eine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / RIM vorhanden auf der RVR / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	-	-
16-K22	Dianastraße / Einfahrt Kaufland	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / RIM vorhanden auf der RVR / AFAS vorhanden außerhalb der RVR / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	-	-

Route-Nr.: 16 (Kettelersiedlung)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

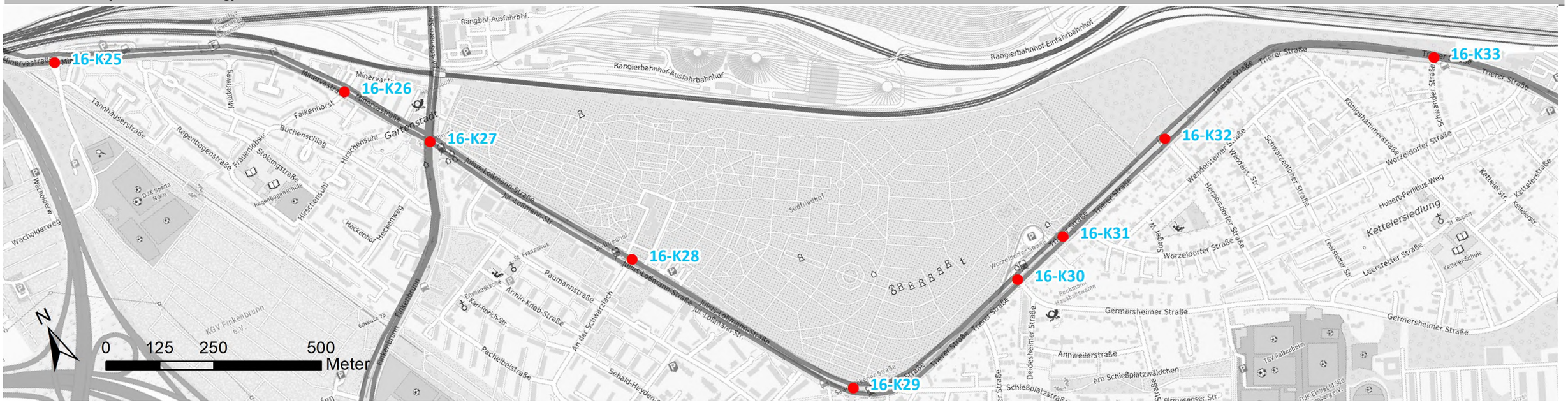
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (II)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
16-K23	Dianastraße / Löffelholzstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Planungen der Stadt Nürnberg liegen vor	-
16-K24	Dianastraße / Nimrodstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Planungen der Stadt Nürnberg liegen vor	-

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 16 (Kettelersiedlung)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

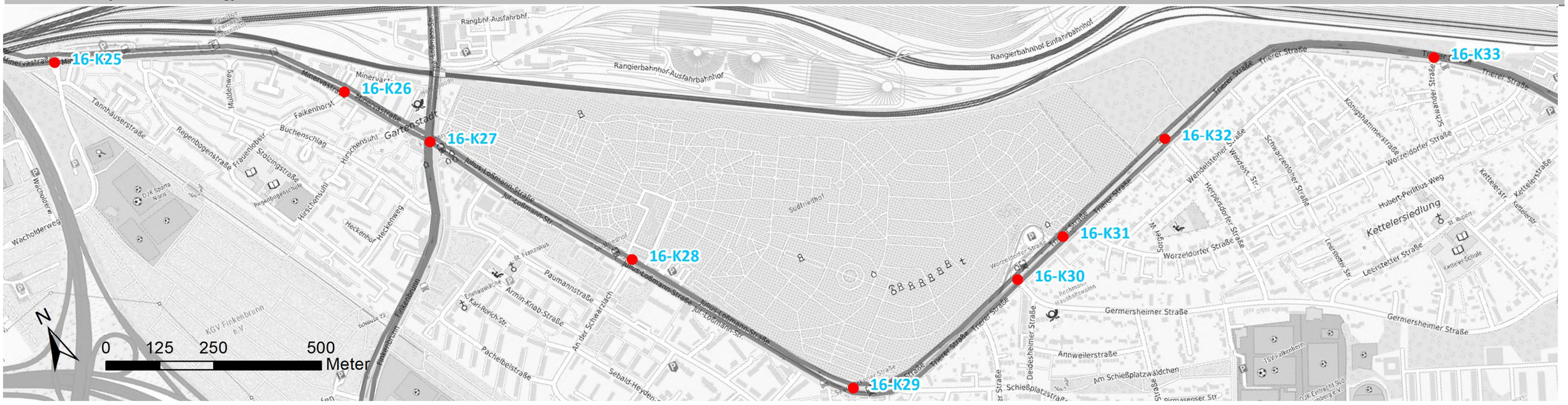
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (III)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
16-K25	Minervastraße / Wacholderweg	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat eine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Planungen der Stadt Nürnberg liegen vor	-
16-K26	Minervastraße / Falkenhorst	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Planungen der Stadt Nürnberg liegen vor	-
16-K27	Minervastraße / Finkenbrunn	Signalgeregelter Knotenpunkt	Zwei RVR kreuzen sich / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / RIM vorhanden auf der RVR / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	-	821.000 €
16-K28	Julius-Loßmann-Straße / An der Schwarzlach	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Sonstige Maßnahme	Kfz vom Parkplatz Hauptfriedhof können Radfahrstreifen sehr schlecht einsehen, Sichtverhältnisse verbessern.	-

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 16 (Kettelersiedlung)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

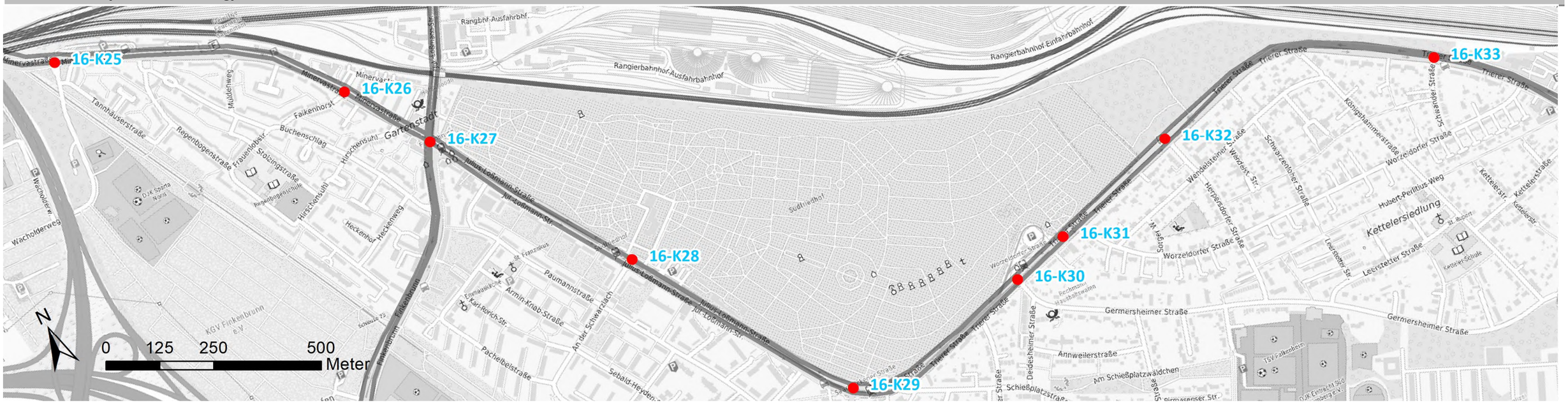
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (III)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
16-K29	Julius-Loßmann-Straße / Saarbrückener Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / RIM vorhanden auf der RVR / AFAS vorhanden außerhalb der RVR / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	-	-
16-K30	Trierer Straße / Germersheimer Str.	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	-	-
16-K31	Trierer Straße / Trierer Straße 52	Sonstiger Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Keine Maßnahme	Fußgänger-LSA	-
16-K32	Trierer Straße / Herpersdorfer Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / RIM vorhanden auf der RVR / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Bedingt durch die Einrichtung des Radfahrstreifens in FR Innenstadt	821.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 16 (Kettelersiedlung)



Zeitverluste an Knotenpunkten

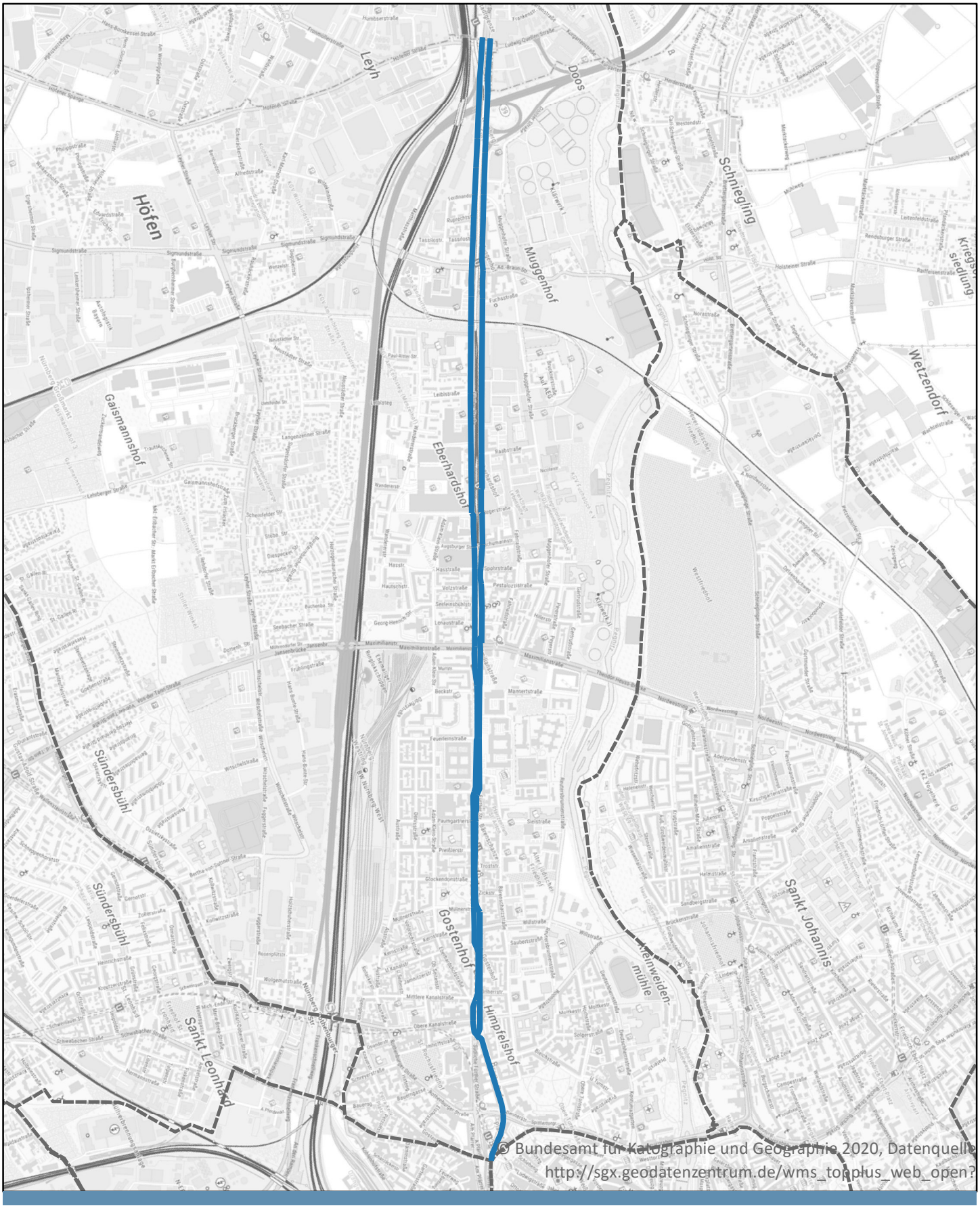
- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (III)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
16-K33	Trierer Straße / Schwander Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / RIM vorhanden auf der RVR / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Bedingt durch die Einrichtung des Radfahrstreifens in FR Innenstadt	821.000 €



Radvorrangrouten
Stadt Nürnberg

Route 19 - Fürth

Radvorrangroute

RVR-Netz

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

VIA Planungsbüro

0 0,35 0,7 Kilometer

Route-Nr.: 19 (Fürth)

Qualität im Längsverkehr (Bestand)			
Länge der Gesamtstrecke:	8,4	km	
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß):	0,8	km	10%
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß):	0,9	km	11%
… davon ERA-Regelstandard erreicht:	1,9	km	23%
… davon kein Standard erreicht:	4,7	km	56%
Qualität im Längsverkehr (Planung)			
Länge der Gesamtstrecke:	8,4	km	
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß):	0,8	km	10%
… davon RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß):	0,0	km	0%
… davon RVR-Standard erreichbar (Regelmaß):	6,5	km	78%
… davon RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß):	0,9	km	11%
… davon ERA-Standard erreichbar:	0,1	km	1%
… davon kein Standard erreichbar:	0,0	km	0%
Qualität im Querverkehr (Planung)[1]			
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - 0 Sekunden:	25	Knotenpunkte	
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - < 20 Sekunden:	2	Knotenpunkte	
Zeitverluste durch Warten und Anhalten - ≥ 20 Sekunden:	16	Knotenpunkte	
Zeitverluste in Folge von Knotenpunkten:	53	Sek./km	
Fahrtzeit:	30	Minuten	
Handlungsbedarf			
Neubau an Strecken:	0,0	km	0%
Ausbau an Strecken:	3,8	km	46%
Einrichtung / Anpassung von Fahrradstraßen:	0,0	km	0%
Sonstiger Handlungsbedarf an Strecken (z. B. Markierungen, Sanierungen):	4,5	km	54%
Möglicher Neu- oder Umbau von Sonderbauwerken:	5	Stück	
Handlungsbedarf an signalisierten Knotenpunkten:	14	Stück	
Weiterer Handlungsbedarf an Knotenpunkten:	29	Stück	
Streckenlänge mit Grunderwerb:	0,0	km	0%
Beleuchtungsrahmenkategorien (BRK)			
Strecken mit BRK 1:	0,6	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,2	km	
Strecken mit BRK 2:	0,0	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,0	km	
Strecken mit BRK 3:	0,6	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,6	km	
Strecken mit BRK 4:	0,0	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	0,0	km	
Strecken mit BRK 5:	7,2	km	
… darauf Beleuchtung vorhanden:	6,8	km	

1 Bei Berechnung wurden die mittleren Verlustzeiten für RVR aus Tabelle 19 der "Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV)" der FGSV angewendet. Für die Ermittlung der Fahrzeit wurde eine Ausgangsgeschwindigkeit von 25 km/h angenommen und die mittleren Verlustzeiten an Knotenpunkten berücksichtigt.

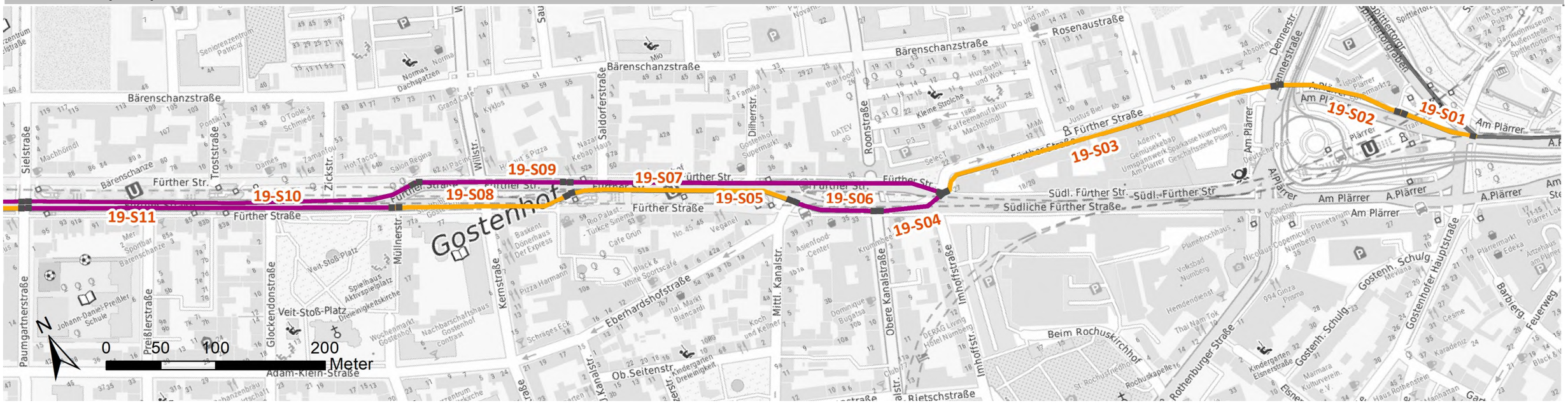
Kosten		
Kosten für Maßnahmen an Streckenabschnitten:	2,3	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an signalisierten Knotenpunkten[2]:	5,1	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an sonstigen plangleichen Knotenpunkten:	0,1	Mio. €
Kosten für Maßnahmen an Sonderbauwerken[3]:	0,0	Mio. €
Kosten für zusätzliche Beleuchtung:	0,0	Mio. €
Kosten für Grunderwerb:	0,0	Mio. €
Planungskosten (15%):	1,4	Mio. €
MwSt (19%):	1,7	Mio. €
Kosten (brutto):	**10,5**	**Mio. €**
Kosten pro Kilometer:	1,3	Mio. €
Risikoaufschlag (20%):	*2,1*	*Mio. €*
Kosten (brutto) inkl. Risikoaufschlag:	***12,6***	***Mio. €***
Kosten pro Kilometer inkl. Risikoaufschlag:	*1,5*	*Mio. €*

2 inkl. Minderungsfaktor von 30% zur Berücksichtigung von Signalanlagen mit geringer Anzahl von Signalgruppen und neueren Steuergeräten

3 Für den möglichen Handlungsbedarf an Sonderbauwerken liegen keine Kosten vor.

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 19 (Fürth)



Qualitätsstandard Bestand

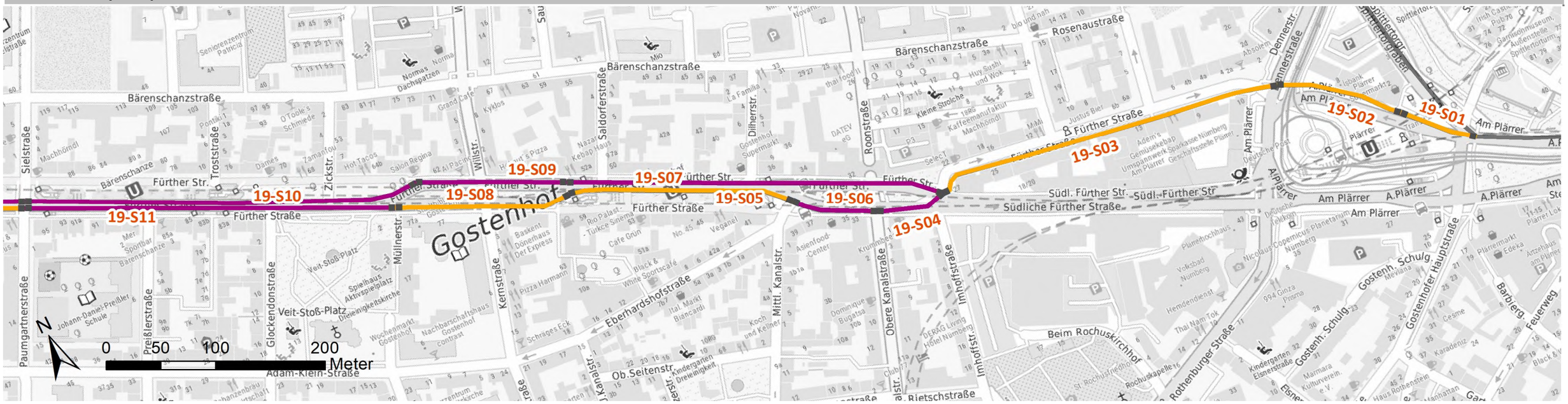
	RVR-Regelmaß erreicht		ERA-Standard erreicht		Untersuchungsnetz RVR
	RVR-Mindestmaß erreicht		kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (I)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
19-S01	innerorts	Am Plärrer (Spittlertorgraben bis Am Plärrer HNr. 2)	70 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Verlegung und Ausbau (mind. 3,00 m) des Radwegs im Zusammenhang mit ggf. Umgestaltung des Knotens Am Plärrer/Ludwigstor prüfen um Konflikte mit Zufußgehenden zu vermeiden	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	46.000 €
19-S02	innerorts	Am Plärrer (Dennerstraße bis Am Plärrer HNr. 2)	120 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Ausbau auf Flächen des ruhenden Verkehrs auf mind. 3,00 m. Zudem Gehwegfläche verbreitern	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	74.000 €
19-S03	innerorts	Fürther Straße (Dennerstraße bis Südliche Fürther Straße)	330 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Straßenraumumgestaltung. Parken auf Südseite entfällt. Für Baumerhalt auch Fahrbahnfläche nutzen und in Trennung der Richtungsführungen integrieren. Herstellung zweier Einrichtungsradwege auf der Südseite	Fußverkehr, fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	207.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 19 (Fürth)



Qualitätsstandard Bestand

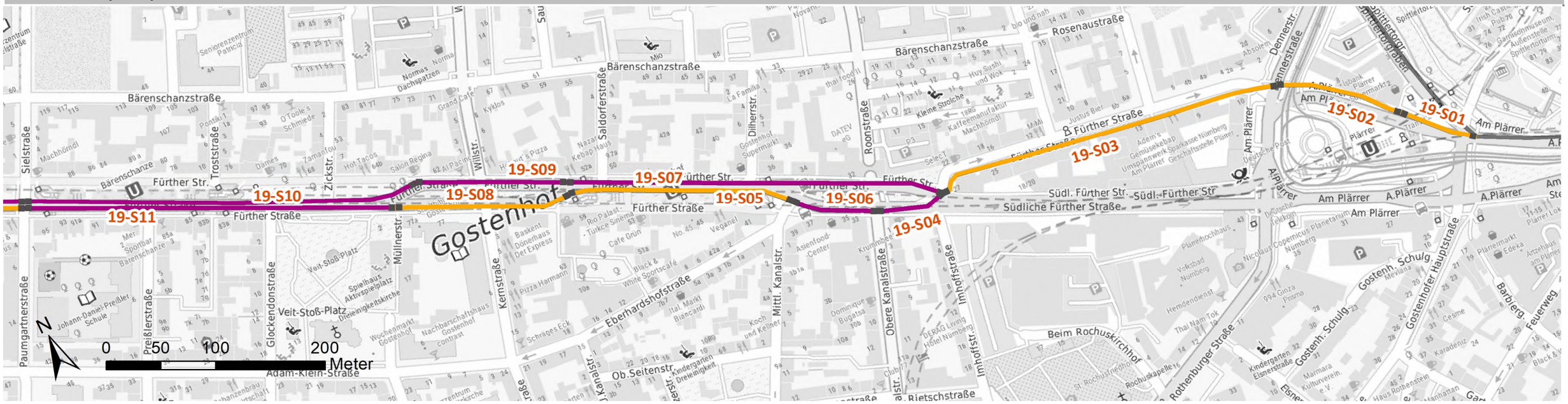
	RVR-Regelmaß erreicht		ERA-Standard erreicht		Untersuchungsnetz RVR
	RVR-Mindestmaß erreicht		kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (I)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
19-S04	innerorts	Fürther Straße (Obere Kanalstraße bis Imhoffstraße)	70 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen einseitig	Überleitung für den Geradeausverkehr in den Seitenraum am Knoten Obere Kanalstraße. RFS in Mittellage (2,00 m + 0,25 m) für den Linksabbiegenden Verkehr. Teilweise unter Inanspruchnahme der Verkehrsinsel	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	11.000 €
19-S05	innerorts	Fürther Straße (Südl. Fürther Straße bis Fürther Str. 52a)	350 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen einseitig	RFS auf Fahrbahn markieren (2,00 m + 0,25 m + 0,50 m STS zum Längsparken). Restfahrbahnfläche 5,75 m	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	59.000 €
19-S06	innerorts	Fürther Straße (Obere Kanalstraße bis Mittlere Kanalstraße)	80 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen einseitig	RFS auf Fahrbahn markieren (2,00 m + 0,25 m + 0,50 m STS zum Längsparken). Restfahrbahnfläche 6,75 m	Fußverkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	13.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 19 (Fürth)



Qualitätsstandard Bestand

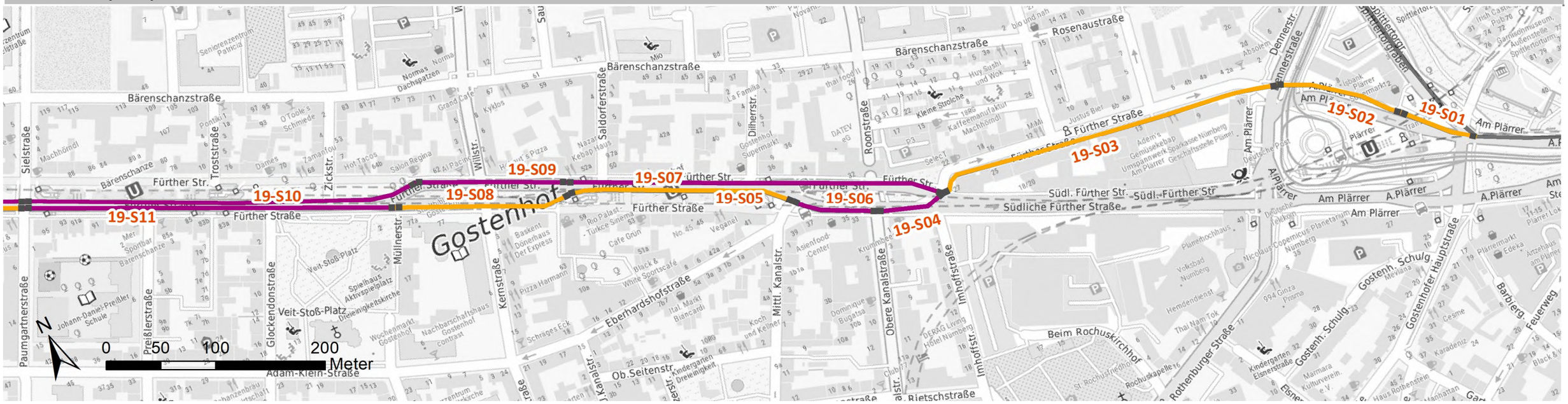
	RVR-Regelmaß erreicht		ERA-Standard erreicht		Untersuchungsnetz RVR
	RVR-Mindestmaß erreicht		kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (I)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
19-S07	innerorts	Fürther Straße (Fürther Str. 59 bis Mittlere Kanalstraße)	210 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen einseitig	Führung auf die Fahrbahn verlegen, um Konflikte mit Zufußgehenden und Außengastronomie zu vermeiden. RFS auf Fahrbahn markieren (2,00 m + 0,25 m, kein Parken). Restfahrbahnfläche 5,75 m	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	35.000 €
19-S08	innerorts	Fürther Straße (Müllnerstraße bis Fürther Str. 59)	160 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen einseitig	Markierung eines RFS auf der Fahrbahn (2,00 m + 0,25 m + 0,75 m STS zum Längsparken). Restfahrstreifenbreite 3,00 m	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	28.000 €
19-S09	innerorts	Fürther Straße (Fürther Str. 52a bis Fürther Str. 64)	140 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen einseitig	Markierung eines RFS auf der Fahrbahn (2,00 m + 0,25 m + 0,75 m STS zum Längsparken). Restfahrstreifenbreite 3,00 m	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	24.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 19 (Fürth)



Qualitätsstandard Bestand

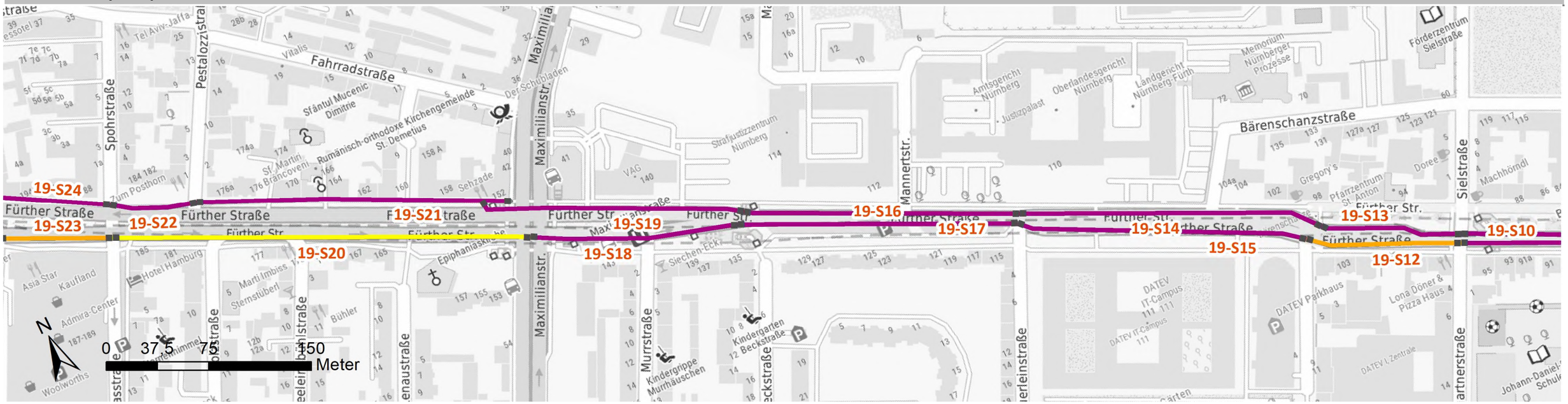
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (I)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
19-S10	innerorts	Fürther Straße (Paumgartnerstraße bis Müllnerstraße)	340 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen einseitig	Radfahrstreifen markieren. Für eine Restfahrbahnfläche von 6,00 m können die Radfahrstreifen auf der Südseite 2,00 m (STS zum Senkrechtparken hier 1,30 m) und auf der Nordseite 1,60 + 0,25 m + 0,50 m STS zum Längsparken betragen	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	58.000 €
19-S11	innerorts	Fürther Straße (Sielstraße bis Fürther Str. 64)	360 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen einseitig	Radfahrstreifen markieren. Für eine Restfahrbahnfläche von 6,00 m können die Radfahrstreifen auf der Südseite 2,00 m (STS zum Senkrechtparken hier 1,30 m) und auf der Nordseite 1,60 + 0,25 m + 0,50 m STS zum Längsparken betragen	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	62.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 19 (Fürth)



Qualitätsstandard Bestand

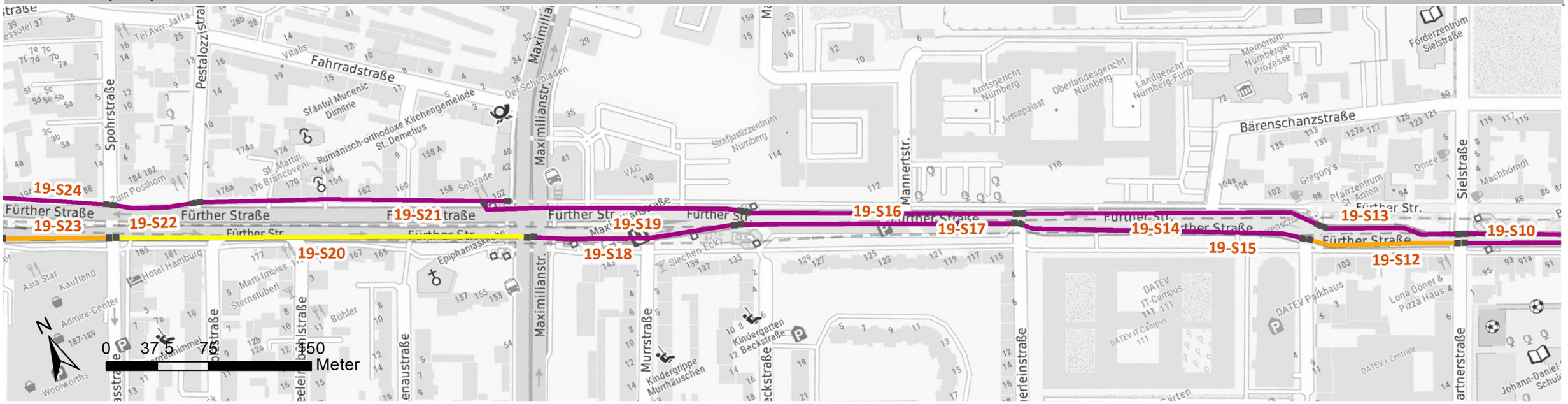
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR			
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer		

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
19-S12	innerorts	Fürther Straße (Dr.-Heinz-Sebiger-Straße bis Paumgartnerstraße)	110 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen einseitig	Radfahrstreifen auf Flächen des ruhenden Verkehrs mit 2,00 m markieren. Restfahrstreifenfläche von 5,50 m	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	19.000 €
19-S13	innerorts	Fürther Straße (Sielstraße bis Fürther Str. 98)	100 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen einseitig	Radfahrstreifen auf Fahrbahn 2,00 m + 0,25 m + 0,75 m STS zum Längsparken markieren. Restfahrstreifenfläche von 4,00 m	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	18.000 €
19-S14	innerorts	Fürther Straße (Fürther Str. 98 bis Feuerleinstraße)	220 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen einseitig	Auf Flächen eines Fahrstreifens Radfahrstreifen (2,00 m + 0,25 m + 0,75 m STS zum Längsparken) markieren. Restfahrbahnfläche von 3,50 m	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	38.000 €
19-S15	innerorts	Fürther Straße (Dr.-Heinz-Sebiger-Straße bis Feuerleinstraße)	210 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen einseitig	Den bestehenden RFS auf mind. 2,00 m + 0,25 m + 0,75 STS zum Längsparken markieren	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	36.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 19 (Fürth)



Qualitätsstandard Bestand

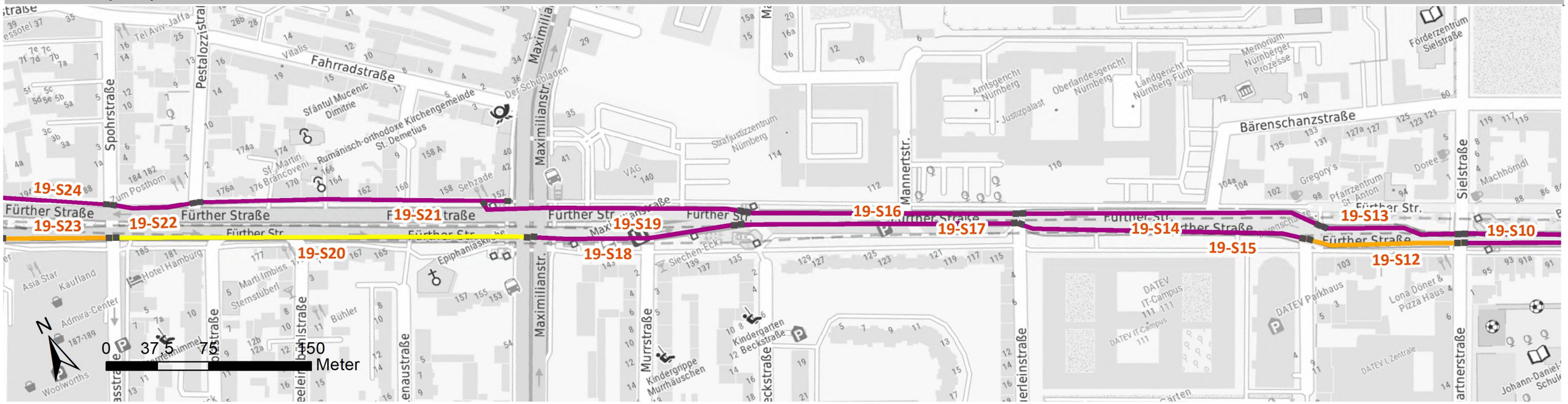
	RVR-Regelmaß erreicht		ERA-Standard erreicht		Untersuchungsnetz RVR
	RVR-Mindestmaß erreicht		kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
19-S16	innerorts	Fürther Straße (Feuerleinstraße bis Strafjustizzentrum)	200 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen einseitig	Radfahrstreifen markieren. Für eine Restfahrbahnfläche von 6,00 m können die Radfahrstreifen auf der Nordseite 2,00 m (STS zum Senkrechtparken hier 1,30 m) und auf der Südseite 2,00 m + 0,50 m STS zum Längsparken betragen	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	35.000 €
19-S17	innerorts	Fürther Straße (Feuerleinstraße bis Strafjustizzentrum)	200 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen einseitig	Radfahrstreifen markieren. Für eine Restfahrbahnfläche von 6,00 m können die Radfahrstreifen auf der Südseite 2,00 m (STS zum Senkrechtparken hier 1,30 m) und auf der Nordseite 2,00 m + 0,50 m STS zum Längsparken betragen	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	34.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 19 (Fürth)



Qualitätsstandard Bestand

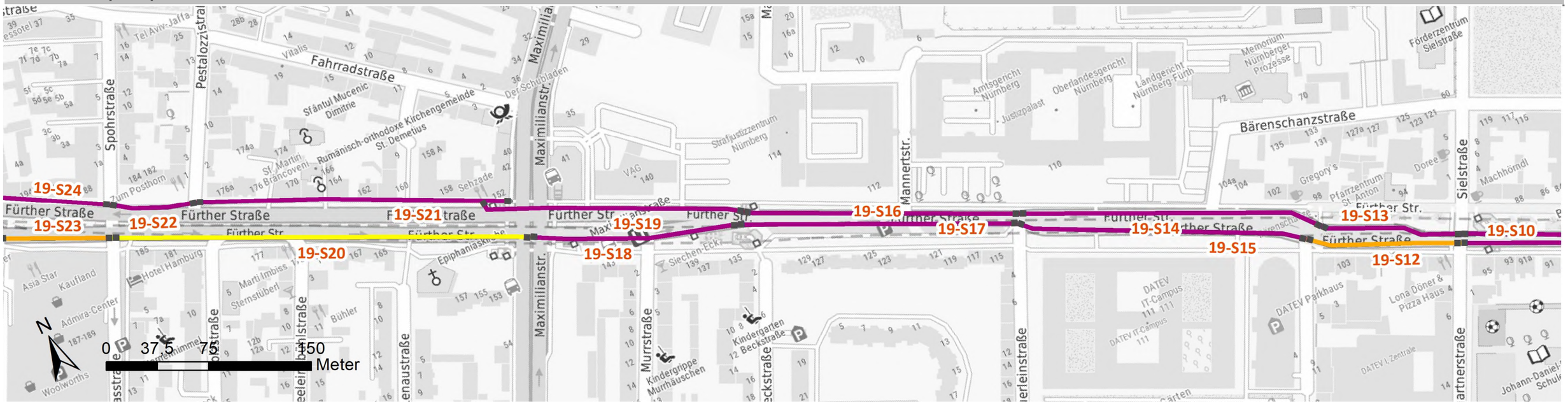
	RVR-Regelmaß erreicht		ERA-Standard erreicht		Untersuchungsnetz RVR
	RVR-Mindestmaß erreicht		kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
19-S18	innerorts	Fürther Straße (Maximilianstraße bis Strafjustizzemtrum)	150 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen einseitig	Auf der Fläche eines Fahrstreifens einen Radfahrstreifen markieren. Abstände zum Senkrechtparken prüfen, ggf. Umwandlung in Längsstellplätze prüfen	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	26.000 €
19-S19	innerorts	Fürther Straße (Maximilianstraße bis Strafjustizzemtrum)	200 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen	Markierung Radfahrstreifen einseitig	Auf der Fläche eines Fahrstreifens einen Radfahrstreifen markieren. Abstände zum Senkrechtparken prüfen, ggf. Umwandlung in Längsstellplätze prüfen	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	34.000 €
19-S20	innerorts	Fürther Straße (Hasstraße bis Maximilianstraße)	310 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Verbreiterung des Radfahrstreifens durch Umverteilung der Fläche des ruhenden Verkehrs	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	192.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 19 (Fürth)



Qualitätsstandard Bestand

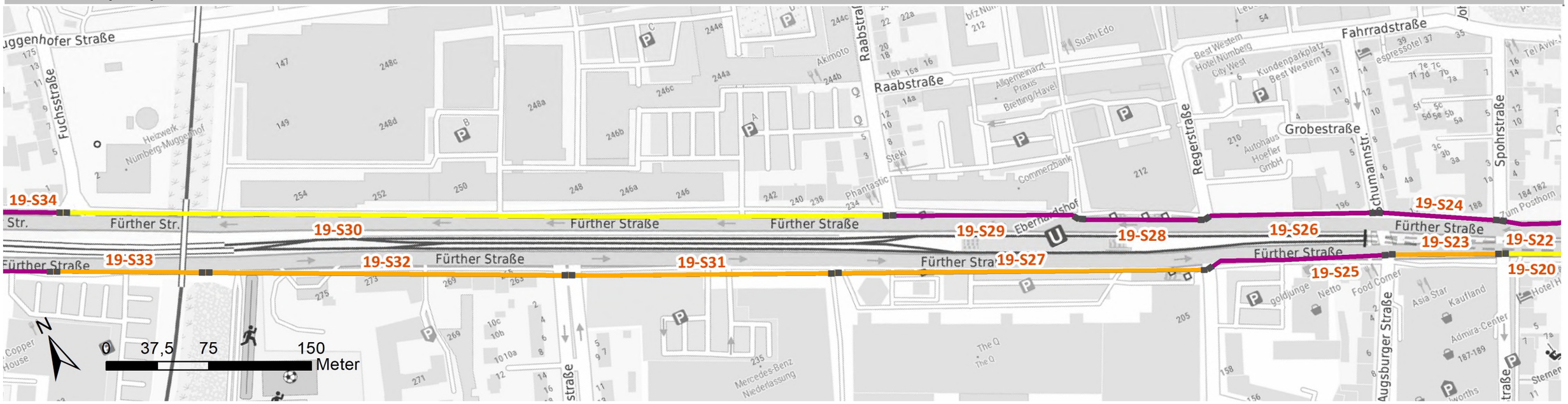
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (II)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
19-S21	innerorts	Fürther Straße (Maximilianstraße bis Pestalozzistraße)	230 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Ausbau und Herstellung einer Zweirichtungsführung auf Flächen des ruhenden Verkehrs. Stellplatzentfall	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	145.000 €
19-S22	innerorts	Fürther Straße (Pestalozzistraße bis Spohrstraße)	60 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Umgestaltung des Straßenraumquerschnitts. Ausbau in Richtung Fahrbahn oder Parkplätze notwendig und Verbreiterung des Gehweges vorsehen. Entfall eines Fahrstreifens oder der Parkplätze	fließender Kfz-Verkehr, ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	40.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 19 (Fürth)



Qualitätsstandard Bestand

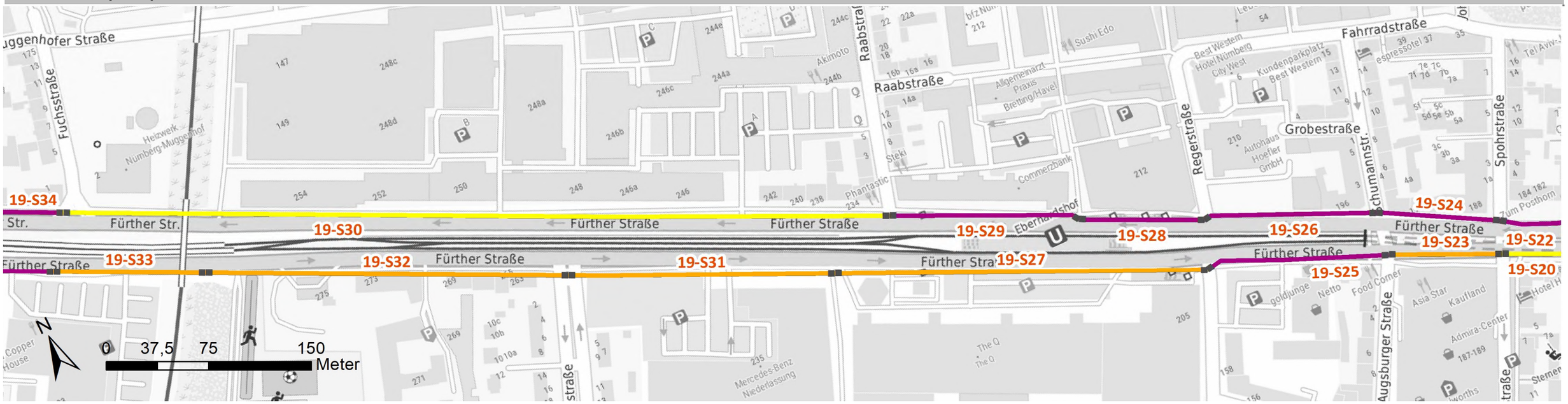
	RVR-Regelmaß erreicht		ERA-Standard erreicht		Untersuchungsnetz RVR
	RVR-Mindestmaß erreicht		kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (III)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
19-S23	innerorts	Fürther Straße (Augsburger Straße bis Hasstraße)	80 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Radfahrstreifen einseitig	Markierung Radfahrstreifen einseitig	Verbreiterung des Radfahrstreifens auf 2,00 m Breite durch Umverteilung der Fahrbahnfläche prüfen	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	14.000 €
19-S24	innerorts	Fürther Straße (Spohrstraße bis Schumannstraße)	90 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Ausbau auf Flächen des ruhenden Verkehrs. Stellplätze entfallen	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	57.000 €
19-S25	innerorts	Fürther Straße (Adam-Klein-Straße bis Augsburger Straße)	130 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Herstellung einer getrennten Zweirichtungsführung unter Inanspruchnahme der Flächen des ruhenden Verkehrs (mind. 2,50 m Breite)	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	85.000 €
19-S26	innerorts	Fürther Straße (Schumannstraße bis Regerstraße)	130 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Ausbau auf Flächen des ruhenden Verkehrs, Bäume Richtung Gehweg verpflanzen	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	80.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 19 (Fürth)



Qualitätsstandard Bestand

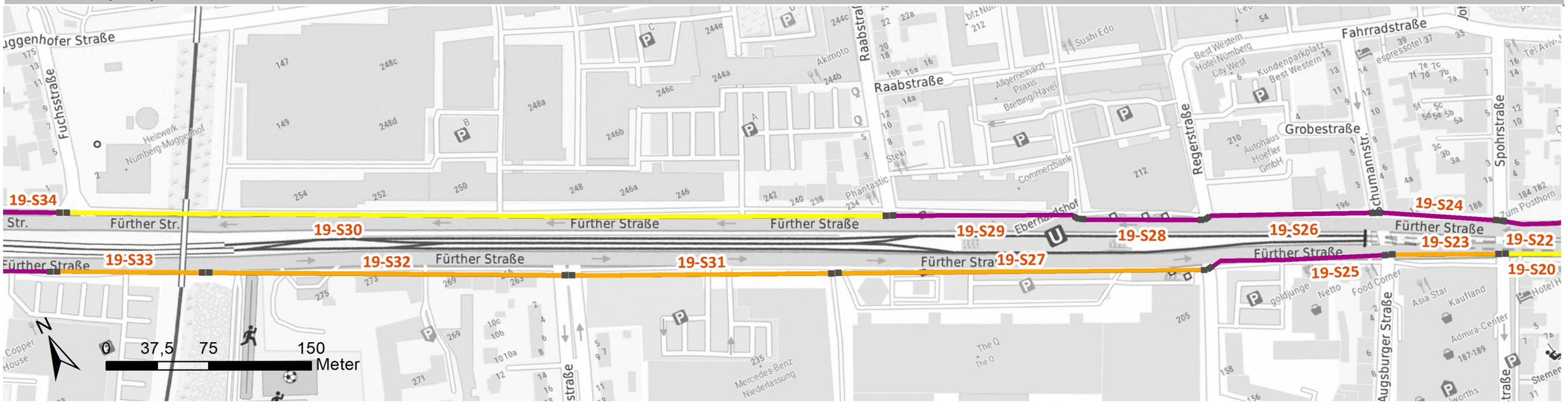
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (III)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
19-S27	innerorts	Fürther Straße (Quelle Gelände bis Adam-Klein-Straße)	270 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
19-S28	innerorts	Fürther Straße (Reger Straße bis Zufahrt Parkplatz)	90 m	kein Standard erreicht	ERA-Standard erreichbar	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf ERA-Standard (Straßenraum)	Ausbau im Straßenraum auf mind. 2,00 m Breite. Restfahrbahnbreite 6,00 m. Bushaltestelle nach Westen oder Osten versetzen	ÖPNV	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	46.000 €
19-S29	innerorts	Fürther Straße (Parkplatz Zufahrt bis Raabstraße)	140 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Wegen Barrierewirkung Bahnlinie langfristig Zweirichtungsführung 3,00 m Breite herstellen. Senkrechtparken in Längsparken umorganisieren	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	88.000 €
19-S30	innerorts	Fürther Straße (Raabstraße bis Fuchsstraße)	600 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Mindestmaß)	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Wegen Barrierewirkung Bahnlinie langfristig Zweirichtungsführung 3,00 m Breite herstellen. Ggf. Entfall Stellplätze prüfen	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 3; Beleuchtung vorhanden	380.000 €
19-S31	innerorts	Fürther Straße (Leiblstraße bis Mercedes-Benz)	200 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Herstellung einer getrennten Zweirichtungsführung unter Inanspruchnahme der Flächen des ruhenden Verkehrs	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	123.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 19 (Fürth)



Qualitätsstandard Bestand

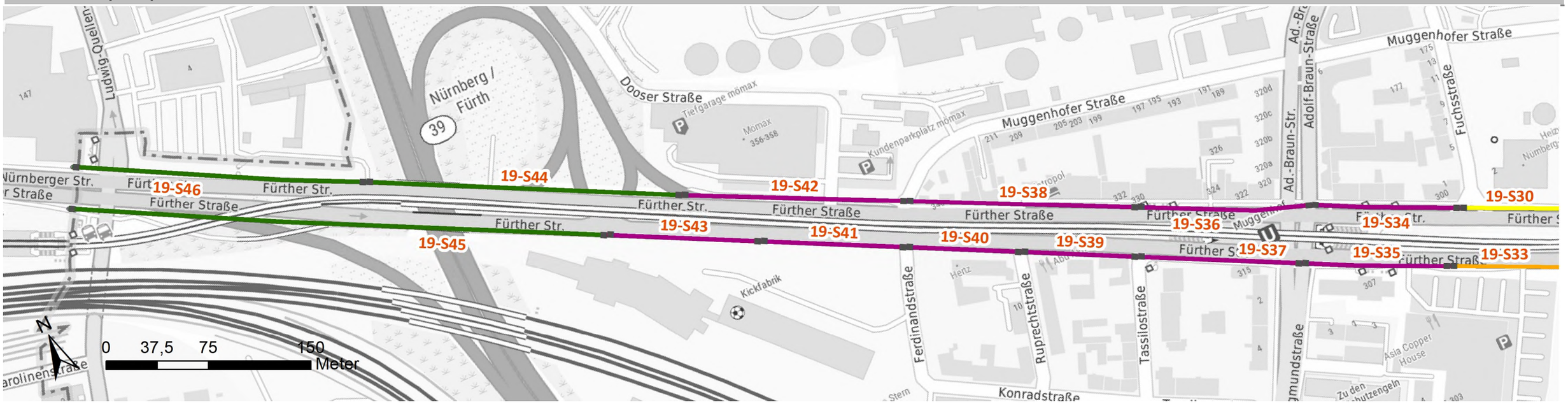
	RVR-Regelmaß erreicht		ERA-Standard erreicht		Untersuchungsnetz RVR
	RVR-Mindestmaß erreicht		kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (III)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
19-S32	innerorts	Fürther Straße (Bahnunterführung bis Leiblstraße)	270 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Herstellung einer getrennten Zweirichtungsführung unter Inanspruchnahme der Flächen des ruhenden Verkehrs	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	167.000 €
19-S33	innerorts	Fürther Straße (Parkplatz östl. Hnr. 307 bis Bahnunterführung)	110 m	ERA-Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Herstellung einer getrennten Zweirichtungsführung unter Inanspruchnahme der Flächen des ruhenden Verkehrs. Bushaltestelle im Abschnitt vorhanden	ruhender Kfz-Verkehr, ÖPNV	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	70.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 19 (Fürth)



Qualitätsstandard Bestand

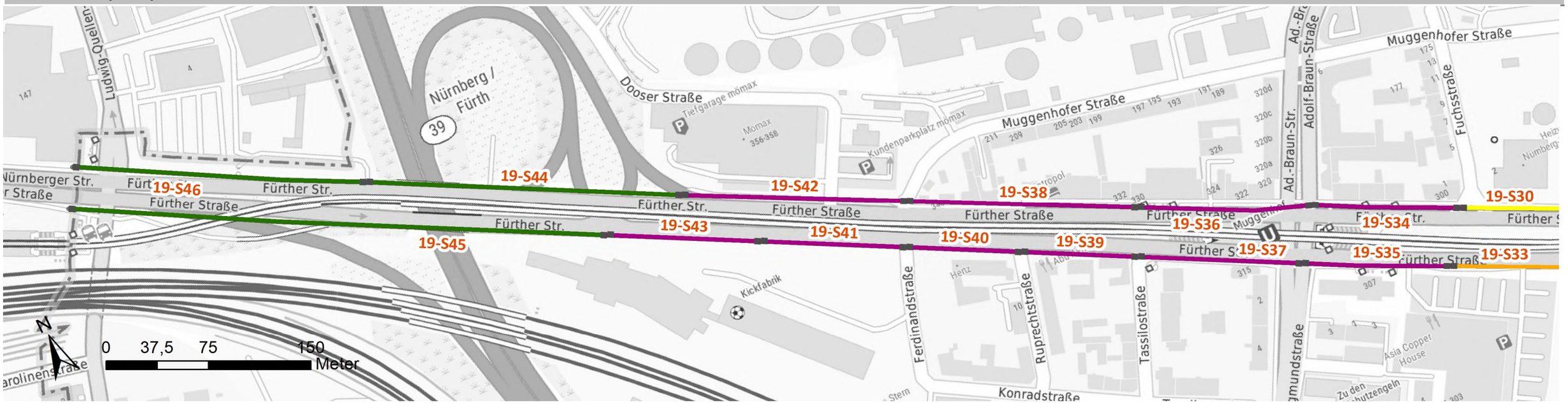
RVR-Regelmaß erreicht	ERA-Standard erreicht	Untersuchungsnetz RVR
RVR-Mindestmaß erreicht	kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (IV)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
19-S34	innerorts	Fürther Straße (Adolf-Braun-Straße bis Fuchsstraße)	110 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Geplanter Neubau getrennte Rad-/Gehweg in Zweirichtungsverkehr 2,50 m Breite	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
19-S35	innerorts	Fürther Straße (Adolf-Braun-Straße bis Fuchsstraße)	110 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Bestehende Planung der Stadt Nürnberg: Fürther Straße 2.2192.2.3; geplanter Neubau getrennte Rad-/Gehweg in Zweirichtungsverkehr 2,50 m Breite	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	-
19-S36	innerorts	Fürther Straße (Adolf-Braun-Straße bis Ausgang U-Bahn Höhe Tassilostraße)	130 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Senkrechtparken in Längsparken umorganisieren und getrennte Zweirichtungsführung im Seitenraum herstellen	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	80.000 €
19-S37	innerorts	Fürther Straße (Tassilostraße bis Sigmundstraße)	120 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Ausbau in Richtung Straße (3,00 m RV, 2,50 m FV). Rechtsabbiegefahrstreifen entfällt	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	76.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 19 (Fürth)



Qualitätsstandard Bestand

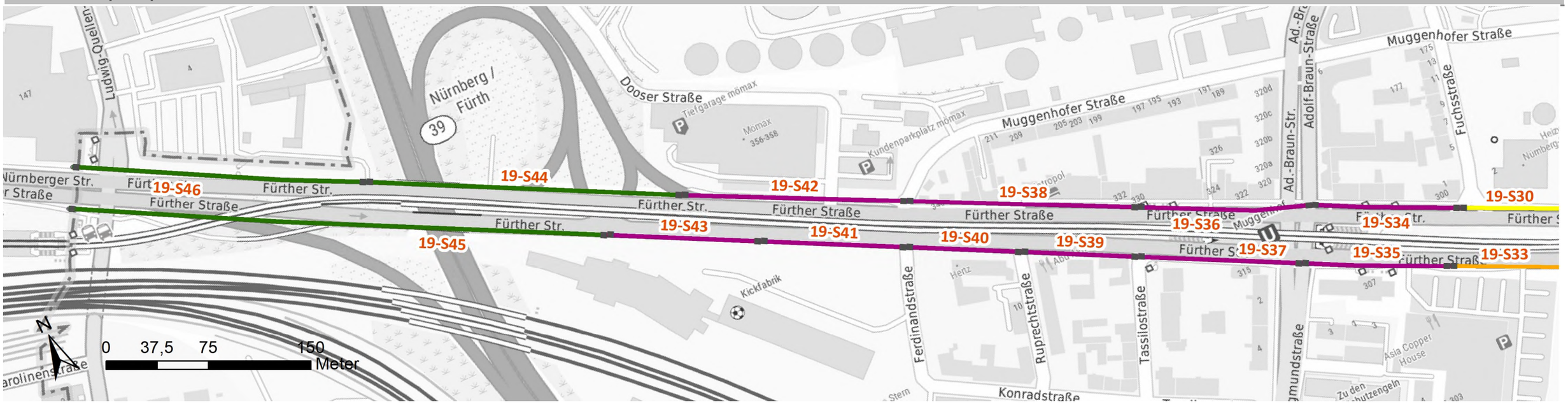
	RVR-Regelmaß erreicht		ERA-Standard erreicht		Untersuchungsnetz RVR
	RVR-Mindestmaß erreicht		kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (IV)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
19-S38	innerorts	Fürther Straße (Ausgang U-Bahn Höhe Tassilostraße bis Muggenhofer Straße)	170 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Senkrechtparken in Längsparken umorganisieren und getrennte Zweirichtungsführung im Seitenraum herstellen	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	106.000 €
19-S39	innerorts	Fürther Straße (Ruprechtstraße bis Tassilostraße)	90 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Parken im westl. Bereich in Längsparken umorganisieren (2 Stellplätze). Restliche Längsstellplätze entfallen. (3,00 m RV, 2,50 m FV)	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	54.000 €
19-S40	innerorts	Fürther Straße (Ferdinandstraße bis Ruprechtstraße)	80 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Parken in Längsparken umorganisieren und Richtung Fahrbahn versetzen. Getrennte Führung im ZRV (3,00 RV+ 2,50 m FV) herstellen	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	53.000 €
19-S41	innerorts	Fürther Straße (Höhe Auffahrt Frankenschnellweg bis Ferdinandstraße)	110 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Zweirichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Ausbau Richtung Straßenraum (2,50 m RV, 2,50 m FV). Aufhebung Rechtsabbiegestreifen prüfen	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	67.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 19 (Fürth)



Qualitätsstandard Bestand

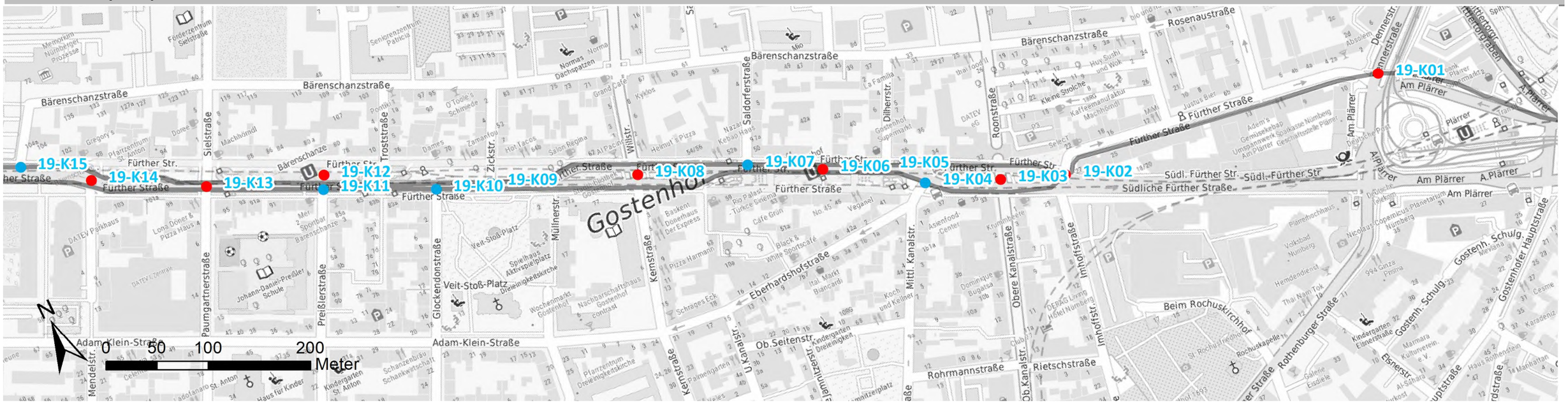
	RVR-Regelmaß erreicht		ERA-Standard erreicht		Untersuchungsnetz RVR
	RVR-Mindestmaß erreicht		kein Standard erreicht	2-S13	Strecken-Maßnahmennummer

Maßnahmen an Streckenabschnitten (IV)

Nr	Ortslage	Lage	Länge	Qualität (Bestand)	Qualität (Planung)	Zielquerschnitt	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Nutzungskonklikt(e)	Grunderwerb	Beleuchtung	Kosten
19-S42	innerorts	Fürther Straße (Muggenhofer Straße bis Auffahrt 39 A73)	170 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Ausbau auf Flächen des ruhenden Verkehrs. Stellplätze entfallen	ruhender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung vorhanden	104.000 €
19-S43	innerorts	Fürther Straße (Höhe Kickfabrik bis Auffahrt 39 A73)	110 m	kein Standard erreicht	RVR-Standard erreichbar (Mindestmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Ausbau auf RVR-Standard (Straßenraum)	Radverkehr weiter im Seitenraum führen. Ausbau Richtung Grün prüfen. Auf Höhe der Bushaltestelle kurzes Stück gemeinsamen Geh-Radweg, ansonsten Trennung	fließender Kfz-Verkehr, ÖPNV	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung punktuell / abschnittsweise vorhanden	71.000 €
19-S44	innerorts	Fürther Straße (Auffahrt 39 A73 bis Nürnberger Straße)	230 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Oberfläche vollständig sanieren	-	-	nicht erforderlich	BRK 5; Beleuchtung punktuell / abschnittsweise vorhanden	63.000 €
19-S45	außerorts	Fürther Straße (Höfener Straße bis A73 Höhe Ausfahrt 39)	390 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Getrennter Geh-/Radweg (Einrichtungsverkehr)	Oberfläche vollständig sanieren	-	-	nicht erforderlich	BRK 1; keine Beleuchtung vorhanden	108.000 €
19-S46	außerorts	Fürther Straße (Nürnberger Straße bis Ludwig-Quellen-Straße)	220 m	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	RVR-Standard heute schon erreicht (Regelmaß)	Radfahrstreifen einseitig	Keine Maßnahme	-	fließender Kfz-Verkehr	nicht erforderlich	BRK 1; Beleuchtung vorhanden	-

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 19 (Fürth)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

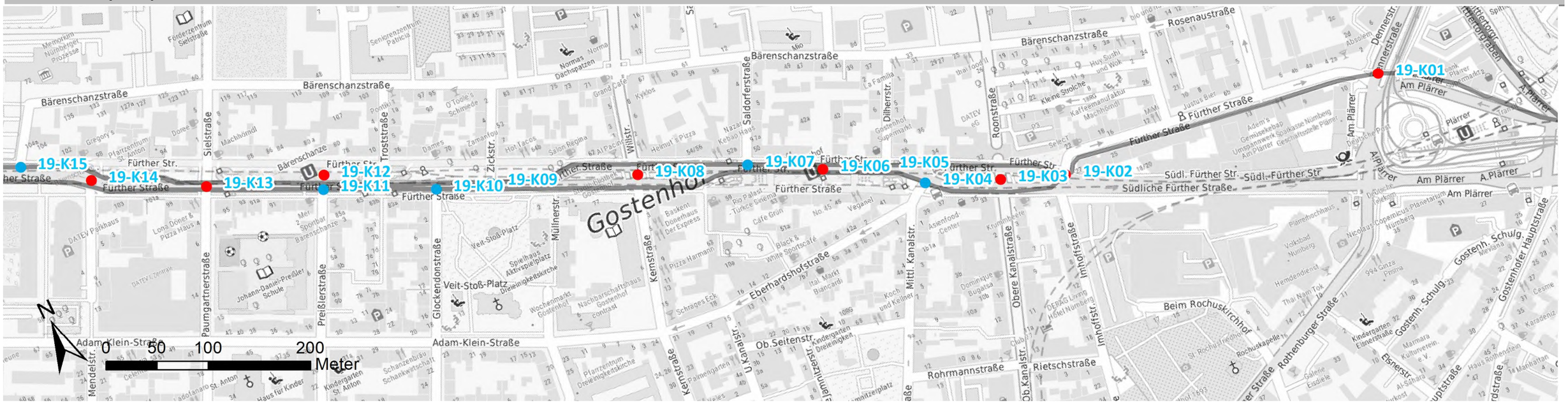
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (I)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
19-K01	Fürther Straße / Dennerstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Nebenrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, Aufstellflächen unzureichend / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden / keine vorgezogene Haltelinien vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Radverkehr möglichst in einem Zug über die Dennerstraße queren lassen	821.000 €
19-K02	Fürther Straße / Südl. Fürther Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR biegt ab oder ein / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, Aufstellflächen unzureichend / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Markierungen für die RFS herstellen, sowie Fahrradaufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen an der Imhoffstr. markieren	821.000 €
19-K03	Fürther Straße / Obere Kanalstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, Aufstellflächen unzureichend / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Markierungen von Aufstellbereichen für den RV zum direkten und indirekten Abbiegen herstellen. Insbesondere die Überleitung zur Fahrradweiche im nächsten Abschnitt mitbedenken	821.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 19 (Fürth)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

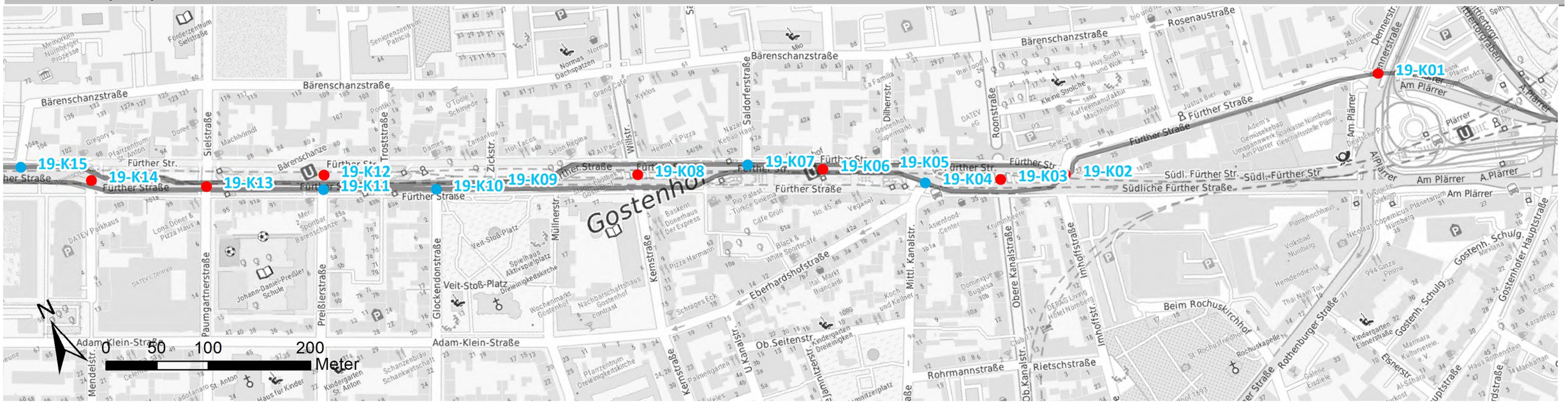
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (I)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
19-K04	Fürther Straße / Mittlere Kanalstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
19-K05	Fürther Straße / Dilherstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
19-K06	Fürther Straße / U-Bahnhof Gostenhof	Querung einer übergeordneten Straße mit Fuß-/Radverkehrs-LSA	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Markierungsmaßnahme an signalisiertem Knoten (hoher Aufwand)	Vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr an der Fußgänger-LSA markieren	14.000 €
19-K07	Fürther Straße / Saldorferstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
19-K08	Fürther Straße / Willstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, Aufstellflächen unzureichend / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	-	821.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 19 (Fürth)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

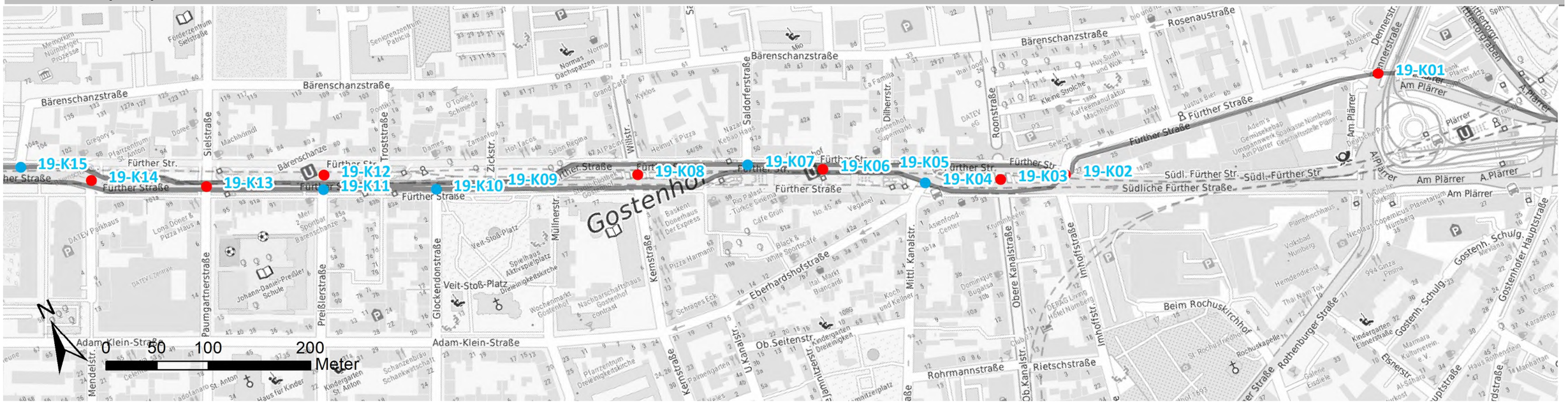
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (I)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
19-K09	Fürther Straße / Zickstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
19-K10	Fürther Straße / Glockendornstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
19-K11	Fürther Straße / Preißlerstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
19-K12	Fürther Straße / U-Bahnhof Bärenschanze	Querung einer übergeordneten Straße mit Fuß-/Radverkehrs-LSA	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Markierungsmaßnahme an signalisiertem Knoten (hoher Aufwand)	Vorgezogene Haltlinien für den Radverkehr an der Fußgänger-LSA markieren	14.000 €
19-K13	Fürther Straße / Sielstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, Aufstellflächen unzureichend / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	-	821.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 19 (Fürth)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

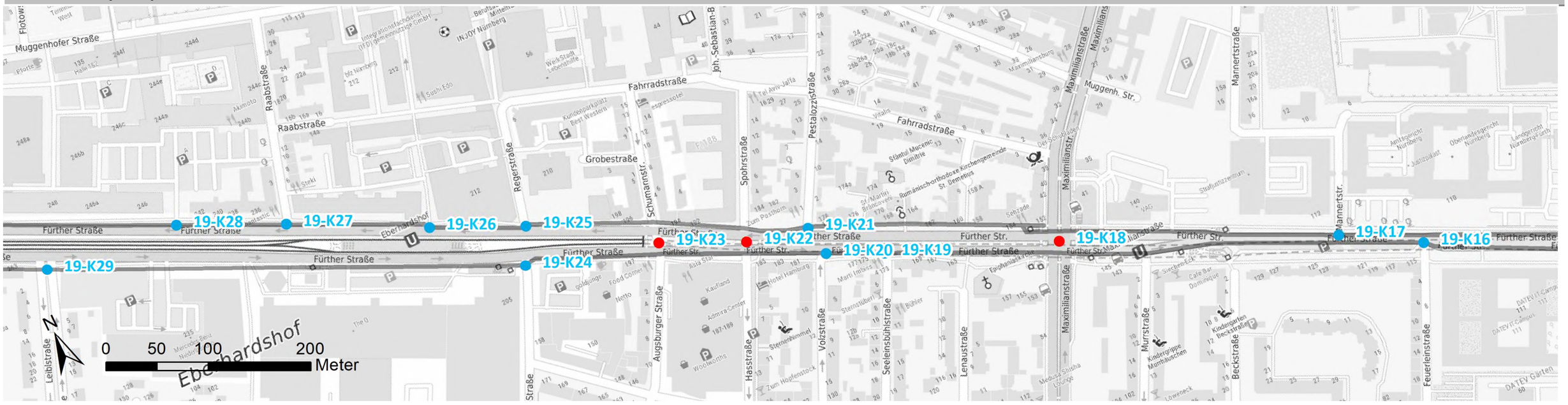
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (I)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
19-K14	Fürther Straße / Dr. Heinz-Siebiger-Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / RIM vorhanden auf der RVR / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	AFAS und Aufstellbereiche für das indirekte Linksabbiegen markieren	821.000 €
19-K15	Fürther Straße / Bärenschanzstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 19 (Fürth)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

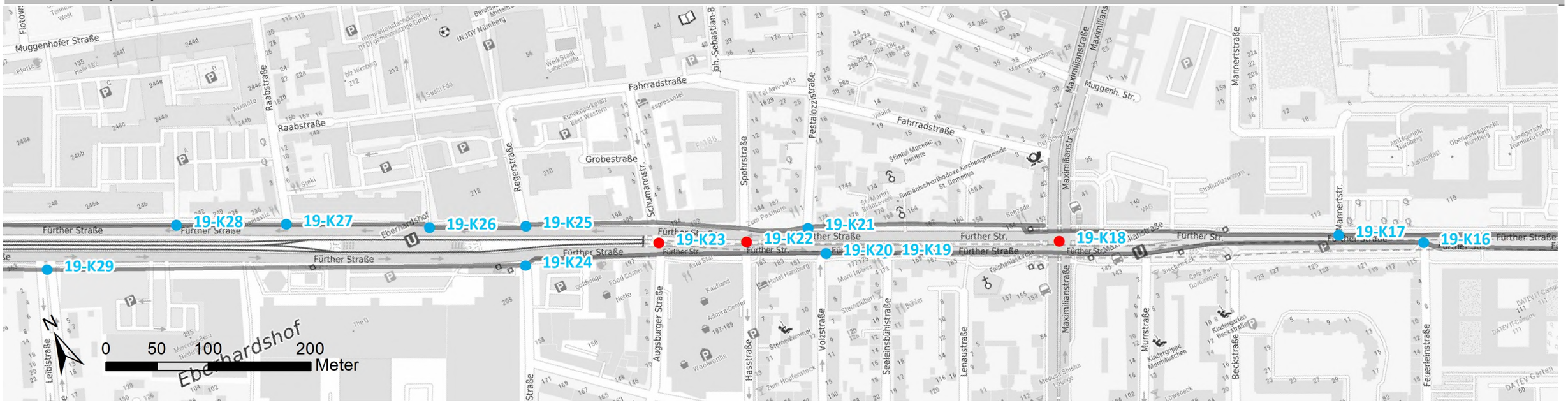
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (II)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
19-K16	Fürther Straße / Feuerleinstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
19-K17	Fürther Straße / Mannertstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
19-K18	Fürther Straße / Maximilianstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / RIM vorhanden auf der RVR / AFAS vorhanden außerhalb der RVR / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Radfahrstreifen auch von Osten kommend in Mittellage markieren, ein Geradeausfahrstreifen entfällt	821.000 €
19-K19	Fürther Straße / Seeleinsbühlstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	Neumarkierung der Furt nach Umbau der Seitenraumführung	3.000 €
19-K20	Fürther Straße / Volzstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	Neumarkierung der Furt nach Umbau der Seitenraumführung	3.000 €
19-K21	Fürther Straße / Pestalozzistraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	Neumarkierung der Furt nach Umbau der Seitenraumführung	3.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 19 (Fürth)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

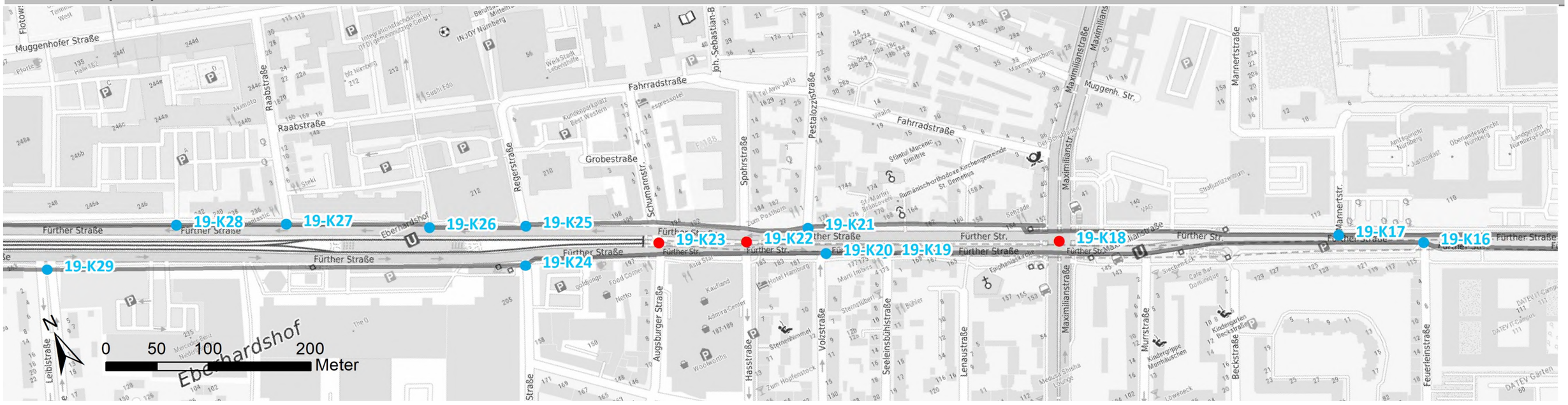
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (II)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
19-K22	Fürther Straße / Spohrstraße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	-	821.000 €
19-K23	Fürther Straße / Augsburger Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Zweirichtungsführung (Richtung stadtauswärts) in Einrichtungsführung auflösen (U-Bahn ab hier unterirdisch Richtung Innenstadt)	821.000 €
19-K24	Fürther Straße / Adam-Klein-Straße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	Planung der Stadt Nürnberg liegt vor	-
19-K25	Fürther Straße / Regerstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	Neumarkierung der Furt nach Umbau der Seitenraumführung	3.000 €
19-K26	Fürther Straße / Parkplatzzufahrt	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	Neumarkierung der Furt nach Umbau der Seitenraumführung	3.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 19 (Fürth)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

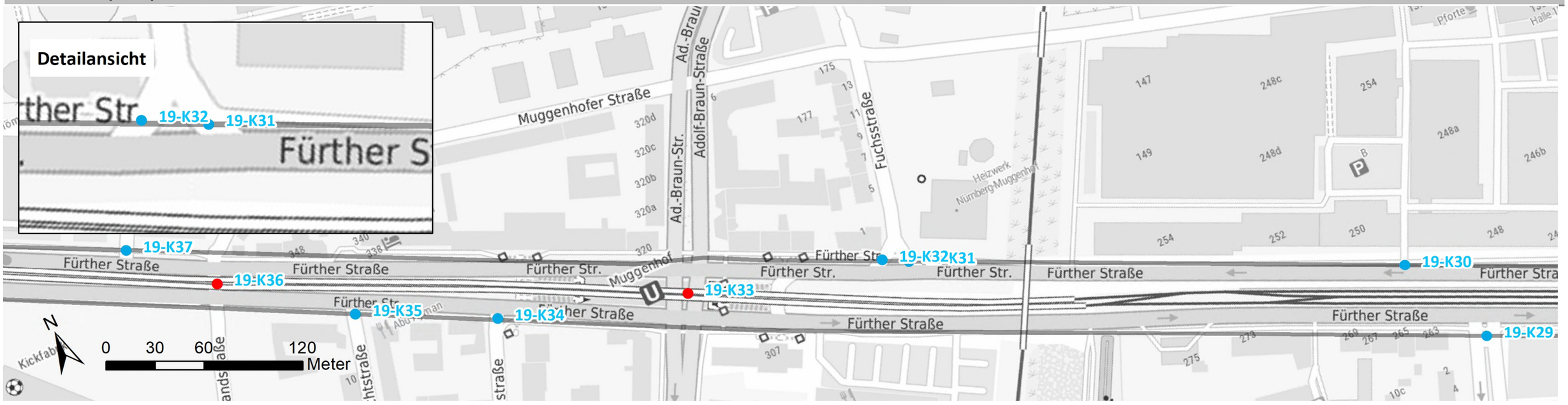
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (II)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
19-K27	Fürther Straße / Raabstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	Neumarkierung der Furt nach Umbau der Seitenraumführung	3.000 €
19-K28	Fürther Straße / Parkplatzzufahrt	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	Neumarkierung der Furt nach Umbau der Seitenraumführung.	3.000 €
19-K29	Fürther Straße / Leiblstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	Markierung der Furt nach Umbau der Seitenraumführung	3.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 19 (Fürth)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

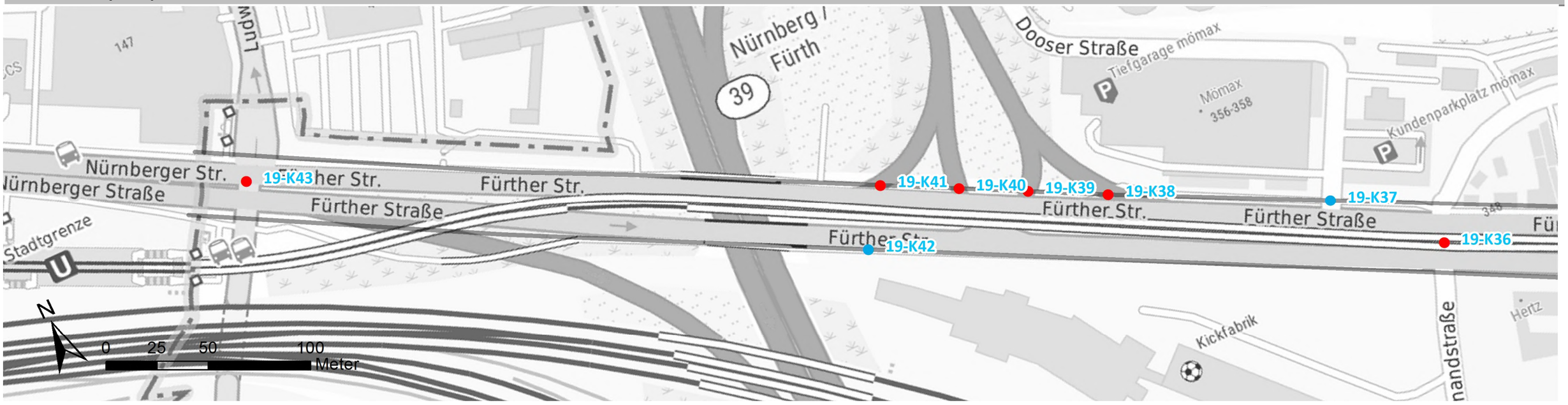
Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (III)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
19-K30	Fürther Straße / Parkplatzzufahrt	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	Neumarkierung der Furt nach Umbau der Seitenraumführung	3.000 €
19-K31	Fürther Straße / Fuchsstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	Neumarkierung der Furt nach Umbau der Seitenraumführung	3.000 €
19-K32	Fürther Straße / Fuchsstraße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	Neumarkierung der Furt nach Umbau der Seitenraumführung	3.000 €
19-K33	Sigmundstraße / Fürther Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Nebenrichtung / Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	-	821.000 €
19-K34	Tassilostraße / Fürther Straße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Nebenrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
19-K35	Ruprechtstraße / Fürther Straße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Nebenrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Route-Nr.: 19 (Fürth)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

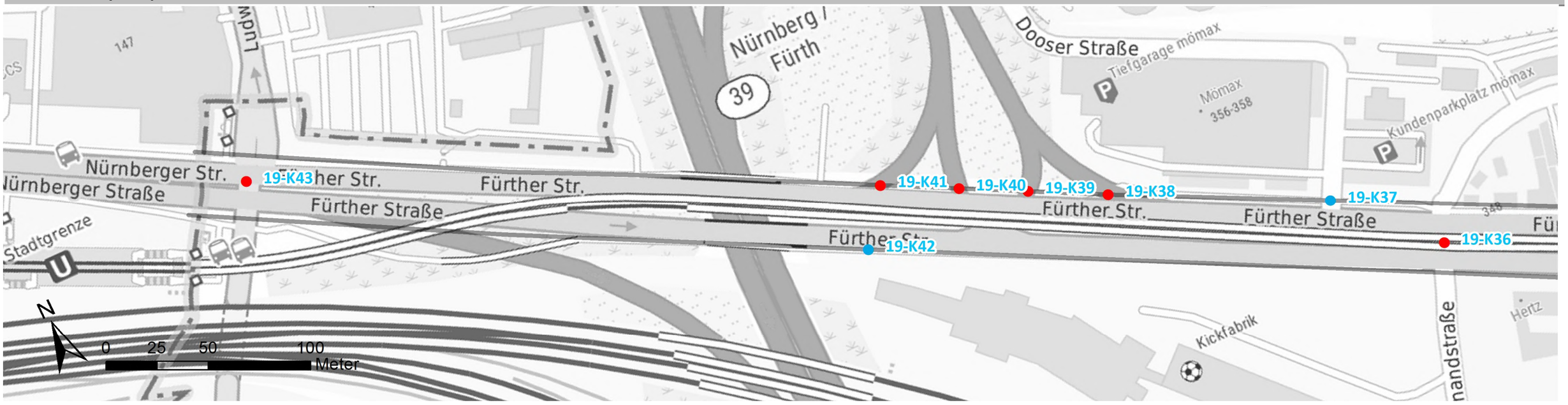
2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (IV)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
19-K36	Ferdinandstraße / Fürther Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Nebenrichtung / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	-	821.000 €
19-K37	Fürther Straße / Dooser Straße	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	Furtmarkierung erneuern	3.000 €
19-K38	Fürther Straße / Auffahrt A 73	Querung einer übergeordneten Straße mit Fuß-/Radverkehrs-LSA	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Sonstige Maßnahme; Markierungsmaßnahme an signalisiertem Knoten (geringer Aufwand)	Signalkopplung, um die Verlustzeiten zu minimieren; planfreie Knoten langfristig planen, ggf. Furtmarkierungen erneuern	7.000 €
19-K39	Fürther Straße / Auffahrt A 73	Querung einer übergeordneten Straße mit Fuß-/Radverkehrs-LSA	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Sonstige Maßnahme; Markierungsmaßnahme an signalisiertem Knoten (geringer Aufwand)	Signalkopplung, um die Verlustzeiten zu minimieren; planfreie Knoten langfristig planen, ggf. Furtmarkierungen erneuern	7.000 €

Route-Nr.: 19 (Fürth)



Zeitverluste an Knotenpunkten

- Maßnahmenknoten mit Verlustzeit
- Maßnahmenknoten ohne Verlustzeit

2-K13 Knoten-Maßnahmennummer

Untersuchungsnetz RVR

Maßnahmen an Knotenpunkten (IV)

Nr	Lage	Bestand	Radverkehrsführung im Bestand	Maßnahmentyp	Anmerkungen	Kosten
19-K40	Fürther Straße / Abfahrt A 73	Querung einer übergeordneten Straße mit Fuß-/Radverkehrs-LSA	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Sonstige Maßnahme; Markierungsmaßnahme an signalisiertem Knoten (geringer Aufwand)	Signalkopplung, um die Verlustzeiten zu minimieren; planfreie Knoten langfristig planen, ggf. Furtmarkierungen erneuern	7.000 €
19-K41	Fürther Straße / Abfahrt A 73	Querung einer übergeordneten Straße mit Fuß-/Radverkehrs-LSA	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr wird baulich getrennt im Seitenraum geführt, ausreichend Platz vorhanden / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / kein RIM vorhanden / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Sonstige Maßnahme; Markierungsmaßnahme an signalisiertem Knoten (geringer Aufwand)	Signalkopplung, um die Verlustzeiten zu minimieren; planfreie Knoten langfristig planen, ggf. Furtmarkierungen erneuern	7.000 €
19-K42	Fürther Straße / Gewerbezufahrt (Kickfabrik)	Regelung durch Verkehrszeichen ohne abknickende Vorfahrt	RVR in Hauptrichtung	Herstellung einer bevorrechtigten Querung inkl. Roteinfärbung	-	3.000 €
19-K43	Fürther Straße / Höfener Straße	Signalgeregelter Knotenpunkt	RVR in Hauptrichtung / Radverkehr teils im Seitenraum, teils auf der Fahrbahn / Radverkehr hat keine eigene Signalisierung / kein direktes Linksabbiegen möglich auf der RVR / indirektes Linksabbiegen möglich auf der RVR / RIM vorhanden auf der RVR / kein AFAS vorhanden / keine Aufstelltaschen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn vorhanden	Anpassung einer LSA zur optimierten Führung des Radverkehrs	Aufstellflächen für indirektes Linksabbiegen auf der Fahrbahn markieren	821.000 €

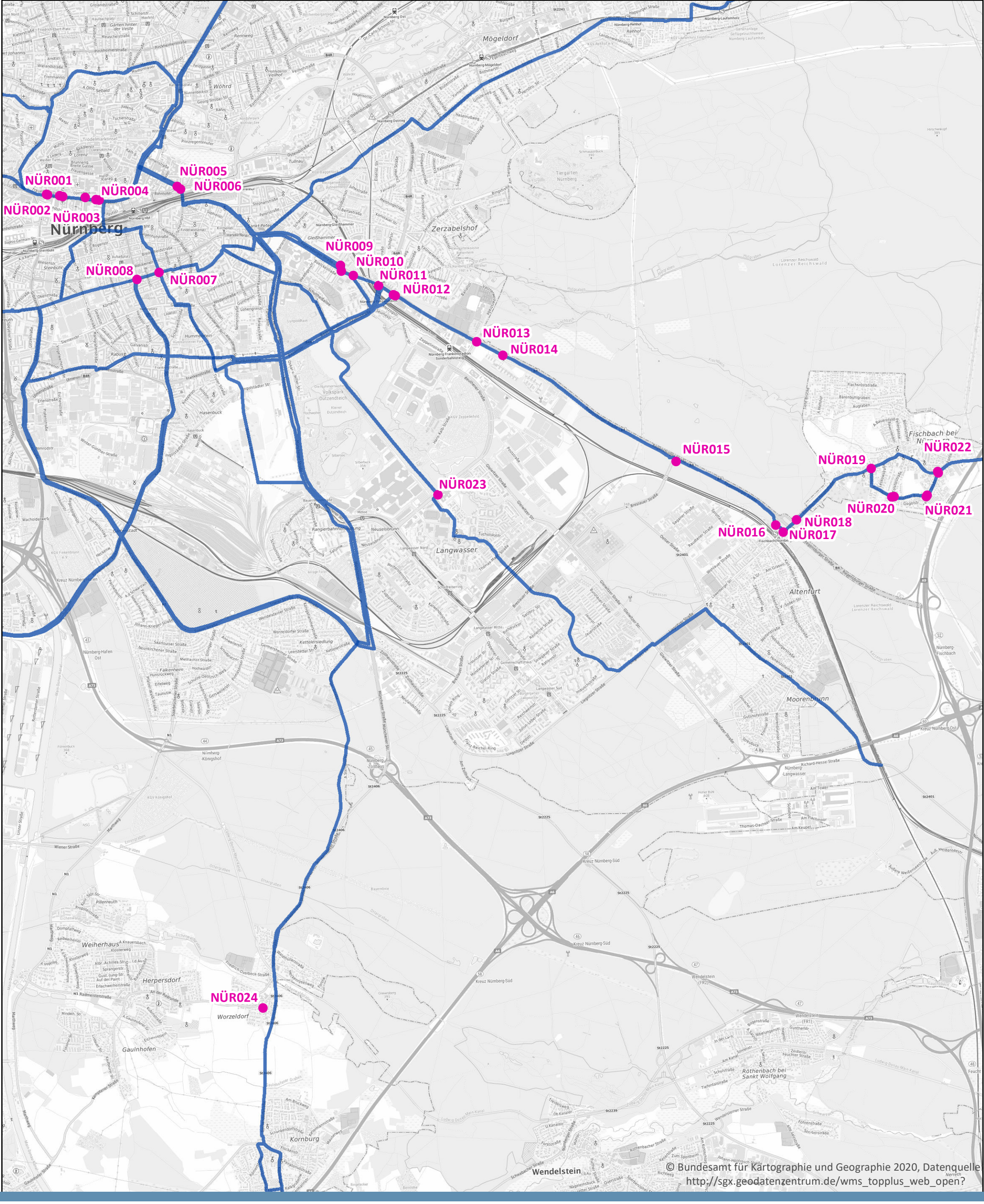
Verkehrsplanung
Mobilitätsforschung
Kommunalberatung

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Das Nürnberger Radvorrangroutennetz

Altbestandsbögen zur Wegweisung

	Verlauf der Radvorrangroute
	Standort des Wegweiserpfostens. Der Pfeil zeigt an, aus welcher Richtung die Schilderinhalte lesbar sind.
	Bezeichnung des Standorts
	Blickrichtung, aus der das Foto mit der Bezeichnung „A“ aufgenommen wurde.


NÜR001
NÜR002
NÜR003
NÜR004
NÜR005
NÜR006
NÜR007
NÜR008
NÜR009
NÜR010
NÜR011
NÜR012
NÜR013
NÜR014
NÜR015
NÜR016
NÜR017
NÜR018
NÜR019
NÜR020
NÜR021
NÜR022
NÜR023
NÜR024
Nürnberg
Mögeldorf
Zerzabelshof
Langwasser
Altenfurt
Moorenbrunn
Fischbach bei Nürnberg
Röthenbach bei Sankt Wolfgang
Wendelstein
Herpersdorf
Worzeldorf
Kornburg
Gaulnhofen
Weiherhaus
Nürnberg Hbf
Nürnberg Ost
Nürnberg Ostring
Nürnberg-Mögeldorf
Nürnberg-Rehhof
Nürnberg-Laufamholz
Nürnberg-Gleißhammer
Nürnberg-Steinbühl
Nürnberg Frankenstadion Sonderbahnsteig
Fischbach/Nürnberg
Nürnberg-Hafen Ost
Nürnberg-Königshof
Nürnberg-Zollhaus
Nürnberg-Langwasser
Nürnberg-Fischbach
Kreuz Nürnberg-Süd
Kreuz Nürnberg-Ost
Tiergarten Nürnberg
Lorenzer Reichswald
Volkspark Dutzendteich
Hasenbuck
Wöhrd
Trödelmarktinsel
Gostenhof
Steinbühl
Gleißhammer
Rangierbahnhofumfahrung
Neuselsbrunn
Messe
Tullnau
Prinzregentenufer
Ostendstraße
Ostendstraße
Bahnhofstraße
Frauengasse
Brunnengasse
Breite Gasse
Weißer Turm
Lorenzkirche
Lorenz
Sebald
Maxtormauer
Pirckheimerstraße
Rennweg
Bismarckstraße
Adamstraße
Fichtestraße
Schoppershofstr.
Weißenburgstraße
Veilhofstraße
Hohfederstr.
Veilhof
Feldgasse
Nunnenbeckstr.
Georg-Strobel-Str.
Rahn
Judeng.
Rosental
Tucherstraße
Füll
Wiesenstraße
Wielandstraße
Fromannstr.
Johannisstraße
Arndtstr.
Kaulbachstr.
Kaulbachplatz
Meuschelstraße
Garten hinter der Veste
Friedrich-Ebert-Platz
Kirchenweg
Rieterstraße
Heinrichstraße
Kreuzerstr.
Bucherstr.
Maxfeld
Schillerstr.
Kaulbachstraße
Hallplatz
Lessingstraße
Kressenstr.
Kum Nord
Johannis
Pillenreuther Straße
Pillenreuth
Propsteistraße
Eichenwaldstraße
Dompfarrweg
Ludwigstr.
Klosterweg
Albr.-Achilles-Str.
Sprangerstr.
Gust.-Jung-Str.
Auf der Paint
Erlachweiherstraße
Radmeisterstraße
Mindelh. Str.
Kubinstraße
Eichenallee
Kemptener Straße
Lindauer Str.
Kaufbeurer Str.
Füssener Str.
Memminger Str.
Martweg
Gaulnhofener Straße
Rotterdamer Straße
Main-Donau-Kanal
Lützenstraße
Wiesenstr.
Okenstraße
Linienstraße
Gibitzenhofstraße
Sophie Germain-Str.
Nürnberg-Steinbühl
Aufseßplatz
Bogenstr.
Bahnhofplatz
Allersberger Straße
Findelwiesenstr.
Kirchenstr.
Harsdörfferstr.
Sophienstraße
Peterstraße
Stephanstraße
Schurmannstr.
Scharrerstr.
Sebastianstraße
Sebastianspl.
Sigmundstraße
Sulzbacher Str.
Sulzbacher Straße
Bertastraße
Goldbergstr.
Julianstraße
Gollachstr.
Eisenstr.
Eisenstr.
Fürther Straße
Fürther Str.
Fürther Straße
Fürther Straße
Fürther Straße

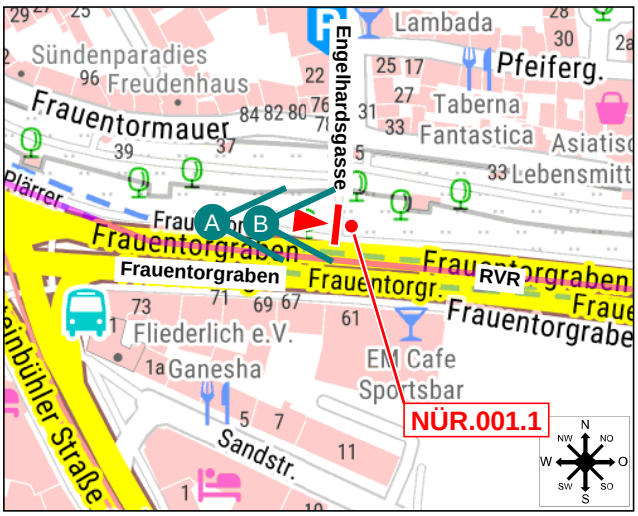
Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

Koordinaten : **49,44727°/11,06954°**
Lage in UTM : **32650006/5479237**

Knoten : **Frauentorgraben / Engelhardsgasse**







Bemerkung:
Beschilderung durch FGSV-konforme Wegweisung ersetzen.

Druckdatum: 26.10.2021 17:29:43

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

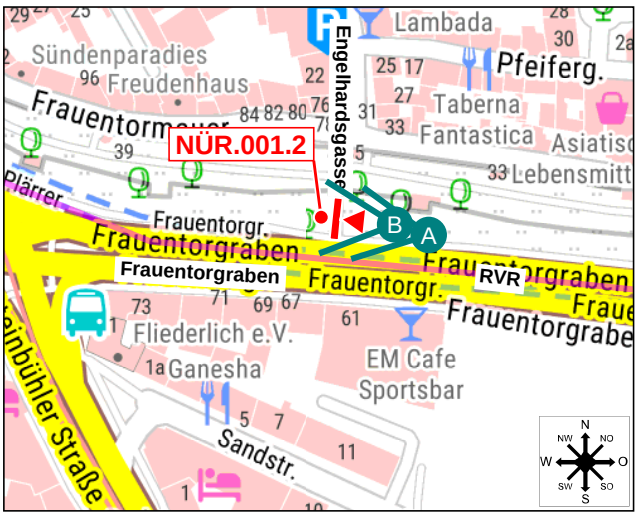
Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

Koordinaten : **49,44727°/11,06954°**
Lage in UTM : **32650006/5479237**

Knoten : **Frauentorgraben / Engelhardsgasse**







Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Druckdatum: 26.10.2021 17:29:45

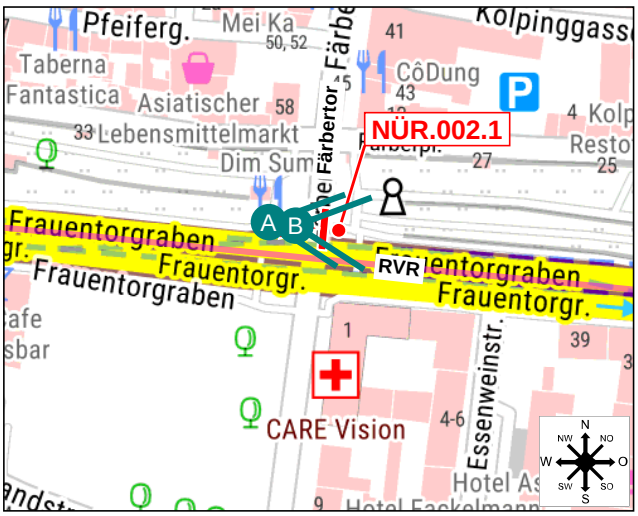
Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

Koordinaten : **49,44709°/11,07177°**
Lage in UTM : **32650168/5479221**

Knoten : **Frauentorgraben / Färbertor**







Bemerkung:
Beschilderung durch FGSV-konforme Wegweisung ersetzen.

Druckdatum: 26.10.2021 17:29:47

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

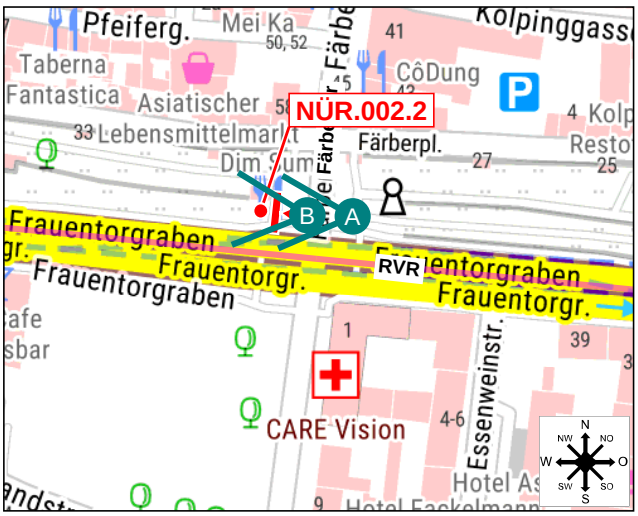
Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

Koordinaten : **49,44709°/11,07177°**
Lage in UTM : **32650168/5479221**

Knoten : **Frauentorgraben / Färbertor**







Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Druckdatum: 26.10.2021 17:29:49

Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

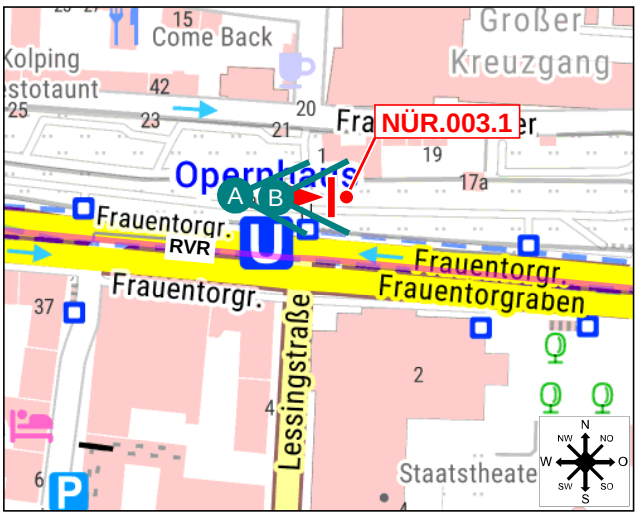
Koordinaten : **49,44683°/11,07500°**
Lage in UTM : **32650403/5479199**

Knoten : **Frauentorgraben / Lessingstraße**









Bemerkung:
Beschilderung durch FGSV-konforme Wegweisung ersetzen.

Druckdatum: 26.10.2021 17:29:51

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

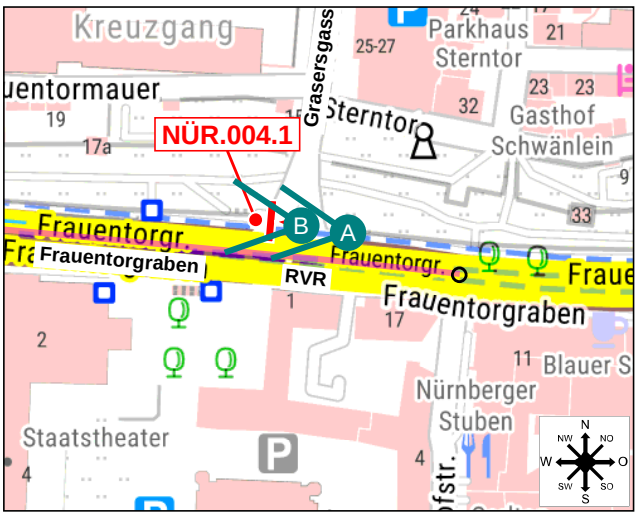
Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

Koordinaten : **49,44667°/11,07705°**
Lage in UTM : **32650552/5479185**

Knoten : **Frauentorgraben / Grasersgasse**







Bemerkung:
Beschilderung durch FGSV-konforme Wegweisung ersetzen.

Druckdatum: 26.10.2021 17:29:53

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

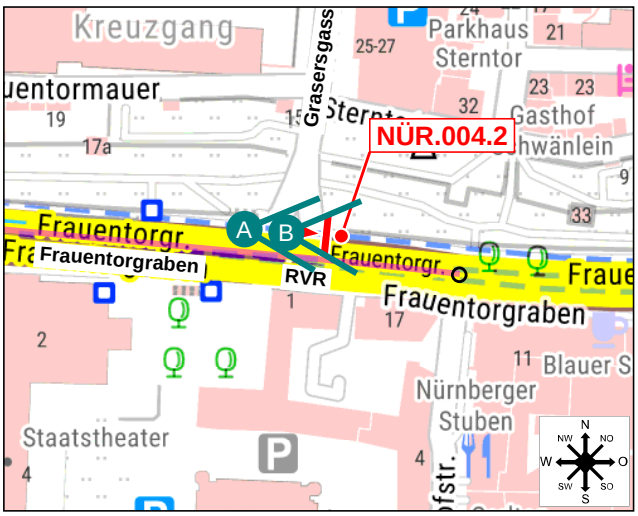
Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

Koordinaten : **49,44667°/11,07705°**
Lage in UTM : **32650552/5479185**

Knoten : **Frauentorgraben / Grasersgasse**







Bemerkung:
Beschilderung durch FGSV-konforme Wegweisung ersetzen.

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Druckdatum: 26.10.2021 17:29:55

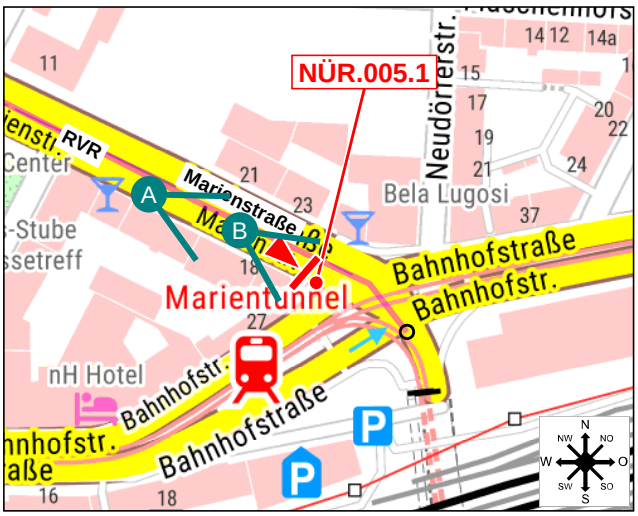
Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

Koordinaten : **49,44791°/11,08858°**
Lage in UTM : **32651384/5479346**

Knoten : **Marienstraße / Bahnhofstraße**







Bemerkung:
Beschilderung durch FGSV-konforme Wegweisung ersetzen.

Druckdatum: 26.10.2021 17:29:56

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

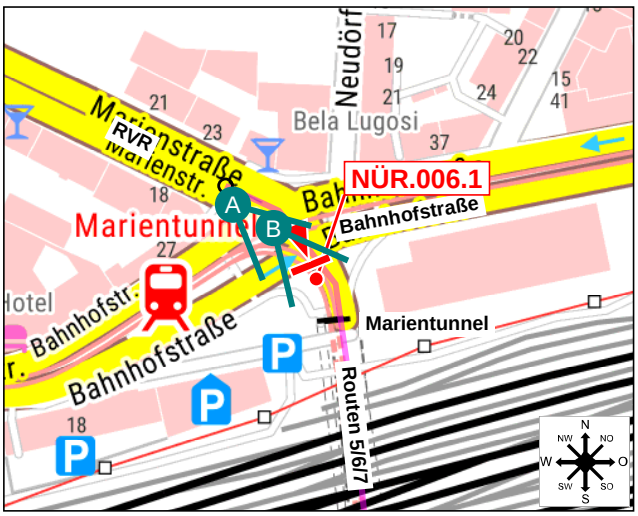
Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

Koordinaten : **49,44764°/11,08907°**
Lage in UTM : **32651420/5479317**

Knoten : **Bahnhofstraße / Marientunnel**







Bemerkung:
Beschilderung durch FGSV-konforme Wegweisung ersetzen.

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Druckdatum: 26.10.2021 17:29:57

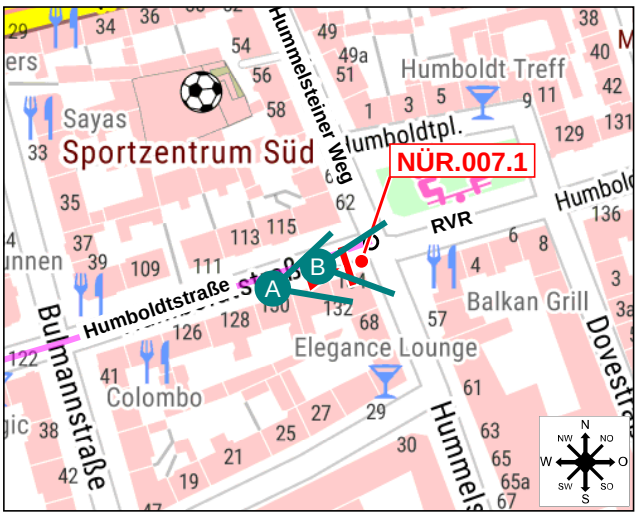
Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

Koordinaten : **49,43975°/11,08539°**
Lage in UTM : **32651178/5478433**

Knoten : **Humboldtstraße / Hummelsteiner Weg**







Bemerkung:
Beschilderung durch FGSV-konforme Wegweisung ersetzen.

Druckdatum: 26.10.2021 17:29:58

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

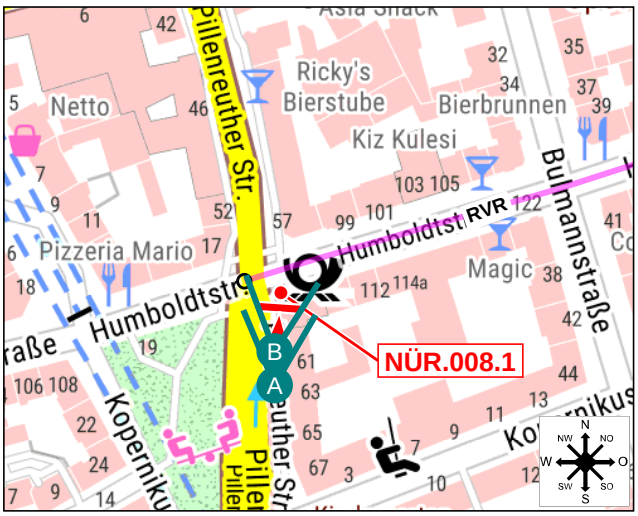
Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

Koordinaten : **49,43925°/11,08259°**
Lage in UTM : **32650976/5478371**

Knoten : **Humboldtstraße / Pillenreuther Straße**







Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Druckdatum: 26.10.2021 17:30:00

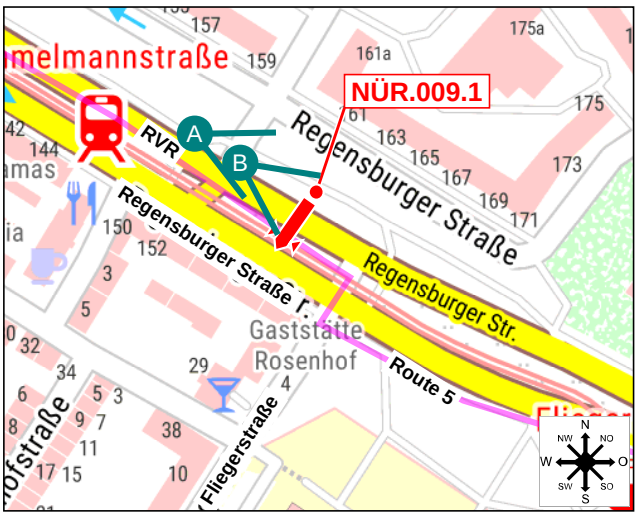
Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

Koordinaten : **49,43969°/11,11204°**
Lage in UTM : **32653110/5478480**

Knoten : **Regensburger Straße / Fliegerstraße**







Bemerkung:
Beschilderung durch FGSV-konforme Wegweisung ersetzen.

Druckdatum: 26.10.2021 17:30:01

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

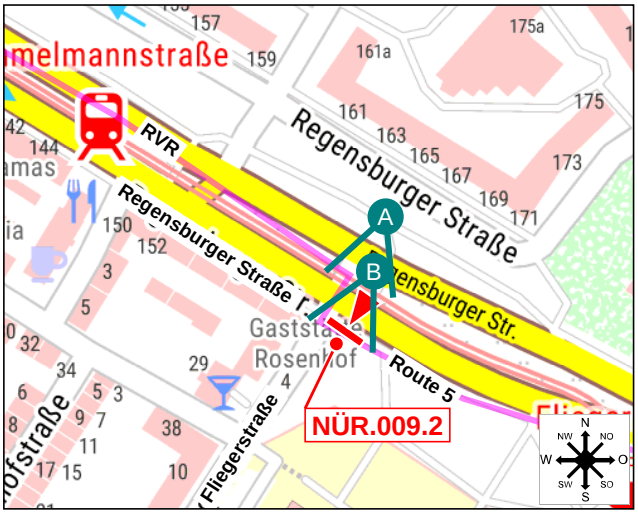
Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

Koordinaten : **49,43969°/11,11204°**
Lage in UTM : **32653110/5478480**

Knoten : **Regensburger Straße / Fliegerstraße**







Bemerkung:
Beschilderung durch FGSV-konforme Wegweisung ersetzen.

Druckdatum: 26.10.2021 17:30:02

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

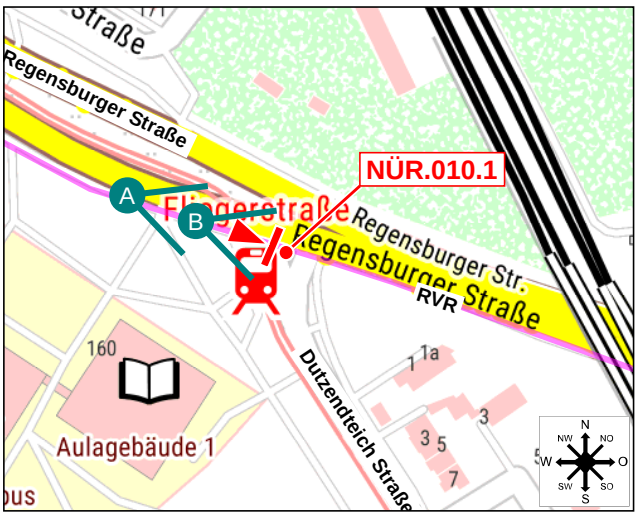
Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

Koordinaten : **49,43890°/11,11405°**
Lage in UTM : **32653258/5478396**

Knoten : **Regensburger Straße / Dutzendteich Straße**







Bemerkung:
Beschilderung durch FGSV-konforme Wegweisung ersetzen.

Druckdatum: 26.10.2021 17:30:03

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

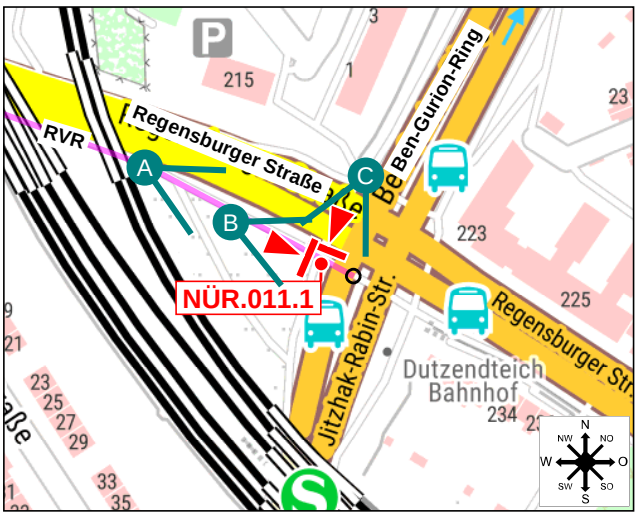
Koordinaten : **49,43792°/11,11749°**
Lage in UTM : **32653510/5478294**

Knoten : **Regensburger Straße / Ben-Gurion-Ring**









Bemerkung:
Beschilderung durch FGSV-konforme Wegweisung ersetzen.

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Druckdatum: 26.10.2021 17:30:05

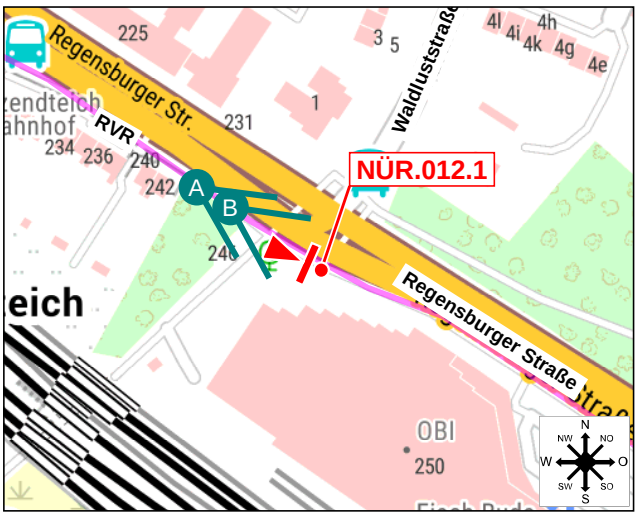
Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

Koordinaten : **49,43692°/11,11984°**
Lage in UTM : **32653684/5478188**

Knoten : **Regensburger Straße / Waldluststraße**







Bemerkung:
Beschilderung durch FGSV-konforme Wegweisung ersetzen.

Druckdatum: 26.10.2021 17:30:05

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

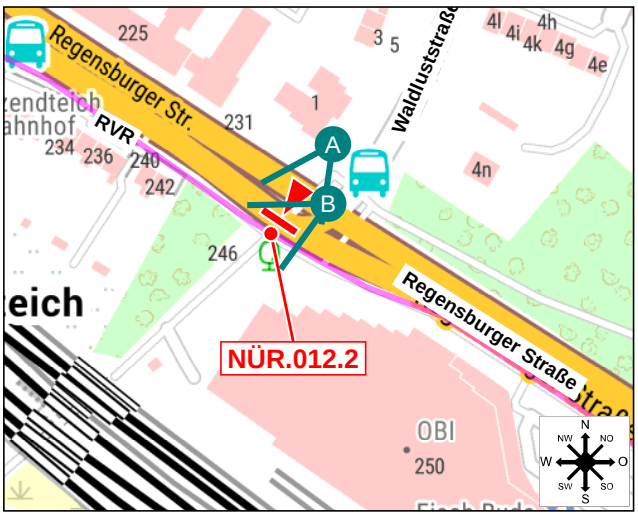
Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

Koordinaten : **49,43692°/11,11984°**
Lage in UTM : **32653684/5478188**

Knoten : **Regensburger Straße / Waldluststraße**







Bemerkung:
Beschilderung durch FGSV-konforme Wegweisung ersetzen.

Druckdatum: 26.10.2021 17:30:06

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

Koordinaten : **49,43240°/11,13129°**
Lage in UTM : **32654528/5477709**

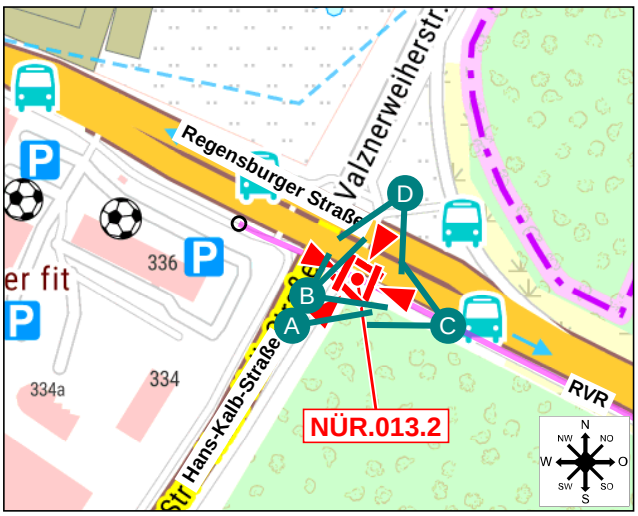
Knoten : **Regensburger Straße / Hans-Kalb-Straße**











Bemerkung:
Beschilderung durch FGSV-konforme Wegweisung ersetzen.

Druckdatum: 26.10.2021 17:30:08

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

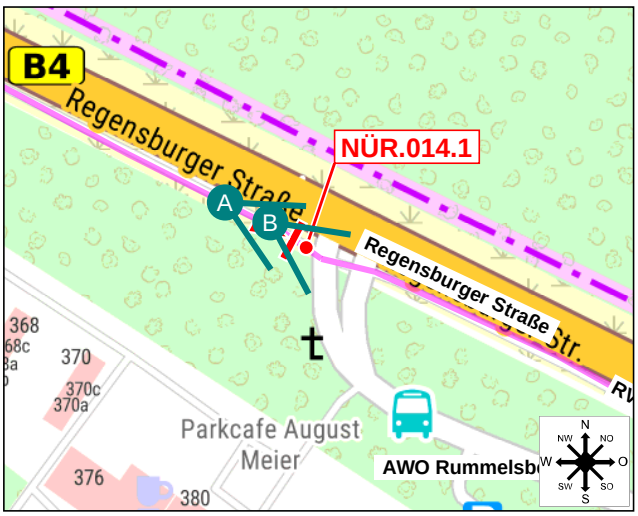
Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

Koordinaten : **49,43093°/11,13534°**
Lage in UTM : **32654826/5477553**

Knoten : **Regensburger Straße / AWO Rummelsberg**







Bemerkung:
Beschilderung durch FGSV-konforme Wegweisung ersetzen.

Druckdatum: 26.10.2021 17:30:09

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Wegweisung an Radvorrangrouten in Nürnberg: Altbestandsbogen NÜR.015.1

Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

Koordinaten : **49,42049°/11,16002°**
Lage in UTM : **32656649/5476444**

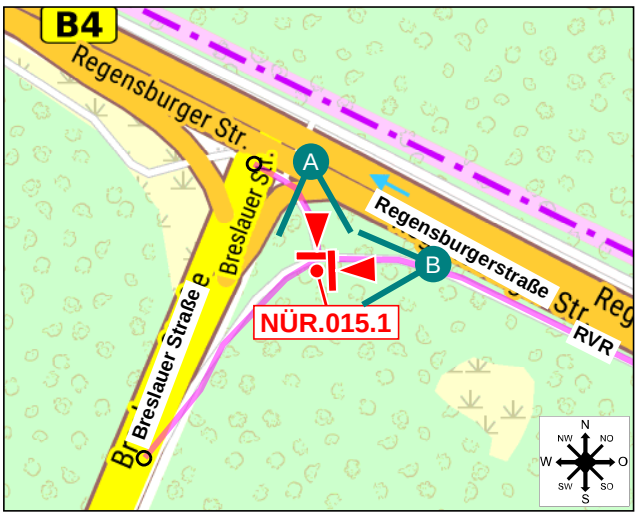
Knoten : **Regensburgerstraße / Breslauer Straße**











Bemerkung:
Beschilderung durch FGSV-konforme Wegweisung ersetzen.

Druckdatum: 26.10.2021 17:30:10

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Wegweisung an Radvorrangrouten in Nürnberg: Altbestandsbogen NÜR.016.1

Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

Koordinaten : **49,41419°/11,17424°**
Lage in UTM : **32657700/5475773**

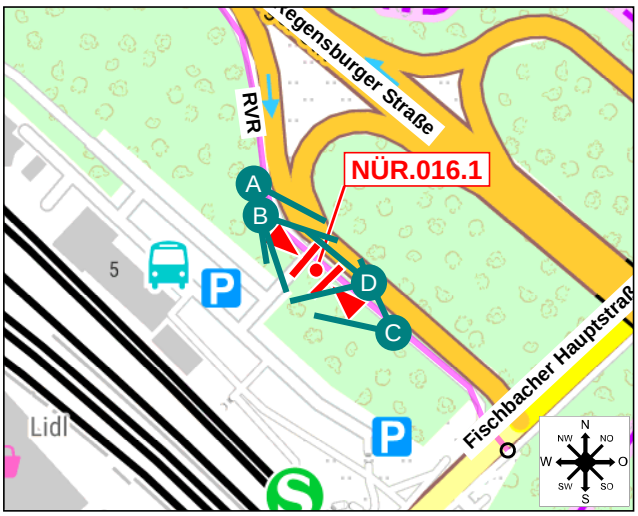
Knoten : **Regensburger Straße / Fischbacher Hauptstraße**











Bemerkung:
Beschilderung durch FGSV-konforme Wegweisung ersetzen.

Druckdatum: 26.10.2021 17:30:11

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

Koordinaten : **49,41348°/11,17525°**
Lage in UTM : **32657776/5475697**

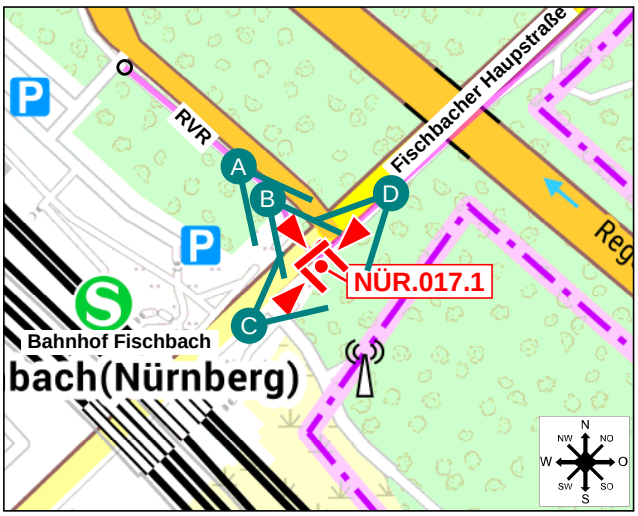
Knoten : **Fischbacher Haupstraße / Bahnhof Fischbach**











Bemerkung:
Beschilderung durch FGSV-konforme Wegweisung ersetzen.

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Druckdatum: 26.10.2021 17:30:12

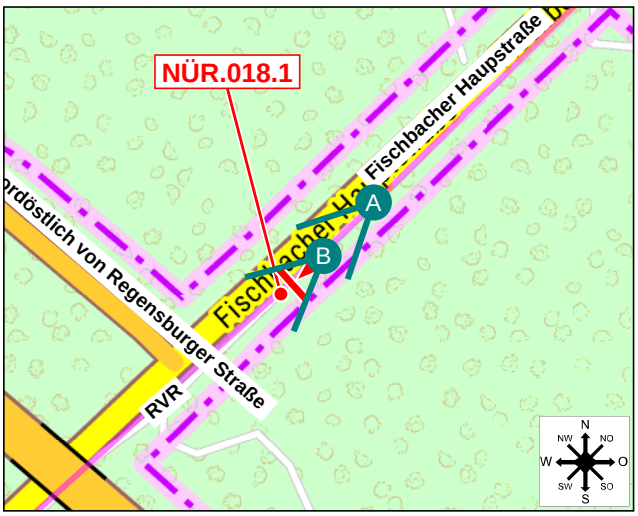
Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

Koordinaten : **49,41471°/11,17746°**
Lage in UTM : **32657932/5475838**

Knoten : **Fischbacher Haupstraße / nordöstlich von Regensburger Straße**







Bemerkung:
Beschilderung durch FGSV-konforme Wegweisung ersetzen.

Druckdatum: 26.10.2021 17:30:13

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

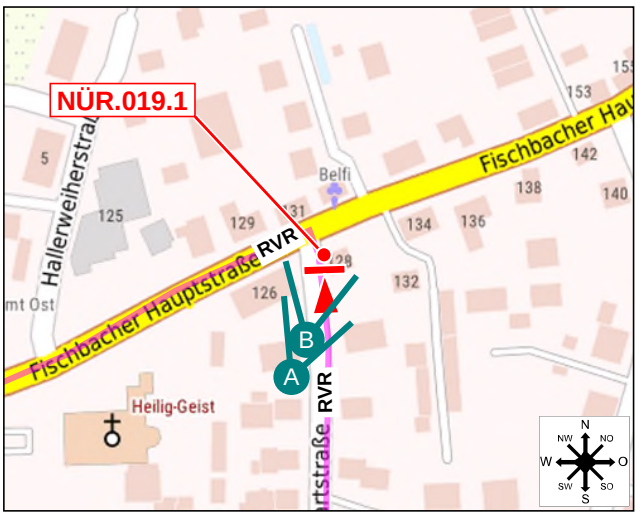
Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

Koordinaten : **49,41922°/11,18830°**
Lage in UTM : **32658704/5476362**

Knoten : **Fischbacher Hauptstraße / Hartstraße**







Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Druckdatum: 26.10.2021 17:30:13

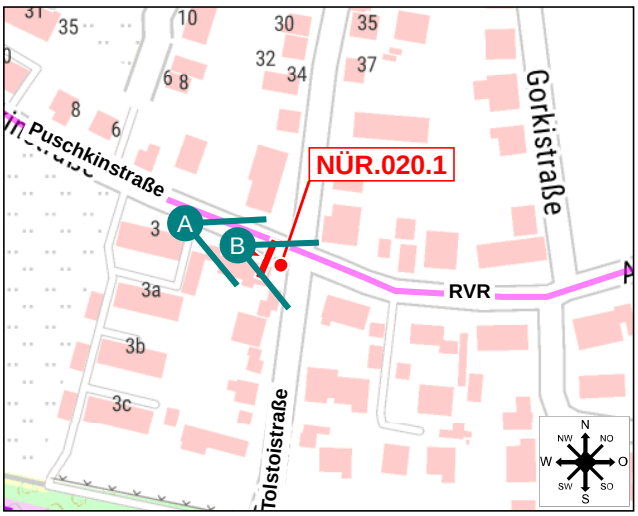
Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

Koordinaten : **49,41649°/11,19139°**
Lage in UTM : **32658937/5476065**

Knoten : **Puschkinstraße / Tolstoistraße**







Bemerkung:
Beschilderung durch FGSV-konforme Wegweisung ersetzen.

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Druckdatum: 26.10.2021 17:30:14

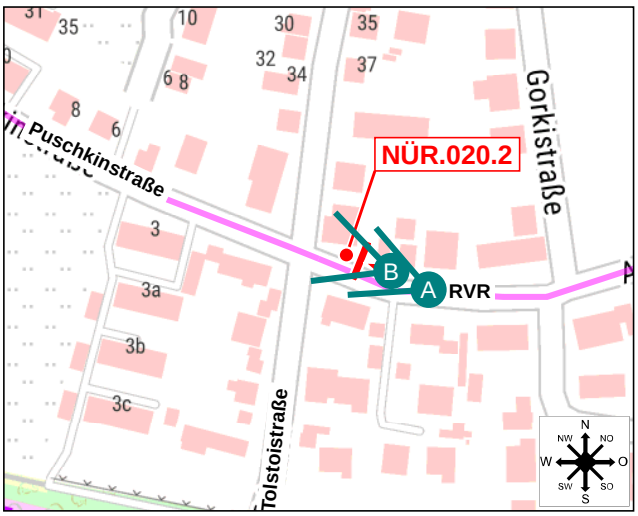
Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

Koordinaten : **49,41649°/11,19139°**
Lage in UTM : **32658937/5476065**

Knoten : **Puschkinstraße / Tolstoistraße**







Bemerkung:
Beschilderung durch FGSV-konforme Wegweisung ersetzen.

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Druckdatum: 26.10.2021 17:30:15

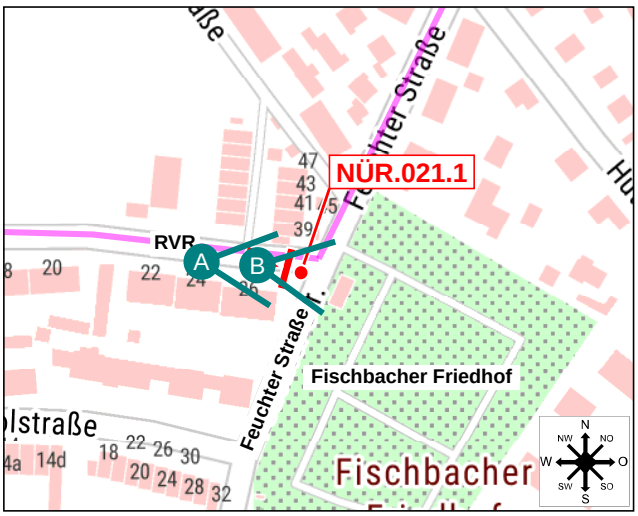
Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

Koordinaten : **49,41646°/11,19633°**
Lage in UTM : **32659295/5476072**

Knoten : **Feuchter Straße / Fischbacher Friedhof**







Bemerkung:
Beschilderung durch FGSV-konforme Wegweisung ersetzen.

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Druckdatum: 26.10.2021 17:30:16

Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

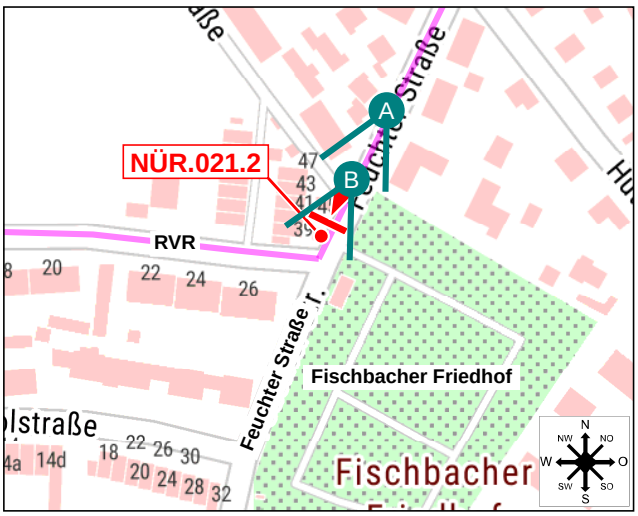
Koordinaten : **49,41646°/11,19633°**
Lage in UTM : **32659295/5476072**

Knoten : **Feuchter Straße / Fischbacher Friedhof**









Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Druckdatum: 26.10.2021 17:30:17

Wegweisung an Radvorrangrouten in Nürnberg: Altbestandsbogen NÜR.022.1

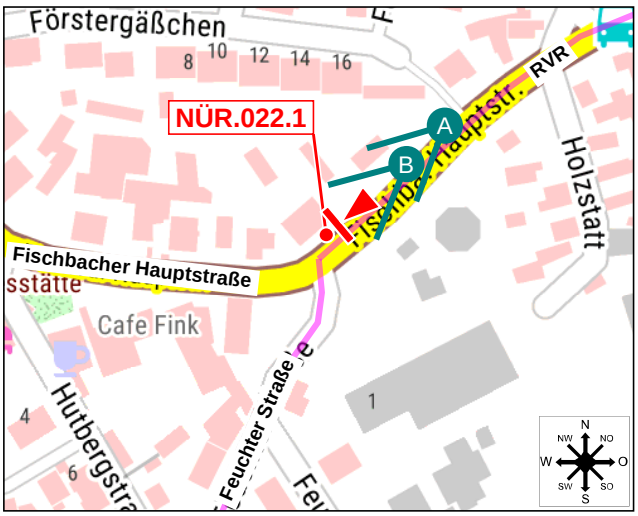
Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

Koordinaten : **49,41868°/11,19795°**
Lage in UTM : **32659405/5476322**

Knoten : **Fischbacher Hauptstraße / Feuchter Straße**







Bemerkung:
Beschilderung durch FGSV-konforme Wegweisung ersetzen.

Druckdatum: 26.10.2021 17:30:18

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

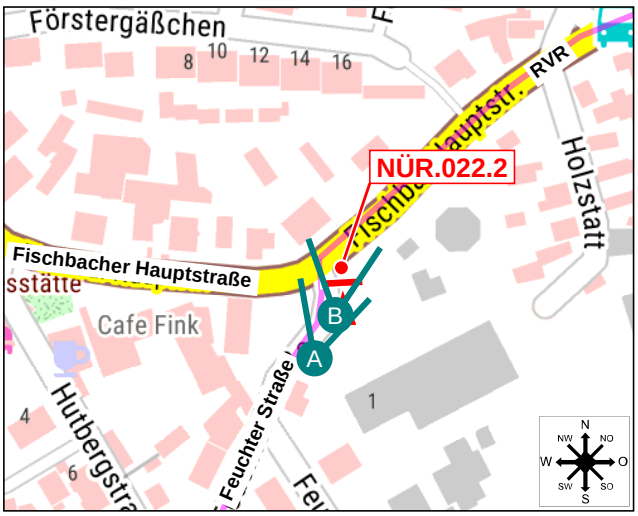
Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

Koordinaten : **49,41868°/11,19795°**
Lage in UTM : **32659405/5476322**

Knoten : **Fischbacher Hauptstraße / Feuchter Straße**







Bemerkung:
Beschilderung durch FGSV-konforme Wegweisung ersetzen.

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Druckdatum: 26.10.2021 17:30:18

Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

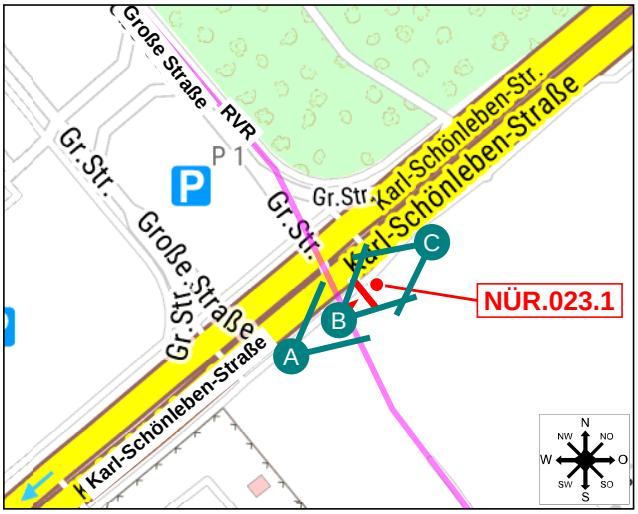
Koordinaten : **49,41802°/11,12494°**
Lage in UTM : **32654113/5476097**

Knoten : **Karl-Schönleben-Straße / Große Straße**









Bemerkung:
Beschilderung durch FGSV-konforme Wegweisung ersetzen.

Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Druckdatum: 26.10.2021 17:30:20

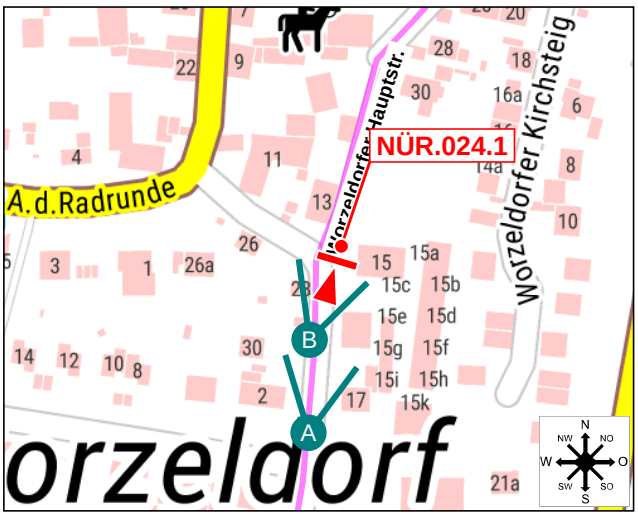
Stadt / Gemeinde : **Nürnberg**

Koordinaten : **49,36970°/11,09761°**
Lage in UTM : **32652280/5470670**

Knoten : **Worzeldorfer Hauptstraße / Rad-Fußweg Hnr. 15**







Erstellt von Planungsbüro VIA eG Köln [K1-P59] mit VP-Info 6 des Planungsbüros VIA eG

Druckdatum: 26.10.2021 17:30:21

Wegweisende Beschilderung für die Route 11 (Fischbach - Altstadt)

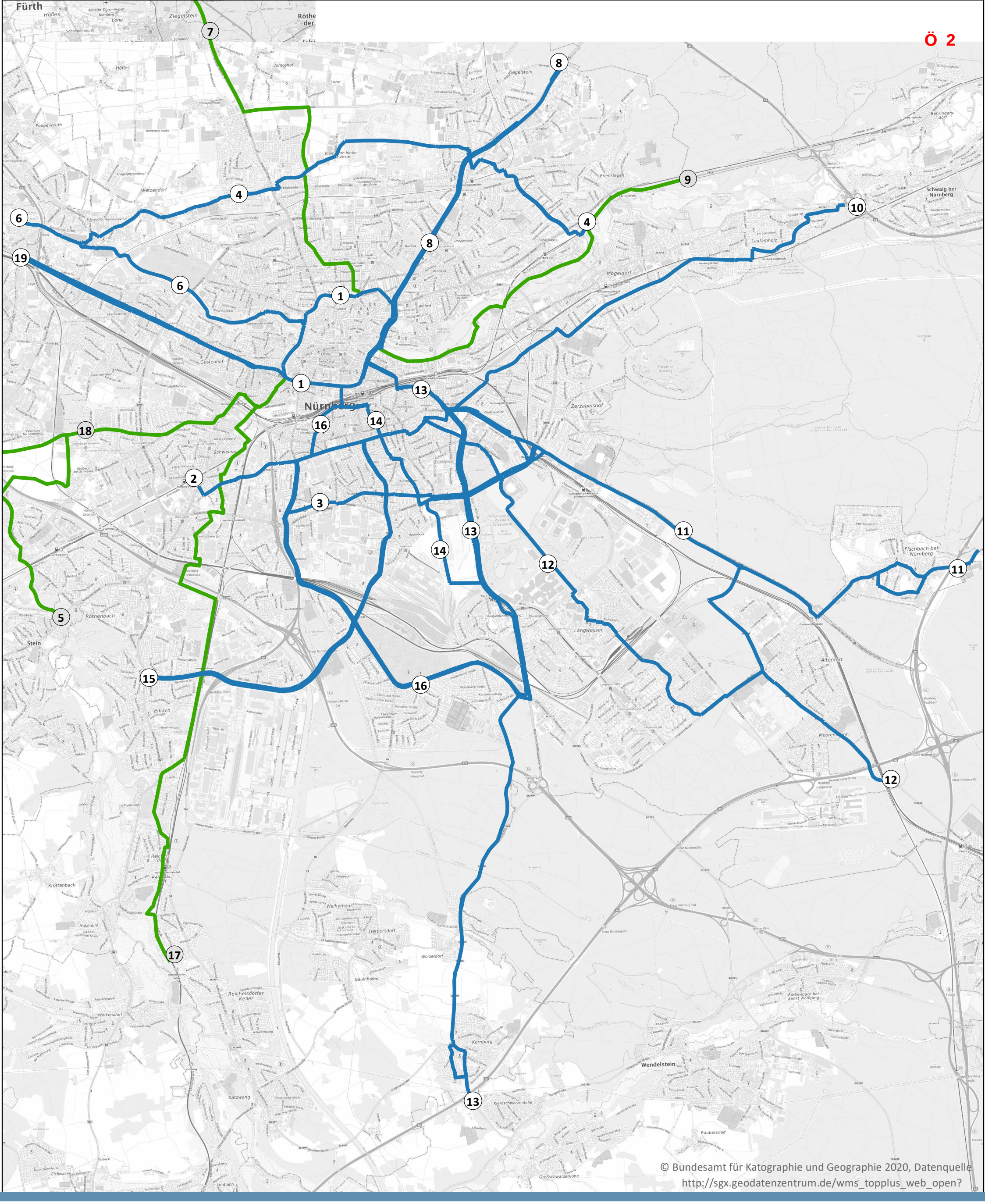
Legende:
- Fahrtrichtung stadteinwärts
- Fahrtrichtung Altenfurt
- Fahrtrichtung Zerzabelshof

Standort	Ziele	Entfernung (Standort - Ziel)	Anmerkung
NÜR.011.1	Altstadt	3,9 km	*km-Angabe aus anderer Planung übernommen*
	Hauptbahnhof	3,2 km	*km-Angabe aus anderer Planung übernommen*
	Altenfurt	5,7 km	
	Zerzabelshof	2,8 km	
NÜR.012.1	Altstadt	4,1 km	
	Hauptbahnhof	3,4 km	
	Altenfurt	5,5 km	
	Zerzabelshof	2,6 km	
NÜR.012.2	Altstadt	4,1 km	
	Hauptbahnhof	3,4 km	
	Altenfurt	5,5 km	
	Zerzabelshof	2,6 km	
NÜR.013.2	Altstadt	5,1 km	
	Hauptbahnhof	4,4 km	
	Altenfurt	4,5 km	
	Zerzabelshof	1,6 km	*Abzweig nach Zerzabelshof*
NÜR.014.1	Altstadt	5,4 km	
	Hauptbahnhof	4,7 km	
	Altenfurt	3,0 km	
	Zerzabelshof	1,9 km	
NÜR.015.1	Altstadt	7,6 km	
	Hauptbahnhof	6,9 km	
	Altenfurt	2,0 km	
	Zerzabelshof	4,1 km	
NÜR.016.1	Altstadt	8,8 km	
	Hauptbahnhof	8,1 km	
	Altenfurt	0,8 km	
	Zerzabelshof	5,3 km	
NÜR.017.1	Altstadt	8,9 km	
	Hauptbahnhof	8,2 km	
	Altenfurt	0,7 km	*Abzweig nach Altenfurt*
	Zerzabelshof	5,4 km	
NÜR.018.1	Altstadt	9,1 km	
	Hauptbahnhof	8,4 km	
	Altenfurt	1,6 km	
	Zerzabelshof	5,6 km	
NÜR.019.1	Altstadt	10,1 km	
	Hauptbahnhof	9,4 km	
	Altenfurt	1,9 km	
	Zerzabelshof	6,6 km	

Standort	Ziele	Entfernung (Standort - Ziel)	Anmerkung
NÜR.020.1	Altstadt	10,5 km	
	Hauptbahnhof	9,8 km	
	Altenfurt	2,3 km	
	Zerzabelshof	7,0 km	
NÜR.021.1	Altstadt	10,9 km	
	Hauptbahnhof	10,2 km	
	Altenfurt	2,7 km	
	Zerzabelshof	7,4 km	
NÜR.022.1	Altstadt	11,2 km	
	Hauptbahnhof	10,5 km	
	Altenfurt	3,0 km	
	Zerzabelshof	7,7 km	

Ö 2

Radvorrangrouten
Stadt Nürnberg


Fürth
Nürnberg
Röthenbach
Stein
Eibach
Gostenhof
Ziegelstein
Wetzendorf
Poppenreuth
Höfles
Almoshof
Lohe
Schweinau
Reichelsdorfer Keller
Krottenbach
Holzheim
Wolkersdorf
Katzwang
Eichwasen
Limbach
Gaulnhofen
Herpersdorf
Weiherhaus
Worzeldorf
Kornburg
Kleinschwarzenlohe
Großschwarzenlohe
Raubersried
Wendelstein
Langwasser
Mögeldorf
Laufamholz
Erlenstegen
Zerzabelshof
Altenfurt
Moorenbrunn
Fischbach bei Nürnberg
Schwaig bei Nürnberg
Behringersdorf
Röthenbach bei Sankt Wolfgang
Kreuz Nürnberg-Ost
Kreuz Nürnberg-Süd
Nürnberg Hbf
Nürnberg Rangierbahnhof
Nürnberg Messe
Nürnberg Zentralbahnhof
Nürnberg Frankenschnellweg Sonderbahnhof
Nürnberg Ostbahnhof
Nürnberg Nordost
Nürnberg Ost
Nürnberg Rangierbahnhof
Nürnberg Rangierbahnhof Ost
Nürnberg Rangierbahnhof Nord
Nürnberg Rangierbahnhof Süd
Nürnberg Rangierbahnhof West
Nürnberg Rangierbahnhof Nordwest
Nürnberg Rangierbahnhof Südwest
Nürnberg Rangierbahnhof Südost
Nürnberg Rangierbahnhof Nordost
Nürnberg Rangierbahnhof Ostbahnhof
Nürnberg Rangierbahnhof Zentralbahnhof
Nürnberg Rangierbahnhof Messe
Nürnberg Rangierbahnhof Frankenschnellweg Sonderbahnhof
Nürnberg Rangierbahnhof Nordost

Ö 2

Radvorrangrouten
Stadt Nürnberg

Qualitäten im Bestand

- RVR-Regelmaß erreicht
- ERA-Standard erreicht
- Radschnellverbindungen
- RVR-Mindestmaß erreicht
- Kein Standard erreicht

© Bundesamt für Katographie und Geographie 2020, Datenquelle http://sgx.geodatenzentrum.de/wms_topplus_web_open?

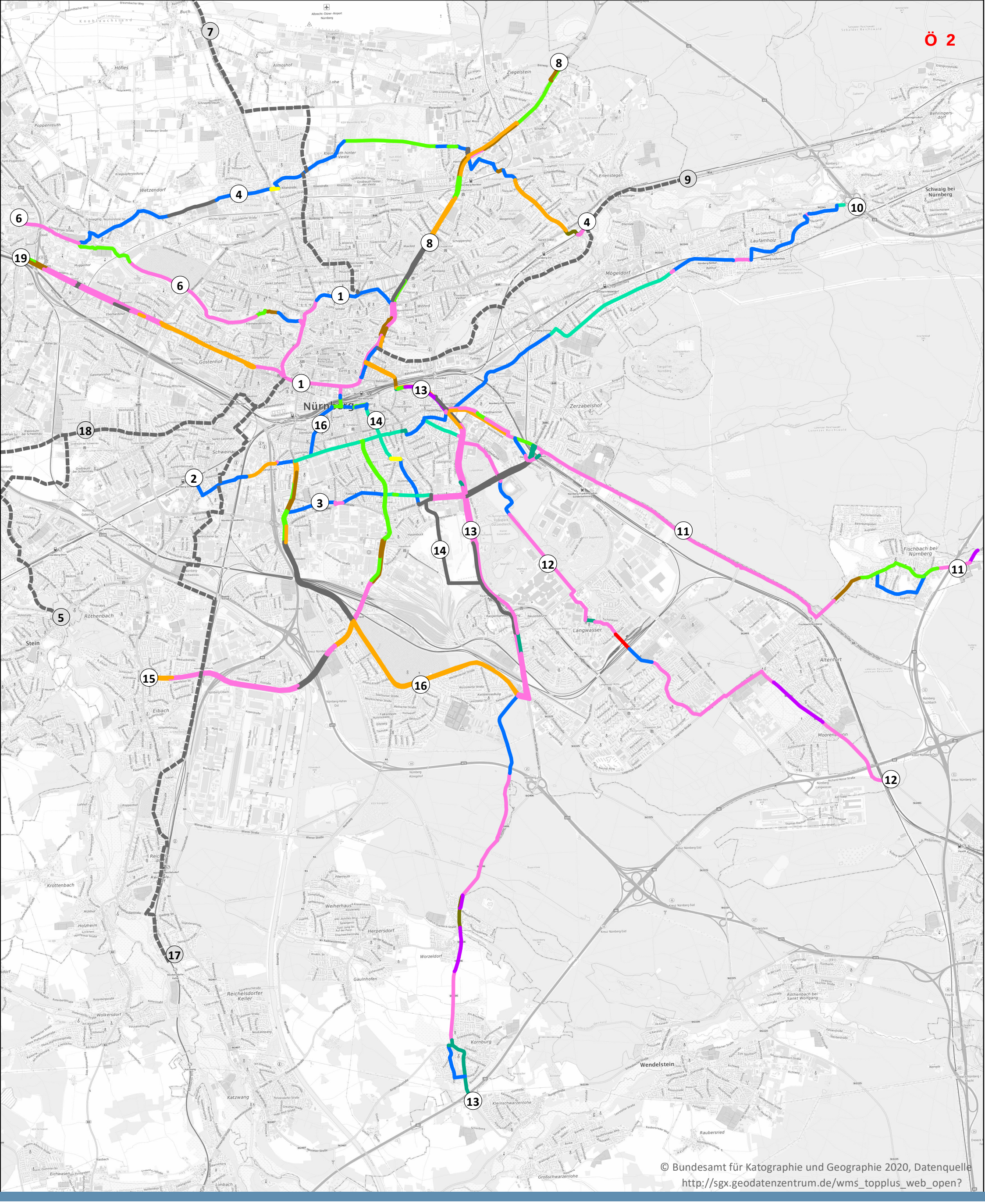
Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

VIA Planungsbüro

0 1,25 2,5 Kilometer

N

Ö 2



Radvorrangrouten Stadt Nürnberg

Handlungsaufwand

- Neubau
- Ausbau
- Einrichtung einer Fahrradstraße
- Anpassung einer Fahrradstraße
- Markierung Radfahrstreifen
- Markierung Schutzstreifen
- Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit
- Grundausstattung herstellen
- Planung der Stadt Nürnberg liegt vor
- Keine Maßnahme
- Maßnahmenplanung offen
- Sonstiger Handlungsbedarf
- Radschnellverbindungen

Planersocietät Mobilität. Stadt. Dialog.

VIA Planungsbüro

458

0 1,25 2,5 Kilometer

N

Beschlussvorlage
Vpl/035/2022

NÜRNBERG

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	23.06.2022	öffentlich	Beschluss
Verkehrsausschuss	07.07.2022	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Fußgängerstrategie für Nürnberg
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis90/Die Grünen vom 15.02.2022

Anlagen:
Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 15.02.2022
Entscheidungsvorlage
Fußverkehrsstrategie für Nürnberg

Sachverhalt (kurz):

In Nürnberg sollen mehr Menschen gerne zu Fuß unterwegs sein. Hierzu hat sich der Stadtrat zuletzt im Rahmen des Mobilitätsbeschlusses vom 27.01.2021 bekannt. Gleichzeitig muss die Verkehrssicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern aufgrund der anteilig hohen Zahl an tödlich verunglückten Zufußgehenden verbessert werden. Dazu soll der Fußverkehr in Nürnberg über das Alltagsgeschäft hinaus strategisch gefördert werden. Die dazu nötige von der Verwaltung erarbeitete Fußverkehrsstrategie mit den dazugehörigen Zielfeldern und möglichen Maßnahmenkatalogen wird zum Beschluß vorgelegt.

Bestandteil des Mobilitätsbeschlusses ist die Konzeption und schrittweise Durchführung des Projekts "Fußgängerfreundliche Stadtteile" in allen Vierteln, beginnend innerhalb des Bundesstraßenrings. Entsprechend des Antrags der Stadtratsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen vom 15.02.2022 wird über die geplante Vorgehensweise zur Auswahl und Durchführung des Modellstadtteils für das Projekt berichtet. Im Zuge der "Fußgängerfreundlichen Stadtteile" werden die relevanten Verbände und Organisationen, insbesondere der Behindertenrat, beteiligt.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☒ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten	€	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?
(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

- ☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans
- ☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)
- ☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Die schwächsten Verkehrsteilnehmenden (insbesondere Kinder, Senioren, Mobilitätseingeschränkte) werden durch die Fußverkehrsstrategie in der sicheren Ausübung eigenständiger Mobilität bestärkt.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

☐ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☐

☐

☐

Beschlussvorschlag:

1. Der Verkehrsausschuss bekennt sich zu den Zielen der vorgelegten Fußverkehrsstrategie. Die Verwaltung wird damit beauftragt, diese mithilfe geeigneter Maßnahmen umzusetzen und fortlaufend sowie systematisch weiterzuentwickeln.

2. Ein Modellstadtteil für das Projekt "Fußgängerfreundliche Stadtteile" wird unter Beteiligung der Bürger- und Vorstadtvereine ausgewählt und das Projekt mithilfe der Inhalte aus der Fußverkehrsstrategie durchgeführt.

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN

FRAKTION B' 90/DIE GRÜNEN, RATHAUSPLATZ 2, 90403 NÜRNBERG

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus

90403 Nürnberg

AfV am 17.02.2022

OBERBÜRGERMEISTER
15. FEB. 2022
/.....Nr. .....

VI	1 Zur Kts.	3	Zur Stellungnahme
		4	Antwort vor Absendung vorlegen
	2 z.w.V.	5	Antwort zur Unterschrift vorlegen

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Stadtratsfraktion Nürnberg

Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

Tel: (0911) 231-5091
Fax: (0911) 231-2930
gruene@stadt.nuernberg.de

Bus: Linie 36, 46, 47 (Rathaus)
U-Bahn: Linie 1 (Lorenzkirche)

Nürnberg, 15. Februar 2022

Dringlichkeitsantrag für den Verkehrsausschuss am 17.02.2022: Konzipierung eines fußgänger*innenfreundlichen Modell-Stadtteils

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

mit dem Mobilitätsbeschluss vom Januar 2021 hat sich der Stadtrat mit großer Mehrheit darauf verständigt, dass ein Projekt *Fußgängerfreundliche Stadtteile* konzipiert wird. Alle Stadtteile innerhalb des Rings sollen demnach bis 2030 systematisch mit dem Ziel einer fußgänger*innenfreundlichen Gestaltung untersucht werden. Zum Auftakt war dabei ein Modell-Stadtteil und die Festlegung eines Maßnahmenbündels noch im Jahr 2021 geplant. Die Umsetzung im Modell-Stadtteil soll bereits 2024 abgeschlossen sein.

Um einen Verzug des Projektes zu vermeiden, sollte nun sehr schnell diese Festlegung von Modell-Stadtteil und Maßnahmenpaket erfolgen. Eine Möglichkeit wäre, einen Bereich der Südstadt als Modell-Stadtteil festzulegen – andere Vorschläge sind jederzeit erwünscht. Unabhängig von der Wahl des Modell-Stadtteils sollte bei der Umsetzung eine gute Bürger*innenbeteiligung von hoher Priorität sein. Als gutes Beispiel kann hier das Projekt SUNRISE Bremen dienen (sunrise-bremen.de).

Wir stellen deshalb zur Behandlung im Verkehrsausschuss am 17.02.2022 folgenden Antrag:

- Die Verwaltung definiert einen Bereich als fußgänger*innenfreundlichen Modellstadtteil im Sinne des Mobilitätsbeschlusses vom 27.01.2021 und legt diesen zum Beschluss vor.
- Die Verwaltung definiert ein Bündel an Maßnahmen für diesen Modellstadtteil und stellt dieses zur Abstimmung.
- Die Verwaltung berichtet über den Fortschritt des Projekts *Fußgängerfreundliche Stadtteile.*

Begründung der Dringlichkeit:
Laut Mobilitäts-Beschluss vom 27.01.2021 sollte die Definition von Modellstadtteil und Maßnahmenbündel bereits 2021 erfolgen. Deshalb sollte dies nun so schnell wie möglich nachgeholt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Mike Bock
Stadtrat

Marc Schüller
stv. Fraktionsvorsitzender

Fußverkehrsstrategie für Nürnberg
hier: Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 15.02.2022

Entscheidungsvorlage

Anlass

Zu Fuß unterwegs zu sein ist die natürlichste Art, sich fortzubewegen. Während es in den letzten Jahren viele Fortschritte insbesondere bei der Förderung des Radverkehrs gab, muss auch dem Fußverkehr deutlich mehr Aufmerksamkeit zuteilwerden. Im Jahr 2019 wurde die Verwaltung daher mit der Erstellung und Umsetzung einer Fußverkehrsstrategie beauftragt. Nachdem hierfür eine Stelle geschaffen wurde, konnte diese Fußverkehrsstrategie erarbeitet werden. Sie wird folgend vorgestellt und soll nach dem entsprechenden Beschluss umgesetzt werden.

Weiterhin ist die strategische Förderung des Fußverkehrs ein wichtiger Bestandteil des Mobilitätsbeschlusses des Stadtrats vom 27.01.2021. Daher wird mit dem Konzept für den Modellstadtteil des Projekts „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ ein erstes konkretes Maßnahmenbündel des Unterpunkts „Fußverkehr stärken“ des Mobilitätsbeschlusses angestoßen.

Fußverkehrsstrategie

Ziel der Fußverkehrsstrategie ist, dass mehr Menschen in Nürnberg gerne und häufiger ihre Wege zu Fuß zurücklegen und sich dabei sowohl sicher fühlen als auch sicher sind. Daher sind die drei übergeordneten Ziele der strategischen Fußverkehrsförderung der Stadt Nürnberg die Folgenden:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Zufußgehende
- Erhöhung des Fußverkehrsanteils am Modal Split
- Erhöhung von Komfort und Attraktivität des Zufußgehens

In allen Planungen der Stadtverwaltung müssen die Belange von Fußgängerinnen und Fußgängern entsprechende Berücksichtigung finden. Konkret soll sich an den inhaltlichen Zielfeldern sowie dem Maßnahmenkatalog der Strategie orientiert werden. Auf quantitative Vorgaben wird dabei bewusst verzichtet, da konsensfähige Leitlinien und der strategische Rahmen im Vordergrund stehen. Hinweise auf konkrete Personal- und Finanzierungsbedarfe und zur Umsetzung einzelner Maßnahmen werden in den jeweiligen Detailplanungen berücksichtigt.

Die ausführliche Fußverkehrsstrategie ist dieser Vorlage als Anhang beigefügt.

Modellstadtteil für das Projekt „Fußgängerfreundliche Stadtteile“

Alle Stadtteile innerhalb des Rings sollen entsprechend dem Mobilitätsbeschluss bis 2030 systematisch mit dem Ziel fußgängerfreundlicher Gestaltung untersucht werden. Danach folgen die Stadtteile außerhalb der Ringstraße. Zunächst wird ein Modellstadtteil festgelegt, der bis 2024 umgesetzt werden soll. Ein besonderer Fokus liegt im Zuge des Projekts auf konkreten Verbesserungsmaßnahmen vor Ort, ebenso wie auf der Möglichkeit der Zivilgesellschaft, an der Förderung des Fußverkehrs mitzuwirken. Es werden relevante Verbände und Organisationen, insbesondere der Behindertenrat, beteiligt. Somit dient dieses

Projekt vor allem der Umsetzung der Fußverkehrsstrategie, um schrittweise erst in den Innenstadtteilen und anschließend in der gesamten Stadt Verbesserungen zu erzielen.

Bei der Auswahl des Modellstadtteils sollen sich Bürger- und Vorstadtvereine aktiv beteiligen, indem sie ihr Interesse und ihre Mitwirkungsbereitschaft für Stadtteile mit einer geeigneten Struktur und Größe bekunden. Dazu wird die Verwaltung die Arbeitsgemeinschaft der Bürger- und Vorstadtvereine e.V. (AGBV) kontaktieren. Es ist vorgesehen, das Projekt im Modellstadtteil noch im Jahr 2022 anlaufen zu lassen, vorrangig 2023 durchzuführen und zu Beginn des Jahres 2024 abzuschließen.

Im Rahmen der Durchführung sind Begehungen vor Ort ebenso wie weitere Partizipationsmöglichkeiten (per Veranstaltung oder online) vorgesehen. Konkrete Verbesserungsvorschläge und Maßnahmen sollen zusammengestellt und priorisiert werden, um deren Umsetzung anschließend prüfen zu können. Dabei muss eine realistische Erwartungshaltung vermittelt werden, da es anhand zu erwartender Zielkonflikte sowie aufgrund begrenzter personeller und finanzieller Ressourcen nicht möglich sein wird, alle Wünsche und Anregungen umzusetzen. Die Handlungsfelder und -maxime für Verbesserungen ergeben sich durch die Fußverkehrsstrategie. Anhand der Erfahrungen im Modellstadtteil wird das Konzept evaluiert und vor der Umsetzung in allen Stadtteilen innerhalb des Bundesstraßenrings entsprechend angepasst.

Fußverkehrsstrategie für Nürnberg

Inhalt

1. Nürnberg läuft 1
2. Gute Gründe für den Fußverkehr 2
3. Ausgangslage und Potentiale 3
3. Übergeordnete Ziele der Fußverkehrsstrategie 5
4. Konkrete Ziele und Leitlinien 6
1. Schaffung einer fußgängerfreundlichen Stadt 7
2. Flächengerechtigkeit und mehr Platz für Zufußgehende 9
3. Durchgängige Erreichbarkeit 11
4. Bessere Infrastruktur und komfortable Wege 13
5. Barrierefreiheit und inklusive Mobilität 15
6. Sicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger 17
7. Kommunikation, Information, Beteiligung 20
8. Förderung des Umweltverbunds und der Intermodalität 22
5. Fazit und Ausblick 23
Bildnachweis 24
Quellenverzeichnis 24

1. Nürnberg läuft

Die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung ist sehr individuell, aber nahezu alle gehen zu Fuß. Dafür benötigt man kein Fahrzeug oder andere Gerätschaften, zu Fuß gehen ist überall und jederzeit möglich. Vielleicht wegen seiner Selbstverständlichkeit wird das Zufußgehen jedoch oftmals nicht als vollwertige Verkehrsart wahrgenommen. Fußgängerinnen und Fußgänger haben klare Bedürfnisse, zum Beispiel großzügige, hindernisfreie und ebene Gehwege, geschützt vor den schnelleren Verkehrsarten, abwechslungsreich, sicher, hell beleuchtet und angenehm gestaltet. Insbesondere diejenigen, die nicht auf andere Weise mobil sein können, sind auf breite Wege und barrierefreie Querungsmöglichkeiten angewiesen. Gleichzeitig ist die Debatte zum hohen Flächen- und Ressourcenverbrauch unserer Gesellschaft ebenso medial präsent wie die um die Verkehrswende, Luftreinhaltung und Lärmschutz. Zufußgehen bietet dahingehend nur Vorteile. Das Leitbild der Stadt der kurzen Wege, die Durchmischung von Wohnen, Arbeiten, Bildung, Kultur, Freizeit und Konsum, wird daher für Nürnberg angestrebt.

Nürnberg ist im Kern eine dichte Stadt. An die Altstadt mit ihren teils sehr schmalen Straßenquerschnitten schließen sich Gründerzeitquartiere mit Blockrandbebauung an. In den Außenbezirken sind alte Dorfstrukturen geringerer Dichte heute noch verbreitet. Verkehrstrassen, Grünzüge und Wasser gliedern und prägen die Stadt. Bis in die 1960er Jahre wurden im Alltag regelmäßig lange Wege zu Fuß zurückgelegt. Diese einstige Selbstverständlichkeit ist mit der „autogerechten Stadt“ der Moderne verloren gegangen; die vermeintliche Zeitersparnis durch motorisierte Fahrzeuge wurde immer bedeutsamer, parallel stiegen die Wegelängen des MIV – die Suburbanisierung erweiterte die Städte in die

Regionen. Der inzwischen sehr hohe Kfz-Bestand nimmt weiter zu, obwohl gleichzeitig Haushalte ganz oder in bestimmten Phasen des Lebens auf einen Pkw verzichten. Die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs sind nicht mehr umwelt- und stadtverträglich zu bewältigen. Mobilität muss sich ändern und stadtverträglicher werden.

Ein Teil der Antwort ist ein in den letzten Jahren in Nürnberg enorm gestärkter ÖPNV, der einen guten, sicheren und urbanen Ersatz für den MIV bietet. Mit exzellenten Takten, sehr guter Netzerschließung und hoher Pünktlichkeit können sowohl Pendler- als auch Alltagsverkehre gebündelt, ressourcenschonend und sicher abgewickelt werden. Ein weiterer Teil ist die Radverkehrsstrategie, die wiederum Alternativen zur Nutzung eines Kfz ermöglichen soll. Offen bleibt dabei bisher die wichtigste aller Fortbewegungsarten: der Fußverkehr. Fußgängerinnen und Fußgänger sind als schwächste Verkehrsteilnehmende im öffentlichen Raum besonderen Gefahren ausgesetzt, gleichwohl sie quasi omnipräsent sind.

Strategische Fußverkehrsförderung ist daher überfällig. Sie bietet Vorteile für die gesamte Gesellschaft. Dafür muss sie integraler Bestandteil der Stadt-, Umwelt- und Verkehrsplanung werden.

2. Gute Gründe für den Fußverkehr

Fußverkehr sollte gefördert werden, weil er:

- selbstverständlich und Teil jedes Weges ist.
- Gesundheit nachweislich fördert („10.000 Schritte“).
- zur Steigerung der Lebensqualität beiträgt.
- den öffentlichen Raum belebt und die lokale Wirtschaft stärkt.
- sozialen wie demokratischen Austausch gerade erst ermöglicht.
- Basis der Stadtgesellschaft ist.
- kostenfreie und sozialverträgliche Mobilität darstellt.
- einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz leistet.
- Inklusion unterstützt.

3. Ausgangslage und Potentiale

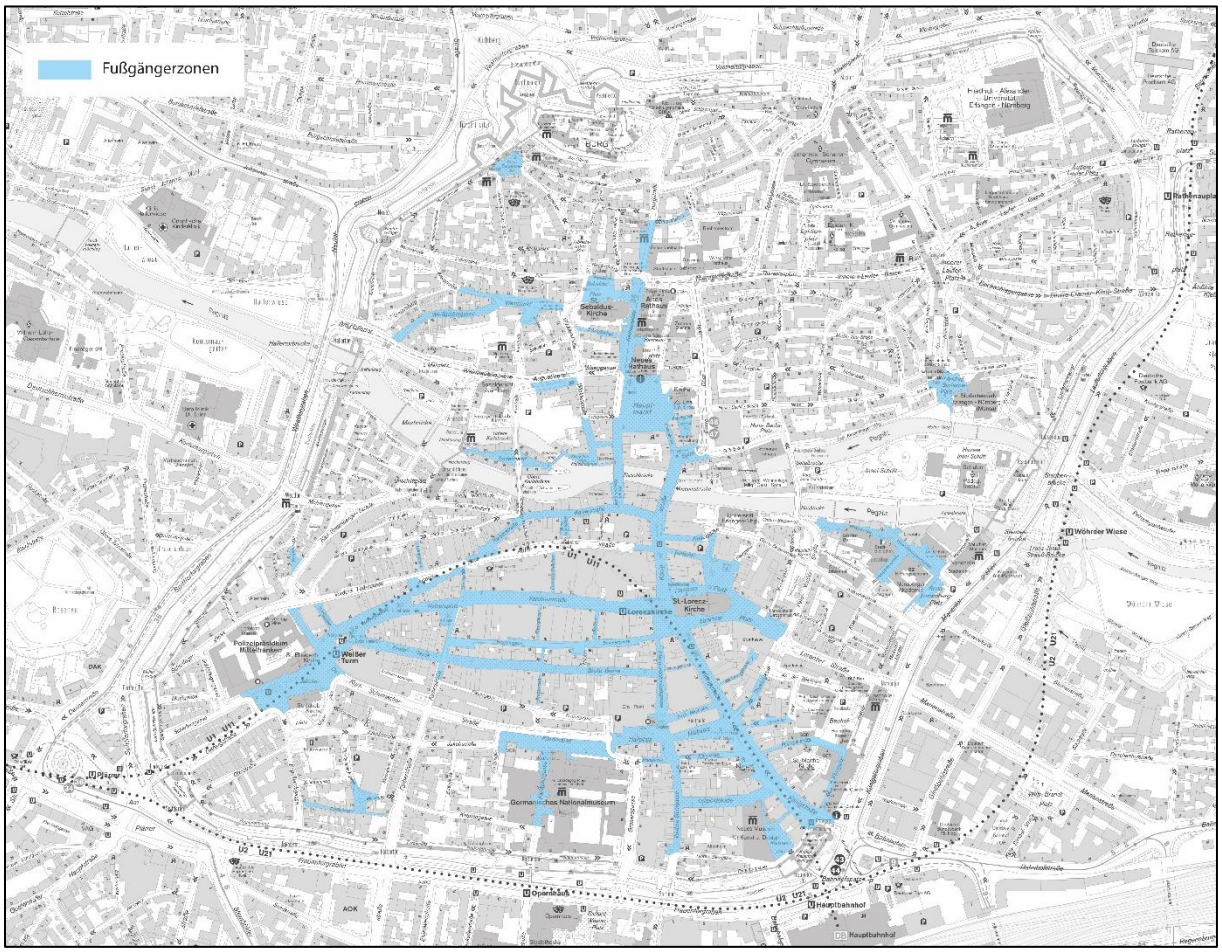


Abbildung 1: Ausdehnung der Fußgängerzonen in der Nürnberger Altstadt, 2022.

Der Fußverkehr bildet das Fundament jeglicher urbanen Mobilität. Seine Größenordnung wird oftmals unterschätzt. So gehen etwa die Hälfte der Nürnbergerinnen und Nürnberger (49%) täglich oder fast täglich zu Fuß. Mehrmals wöchentlich legen 80% der Befragten Wege ausschließlich zu Fuß zurück (vgl. StA 2020: 15). Der Modal Split des Fußverkehrs der Nürnberger Wohnbevölkerung beträgt mit der gängigen Methode des Hauptverkehrsmittelprinzips knapp ein Viertel (24%) (vgl. PB Consult 2019: 11). Nach Aufschlüsselung aller genutzten Verkehrsarten wurde 2019 bei 76% aller betrachteten Wege ein Teilstück zu Fuß bewältigt (vgl. ebd: 51). Da sicherlich nicht jeder interviewte Autofahrende den Fußweg zum Parkplatz oder ÖV-Kunde den Fußweg zur Haltestelle angab, ist es wahrscheinlich, dass noch ein höherer Prozentsatz aller zurückgelegten Wege einen Teil zu Fuß enthält. Ausschließliche Fußwege werden überdurchschnittlich oft von Kindern, Jugendlichen, Frauen und Älteren zurückgelegt (vgl. ebd.: 40f.). Diese Gruppen sind daher in der strategischen Fußverkehrsplanung besonders zu berücksichtigen. Wege zu Fuß dienen vorrangig dem Zweck der Ausbildung, des Einkaufs, der Begleitung oder der Freizeit und finden besonders häufig in der Stadtmitte und der Südstadt statt (vgl. ebd.: 46; 76).

Während in den letzten Jahrzehnten der MIV-Anteil sank und der ÖPNV- sowie Radverkehrsanteil an allen Wegen zunahm, blieb der Fußverkehrsanteil recht konstant bei Werten zwischen 22% und 24% (vgl. PB Consult 2019: 11). Wenn das im Mobilitätsbeschluss 2021 definierte Ziel von 68% aller Wege mit dem Umweltverbund bis zum Jahr 2030 erreicht werden soll, muss auch der Fußverkehr hierzu seinen Beitrag leisten. Beispielsweise werden

15% aller Arbeits-/Ausbildungswege bis 2 km nach wie vor mit dem MIV zurückgelegt (vgl. StA 2020: 21). 27% der Pkw-Fahrten von Fahrern und 34% der Pkw-Fahrten von Mitfahrern sind unter 3 km lang (vgl. PB Consult 2019: 57). 11% aller Pkw-Fahrten im Nürnberger Binnenverkehr wären auf die eigenen Füße verlagerbar (vgl. VAG 2021: 17). Hier liegt ein deutliches Potential für modale Verlagerungen. Der Fußverkehr kann also einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Modal Split im Binnenverkehr leisten, er sichert aber auch den attraktiven Anschluss an den ÖPNV, der unter anderem in der Lage ist, einbrechende Pendlerverkehre vom Auto in die Bahn oder den Bus zu locken – dies umso mehr, je besser die Wege vom ÖPNV zum Ziel fußläufig erreichbar sind

Das Fußverkehrsaufkommen an unterschiedlichen Querschnitten im Stadtgebiet wird im Zuge der alljährlichen großen Verkehrszählung im Juli sowie kontinuierlich nach Bedarf erfasst. Schwerpunkte lagen dabei bislang in den Fußgängerzonen, auf den Pegnitzbrücken ohne Kfz-Verkehr sowie an den Stellen im Stadtgebiet, wo Querungsmöglichkeiten zu Schulen, Kindertagesstätten oder ÖPNV-Haltestellen geprüft werden. Während in der Altstadt in den letzten Jahren konstante Mengen an Zufußgehenden gezählt wurden (siehe Abbildung 2), gibt es aus den Stadtteilen noch keine flächendeckenden Ergebnisse. Daher soll im Rahmen der strategischen Fußverkehrsförderung ein besonderer Schwerpunkt auf der Schaffung und Pflege einer kontinuierlichen Datenbasis zum Fußverkehr im Stadtgebiet liegen.

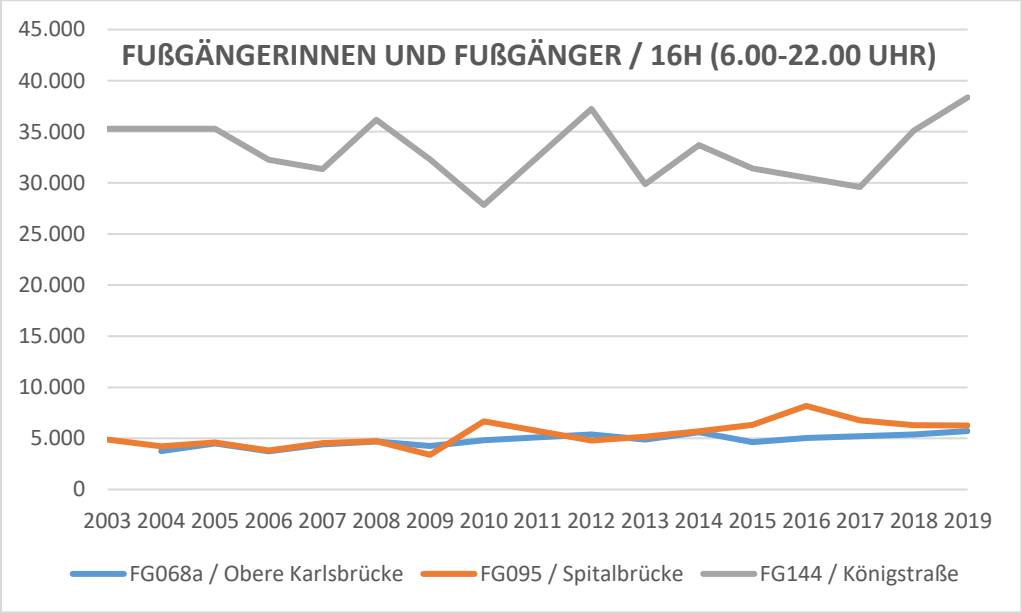


Abbildung 2: Konstantes Fußgängeraufkommen in der Altstadt (2003-2019) am Beispiel von 3 Zählstellen.

Ein wichtiges Ziel der Stadt Nürnberg ist mit der „Vision Zero“ eine Reduktion der Zahl der Verkehrstoten auf null. Fußgängerinnen und Fußgänger sind besonders gefährdet. So sind in der jüngeren Vergangenheit jedes Jahr Zufußgehende bei Verkehrsunfällen in Nürnberg ums Leben gekommen. Im Durchschnitt waren seit 2011 50% aller Getöteten im Nürnberger Straßenverkehr Fußgängerinnen bzw. Fußgänger. 2021 waren von den fünf verstorbenen Unfallopfern drei zu Fuß unterwegs, darunter zwei Senioren über 65 Jahren. Dies zeigt die hohe Gefährdung des Fußverkehrs allgemein und insbesondere der älteren und schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Das generelle Unfallaufkommen unter Beteiligung von Zufußgehenden verhielt sich in den letzten Jahren relativ konstant. Seit 2009 kam es in Nürnberg jährlich zu rund 100 bis 140 polizeilich erfassten Unfällen mit Fußgängerinnen und

Fußgängern als Hauptunfallverursacher. Unfälle anderer Verursacher zulasten von Zufußgehenden summierten sich im selben Zeitraum auf rund 180 bis 225 pro Jahr. Bei den meisten erfassten Unfällen kam es zu Personenschäden, jedoch besteht vor allem unter den Unfällen mit Sachschaden und den Alleinunfällen eine erhebliche Dunkelziffer. Besonders oft verunfallen Fußgängerinnen und Fußgänger bei nasser bzw. feuchter Witterung und bei Dunkelheit. Unfälle, die durch Zufußgehende verursacht werden, geschehen meist bei ungesicherten Querungsvorgängen ohne Beachtung des Fahrzeugverkehrs. Durch andere Verkehrsteilnehmende zu verantwortende Unfälle treten insbesondere beim Fahren und Abbiegen im Zuge falschen Verhaltens gegenüber Fußgängerinnen und Fußgängern auf, bei Überschreitungsvorgängen von diesen, und bei Unfällen durch Radfahrende auch häufig durch die verbotswidrige Benutzung des Gehwegs.

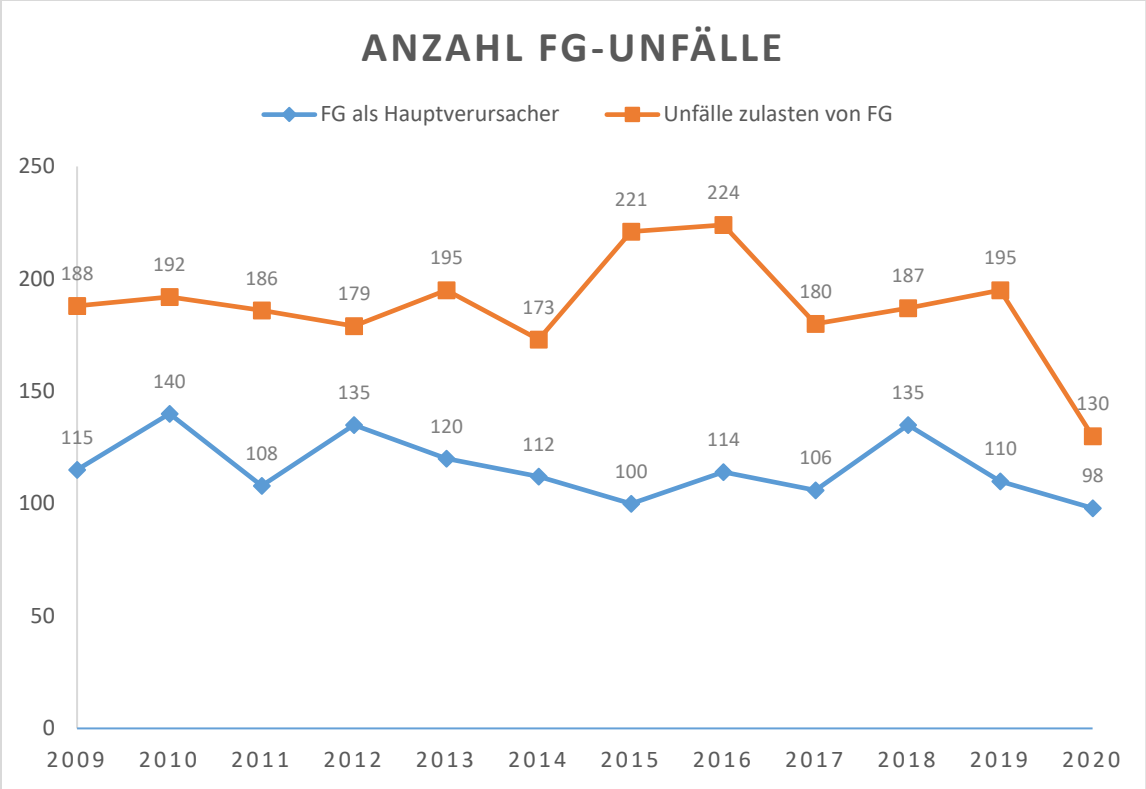


Abbildung 3: Überblick über Unfälle mit Beteiligung des Fußverkehrs, 2009-2020.

Die Tatsache, dass seit vielen Jahren kein Kind mehr auf dem Schulweg tödlich verunglückte, ist dabei besonders hervorzuheben: Es zeigt sich, dass die gemeinsame Arbeit von Polizei, Schulen und Verkehrsplanung zusammen mit verantwortungsvoller Hinführung von Kindern an die Risiken des urbanen Verkehrs durch Eltern großen Effekt haben kann und „Vision Zero“ auch für Erwachsene erreichbar ist!

3. Übergeordnete Ziele der Fußverkehrsstrategie

Ziel der Fußverkehrsstrategie ist, dass mehr Menschen in Nürnberg gerne und häufiger ihre Wege zu Fuß zurücklegen und sich dabei sowohl sicher fühlen als auch sicher sind. Daher sind die drei übergeordneten Ziele der Stadt Nürnberg die Folgenden:

- **Erhöhung der Verkehrssicherheit für Zufußgehende**
- **Erhöhung des Fußverkehrsanteils am Modal Split**
- **Erhöhung von Komfort und Attraktivität des Zufußgehens**

Letztendlich soll die strategische Fußverkehrsförderung dazu beitragen, Unfallzahlen zu senken, die Selbstverständlichkeit des Zufußgehens zu unterstreichen und die Lebensqualität in Nürnberg zu steigern. Kurze Wege gewährleisten ein gesundes, attraktives Wohnumfeld – und umgekehrt. Entsprechend müssen zwingend gewisse Voraussetzungen erfüllt sein, ohne die keine erfolgsversprechende Umsetzung möglich ist:

- Wahrnehmung des Fußverkehrs als eigenständige Verkehrsart
  Fußverkehr muss als eigenständige Verkehrsart gefördert werden und in allen Planungen analog anderer Verkehrsarten Berücksichtigung finden.

- Verbindlichkeit in Politik und Verwaltung
  Die Fußverkehrsstrategie konkretisiert den „Mobilitätsbeschluss für Nürnberg“, der die Förderung der Zufußgehenden vorsieht. Mit dem Stadtratsbeschluss für diese Fußverkehrsstrategie wird die Verwaltung mit der Umsetzung beauftragt. Wesentliche Einzelplanungen werden dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorgelegt. Bestehende Leitbilder, Strategien und Konzepte sollen eingebettet und um die Belange des Fußverkehrs ergänzt werden. Eine Bandbreite an Akteuren ist einzubinden, um von deren Wissen und Erfahrungen zu profitieren. Gleichzeitig wird die Fußverkehrsstrategie für eine Verstetigung kontinuierlich weiterentwickelt.

- Finanzierung und Personal
  Die Umsetzung der konkreten Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs erfordert entsprechende finanzielle und personelle Ausstattung. Daher sind weitere Stellenschaffungen sowie die jährliche Bereitstellung von Mitteln zwingende Voraussetzung dafür, die Situation für Fußgängerinnen und Fußgänger in Nürnberg nicht nur punktuell oder in Pilotprojekten zu verbessern. In der aktuellen Haushaltslage ist hier mit besonderer Sorgfalt abzuwägen, welcher Einsatz welchen Nutzen bringt.

4. Konkrete Ziele und Leitlinien

Nürnberg setzt sich zur Förderung des Fußverkehrs acht konkrete Ziele bzw. Zielfelder, die im Folgenden erläutert werden. Die aufgeführten Maßnahmen dienen dabei zur Überleitung in aktives Handeln, haben aber keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Grundsätzlich sind alle Projekte und Maßnahmen, die zur Erreichung der übergeordneten Ziele (siehe 3.) beitragen können, erstrebenswert und sollen durch diese Strategie unterstützt werden.

Zwischen bestimmten Zielen bestehen starke Querbezüge und Überschneidungen, auf die in der Umsetzung entsprechender Maßnahmen besonders Rücksicht genommen werden soll.

Zielfeld 1:

Schaffung einer fußgängerfreundlichen Stadt

Fußverkehrsförderung erfordert gewisse stadträumliche Voraussetzungen. Nur dort, wo Arbeitsplätze, Ziele der Nahversorgung, Einzelhandel, Kultur, Dienstleistungen und Freizeiteinrichtungen fußläufig erreichbar sind, stellt das „solo“ zu Fuß gehen eine Option dar. Belebte und abwechslungsreiche Erdgeschosszonen laden dazu ein, die Gehwege zu nutzen. Sie stärken gleichzeitig die lokale Wirtschaft und tragen zu aktiven und gemischten Quartieren bei. Das Leben im öffentlichen Raum ist Basis für gesellschaftliches Leben und demokratischen wie sozialen Austausch. Stadtgesellschaft basiert auf Austausch und Kontakt – das Modell der autogerechten Stadt konnte dies nicht leisten. Der nach wie vor bestehende Mangel an Platz für diesen Austausch ist problematisch. Hochwertig gestalteter öffentlicher Raum mit entsprechenden Aufenthaltsmöglichkeiten, Wegen und Zielen ist wiederherzustellen bzw. neu zu schaffen.

Angestrebt wird das Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“. Die Voraussetzungen für eine attraktive Stadt für Fußgängerinnen und Fußgänger sind in Nürnberg sehr gut. Belebte Erdgeschosse enthalten auch und vor allem Gastronomie, Kleingewerbe sowie kulturelle und soziale Einrichtungen - das ist das klassische Modell der europäischen Stadt, der status quo fast aller Gebiete innerhalb des Rings. Solche Stadträume motivieren zum Zufußgehen.
Es besteht ein hohes Verlagerungspotential kurzer Wege, die auch ohne Sachzwang nach wie vor mit dem MIV zurückgelegt werden.

Das Ziel der Schaffung einer fußgängerfreundlichen Stadt erfordert neben dem Engagement der öffentlichen Hand das der privatwirtschaftlichen Akteure, insbesondere bei größeren Baumaßnahmen und bei der Gestaltung von Privatflächen.

Maßnahmenkatalog

1.1: Berücksichtigung in räumlichen und sektoralen Fachplanungen
Aufgrund der Relevanz der Belange von Fußgängerinnen und Fußgängern für die gesamte Bevölkerung und das räumliche und soziale Lebensumfeld werden diese in allen Fachplanungen künftig stärker als bisher berücksichtigt. Der Privatisierung des öffentlichen Raumes ist entgegenzuwirken.

1.2: Attraktiver öffentlicher Raum
Eine attraktive und einladende Gestaltung des öffentlichen Straßenraums hat einen großen Einfluss auf die bewussten und unbewussten Befindlichkeiten von Zufußgehenden. Daher ist die Aufenthaltsqualität kontinuierlich zu steigern. Hochwertige Aufenthalts-möglichkeiten, idealerweise witterungsgeschützt, baumbeschattet und abseits von



lauten Straßen oder Verkehrsachsen, sind auszubauen.

Abbildung 4: Fußgängerzone Königstraße, 2018.

1.3: Mehr Grün und Bäume

Mehr Grün im Stadtraum trägt nicht nur zur Klimaanpassung bei, sondern motiviert auch zum Zufußgehen. Daher sollen in Neuplanungen so viel Grün wie möglich realisiert und im Bestand neue Straßenbäume sowie andere schattenspendende Bepflanzung gesetzt werden. Die Barrierefreiheit hat immer oberste Priorität. Belange anderer Verkehrsmittel des Umweltverbunds müssen bei den unvermeidlichen Abwägungsentscheidungen berücksichtigt werden. Dies betrifft z.B. die Qualität von Wegeoberflächen, Beleuchtung sowie Breite der Wegeführung, Blindenleitsysteme und gestalterische Fragen.

1.4: Lebendiger Städtebau und Stadtgestaltung

Bei städtebaulichen Entwicklungen ist auf eine einladende Stadtgestaltung zu achten. Nutzbare Erdgeschosszonen sind zu ermöglichen und anzuregen, auf blickdichte Zäune und Mauern oder Erdgeschosse ohne Bezug zum öffentlichen Raum ist, wenn möglich, zu verzichten. Quartiere und Einzelvorhaben sollen nutzungsgemischt angelegt werden, um Wegelängen zu verkürzen und fußläufig möglichst viel erreichen zu können. Die Belange der Zufußgehenden korrespondieren mit der Neuen Leipzig Charta 2020, die das Ziel einer kompakten, durch Nutzungsdurchmischung und bauliche Dichte gekennzeichneten "Europäischen Stadt der kurzen Wege" verfolgt. Dazu zählen städtebaulich kleinteilige Bauformen mit menschlichem Maß an Stelle von unübersichtlichen Großformen. Hohe Dichte ist dabei Voraussetzung für urbanes Leben und qualitätvolles Zu-Fuß Gehen.

1.5: Anwendung des Mobilitätsbaukastens für neue Baugebiete

Der vom Verkehrsausschuss des Stadtrats am 13.12.2018 beschlossene Mobilitäts-baukasten für neue Baugebiete wird heute schon angewendet. Wesentliche, für den Fußverkehr relevante Ziele sind, Wegeführungen und Zugänge möglichst direkt anzulegen, durchlässig und frei vom Kfz-Verkehr zu schaffen. Gehwege sind von der Breite, Oberfläche und Beleuchtung komfortabel auszugestalten.

1.6: Gestalterische Aufwertung von Schwerpunkten des Fußverkehrs

Bereiche mit viel Fußverkehr, beispielsweise Fußgängerzonen oder verkehrsberuhigte Bereiche, müssen entsprechend gestaltet werden, damit die Bedeutung der Fußgängerin-nen und Fußgänger den weiteren Verkehrsteilnehmenden vermittelt und die Einhaltung von verkehrsrechtlichen Regelungen gewährleistet wird. Temporäre Gestaltung ist ein wichtiges Instrument, um neu implementierte Maßnahmen zu erproben, sie kann jedoch nachhaltige Neugestaltungen von Straßenräumen mit Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung nicht ersetzen.

Zielfeld Nr. 2:

Flächengerechtigkeit und mehr Platz für Zufußgehende

Fußgängerinnen und Fußgängern wird im öffentlichen Straßenraum nicht mehr genügend Platz zugestanden - insbesondere der ruhende Verkehr hat den historisch gemischten Verkehrsraum in Anspruch genommen, legal oder illegal („Gehwegparken“). Ziel der Fußverkehrsstrategie ist es daher, zu einer klügeren Aufteilung des begrenzten öffentlichen Raums beizutragen und den Fußgängerinnen und Fußgängern wieder mehr Fläche zur Verfügung zu stellen. Besonders entscheidend ist dafür der Umgang mit dem ruhenden Verkehr, da dieser häufig Platz auf Gehwegen oder in stadträumlichen Aufweitungen beansprucht. Hier besteht das größte Potential für mehr Flächengerechtigkeit und Schaffung von Aufenthaltsqualität.

Maßnahmenkatalog

2.1: Förderung von geteilter Mobilität, Reduzierung des Kfz-Bestands

Um den Kfz-Besitz sowie den Kfz-Bestand insgesamt zu senken, attraktive Alternativen zum eigenen Pkw zu schaffen und mehr Platz in den Wohnquartieren für Zufußgehende und Aufenthaltsqualität zu erzielen, wird das Angebot von stationsbasiertem Carsharing stadtweit ausgebaut. Andere, verkehrlich sinnvolle Konzepte geteilter Mobilität sind zu fördern. Parallel soll öffentlicher Raum für Fußgängerinnen und Fußgänger zurückgewonnen werden.



Abbildung 5: Mobilpunkt mit Carsharing-Angebot am Leipziger Platz, 2020.

2.2: Entfall von Parkplätzen, Neuordnung des Parkens

Im gesamten Stadtgebiet haben sich Parkweisen etabliert, die den Fußverkehr behindern und ihm keine ausreichenden Restgehwegbreiten belassen. Der Mobilitätsbeschluss hält daher fest, dass das Gehwegparken überprüft und die Neuordnung bis 2030 bereits bei mindestens 30% der betroffenen Straßen durchgeführt werden soll. Konkretes Ziel dieser Fußverkehrsstrategie ist es, halbseitiges oder vollständiges Gehwegparken regelmäßig

nur dort zuzulassen, wo mindestens 1,50 m nutzbare Restgehwegbreite verbleibt. In Abschnitten mit weniger als 2,50 m Breite soll das Parken unter Würdigung lokaler Besonderheiten auf die Straße verlagert werden. Der Entfall von illegalen Parkmöglichkeiten ist dabei unausweichlich- Er soll, soweit möglich, durch Bewohnerparkplätze, Quartiersparkhäuser oder andere Instrumente der Parkraumbewirtschaftung kompensiert werden. Im Kern ist kostenloses Parken ein privates Bedürfnis, das im öffentlichen Raum nicht uneingeschränkt seine Berechtigung haben kann. Angegangen wird damit auch die „Kostenlos-Mentalität“, die interessanterweise vor allem in der Kernstadt dafür sorgt, dass der vermeintliche Anspruch auf einen kostenlosen Stellplatz im öffentlichen Raum in direkter Wohnungsnähe regelmäßig eingefordert wird, auch um den Preis des Verlustes von Gehwegen oder Bäumen. In den Außenstadtteilen ist hingegen das Vorhalten von Garagen, Carports oder Stellplätzen, natürlich auf dem eigenen Grundstück, das ja auch erworben werden musste, selbstverständliche Praxis. Im Ergebnis gehört zum privaten Pkw in der ganzen Stadt grundsätzlich auch ein privater Stellplatz. Umgesetzt wurde diese Maxime erstmals im Stadtteil Lichtenreuth, das Konzept wird auch in weiteren Neuplanungen von Stadtteilen verfolgt.

2.3: Freihalten von Gehwegen und Kreuzungsbereichen

Gehwege und Kreuzungsbereiche sind von störenden Hindernissen freizuhalten. Dies schließt Werbeanlagen, sämtliche Fahrzeuge inkl. deren Infrastruktur und diverse Formen von Sondernutzungen ein. Das Parken an erfahrungsgemäß häufig zugeparkten Kreuzungsbereichen oder Gehwegen wird - wo möglich und nicht störend - mit Radständern oder anderen geeigneten Elementen unterbunden. Sichtbeziehungen werden aufrechterhalten. Vorrangig wird Entsiegelung und Begrünung illegal beparkter Flächen in Kreuzungsbereichen geprüft.

Zielfeld Nr. 3:

Durchgängige Erreichbarkeit

Fußgängerinnen und Fußgänger sind höchst umwegesensibel, so dass direkte Wegeverbindungen unerlässlich sind. Zudem besteht teils Bedarf nach neuen Verbindungen. Ziel ist es, in ganz Nürnberg ein engmaschiges Netz an hochwertigen Gehwegen und Verbindungen anbieten zu können, die sicher von allen Altersgruppen und unabhängig von Mobilitätseinschränkungen genutzt werden können.

Bestimmte Achsen und Strecken werden besonders stark von Fußgängerinnen und Fußgängern frequentiert. Diese stellen gemeinsam mit den übergeordneten Freiraumverbindungen die Ausgangslage für Wegenetze für den Fuß- und teils auch für den Radverkehr dar. Dabei müssen Angebote für unterschiedliche Anlässe (Alltag und Freizeit) und Gehgeschwindigkeiten berücksichtigt werden. Die Verbindungen in die Nachbarkommunen werden ausgebaut, da diese für den Alltagsverkehr (Beispiel Stadtgrenze Fürth) und/oder für Spaziergehende (Beispiel Reichswald) hohe Bedeutung besitzen können.

Maßnahmenkatalog

3.1: Herstellung übergeordneter, stadtweiter Wegenetze

Ergänzend zu den übergeordneten Freiraumverbindungen wird ein stadtteilverbindendes Vorrangfußwegenetz festgelegt. Bei diesen Hauptverbindungen sollen schnell Verbesserungen für die Fußgängerinnen und Fußgänger erreicht werden. Der Fokus hierbei liegt auf Wegen vom Stadtzentrum in die Stadtteile, zu ÖPNV-Knoten und in die Grünanlagen, von und zu wichtigen Zielen des Fußverkehrs sowie auf relevanten Tangentialverbindungen. Insbesondere die Verbindungen zwischen Stadtteilen sind oftmals ausbaufähig. Um möglichst viele Wege bequem zu Fuß zu ermöglichen, sollen zusätzliche Verbindungen innerhalb der Stadtteile geschaffen werden. Das Vorrangfußwegenetz soll von allen Stadtteilen innerhalb von 15 Minuten fußläufig erreichbar sein. Ziel ist dabei, quantitativ möglichst viele Wege unter 2 km zu erfassen und vorrangig dort neue oder bessere Wegeverbindungen zu schaffen, wo ein relevanter Umstieg vom MIV zu erwarten ist.

3.2: Überwindung von stadträumlichen Barrieren

Stadträumliche Barrieren wie Bahnanlagen, breite Straßen, Flüsse, Seen oder Bäche erfordern Querungshilfen, da sie zu Fuß nicht überwunden werden können. Ein dichtes Netz an Fußgängerampeln, Brücken und anderweitigen Hilfsmitteln zur Überwindung solcher Barrieren ist für die Fußverkehrsförderung unabdingbar, sodass solche kontinuierlich entsprechend der Standards ausgebaut und verbessert werden sollen.



Abbildung 6: Osttunneldurchstich am Hauptbahnhof, 2021.

3.3: Schaffung von Wegeverbindungen abseits des Straßennetzes

Wegeverbindungen abseits des Straßennetzes bieten Sicherheit und oft mehr Komfort für Fußgängerinnen und Fußgänger. Neue Wegeverbindungen und entsprechende Durchlässe sollen insbesondere in Neubauquartieren, Grünanlagen und durch übergeordnete Freiraumverbindungen geschaffen werden. Dabei wird die Korrelation mit neuen Radwegen und die Bedeutung für die Erreichbarkeit innerhalb der 2 km-Radien geprüft.

3.4: Lückenschlüsse bei fehlender Infrastruktur

Nicht überall im Stadtgebiet ist eine durchgängige Infrastruktur für den Fußverkehr vorhanden. Dort, wo straßenbegleitend keine Gehwege angelegt sind, sollen diese Lücken geschlossen werden. Ist die bauliche Anlage von Gehwegen nicht möglich, sind durch verkehrsrechtliche und gestalterische Maßnahmen die Voraussetzungen für den Fußverkehr zu verbessern, beispielsweise durch die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche, der Markierung von Schutzbereichen für Zufußgehende oder der Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten durch Stadtmobiliar. Diese Grundanforderung gilt unabhängig von der zu erwartenden Fußgängermenge in allen bebauten Arealen der Stadt – eine Gebäude erschließende Straße ohne Gehweg soll es 2035 in Nürnberg nicht mehr geben.

Zielfeld Nr. 4:

Bessere Infrastruktur und komfortable Wege

Bei der Planung des Straßenraums wurde der Flächenbedarf für den Fußverkehr in der Vergangenheit oftmals als Restgröße behandelt. Regelkonforme Qualitäts- sowie Mindeststandards für Gehwege wurden oft unterschritten, um großzügige Fahrbahnbreiten für den MIV herstellen zu können. Ein Umdenken von „außen nach innen“ ist daher zentraler Ansatzpunkt, um Gehwege und andere Infrastruktur für den Fußverkehr zu priorisieren und ihm so mehr Platz zuzugestehen. Neu- und Umbauten sollen vom Fußweg aus gedacht werden, dabei sind die Mindestmaße der technischen Regelwerke im Einzelfall kritisch zu hinterfragen. Standortgerechte Lösungen in jeder Einzelplanung sollen –wo sinnvoll- Fußgängern den Vorzug geben.

Nach dem Straßenverkehrsrecht haben Fußgängerinnen und Fußgänger vorhandene Gehwege zu nutzen. Daher müssen diese flächendeckend adäquate und sichere Voraussetzungen bieten, indem sie breit, eben, barrierefrei und beleuchtet sind. Die Begehbarkeit muss zu allen Tages- und Jahreszeiten gewährleistet sein, ebenso wie die soziale Sicherheit. So kann nicht nur das subjektive Wohlbefinden gesteigert, sondern Unfälle verhindert und aktiv zur Sicherheit im Straßenverkehr beigetragen werden.

Maßnahmenkatalog

4.1: Erarbeitung verbindlicher Mindest- und Qualitätsstandards
Ergänzend zu den in den technischen Regelwerken definierten Standards für Fußgängerverkehrsanlagen und den Angaben aus dem Mobilitätsbeschluss für Nürnberg soll die Arbeit an verbindlichen Mindest- und Qualitätsstandards in den Gremien in Bund und Land, insbesondere an RASt, StVO und VV-STVO im Sinne dieser Strategie unterstützt werden

4.2: Gehwegsanierung
Mangelhafte Infrastruktur und marode Gehwege werden ermittelt und zügig saniert. Baustellenbedingte Aufgrabungen von Gehwegen und provisorische Schließungen der Gehwegdecke werden schnellstmöglich behoben. Erstrebenswertes Ziel bei jeder Sanierung ist eine Verbesserung für den Fußverkehr im Vergleich zur Ausgangssituation.

4.3: Gehwegverbreiterung
Im Zuge anstehender Straßensanierungen und Baumaßnahmen werden Gehwegverbreiterungen immer dann geprüft, wenn die geltenden Standards nicht eingehalten werden, aufgrund örtlicher Besonderheiten, wie beispielsweise erhöhte Fußverkehrsfrequenzen, nicht ausreichen oder dies zukünftig zu erwarten ist. Die Reduzierung der Qualität der Infrastruktur für den MIV wird Gegenstand der nötigen Abwägung.

4.4: Verbesserung der Querungsmöglichkeiten
Die meisten Unfälle von Zufußgehenden geschehen durch falsches Verhalten beim Überqueren der Fahrbahn. Daher sind Querungsmöglichkeiten auszubauen und dabei insbesondere auf eine sichere Gestaltung zu achten. Ziel ist es, an jedem Arm einer Kreuzung eine Furt bzw. Signalphase für Zufußgehende einzurichten, um Umwege oder

gefährliche Querungsvorgänge ohne Sicherung zu vermeiden. Statt Absperrungen sollen bevorzugt zusätzliche, direkte Querungsanlagen geschaffen werden. Signalsteuerungen der Lichtsignalanlagen (Ampeln) werden möglichst angepasst, um Fußgängerinnen und Fußgängern längere Grünphasen zu ermöglichen.



Abbildung 7: Zusätzliche, oberirdische Querungsmöglichkeit des Bahnhofsvorplatzes, 2021

4.5: Schaffung zusätzlicher und Verbesserung bestehender Beleuchtung

Im Zuge des Projekts „Fußgängerfreundliche Stadtteile“ (siehe Zielfeld Nr. 7) liegt ein Fokus auf der Wahrnehmung der Wege, insbesondere in der Dunkelheit. Bestehende Beleuchtung wird verbessert, um ausreichend Helligkeit zu erzeugen, Angst zu vermeiden und die Sicherheit für Zufußgehende zu erhöhen. Besonderes berücksichtigt werden Querungsanlagen. Die Belange des Natur- und Artenschutzes sowie die Sicherung dunkler Nächte sind dabei in die Abwägung einzubeziehen.

4.6: Winterdienst auf Gehwegen, Freihaltung von Schnee und Eis

Die Sicherung des Winterdienstes auch auf Gehwegen hat hohe Priorität. Private Grundstücksbesitzer mit Räumpflicht sollen engmaschiger in Verantwortung genommen werden, der kommunale Winterdienst soll eine Priorisierung analog der Priorisierungen zum MIV- und Radwegenetz erarbeiten und umsetzen.

4.7: Wegeführung in Baustellen

Die Wegeführung in Baustellen muss fußgängerfreundlich gestaltet werden, indem sichere und komfortable Alternativen zur Verfügung gestellt werden. Diese müssen von schnelleren Verkehrsarten geschützt sein, ausreichende Wegebreiten aufweisen und notwendige Querungsmöglichkeiten vorsehen. Zudem sind unnötige Umwege zu vermeiden.

Zielfeld Nr. 5:

Barrierefreiheit und inklusive Mobilität

Menschen mit Behinderung haben Anspruch auf gleichberechtigten Zugang zur physischen Umwelt und zu Transportmitteln. In der Planung sind darüber hinaus die Belange der anderen schwächeren Verkehrsteilnehmenden, insbesondere von Kindern und älteren Menschen, zu berücksichtigen. All diese Gruppen haben besondere Bedürfnisse sowie eine hohe Schutzwürdigkeit und können sich teils nicht eigenständig bei Entscheidungsträgern artikulieren. Die weitere Verbesserung der schon heute in Nürnberg sehr gut ausgebauten Barrierefreiheit, ist ein wichtiger Baustein für eine Annäherung an eine inklusive, selbstbestimmte und sozial gerechte Mobilität für alle.

Ein paralleler Ansatz von schrittweisen Verbesserungen dort, wo Umbau- und Sanierungsmaßnahmen anstehen, und der kontinuierlichen Behebung von Gefahrenstellen soll verfolgt werden. Besonderer Handlungsbedarf besteht im Umfeld sensibler Einrichtungen wie Kitas, Schulen, Pflegeheime sowie Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs. Herausforderungen sind hierbei Zielkonflikte mit anderen Fachplanungen, insbesondere Grünplanung und Stadtgestaltung (Denkmalschutz), und mit den Interessen des Radverkehrs. Hinzu kommt die Heterogenität der sehr unterschiedlichen Bedürfnisse je nach persönlicher Einschränkung.

Maßnahmenkatalog

5.1: Barrierefreier öffentlicher Raum und entsprechende Oberflächengestaltung
Der öffentliche Raum und insbesondere die Gehwege werden hindernisfrei ausgebaut. Scharfe Richtungsänderungen auf Gehwegen werden minimiert und notwendige Neigungen möglichst gering ausgestaltet. Bordsteine werden dort, wo Bedarf besteht, abgesenkt und Blindenleitsysteme angebracht. Das beschlossene Gestaltungshandbuch „Nürnberger Linie“ definiert abschließend die Ziele und Möglichkeiten der Oberflächengestaltung für ganz Nürnberg.

5.2: Barrierefreie Querungsmöglichkeiten
Älteren und Mobilitätseingeschränkten wird wo immer signaltechnisch sinnvoll möglich auch bei Mittelinseln das Queren in einem Zug ohne zusätzliche Wartezeiten ermöglicht. Geh- und Sehbehinderten sollen unterschiedliche Bordsteinabsenkungen angeboten werden. Unverzichtbare Umlaufsperren müssen auch mit Rollstühlen oder Kinderwägen problemlos passierbar sein.

5.3: Barrierefreie Alternativen zu Treppen
Aufgrund der bewegten Topographie in einzelnen Stadtteilen Nürnbergs sind mancherorts Treppenanlagen vorhanden, die nicht immer über eine nutzbare Rampe oder eine direkte Umgehungsmöglichkeit verfügen. Daher sind zu Treppen im Bestand nach Möglichkeit barrierefreie Alternativen zu schaffen und solche bei Neuplanungen immer sicherzustellen.

5.4: Sitzgelegenheiten

Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum sind für alle Bevölkerungsgruppen besonders wichtig. Daher sind flächenhaft ausreichend konsumzwangsfreie Sitzgelegenheiten zu schaffen.

5.5: Gehwege bzw. Fußgängerzonen und Fahrzeugverkehr



Fußgängerzone am Hallplatz, 2021.

Gehwege sind nur in Ausnahmefällen für den Radverkehr freizugeben. Dafür müssen diese eine ausreichende Breite von mindestens 2,50 m aufweisen (Mobilitätsbeschluss) und es darf keine Möglichkeit der Radverkehrsführung auf der Fahrbahn bestehen. Eigenständige Radwege sollen immer visuell kontrastreich und taktil wahrnehmbar von Gehwegen abgegrenzt werden (z.B. durch Roteinfärbung).

Für den Radverkehr freigegebene Fußgängerzonen dürfen kein hohes Aufkommen an Fußgängerinnen und Fußgängern aufweisen. Gegebenenfalls ist die Freigabe auf weniger frequentierte Tageszeiten zu begrenzen. Elektrokleinstfahrzeuge dürfen Fußgängerzonen nicht befahren oder dort abgestellt werden.

Abbildung 8: Beschränkungen der Nutzung der

5.6: Aufmerksamkeit für Barrierefreiheit

Durch gezielte Begehungen mit dem Behindertenrat der Stadt können verwaltungsintern, aber auch mit der Öffentlichkeit, die Belange der Barrierefreiheit in der Anwendung erprobt und die Sensibilität für Mindest- und Qualitätsstandards erhöht werden.

Zielfeld Nr. 6:

Sicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger

Die Sicherheit hat Vorrang gegenüber der Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs. Oberstes Ziel des Mobilitätsbeschlusses des Stadtrats vom Januar 2021 ist die Vision Zero, also die Reduzierung der Zahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr auf null. Unfälle von Zufußgehenden sind zu minimieren sowie deren Schweregrade abzumildern. Dafür müssen Gefahren für den Fußverkehr abgewendet und dabei die Belange der schwächeren Verkehrsteilnehmenden schwerpunktmäßig berücksichtigt werden. Dazu gehören insbesondere Kinder, Ältere und Personen mit Mobilitätseinschränkungen, da diese als Zufußgehende bei Unfällen überdurchschnittlich häufig verletzt oder getötet werden und gängige Sicherheitsnormen im Fahrzeugbau nicht auf ihre Anforderungen abgestimmt sind. Das frühzeitige Erlernen und das kontinuierliche Ausbauen von eigenständiger Mobilität im Rahmen einer entsprechenden Verkehrserziehung ist essentiell.

Belange des Fußverkehrs müssen überall berücksichtigt werden. Fußgängerinnen und Fußgänger sind in der Regel die langsamsten Verkehrsteilnehmenden und daher höchst umwegesensibel. Trotz des Ziels der intuitiven, sicheren Straßenraumgestaltung ist mögliches regelwidriges Verhalten von Zufußgehenden in Planungen zu berücksichtigen und mithilfe von entsprechenden Angeboten statt Sperren entgegenzuwirken.

Maßnahmenkatalog

6.1: Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten

Die Vollendung der heute schon fast flächendeckenden Tempo 30-Regelungen in allen bebauten Gebieten, die Schaffung von neuen verkehrsberuhigten Bereichen und Fußgängerzonen und eine allgemeine Reduktion des Geschwindigkeitsniveaus in der Stadt erhöht die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere aber für Fußgängerinnen und Fußgänger. Verkehrsberuhigte (Geschäfts-)Bereiche werden dort, wo sinnvoll und verkehrsrechtlich zulässig, baulich entsprechend umgestaltet. Bäume, Sondernutzungen und andere Elemente, die Fahrzeuge zum Abbremsen und Langsamfahren bewegen, werden eingesetzt.

6.2: Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

Um die Sicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger zu erhöhen, aber auch dem Radverkehr und ÖPNV mehr Platz zuzugestehen, werden über die Reduzierung von Höchstgeschwindigkeiten hinausgehende Verkehrsberuhigungsmaßnahmen durchgeführt. Dazu zählen wie bisher Eingriffe in Verkehrssysteme, um beispielsweise Durchgangsverkehre aus Wohngebieten fernzuhalten oder die Rücksichtnahme zu erhöhen, ebenso wie die Einführung neuer Fußgängerzonen. Ein besonderer Fokus liegt auf Stadtteilzentren, dem Umfeld von ÖPNV-Haltestellen, Schulen und Kitas, anderen schützenswerten Einrichtungen und Bereichen mit mangelhafter Infrastruktur für den Fußverkehr.



Abbildung 9: Verkehrsberuhigung am Petra-Kelly-Platz, 2019.

6.3: Sichere Straßenraumgestaltung in Kreuzungsbereichen

Durch die Reduktion freier Rechtsabbieger, großer Abbiegeradien und anderer zügig befahrbarer Abbiegemöglichkeiten für den Kfz-Verkehr wird die Sicherheit der Fußgängerinnen und Fußgänger gesteigert, da hierdurch die durchschnittlichen Abbiegegeschwindigkeiten gesenkt und Sichtbeziehungen verbessert werden. Eigene Signalphasen für linksabbiegende Kfz sollen bevorzugt angewendet werden, um Unfälle mit Fußgängerinnen und Fußgängern beim Linksabbiegen zu verhindern.

6.4: Verbesserung der Sichtbeziehungen

Freigehaltene Sichtbeziehungen sind essentiell, damit Zufußgehende das Verkehrsgeschehen überblicken können sowie gleichzeitig von anderen Verkehrsteilnehmenden frühzeitig wahrgenommen werden. Daher müssen insbesondere Kreuzungsbereiche, Bordsteinabsenkungen, Einfahrten und Querungsmöglichkeiten von parkenden Fahrzeugen freigehalten werden. Vorgezogene Gehwegnasen und Mittelinseln helfen, die Sichtbarkeit von Fußgängerinnen und Fußgängern weiter zu erhöhen sowie deren Blickfeld zu verbessern. Bei der Prüfung von Einbauten in Gehwege oder von Sondernutzungen Dritter sind notwendige Sichtbeziehungen besonders zu berücksichtigen. Bestehende Sichthindernisse werden entfernt.



6.5: Verstärkung der Verkehrskontrollen

Für die konsequente Einhaltung bestehender Regeln im Straßenverkehr und die Gewährleistung der Sicherheit ist die regelmäßige Überwachung des fließenden sowie ruhenden Verkehrs unerlässlich. Die Kontrollkapazitäten beim Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung werden weiter ausgebaut. Bei der Polizei wird auf verstärkte Kontrollen in allen Bereichen und das konsequente Abschleppen von Falschparkenden, die Fußgängerinnen und Fußgänger behindern, hingewirkt.

Abbildung 10: Illegales Parken auf dem Gehweg und im Kurvenbereich des Kirchenwegs, 2021.

6.6: Anhebung der Bußgeldsätze

Die Stadt Nürnberg setzt sich auf Landes- und Bundesebene über die entsprechenden Gremien weiterhin dafür ein, die Bußgeldsätze bei Verkehrsverstößen gerade im ruhenden Verkehr anzuheben. Nur so kann die Wirksamkeit der Verkehrsüberwachung gestärkt, ein nachhaltiger Lerneffekt erreicht und die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden gewährleistet werden.

6.7: Verkehrs- und Mobilitätserziehung

Schwerpunktmäßige Zielgruppen der Verkehrs- und Mobilitätserziehung sind Kindergartenkinder, Schülerinnen und Schüler, deren Erziehungsberechtigte sowie Ältere. Eltern erziehen ihre Kinder zu eigenständig sicheren Zufußgehenden, indem sie dies einüben, die Bewegung zu Fuß aktiv fördern und auf das Bringen und Holen mit dem Kfz verzichten. Getreu dem Motto „kurze Beine, kurze Wege“ ist die sehr gute Schulwegsicherheit dauerhaft zu sichern. Die vorhandenen Schulwegkarten sind aktuell zu halten, die Wege kontinuierlich zu pflegen. Die gute Zusammenarbeit von Polizei, Schule, Verkehrsplanung und Eltern soll weiter gestärkt werden.
In Zusammenarbeit mit dem Stadtseniorenrat sollen Aktionen für eine sichere und inklusive Mobilität für Seniorinnen und Senioren durchgeführt werden. Aktionen mit Fahrschulen sensibilisieren Fahranfängerinnen und -anfänger. Auch alle anderen Gruppen müssen zu rücksichtsvollem Verhalten im Verkehr angehalten werden, um die Sicherheit zu erhöhen.

Zielfeld Nr. 7:

Kommunikation, Information, Beteiligung

Fußverkehr wird von vielen nicht als eigenständige Verkehrsart wahrgenommen. Für die Belange der Zufußgehenden muss weiter sensibilisiert werden, sodass in der ganzen Bevölkerung ein Bewusstsein für deren Interessen und Bedürfnisse entsteht. Strittige Themen, wie die Aufteilung der Verkehrsflächen im öffentlichen Raum und die Prioritätensetzung hinsichtlich der Finanzierung von verkehrlichen Projekten erfordern umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit. Gleichzeitig bietet sich im Zuge der strategischen Fußverkehrsförderung die Möglichkeit, innovative Beteiligungsformate umzusetzen und Chancen für mehr Partizipation und Bürgernähe zu nutzen. Da im Alltag praktisch jede/r zu Fuß unterwegs ist, sollte diese Meinungsvielfalt ausgeschöpft werden, um dauerhafte Verbesserungen zu erreichen und gleichzeitig demokratische Teilhabe zu stärken.

Maßnahmenkatalog

7.1: Rücksichtnahme und mehr Aufmerksamkeit

Rücksichtnahme zwischen den Verkehrsteilnehmenden wird stetig gefördert. Die Bausteine zum Thema Fußverkehr aus der Rücksichtnahmekampagne „Bitte, gerne!“ werden um die Ziele der Fußverkehrsstrategie erweitert und zu einem geeigneten Zeitpunkt umgesetzt. Ziel ist es, konstante Aufmerksamkeit für das Thema zu gewinnen und auf die angestrebte Fußverkehrsförderung durch die Stadt Nürnberg hinzuweisen. Privat initiierte Kommunikations-, Informations- und Beteiligungsprojekte sowie entsprechende Aktionen für Zufußgehende sind zu fördern.

7.2: „Fußgängerfreundliche Stadtteile“

Alle Stadtteile innerhalb des Rings werden bis 2030 systematisch mit dem Ziel fußgängerfreundlicher Gestaltung untersucht. Dabei liegt ein Schwerpunkt auf der Partizipation von Bürgerinnen und Bürgern sowie Interessensverbänden vor Ort. In die Konzeption des jeweiligen Projekts wird die Beteiligung von Anfang an integriert. Bei „Fußverkehrs-Checks“ sind die Öffentlichkeit einzuladen und die Bürgervereine einzubinden, um so für Belange des Fußverkehrs im Stadtraum zu sensibilisieren.

7.3: Orientierungshinweise

Die konzipierten Wegenetze für Freizeit und Alltag werden öffentlichkeitswirksam in Zusammenarbeit mit Vereinen und Initiativen vermittelt. Hinweise auf wichtige Ziele für Fußgängerinnen und Fußgänger werden ausgebaut. Mithilfe geeigneter Mittel wird Zufußgehenden die Orientierung erleichtert. Dabei wird, wo sinnvoll, auf die Unterstützung durch digitale Ergänzungen sowie neue Medienformate und -kanäle zurückgegriffen.

7.4: Institutionelle Etablierung und Anlaufstelle

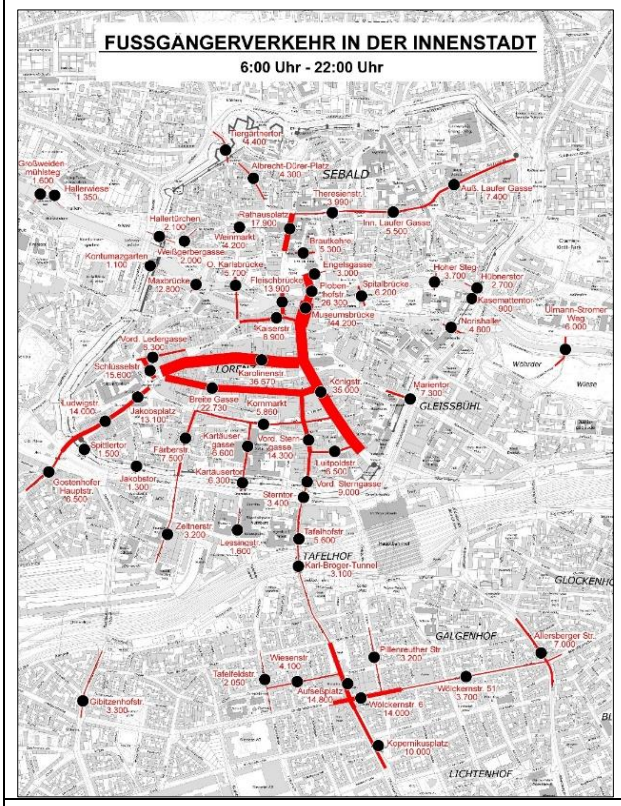
Die fortwährende Kommunikation mit unterschiedlichen Akteuren aus Verwaltung, Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft zum Thema Fußverkehr muss angestoßen und verstetigt werden. Bei Bedarf sind hierfür Gremien bzw. Arbeitskreise zu etablieren und mit entsprechenden Kompetenzen auszustatten. Die Zuständigkeit in der Verwaltung für verschiedene Themen, die den Fußverkehr betreffen, wird klar nach außen kommuniziert, um die

richtige Anlaufstelle für Anliegen rund um das Zufußgehen leicht ausfindig machen zu können.

7.5: Überörtliches Engagement

Die Stadt Nürnberg setzt sich explizit im Austausch mit anderen Städten, über den Deutschen Städtetag sowie beim Landes- und Bundesgesetzgeber für die Belange von Fußgängerinnen und Fußgängern ein. Dies beinhaltet sowohl gesetzliche, strukturelle und finanzielle Rahmenbedingungen.

7.6 Verbesserung der Datenlage



In den Zählstellenkatalog der jährlichen Querschnittszählung werden jedes Jahr zusätzliche Fußverkehrszählstellen aufgenommen. An Querschnitten, an denen standardmäßig nur der Kfz- und Radverkehr erfasst wird, werden zunehmend auch die Zufußgehenden erhoben, um die Datenlage stadtweit zu verbessern. Erhebungen zum Fußverkehr haben bei den fortlaufenden unterjährigen Zählungen hohe Priorität. Bei Handzählungen von Kfz und Radfahrenden wird immer abgewogen, ob Fußgängerinnen und Fußgänger zusätzlich erfasst werden können. Die Zählergebnisse sind zu georeferenzieren und zu veröffentlichen.

Abbildung 11: Fußgängerverkehr in der Innenstadt, 2019.

7.7: Information und Evaluation

Zur Messung der Fortschritte in der Fußverkehrsförderung und deren transparenten Darstellung ist die Öffentlichkeit und Politik regelmäßig über den aktuellen Stand zu informieren. Dies erfolgt im Rahmen des Reportings des Mobilitätsbeschlusses.

Zielfeld Nr. 8:

Förderung des Umweltverbunds und der Intermodalität

Fußwege sind das Bindeglied zwischen allen Verkehrsarten. Insbesondere der ÖPNV ist darauf angewiesen, dass die Fahrgäste bequem und zügig die notwendigen Wegestrecken zur Haltestelle oder bei Umstiegen zu Fuß zurücklegen können. Daher muss die Zuwegung zum ÖPNV weiter verbessert werden. Gleichzeitig kommt Fußwegen in intermodalen Wegeketten eine hohe Bedeutung zu, da sie ein flexibles Bindeglied für die Kombination unterschiedlicher Modi darstellen und so Alternativen zur Nutzung des privaten Pkw stärken. Fußgängerinnen und Fußgänger müssen sich oftmals Flächen mit dem Radverkehr teilen, wenn nicht ausreichend Platz zur Verfügung steht. Da beides intensiv gefördert werden soll, müssen Konflikte zwischen den beiden Verkehrsträgern minimiert werden.
Ziel ist es daher, durch strategische Fußverkehrsförderung auch die anderen Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu stärken. So wird dazu beigetragen, den Anteil an MIV-Wegen in Nürnberg deutlich zu senken und bis 2030 einen Modal Split des Umweltverbunds von 68% zu erreichen.

Maßnahmenkatalog

8.1: Synergien nutzen und hervorheben
Bei Planungen für den ÖPNV sowie den Straßenraum werden Belange des Fußverkehrs immer mit einbezogen, um möglichst flächendeckend Verbesserungen zu erreichen. Das gute Miteinander der drei Bausteine Fuß, Rad und ÖPNV wird nach außen kommuniziert und entsprechend gefördert.

8.2: Barrierefreie Haltestellen und komfortable Zuwege
Eine gute Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen ist für den Fußverkehr besonders bedeutsam, da Zufußgehende auf öffentliche Verkehrsmittel zum Erreichen weiter entfernter Ziele angewiesen sind. Die Zuwegung wird verbessert, indem direkte Wegeverbindungen und Zugänge hergestellt und ausgebaut werden. Der barrierefreie Umbau von Haltestellen wird als Daueraufgabe fortgesetzt. Im angestrebten Vorrangfußwegenetz (siehe 3.1) sind ÖPNV-Knoten wichtige Start- und Zielpunkte.

8.3: Fahrgastinformation
Die Fahrgastinformationen werden verbessert, indem weit einsehbare DEFIS-Anzeiger und statische Schilder die Haltestellen und die direkten Fußwegeverbindungen dorthin aufzeigen.

8.4: Getrennte Wegeführungen für Fuß- und Radverkehr
Um Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr zu minimieren, brauchen beide Verkehrsarten breite, getrennte Wege mit einer hohen baulichen Qualität. Die Trennung von Geh- und Radwegen stellt zudem die sicherste Wegeführung dar, auch wenn diese mehr Platz beansprucht. Daher sollen bei Planungen beiden Verkehrsarten möglichst eigene Infrastrukturen in hoher Qualität, insbesondere hinsichtlich Breite, Oberflächenmaterial und Beleuchtung, zur Verfügung gestellt werden.

8.5: Radabstellanlagen zur Freihaltung von Gehwegen und Fußgängerzonen

Neue Radabstellanlagen werden so aufgebaut, sodass Gehwege (außer bei überdimensionierten Aufweitungen oder bei ausreichender Breite) und Hauseingänge von Rädern freigehalten werden. Zudem sollen Radständer wie bisher als Alternative zu Pfosten zur Verhinderung des Parkens im 5 m-Bereich verwendet werden, sofern sie den Querungsbedarf von Fußgängern nicht einschränken. Um Radfahrende aus Fußgängerzonen ohne Freigabe für den Radverkehr fernzuhalten, werden weitere Abstellanlagen am Rand von solchen Fußgängerbereichen konzentriert.



Abbildung 12: Gut nachgefragte Radständer am Rand der Fußgängerzone am Josephsplatz, 2020.

5. Fazit und Ausblick

Die konsequente Förderung des Fußverkehrs ist notwendig, um definierte Ziele aus dem Mobilitätsbeschluss und dem Klimafahrplan erreichen zu können. Sie kann einen Beitrag zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl und zur Steigerung der Lebensqualität in der Stadt leisten. Der Aufenthalt im öffentlichen Raum - nicht nur dessen Durchschreiten - ist zudem essentieller Bestandteil sozialen und demokratischen Austausches und somit Basis der pluralistischen Stadtgesellschaft. Erhebungen zeigen, dass ein großes Potential für mehr zu Fuß zurückgelegte Wege besteht. Es gilt, dieses auszuschöpfen. Wesentlich sind dabei Wege von bis zu 3 km und das flächenhafte Sicherstellen einer Mindest-Fußgängerinfrastruktur. Dazu ist eine klare Willensbekundung seitens der Zivilgesellschaft, der Politik und der Verwaltung vonnöten.

Die vorliegende Fußverkehrsstrategie setzt hierfür den Rahmen, ist jedoch nur der Anfang einer von nun an anstehenden Daueraufgabe. Entscheidend ist, die hier aufgeführten Punkte in konkretes Handeln zu überführen, um Verbesserungen sicht- und spürbar zu machen. Durch kontinuierlich verbesserte Rahmenbedingungen und eine höhere Wahrnehmung von Zufußgehenden soll sich sukzessive an die in dieser Strategie formulierten Maßnahmen und Ziele angenähert werden.

Bildnachweis

Soweit nicht anders angegeben: Stadt Nürnberg, Verkehrsplanungsamt.

Quellenverzeichnis

Amt für Stadtforschung und Statistik für Nürnberg und Fürth – **StA /** Deutz, Lutz (2020): Mobilität in Nürnberg: Hohe Autoaffinität, aber es bewegt sich in Richtung Umweltverbund. Ergebnisse aus der Wohnungs- und Haushaltserhebung *Leben in Nürnberg* 2019. Statistische Nachrichten für Nürnberg S276.

PB-Consult Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH (2019): Stadtprofil. Mobilitätsverhalten der Nürnberger(innen). Nürnberg 2019. Tabellenband, Stand 21.10.2019. Auftraggeber: VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg.

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (2021): Dienstleistungsbericht der VAG 2020 auf Basis der Norm DIN EN 13816.

d

Beschlussvorlage
Vpl/037/2022

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	23.06.2022	öffentlich	Beschluss
Verkehrsausschuss	07.07.2022	öffentlich	Beschluss

Betreff:

E-Scooter-Nutzung in Nürnberg
hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 04.04.2019
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 07.10.2019
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 15.10.2019
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 21.06.2021
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 22.06.2021
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 05.10.2021
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 13.12.2021
Antrag der Stadtratsgruppe Die Linke vom 02.02.2022

Anlagen:
Sachverhaltsdarstellung
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 04.04.2019
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 07.10.2019
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 15.10.2019
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 21.06.2021
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 22.06.2021
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 05.10.2021
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 13.12.2021
Antrag der Stadtratsgruppe Die Linke vom 02.02.2022

Sachverhalt (kurz):

Mit dem Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeugeverordnung (eKFV) im Jahr 2019 hat sich der Markt an E-Scooter-Verleihanbietern auch in Nürnberg dynamisch entwickelt. Derzeit sind in Nürnberg vier Anbieter aktiv. Ein fünftes Unternehmen will ab 1. Juni 2022 starten.

Seit Betriebsbeginn gehen zahlreiche Beschwerden über behindernd abgestellte E-Scooter im öffentlichen Straßenraum bei der Stadtverwaltung ein. Insbesondere der innerstädtische Fußgängerverkehr und dessen Sicherheit wird dadurch erheblich beeinträchtigt.

Entsprechend der oben gelisteten Anträge wird über den Ist-Zustand berichtet und neben den Konfliktfeldern auch ein Konzept vorgestellt, mit dem die Situation verbessert werden soll. Zentrale Bestandteile sind feste Abstellplätze auf der Basis von Sondernutzungen sowie rechtlich bindende Veträge mit den E-Scooter-Anbietern.

Mit der Festlegung einer Obergrenze an E-Scootern und deren Beschluss durch den Stadtrat möchte die Stadtverwaltung den überbordenden Entwicklungen Rechnung tragen und diese neue Form der Mikromobilität gemeinsam mit den Anbietern in geregelte Bahnen lenken, ohne dabei die E-Scooter aus dem Stadtgebiet zu verbannen.

Nachdem der rechtliche Rahmen nach wie vor nicht abschließend gesteckt ist, betritt die Verwaltung hier rechtliches "Neuland".

1. Finanzielle Auswirkungen:

☒ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten	€	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum	
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?
(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Die Umsetzung des vorgeschlagenen Konzeptes erhöht die Verkehrssicherheit von Zufußgehenden, insbesondere von mobilitätseingeschränkten Personen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

☒ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☒ **LA**

☒ **SÖR**

☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, das vorgestellte E-Scooter-Konzept mit festen beschilderten Abstellplätzen in Nürnberg umzusetzen. Als verkehrlich und städtebaulich verträgliche Obergrenze wird eine Anzahl von ca. 1.000 E-Scooter in der Altstadt (Zone A) und von ca. 2.550 E-Scooter innerhalb des Rings B4R (Zone B) vereinbart. Außerhalb des Bundesstraßenrings (Zone C) soll das Konzept der letzten Meile umgesetzt werden mit Sammelparkplätzen an Haltestellen des ÖPNV und SPNV für ca. 700 E-Scooter.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, mit den E-Scooter-Anbietern auf der Basis des Kozeptes jeweils vertragliche Regelungen zur Konzeptumsetzung zu treffen. Die Nutzung der Abstellplätze soll dabei über die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen erfolgen.

3. Die nötigen Satzungsanpassungen sollen den zuständigen Ausschüssen vorgelegt werden.

4. Sollten sich mit einzelnen Anbietern keine vertraglichen Regelungen erreichen lassen, ist der Rechtsweg zu beschreiten, um die Ziele des Beschlusses zu sichern.

E-Scooter-Nutzung in Nürnberg

Beschluss

hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 04.04.2019
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 07.10.2019
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 15.10.2019
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 21.06.2021
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 22.06.2021
Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 05.10.2021
Antrag der CSU-Stadtratsfraktion vom 13.12.2021
Antrag der Stadtratsgruppe Die Linke vom 02.02.2022

Anlass

Mit der vorliegenden Stadtratsvorlage trägt die Verwaltung den oben angeführten Anträgen der Stadtratsfraktionen SPD und CSU, sowie der Stadtratsgruppe Die Linke aus den Jahren 2019 bis 2022 Rechnung und berichtet über die aktuelle Situation der in Nürnberg aktiven E-Scooter-Verleihsysteme (rechtlich gesehen handelt es sich eigentlich um Vermietungen). In diesem Zusammenhang werden Fragen beantwortet, die über die Schilderung des Ist-Zustandes hinausgehen und neben Konfliktfeldern werden auch Möglichkeiten und Lösungen aufgezeigt, mit denen die bestehenden Probleme angegangen werden können.

Da die Beschwerden über E-Scooter (Elektro-Scooter), die von Nutzerinnen und Nutzern in behindernder Weise abgestellt werden, auch drei Jahre nach Betriebsbeginn der ersten E-Scooter-Verleihanbieter weiterhin zu- statt abnehmen, besteht aus Sicht der Verwaltung Handlungsbedarf. Ausgehend vom Letter of Intent (LOI) sollten für die darin festgelegten Regelungen zum Betrieb und zum Abstellen von E-Scootern im öffentlichen Raum nach Möglichkeit rechtlich verbindlichere Formen gefunden werden. Gerade vor dem Hintergrund, dass der öffentliche Raum begrenzt ist, ist das oberste Ziel, ausreichend Platz für einen verlässlichen Betrieb eines E-Scooter-Verleihsystems im städtischen Raum zu sichern, ohne dabei andere Verkehrsteilnehmende, insbesondere Fußgängerinnen und Fußgänger, zu gefährden.

Aktuelle Situation in Nürnberg

Mit dem Inkrafttreten der Elektrokleinstfahrzeugeverordnung (eKFV) im Jahr 2019 hat sich der Markt an E-Scooter-Verleihsystemen auch in Nürnberg dynamisch entwickelt. Derzeit sind im Nürnberger Stadtgebiet vier Anbieter aktiv – VOI, TIER, Lime und Bolt. Ein weiterer Anbieter namens Superpedestrian hat Interesse bekundet, in Nürnberg ab Juni 2022 ein Verleihangebot anzubieten. Mit zunehmender Anzahl an Anbietern und entsprechender Nachfrage der bestehenden Angebote wird auch die Anzahl an E-Scootern im Stadtgebiet steigen. Insbesondere der innerstädtische Fußgängerverkehr und dessen Sicherheit wird dadurch erheblich beeinträchtigt. Deshalb soll eine Obergrenze an E-Scootern festgelegt werden, die sich an den Bedürfnissen der Nutzenden, der Verkehrssicherheit, aber auch städtebaulichen Gesichtspunkten orientiert.

Nürnberg	
Anbieter	**Anzahl** (Stand März 2022)
VOI	ca. 1.050 Fzg
TIER	ca. 1.200 Fzg
Lime	ca. 1.400 Fzg
Bolt	ca. 900 Fzg

***Tab. 1** Anzahl der E-Scooter*

Der LOI, welcher eine freiwillige Absichtserklärung zwischen der Stadtverwaltung Nürnberg und den jeweiligen Anbietern auf Basis der bisherigen bundesgesetzlichen Regelungen darstellt, legt unter anderem Regeln zum Betrieb der in Nürnberg tätigen E-Scooter-Verleihsysteme fest. Innerhalb des Altstadtringes ist die Anzahl der für den Vermietbetrieb täglich zur Verfügung gestellten E-Scooter pro Anbieter auf 150 limitiert, innerhalb des Bundesstraßenrings gilt eine maximale Anzahl von 350 Fahrzeugen. Allerdings ist derzeit davon auszugehen, dass deutlich mehr E-Scooter im Zentrum abgestellt sind. Eine genaue Kontrolle ist derzeit nicht möglich, der LOI ist rechtlich unverbindlich.

Dabei bezieht sich die Anzahl der E-Scooter in der Altstadt und innerhalb der Ringstraße jeweils auf den Ausbringungszeitpunkt. Außerhalb des Bundesstraßenrings ist die Anzahl nicht begrenzt. Nach ***Tabelle 1*** mit Stand vom März 2022 sind die vier Anbieter mit insgesamt 4.550 Fahrzeugen in Nürnberg vertreten. Die Altstadt sowie die angrenzenden Wohngebiete innerhalb des Bundesstraßenrings stellen den räumlichen Schwerpunkt der Geschäftsgebiete dar. Die häufigsten Mietstarts und -enden werden im Bereich der südlichen Altstadt, an den Verkehrsknotenpunkten des Hauptbahnhofes und des Plärrers sowie in den südlichen und südwestlichen Wohngebieten wie Galgenhof, Steinbühl, St. Leonhard und Gostenhof verzeichnet.

Anzahl der Beschwerden

Von Anfang an gingen zahlreiche Beschwerden über behindernd abgestellte E-Scooter oder rücksichtsloses Fahren der Nutzerinnen und Nutzer bei der Verwaltung ein. Die exakte Anzahl der Beschwerden ist schwierig zu ermitteln. Im Verwaltungsmanagementsystem (VMS) werden alle Beschwerden gelistet, die über das städtische Servicetelefon, den Mängelmelder und über die städtische E-Mailadresse bei der Stadt Nürnberg eingehen. Seit Juli 2021 werden die eingehenden Beschwerden von Vpl bzw. SÖR direkt an die Anbieter weitergeleitet mit der Bitte, die behindernd abgestellten E-Scooter binnen 6 Stunden im öffentlichen Raum umzustellen.

Festzuhalten ist, dass in den Sommermonaten deutlich mehr Beschwerden eingehen als in den Wintermonaten und dass mit steigender Anzahl der Fahrzeuge und Anbieter auch die Beschwerden über falsch abgestellte E-Scooter im Stadtgebiet zunehmen. Insbesondere das andere Verkehrsteilnehmer behindernde Abstellen sowie die ordnungswidrige Nutzung von Gehwegen stehen im Mittelpunkt vieler Beschwerden.

Die Beschwerdelage bei der Nutzung der E-Scooter unterscheidet sich erheblich von der Beschwerdelage beim Fahrradverleihsystem VAG-Rad, deren Nutzer anscheinend die Räder sehr viel stadtverträglicher fahren und abstellen. Insofern gibt es dort derzeit keinen vergleichbaren Handlungsbedarf.

Zur Unfallstatistik

Die Anzahl der registrierten Verkehrsunfälle mit E-Scootern im Stadtgebiet Nürnberg hat sich in den vergangenen beiden Jahren von 51 im Jahr 2020 auf 162 Unfälle im Jahr 2021 mehr als verdreifacht. Nicht nur insgesamt haben die Verkehrsunfälle deutlich zugenommen, sondern auch in den Kategorien der leicht und schwer verletzten Personen. Wobei die Anzahl der verletzten Personen nicht gleich der Anzahl der Unfälle mit Personenschaden sein muss. Diese Abweichung entsteht, wenn bei einem Verkehrsunfall mit Personenschaden mehr als eine Person verletzt wird. Statistisch gesehen würde dieser Vorfall als ein Verkehrsunfall mit Personenschaden, aber zu zwei verletzten Personen führen. Glücklicherweise wurden bislang keine durch E-Scooter getöteten Personen auf Nürnberger Stadtgebiet registriert.

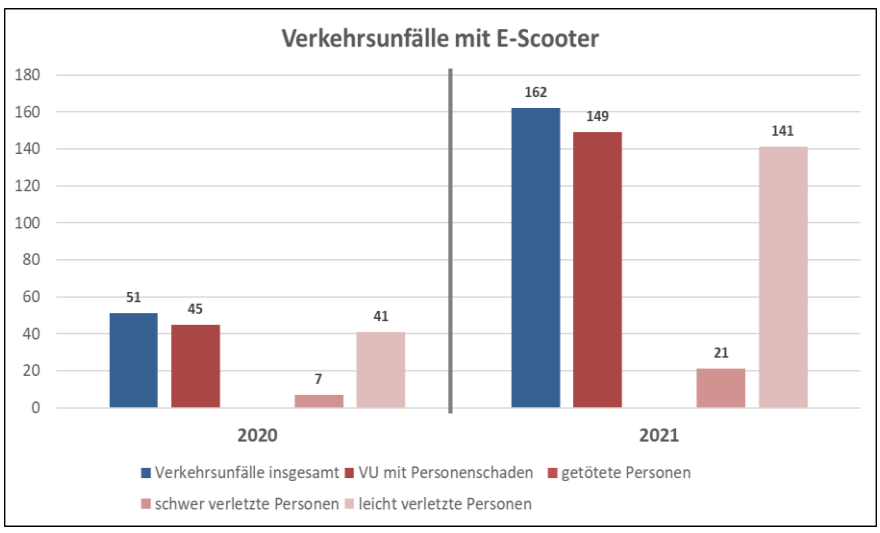


Abb. 1 *Verkehrsunfälle mit E-Scooter 2020 und 2021*

Darüber hinaus ist festzuhalten, dass die Kalenderjahre 2020 und 2021 pandemiebedingt Ausnahmezustände darstellten. Aufgrund des Lockdowns und der damit einhergehenden Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger wie beispielsweise durch Homeschooling und Homeoffice kann erst langsam wieder von einem der „Normalität“ entsprechenden Mobilitätsverhalten ausgegangen werden.

Ein Blick in die elektronische Unfalltypensteckkarte (EUSKa) zeigt auf, dass fast die Hälfte aller Verkehrsunfälle mit E-Scootern bei nasser Witterung und bei Dunkelheit verursacht werden. Als häufigster Unfallumstand wird der Konsum von Alkohol oder Drogen angeführt. Auch finden die meisten durch E-Scooter verursachten Verkehrsunfälle zwischen E-Scooter-Nutzenden und Zufußgehenden bzw. Radfahrenden statt. Bei den Unfällen handelt es sich häufig um Fahrunfälle (80), das sind Unfälle, bei denen die Fahrenden die Kontrolle über ihr Fahrzeug verlieren, ohne dass andere Verkehrsteilnehmende dazu beigetragen haben. Die verbotswidrige Benutzung von Gehwegen oder anderen nicht für E-Scooter freigegebenen Flächen wird neben Alkoholeinfluss und dem Nichteinhalten eines angemessenen Sicherheitsabstandes als häufigste Unfallursache angeführt. Eine deutliche Zunahme der absoluten Verkehrsunfälle ist auf das Jahr bezogen ab dem Sommermonat Juni zu verzeichnen und nimmt mit Beginn der kühleren Jahreszeit ab Oktober wieder ab. Dieses Phänomen schlägt sich auch in der Anzahl der registrierten Beschwerden nieder. Auch die vom Polizeipräsidium für Mittelfranken durchgeführten Kontrolltage in den Monaten August bis September 2021 sind ein Beleg dafür, dass die Anzahl der Verkehrsverstöße bei E-Scooter-Fahrern mit 52 Verstößen innerhalb der drei Kontrolltage im Verhältnis zur Anzahl an Pkw-Verstößen (56) und Verstößen durch Radfahrer (39) deutlich ins Gewicht fallen. Die Fahrt mit zwei Personen zählt neben dem Rotlichtverstoß zu den am häufigsten gelisteten Verstößen.

Der verkehrliche Nutzen der Fahrzeuge ist wissenschaftlich bislang nicht belegt. Die anfängliche Euphorie, E-Scooter würden einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende leisten, kann derzeit nicht bestätigt werden. Erste Daten weisen darauf hin, dass E-Scooter in der Regel die Verkehrsarten des Umweltverbundes ersetzen. So gaben 64,5% der E-Scooter-Nutzerinnen und Nutzer in einer Statista-Umfrage aus dem Jahr 2019 an, dass sie anstelle der E-Scooter den öffentlichen Nahverkehr genutzt hätten, wenn kein E-Scooter zur Verfügung gestanden wäre. Wohingegen lediglich 21% auf die Fahrt mit dem privaten Pkw verzichtet hat.

Auch führt die hohe Anzahl an E-Scootern in den Städten zu einer zunehmenden Überbeanspruchung des öffentlichen Raums. Gerade in den Innenstädten, wo dem öffentlichen Raum nur begrenzt Flächen zur Verfügung stehen, ist die Nutzung der E-Scooter am stärksten verbreitet. Die Zunahme an Beschwerden und Verstößen verdeutlicht den Handlungsbedarf dieser Entwicklung steuernd entgegenzuwirken, der in den vergangenen zwei Jahren seit Betriebsbeginn entstanden ist. Dabei sollen die E-Scooter nicht aus den Innenstädten verbannt werden, sondern ein klar definiertes Konzept der E-Scooter-Nutzung soll den Rahmen für eine stadtverträgliche Mobilität liefern. Ziel soll dabei insbesondere sein, die Beeinträchtigungen des straßenrechtlichen Gemeingebrauchs der anderen Verkehrsteilnehmer durch abgestellte E-Scooter auf ein verträgliches Maß zu reduzieren.

Vorgeschlagenes Konzept für das E-Scooter-Angebot

Ausgehend vom dargestellten Ist-Zustand sieht das Konzept insbesondere die Einrichtung stationsbasierter Sammelparkplätze im öffentlichen Raum vor, um zum einen das Abstellen im öffentlichen Raum zu ordnen und zum anderen durch die vorgegebene Anzahl an Sammelparkplätzen die Anzahl an zugelassenen E-Scootern zu limitieren. Vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit soll im dichten Innenstadtbereich das flexible Abstellen an beliebigen Orten unterbunden werden.

Das von der Verwaltung vorgeschlagene Konzept für E-Scooter-Angebote beruht auf der Einteilung des Stadtgebietes in drei Bereiche – der Bereich A für die Altstadt, der Bereich B für das Gebiet innerhalb des Bundesstraßenrings inklusive dichte Weststadt und der Bereich C für die Außenstadt. Für den Bereich der Altstadt und den Bereich innerhalb des Bundesstraßenrings ist die Einrichtung eines stationsbasierten Verleihsystems an ausgewiesenen Standorten vorgesehen. Wohingegen in den Gebieten der Außenstadt eine Kombination aus stationsbasiertem Verleihsystem an ausgewiesenen Standorten des ÖPNVs und den Mobilpunkten sowie free-floating angeboten werden soll. Da

außerhalb des B4-Rings die Anzahl der ausgebrachten E-Scooter und der Nutzungen deutlich geringer ist, ist hier auch das Problem behindernd abgestellter Roller deutlich geringer.

Erfahrungen haben gezeigt, dass Nutzerinnen und Nutzer von E-Scootern nach Beendigung des Mietvorgangs die Fahrzeuge nicht ordnungsgemäß abstellen. Darüber hinaus beheben die Anbieter, deren Pflicht es ist, die behindernd abgestellten E-Scooter umzustellen, in den meisten Fällen das Problem nicht zeitnah. Daraus leitet sich ein Handlungsbedarf ab, der rechtlich bindende Regelungen für das Abstellen von E-Scootern im öffentlichen Raum vorsieht, insbesondere dort, wo Flächenknappheit herrscht, wie z.B. in der Altstadt und in den dicht bebauten Wohngebieten innerhalb des Bundesstraßenrings.

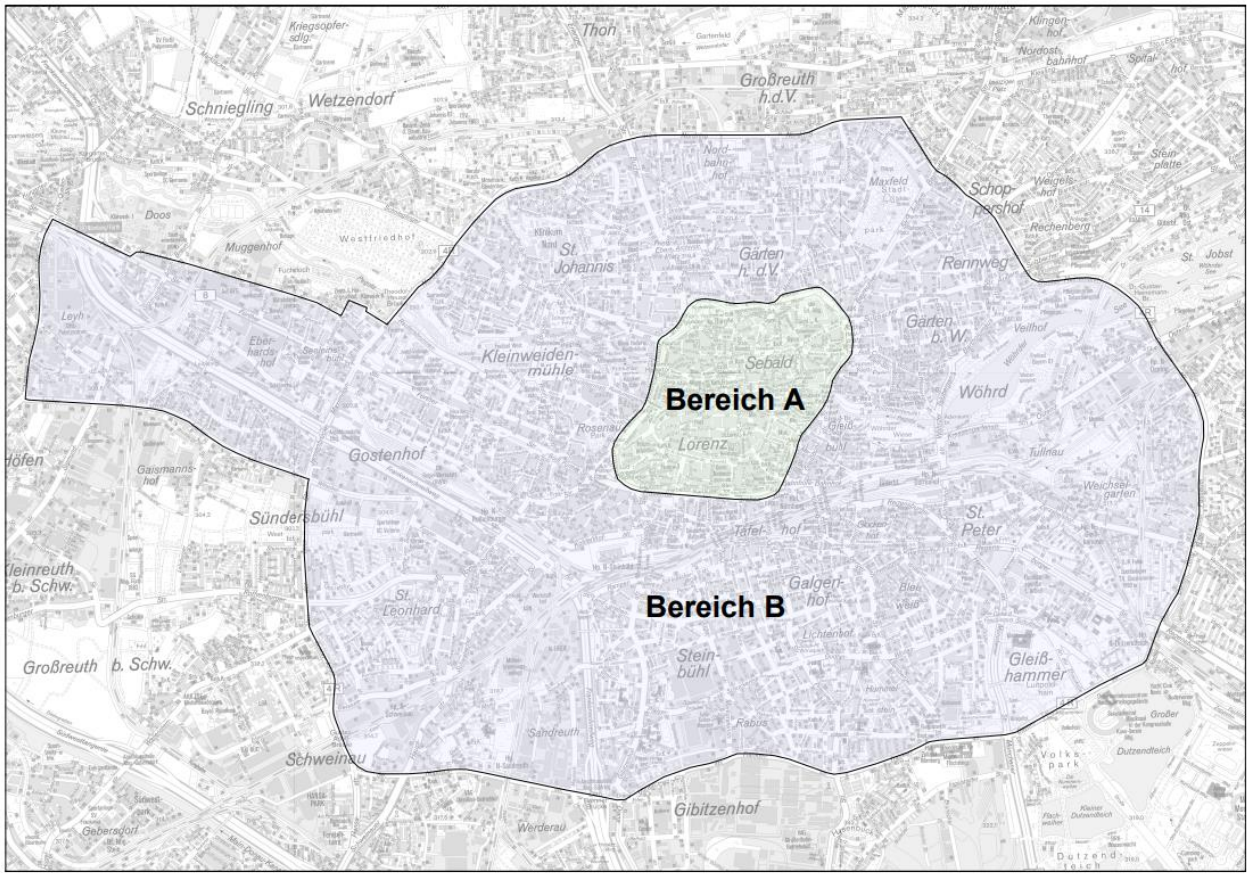


***Abb. 2** Räumliche Gliederung der Geschäftsbereiche*

Der **<u>Bereich A</u>** beinhaltet ausschließlich die Altstadt, also das Gebiet innerhalb des Altstadtringes. Aufgrund der hohen Nutzungsdurchmischung sowie einer geringen Flächenverfügbarkeit wird dort das Abstellen von E-Scootern nur an ausgewiesenen Sammelparkplätzen möglich sein. Entscheidend für die Anzahl der Sammelplätze ist das für die Altstadt vorgeschlagene 150m-Raster mit dem Ausschlussbereich Fußgängerzone. Der 150m-Radius ergibt sich einerseits aus den Erfahrungen des zielnahen Abstellens durch zahlreiche Gespräche mit den Verleihfirmen und andererseits aus dem maßvollen Umgang mit dem knappen öffentlichen Raum. In einem Abstand von 150m können auf einer Fläche von 1,5 km² ca. 60 Sammelparkplätze eingerichtet werden. Außerhalb dieser Standorte ist das Abstellen von E-Scootern über eine sogenannte Parkverbotszone geregelt, d.h. die E-Scooter können in diesem Bereich nicht zurückgegeben werden und die Mietdauer läuft weiter. Die Einrichtung der Sammelplätze erfolgt auf öffentlichen Stellplätzen oder auf sonstigen Flächen im öffentlichen Raum. Um den Eingriff in den Parkraum möglichst gering zu halten, sollen im Regelfall ein bis max. zwei Stellplätze umgewidmet werden. Die Flächen werden dementsprechend abmarkiert und sind mit einer entsprechenden StVO-konformen Beschilderung gekennzeichnet. Pro Stellplatz können ca. zwölf E-Scooter geordnet abgestellt werden. An Orten mit besonders hoher Nachfrage sollen auch zwei Stellplätze nebeneinander ausgewiesen werden. Aus der Gesamtzahl der Standorte und der Kapazitätsobergrenze für E-Scooter auf einem Stellplatz ergibt sich für den

Bereich der Altstadt eine Gesamtflottenobergrenze von ca. 1.000 Fahrzeugen. Die Umsetzung der einzelnen Standorte erfolgt schrittweise und in Abstimmung mit den Anbietern.

Der **Bereich B** erstreckt sich vom Altstadtring bis zum Bundesstraßenring und entlang der Fürther Straße bis zur Stadtgrenze. Da die meisten Beschwerden über behindernd abgestellte E-Scooter aus den Wohngebieten innerhalb des Bundesstraßenrings stammen, sollen auch hier stationsgebundene Sammelparkplätze in einem Radius von 250 m eingerichtet werden bei gleichzeitigem Verbot, E-Scooter außerhalb dieser Sammelplätze abzustellen. Potentielle Standorte für Sammelparkplätze sind zum einen Standorte in unmittelbarer Nähe zu ÖPNV-Haltestellen und zum anderen Freiflächen innerhalb der Gebiete mit hohen Nutzerzahlen (Galgenhof, Steinbühl, St. Leonhard und Gostenhof). Insgesamt sollen für den Bereich B ca. 180 Standorte mit einer Kapazität zwischen zwölf bzw. 24 Fahrzeugen eingerichtet werden. Die Gesamtflottenobergrenze beläuft sich für den Bereich B auf ca. 2.550 Fahrzeuge.

Eine Ausnahme stellt der **Bereich C** – die Außenstadt mit ihren Stadtteilzentren - dar. Hier wird das Abstellen der E-Scooter sowohl auf Sammelparkplätzen in der Nähe des ÖPNVs als auch im übrigen öffentlichen Raum möglich sein. Damit die Sammelparkplätze an ÖPNV- und SNPV-Haltestellen (Schienenpersonennahverkehr) gut angenommen werden, muss gleichzeitig die Einrichtung einer Parkverbotszone in unmittelbarer Nähe zum Standort erfolgen. Analog dazu sollen die Fahrten von Seiten der Anbieter incentiviert werden, d.h. das Abstellen innerhalb der dafür ausgewiesenen Flächen wird für die Nutzenden mittels eines Bonussystems in Form von Freiminuten oder einem Rabattsystem belohnt. Nur so können Anreize geschaffen werden, die die Nutzung der Sammelparkplätze bzw. der E-Scooter auf der letzten Meile als Zubringer zum ÖPNV erhöht. Geplant sind insgesamt ca. 50 Sammelparkplätze an Haltestellen des ÖPNV und SPNVs mit einer Kapazität für ca. 700 Fahrzeuge.

Rechtliche Einschätzung und Umsetzung des Konzeptes

Im Nürnberger Stadtgebiet sind derzeit vier Anbieter aktiv, mit denen die Verwaltung im Austausch steht. In einer gemeinsamen Absichtserklärung wurden grundlegende Aspekte für einen stadtverträglichen und sicheren Betrieb eines E-Scooter-Verleihsystems festgehalten. Allerdings ist die Absichtserklärung nicht rechtlich bindend, so dass die Stadt keine Handhabe bei Verstößen gegen die Vereinbarungen hat. Ein Beispiel hierfür ist die Überschreitung der vereinbarten Anzahl an E-Scootern, die die einzelnen Unternehmen zum Ausleihen in der Stadt verteilen. Für die Umsetzung des nunmehrigen Konzeptes sollten daher über die Absichtserklärungen hinausgehende rechtliche Bindungen erreicht werden.

Leider hat der Gesetzgeber bisher jedoch keine eindeutigen Rechtsgrundlagen geschaffen, um die Nutzung des öffentlichen Raums durch E-Scooter zu steuern. Für die Umsetzung des Konzepts ist daher ein Rückgriff auf allgemeine Grundsätze des Straßen- und Wegerechts erforderlich, womit weitgehend rechtliches Neuland beschritten wird.

Die Rechtslage ist nur hinsichtlich des Fahrens mit E-Scootern einigermaßen klar. Die Teilnahme am Straßenverkehr steht hier eindeutig im Vordergrund. Die maßgeblichen Regeln zur Nutzung des öffentlichen Raums ergeben sich daher insoweit ausschließlich aus dem Straßenverkehrsrecht. Eine straßen- und wegerechtliche Sondernutzung im fließenden Verkehr liegt nach einhelliger Auffassung nicht vor. Das Konzept setzt daher nicht beim Fahren, sondern beim Abstellen der E-Scooter an.

Für das Abstellen von E-Scootern gelten gemäß § 11 Abs. 5 Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung. die Parkvorschriften für Fahrräder entsprechend. Dies bedeutet, dass die E-Scooter auf Gehwegen in nicht behindernder Weise abgestellt werden dürfen. Für das rechtliche Funktionieren des neuen Konzepts ist die Stadt Nürnberg deshalb darauf angewiesen, die abgestellten E-Scooter zugleich als straßen- und wegerechtliche Sondernutzung zu behandeln.

Die Einstufung als Sondernutzung hat vor allem folgende Bedeutung:

- Die Sondernutzung bedarf einer Erlaubnis. Diese kann mit Auflagen versehen werden.
- Die Sondernutzung ist gebührenpflichtig, wenn es einen entsprechenden Beschluss des Stadtrats gibt.
- Bei straßenrechtlichen Missständen kommen eine Begrenzung der Fahrzeuge bzw. Abstellplätze und/oder Auswahlentscheidungen unter mehreren Anbietern in Betracht.

Die Umsetzung des Konzeptes der Verwaltung stützt sich auf einen Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Münster vom 20.11.2020. Das Gericht kommt zu dem Ergebnis, dass das Abstellen der Fahrzeuge überwiegend verkehrsfremden Zwecken dient und deshalb eine Sondernutzung nach Straßen- und Wegerecht darstellt. Begründet wird dies vor allem damit, dass die Fahrzeuge nicht nur parken, sondern auch dazu dienen, um auf der Straße einen Mietvertrag abzuschließen. Die Entscheidung des OVG Münster ist allerdings nur in einem Verfahren des vorläufigen Rechtsschutzes ergangen und in der Rechtsliteratur teilweise umstritten. Es wird insbesondere ein Widerspruch zu einer Grundsatzentscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 03.06.1982 gesehen, wonach das Abstellen von zugelassenen und betriebsbereiten Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Stellplätzen durch eine Vermietungunternehmen als zulässiges Parken und damit nicht als Sondernutzung anzusehen ist.

Im Hinblick auf die nicht gesicherte Rechtslage sollten weiterhin konsensuale Lösungen präferiert werden. Frühzeitig wurden daher mit den Anbietern Gespräche geführt, da diesen durchaus ebenfalls an der damit erreichbaren Rechtssicherheit gelegen ist. Zur Umsetzung des Konzeptes sollen jeweils öffentlich-rechtliche Verträge mit den Anbietern abgeschlossen werden.

Auf der Grundlage des Konzeptes soll die Verwaltung daher damit beauftragt werden, mit den Anbietern rechtsverbindliche Verträge auszuhandeln. Ziel des Vertrags ist, vor dem Hintergrund der unklaren Rechtslage beiden Seiten gerecht werdende Lösungen zu schaffen und Rechtssicherheit zu erhalten.

Folgende Punkte sollen Bestandteil des Vertrages werden:

<u>Regelungen zum Betrieb:</u>

- Ausgehend von einer Einteilung des Stadtgebiets in verschiedene Zonen dürfen E-Scooter innerhalb der Bereiche A und B nur auf den dafür vorgesehenen Sammelparkplätzen abgestellt werden. Außerhalb dieser Sammelparkplätze wird eine Parkverbotszone eingerichtet. Darüber hinaus können E-Scooter im Bereich C, welcher sich auf die Stadtteile außerhalb des Bundesstraßenrings bezieht, sowohl auf ausgewiesenen Sammelparkplätzen als auch im öffentlichen Raum ausgeliehen und zurückgegeben werden, wo sie andere Verkehrsteilnehmende nicht behindern. Hier kommt die Idee der „letzten Meile“ zum Tragen. Darüber hinaus ist für den Bereich C klar definiert, innerhalb welcher Bereiche weder das Aufstellen der Fahrzeuge noch der Beginn und die Beendigung des Mietvorganges zu gestatten ist.

- Die Einrichtung der Sammelparkplätze erfolgt auf öffentlichen Stellplätzen und zur Verfügung stehenden Freiflächen im öffentlichen Raum. Die für die Bereiche A und B errechnete Anzahl von Standorten leitet sich von den zugrundeliegenden Rastern (150 und 250 Meter Raster) ab und ist in der Ausgestaltung flexibel. Je nach Flächenverfügbarkeit können ein bis zwei Stellplätze für jeweils zwölf bis 24 Fahrzeuge zu Sammelparkplätzen umgewidmet werden. Tägliche Umverteilungsmaßnahmen der Anbieter müssen gewährleisten, dass die Sammelparkplätze von den Nutzerinnen und Nutzern nicht überbelegt werden.

- Die im Konzept festgelegte und durch den Stadtrat beschlossene Obergrenze für die Anzahl der zugelassenen E-Scooter, welche sich aus der Stationsdichte und der Stadtverträglichkeit ableitet, wird vertraglich fixiert und ist von allen Verleihanbietern einzuhalten.

- Die Anbieter sind für den ordnungsgemäßen und sicheren Betrieb ihres Systems verantwortlich. Die E-Scooter müssen zu jedem Zeitpunkt verkehrssicher und funktionstüchtig sein. Sie dürfen die öffentliche Sicherheit und Ordnung nicht gefährden.

- Auch müssen sich die Anbieter verpflichten, das Angebot nicht solitär, sondern als Baustein der Mobilitätsangebote in Nürnberg zu entwickeln und diese neue Form der Mikromobilität in Bereichen von Mobilitätsstationen und Haltestellen des ÖPNVs zu integrieren.

Regelungen zum Fahren und Abstellen:

- Die Anbieter sind verantwortlich dafür, dass die Nutzung der Fahrzeuge nur auf dafür vorgesehenen Straßen und Wegen erfolgt. Nutzerinnen und Nutzer müssen vor Fahrtbeginn über die straßenverkehrsrechtlichen Regelungen informiert werden und diese auch einhalten.

- Eine telefonische Hotline ist von Seiten der Anbieter einzurichten, die während der Betriebszeiten gebührenfrei und für alle Bürgerinnen und Bürger erreichbar ist. Beschwerden über behindernd abgestellte E-Scooter, die bei den Anbietern eingehen, müssen innerhalb von sechs Stunden nach Meldung behoben werden. Darüber hinaus ist der Anbieter verpflichtet, seine Fahrzeuge auch aus schwer zugänglichen Gebieten fachgerecht zu bergen. Ansonsten behält sich die Stadt vor, auf Kosten des Erlaubnisinhabers tätig zu werden.

Auswahlverfahren und Restriktionen:

- Zur Umsetzung des Konzeptes ist ein zweistufiges Verfahren vorgesehen. In einem ersten Schritt wird ein Interessensbekundungsverfahren eingeleitet. Im Zuge dessen hat jeder interessierte Anbieter die Möglichkeit, sein Angebot der Stadt Nürnberg vorzustellen. Sollten sich mehrere Anbieter bewerben, muss in einem zweiten Schritt ein transparentes und diskriminierungsfreies Auswahlverfahren durchgeführt werden. Das Verfahren und die Auswahlkriterien müssen im Vorfeld bekannt gemacht werden (z.B. Bekanntmachung auf der städtischen Internetseite, im Amtsblatt oder Bundesanzeiger etc.). Der genaue Ablauf des Verfahrens ist noch zu erarbeiten. Die ausgestellten Sondernutzungserlaubnisse sind zeitlich befristet und gelten z.B. 3 Jahre.

- Es sind Vereinbarungen über die Höhe der Sondernutzungsgebühren zu treffen. Die Höhe der Gebühren richtet sich auch danach, inwieweit die anderen Regelungen die Belastung des öffentlichen Raums beschränken können. Die Sondernutzungsgebührensatzung ist danach entsprechend anzupassen; hierfür ist - wie bei jeder Satzungsänderung - ein gesonderter Beschluss des Stadtrats erforderlich.

- Darüber hinaus stellen die Anbieter der Stadt Nürnberg in regelmäßigen Abständen Daten zur Verfügung, um die sichere Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen sowie die Einhaltung der getroffenen Auflagen im Stadtgebiet nachzuweisen und sicherzustellen.

- Beide Seiten sind berechtigt, den Vertrag aus wichtigem Grund außerordentlich zu kündigen, insbesondere im Falle grober oder wiederholter Pflichtverletzungen oder bei veränderten Rahmenbedingungen, die dazu führen, dass sich die Fortführung des Betriebes als extrem unwirtschaftlich erweist.

- Sollte ein Vertrag nicht zu Stande kommen, muss die Stadt Nürnberg entscheiden, ob sie ihre Rechtsauffassung, dass die Anbieter mit dem Abstellen der E-Scooter den Tatbestand einer Sondernutzung verwirklichen, mit verwaltungsrechtlichen Maßnahmen durchsetzt. Gegen entsprechende Bescheide könnten Anbieter rechtliche Schritte einleiten. Sollte es zu einem Gerichtsverfahren kommen, muss dieses, aufgrund der noch nicht ausreichend durch obergerichtliche Urteile abgesicherten Rechtslage, als offen angesehen werden. Diese rechtlichen Risiken sind jedoch in Kauf zu nehmen, da die nicht nachlassende Problemlage mit einer immer größeren Zahl von Marktteilnehmern nicht allein dem „freien Spiel der Kräfte“ überlassen werden darf.

spd@stadt.nuernberg.de
www.spd-stadtratsfraktion.nuernberg.de
U1, U11 Lorenzkirche
Bus 36, 46, 47 Rathaus
Rathaus
90403 Nürnberg
Tel 0911 / 231-2906
Fax 0911 / 231-3895
SPD
STADTRATSFRAKTION
NÜRNBERG

Ö 22

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Dr. Ulrich Maly
Rathaus
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
04. APR. 2019
/.....Nr.....
VI
1 Zur Kn.
2 x z.w.V.
OA/2.BM

Nürnberg, 4. April 2019
Brehm

E-Tretroller in Nürnberg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

das Bundeskabinett hat am 3.4.2019 eine Verordnung zur Zulassung von E-Tretrollern in Deutschland beschlossen. Wenn der Bundesrat zustimmt, dürfen demnächst sogenannte E-Scooter legal auf den Straßen unterwegs sein, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h auch auf Radwegen. Entsprechende Konflikte sind vorprogrammiert.

Es zeichnet sich bereits ab, dass Sharing-Dienste, wie man sie von Autos und Fahrrädern kennt, auch dieses Feld zeitnah bedienen werden. Dies bietet einerseits Chancen, weil die E-Scooter als Ergänzung zum ÖPNV für mehr umweltfreundliche Mobilität in der Stadt sorgen. Andererseits müssen die Städte darauf vorbereitet sein, weil damit auch Befürchtungen über negative Begleiterscheinungen, wie z.B. mehr Unfälle, „unseriöse" Anbieter, die sich nicht ausreichend um die Leihroller kümmern und Chaos auf den Straßen einhergehen. Es empfiehlt sich deshalb aus Sicht der SPD-Stadtratsfraktion frühzeitig über den Umgang mit E-Tretrollern in Nürnberg zu informieren und deren technische Zulassung bei den anstehenden Planungen zu berücksichtigen.

Deshalb stellt die SPD-Stadtratsfraktion zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Die Verwaltung berichtet über

- die bisherigen Planungen und Vorbereitungen im Bereich „Zulassung von E-Tretrollern";
- die Auswirkungen auf die städtische Rad- und Verkehrsinfrastruktur.

Mit freundlichen Grüßen

T. Brehm

Thorsten Brehm
stv. Fraktionsvorsitzender

Stadtratsfraktion Nürnberg SPD

Ö 2.2

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

BAUREFERAT
17 OKT. 2019 A134/19
1 Zur Kts.
2 z.w.V.
4 Abdruck zur Unterschrift vorlegen
5 To...
VpL
mit Polizei

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Ulrich Maly
Rathausplatz 2

90403 Nürnberg

AfV
OBERBÜRGERMEISTER
08. OKT. 2019 Nr. AN/385/2019
VII
1 Zur Kts.
2 z.w.V.
3 Zur Stellungnahme
4 Zur Kassenanordnung vorlegen
5 Abdruck zur Unterschrift vorlegen

Wolff'scher Bau des Rathauses
Zimmer 58
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg
Telefon: 0911 231 – 2907
Telefax: 0911 231 – 4051
E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de
www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

VpL Nr.
18. OKT. 2019
P E U R

07.10.2019
Krieglstein

E-Scooter in Nürnberg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

seit diesem Sommer kommen auch in Nürnberg E-Scooter im öffentlichen Raum zum Einsatz. Die Tretroller eines schwedischen Unternehmens sollen eine zusätzliche Alternative zum Auto darstellen. In anderen Großstädten bieten noch weitere Unternehmen E-Scooter zum Verleih an.

Deutschlandweit konzentrieren sich diese Verleihfirmen auf die Innenstädte. Mit der Folge, dass mit E-Rollern Wege zurückgelegt werden, die sonst zu Fuß, mit dem Rad oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt würden.

Aus Sicht der CSU-Stadtratsfraktion wollen wir die Innovationssprünge im Bereich der Mobilität für unsere Stadt nutzen. Deshalb halten wir es für erforderlich, dass wir in einen offenen Dialog bezüglich der E-Scooter in Nürnberg treten.

Ziel sollte es sein, noch in 2019 über die aktuelle Nutzung der E-Roller und über weitere Angebote der Verleihfirmen zu berichten. Eine tiefergehende Werbekampagne u.a. mit Darstellung der Nutzungs-/Verhaltensweise sollte von den Verleihfirmen eingefordert werden.

Die CSU-Stadtratsfraktion stellt daher zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Die Verwaltung berichtet in Abstimmung mit der Verleihfirma und den Vertretern der Polizei über die aktuelle Nutzung der E-Scooter in Nürnberg.

Die Verwaltung stellt mit der Betreiberfirma sicher, dass die Nutzer und die Öffentlichkeit verstärkt über die „richtigen Verhaltensregeln im Öffentlichen Raum" informiert werden.

Mit freundlichen Grüßen

Marcus König
Fraktionsvorsitzender

NÜRNBERG KULTURHAUPTSTADT EUROPAS WIR BEWERBEN UNS 2025

spd@stadt.nuernberg.de
www.spd-stadtratsfraktion.nuernberg.de

U1, U11 Lorenzkirche
Bus 36, 46, 47 Rathaus

Rathaus
90403 Nürnberg

Tel 0911 / 231-2906
Fax 0911 / 231-3895

SPD
STADTRATSFRAKTION
NÜRNBERG

Ö 2.2

BAUREFERAT
17 OKT. 2019 Nr. 4136/19
1 Zur
3 Zur Stellungnahme
SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

2. Quartal
23. OKT. 2019
D
E U R

Anträge-Nummer:
AN/395/2019

OBERBÜRGERMEISTER
15. OKT. 2019 /.....Nr.....
VI
1 Zur Kts.
2 X z.w.V.
3 Stellungnahme
4 Vorlage zur Abzeichnung vorlegen
5 Antrag zur Unterschrift vorlegen

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Dr. Ulrich Maly
Rathaus
90403 Nürnberg

Nürnberg, 15. Oktober 2019
Ahmed/Yilmaz

Wir nehmen E-Tretroller-Anbieter in die Pflicht! - Mehr Sicherheit und ein Beitrag zur Verkehrswende

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die E-Tretroller kommen in Nürnberg sehr gut an. Allein in den ersten Monaten haben viele tausend Nürnberger*innen einen E-Tretroller ausgeliehen und gerade junge Menschen haben an dieser neuen Form der Fortbewegung großen Spaß. Unverkennbar sind diese neuen Roller beliebte Freizeitaccessoires geworden. In den nächsten Tagen kommen wohl mit Lime und TIER zwei weitere Verleiher dazu – eine Entwicklung unabhängig des städtischen Verkehrskonzepts.

Sowohl für den bisherigen Anbieter VOI als auch für die zwei Neuen kann es jedoch kein "Weiter so" geben, denn sowohl das Gebaren im Verkehrsbereich als auch die Frage der Arbeitsbedingungen stehen zunehmend im Zentrum der öffentlichen Kritik.

Nutzer müssen sich an Verkehrsregeln halten!
Die meisten nutzen die E-Tretroller zum Spaß. Vor allem junge Menschen und Tourist*innen sind Nutzer*innen. Leider beachten sie jedoch nicht immer die Verkehrsregeln. Solange sie sich an die Verkehrsregeln halten gilt: Mobilität darf auch Spaß machen! Wir wollen diese neue Mobilitätsform nicht verhindert, aber sie muss sich in das Gesamtgefüge der Mobilität in Nürnberg besser integrieren.
Vielmehr pochen wir darauf, dass die Anbieter ihre Nutzer besser aufklären und über ihre Pflichten im Straßenverkehr aufklären. Zudem müssen die Verleiher sicherstellen, dass unser knapper öffentlicher Raum nicht blockiert wird durch rücksichtslos abgestellte Fahrzeuge. Spaß und Verantwortung sind keine Gegenpole, sondern gehen Hand in Hand!

E-Tretroller als Beitrag zur intermodalen Vernetzung!
Die E-Tretroller sollten nicht nur zum Spaß da sein. Von Verkehrsanbietern, die kostenlos unseren öffentlichen Raum nutzen, erwarten wir auch einen positiven Beitrag zum Verkehr in Nürnberg. Wissenschaftler, Anbieter und die Bundespolitik haben versprochen, dass die E-Tretroller Menschen dazu bewegen werden, vom Auto umzusteigen. Bislang werden jedoch meist Fußwege ersetzt.
Wir sehen jedoch das Potential, diese neue Form der Mobilität sinnvoll in bestehende Angebote zu vernetzten und damit ihren Anteil zur Verkehrswende zu leisten. Zusammen mit Angeboten des ÖPNV sollten E-Tretroller im intermodalen Verkehrssystem einen Beitrag zur Bewältigung der "Letzten Meile" darstellen. Ein Beispiel: Von daheim mit Bus und Bahn bis zur Haltestelle, mit dem E-Tretroller die letzte Meile bis zum Arbeitsplatz. Zusammen mit dem ÖPNV können die Tretroller

Stadtratsfraktion Nürnberg SPD

wirksam sein. Zudem könnten diese Fahrzeuge auch nachts das Verkehrsangebot ergänzen und so die Heimwege erleichtern.
Davon ist jedoch in Nürnberg leider bislang nicht viel zu merken!

Nicht nur in der Innenstadt!
Um tatsächlich einen Beitrag zur "Letzten Meile" darzustellen, dürfen sich die E-Tretroller nicht im Stadtkern ballen. Wir erwarten von den Verleihern daher, gemeinsam mit dem Verkehrsplanungsamt ein Pilotprojekt zur "Letzten Meile" umzusetzen. Dazu gehört es, die Roller stärker an das ÖPNV-Angebot anzubinden und somit in ihren Standorten zu entzerren. Hierfür eignet sich beispielweise eine Orientierung am U-Bahn-/Straßenbahn- und S-Bahnnetz sehr gut. Mit einem solchen Konzept könnte der E-Tretroller einen Beitrag zur Verkehrswende in Nürnberg leisten.

Zu diesem Themenfeld stellt die SPD-Stadtratsfraktion daher zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

1. Wir fordern die Anbieter auf, die E-Tretroller besser entlang Knotenpunkten des ÖPNVs zu bündeln und somit im Stadtgebiet zu entzerren, um einen Beitrag zur Verkehrswende (zur sog. "Letzten Meile" im intermodalen Umweltverbund) zu leisten.
2. Die Stadtverwaltung soll die Anbieter bei der Erstellung eines Pilotprojektes gemäß Punkt 1 unterstützen.
3. Wir fordern die Anbieter auf, ihre Nutzer*innen besser über ihre Pflichten im Straßenverkehr aufzuklären, Fahrsicherheitshinweise zu geben und mit der Polizei zu kooperieren, um Rowdys aus dem Verkehr zu ziehen.
4. Wir fordern die Anbieter dazu auf, dafür Sorge zu tragen, dass die E-Tretroller nicht so abgestellt werden, dass sie Fußgänger und andere Verkehrsteilnehmer gefährden.
5. Sollten die derzeit begründeten Beschwerden bezüglich des Verparkens von Gehwegen nicht abreißen, sollten ordnungsrechtliche Schritte, wie eine Sondernutzung, herangezogen werden
6. Die Stadtverwaltung erweitert die bereits konzipierte kommunale Respektskampagne „Bitte! Danke!“ für mehr Miteinander im Verkehr um die Kategorie E-Tretroller.
7. Die Stadtverwaltung berichtet ca. ein halbes Jahr nachdem die neuen Anbieter hinzukommen über den Einfluss der E-Tretroller auf die Stadt.
8. Die Anbieter werden aufgefordert, Stellung zur Kritik der Gewerkschaften an den Arbeitsbedingungen zu nehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Anja Prölß-Kammerer
Fraktionsvorsitzende

Stadtratsfraktion Nürnberg SPD

Ö 2.2

Antrags-Nummer: AN/220/2021

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

CSU

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

AfV

OBERBÜRGERMEISTER
22. JUNI 2021
/.....Nr. .....
VI | 1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
2 X z.w.V. | 4 Antwort vor Absendung vorlegen
5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

VpL Nr.
01. JULI 2021
D | E | U | R

Wolff´scher Bau des Rathauses
Zimmer 222
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg
Telefon: 0911 231 – 2907
Telefax: 0911 231 – 4051
E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de
www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

21.06.2021
Pirner

BAUREFERAT
24 JUNI 2021 Nr. A9512
1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
2 z.w.V. | 4 Antwort zur Unterschrift vorlegen
5 Termin:

Beschränkungen für E-Scooter in Fußgängerzonen

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

unser Nürnberg lässt sich längst nicht mehr nur zu Fuß erkunden. E-Scooter sind seit Mitte Juni 2019 auf Deutschlands Straßen zugelassen und erfreuen sich zunehmender Beliebtheit und wachsender Nachfrage, speziell in den Innenstädten. Auch in Nürnberg gibt es mehrere Anbieter, die diese E-Scooter zum Ausleihen anbieten.

Jedoch gibt es aus der Bürgerschaft und den Gewerbetreibenden vermehrt Beschwerden über die Art der Nutzung dieser Fortbewegungsmittel. Oft findet man abgestellte E-Scooter quer vor Wohnungseingängen, mitten auf Gehwegen, vor Eingangstüren der Einzelhändler und in Fußgängerzonen. Nicht nur das unschöne Bild gibt Anlass zum Ärger, auch die Sicherheit der Verkehrswege wird damit gefährdet und Fußgänger, behinderte Menschen oder auch Eltern mit Kinderwägen haben es schwer, an den wirr abgestellten Scootern vorbei zu kommen.

Auch stellt man vermehrt fest, dass Personen die diese Scooter nutzen sich nicht an die vorgeschriebenen Verkehrsregeln halten und so z.B. in Fußgängerzonen und auf Gehwegen unerlaubt fahren, gleichzeitig zu zweit den Scooter nutzen und somit sich und andere Personen in Gefahr bringen.

Der Gesetzgeber sieht vor, dass E-Scooter mit einer Maximalgeschwindigkeit von 20km/h immer die vorhandenen Radwege nutzen müssen. Gibt es auf der Strecke keine Radwege, muss die Straße als Ausweichmöglichkeit genutzt werden. Das Fahren in Fußgängerzonen und auf Gehwegen ist untersagt.

Eine mögliche Abhilfe für die geschilderten Umstände könnten beispielsweise von der Stadt festgelegte Abstellflächen sein (siehe Beispiel Paris). Nur dort sollen die E Scooter nach der Fahrt geparkt werden dürfen. Durch Markierungen am Boden sollen diese deutlich erkennbar sein. Auch eine freiwillige Selbstverpflichtung der Anbieter soll bewirken, dass es nicht mehr möglich, ist die Scooter einfach irgendwo abzustellen und der Benutzer erst die Fahrt und damit die Kosten beenden kann, wenn der Roller ordnungsgemäß geparkt ist. Dies sollte durch eine Anpassung in der der Software problemlos möglich sein.

Weiterhin könnte eine Funktion eingebaut werden, mit der die Höchstgeschwindigkeit der Scooter in Fußgängerzonen (wo eine Benutzung zeitweise erlaubt ist) automatisch auf 6 km/h gedrosselt wird. Einige Anbieter wie z.B. Circ und Tier haben bereits solche Funktionen, die das Fahrzeug automatisch verlangsamen sobald sich der Roller laut GPS-Koordinaten in solchen Zonen befindet.

506

Die CSU-Stadtratsfraktion stellt daher zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Die Verwaltung berichtet über die aktuelle Situation in Sachen E-Scooter und über etwaige Probleme, die seit der Einführung in Nürnberg aufgetreten sind.

Die Verwaltung prüft, ob markierte Abstellflächen im Innenstadtbereich möglich sind.

Die Verwaltung nimmt Kontakt zu den vorhandenen Anbietern auf und prüft die Möglichkeiten, mittels Softwaresteuerung die geschilderten Probleme mit den E-Scootern zu lösen.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Krieglstein
Fraktionsvorsitzender

507

Ö 2.2

spd@stadt.nuernberg.de
www.spd-stadtratsfraktion.nuernberg.de
U1, U11 Lorenzkirche
Bus 36, 46, 47 Rathaus
Rathaus
90403 Nürnberg
Tel 0911 / 231-2906
Fax 0911 / 231-3895
SPD
STADTRATSFRAKTION
NÜRNBERG

Antrags-Nummer:
AN/222/2021

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

AfV
OBERBÜRGERMEISTER
22. JUNI 2021
/.....Nr. .....
VI | 1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
2 X z.w.V. | 4 Antwort vor Absendung vorlegen | 5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

BAUREFERAT
24 JUNI 2021 Nr. 493/21
1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme | 4 Antwort zur Unterschrift vorlegen
2 X z.w.V. | 5 Termin:

VpL Nr.
01. JULI 2021
D | E | U | R

Nürnberg, 22. Juni 2021
Antragsteller: Dr. Ahmed, Yilmaz

Zwischenbilanz e-Scooter in Nürnberg

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

seit Juni 2019 sind e-Scooter in Deutschland zugelassen, seit Juli 2019 prägen diese neuen motorisierten Tretroller auch das Nürnberger Stadtbild. Insbesondere bei jüngeren Menschen konnten sie sich sehr schnell großer Beliebtheit erfreuen. Inzwischen teilen sich sogar mehrere Anbieter den lokalen Markt.

Aus verkehrspolitischer Sicht wurde die Einführung der e-Scooter eher ambivalent diskutiert: So sah man auf der einen Seite die Roller als klare Spaßfortbewegungsmittel, wohingegen auf der anderen Seite eine Konkurrenz zu Rad und ÖPNV befürchtet wurde. Doch auch die Chance eines attraktiven Mittels für den Verkehr der letzten Meile, der schließlich dem ÖPNV sogar noch mehr Nutzer*innen zuführen könnte, wurde hoffnungsfroh als eine mögliche Entwicklung angeführt.

Wir als SPD standen für eine offene Haltung gegenüber dem neuen Fortbewegungsmittel, sofern klare Regeln für deren Nutzung formuliert und diese auch eingehalten würden. Nach zwei Jahren ist für uns die Zeit gekommen, eine erste Zwischenbilanz zu den e-Scootern und ihrer Bedeutung für die Nürnberger Verkehrsinfrastruktur zu ziehen.

Aus diesem Grund stellt die SPD-Stadtratsfraktion zur Behandlung im zuständigen Ausschuss den folgenden

Antrag:

Die Verwaltung berichtet über die Situation der e-Scooter-Nutzung in Nürnberg seit deren Einführung und geht dabei auf folgende Fragen ein:

- Welche Rolle spielen die e-Scooter im Gesamtgewebe der Nürnberger Mobilitätsangebote? Konnten die Roller eine Wirkung hinsichtlich der „letzten Meile" entfalten und sind sie daher als Bindestück zum ÖPNV zu sehen?

- Wie viele Anbieter gibt es aktuell in Nürnberg? Gibt es weitere Anbieter, die ein Interesse vor Ort bekunden? Wie viele e-Scooter sind in Nürnberg in Umlauf?

508

Stadtratsfraktion Nürnberg SPD

- Wie ist die Statistik zu Unfällen und Verstößen gegen die StVO mit e-Scootern? Gibt es hier Besonderheiten, welchen die Stadt begegnen sollte?
- Wie weisen die Anbieter vor Ort ihre Nutzer*innen auf die richtige Benutzung der e-Scooter hin?
- Wie hat sich die Problematik wild abgestellter e-Scooter seit Einführung entwickelt? Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Stadt Nürnberg einem möglichen Problem zu begegnen?

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten Brehm
Fraktionsvorsitzender

Dr. Nasser Ahmed
Stadtrat

Yasemin Yilmaz
Stadträtin

509

Ö 2.2

spd@stadt.nuernberg.de
www.spd-stadtratsfraktion.nuernberg.de

U1, U11 Lorenzkirche
Bus 36, 46, 47 Rathaus

Rathaus
90403 Nürnberg

Tel. 0911 / 231-2906
Fax 0911 / 231-3895

SPD
STADTRATSFRAKTION
NÜRNBERG

Antrags-Nummer: -N/503/2021

SPD Stadtratsfraktion | Rathaus | 90403 Nürnberg

An den Oberbürgermeister
der Stadt Nürnberg
Marcus König
Rathaus
90403 Nürnberg

BAUREFERAT
15 OKT. 2021
A 137/2
Zur Kts.
2 z.w.V.
5 Termin:

OBERBÜRGERMEISTER
05. OKT. 2021
1 Zur Kts.
2 X
3 Zur Stellungnahme
4 Antwort vor Abgang vorlegen

VpL Nr.
20. OKT. 2021
D
E U R
X

Nürnberg, 5. Oktober 2021
Antragsteller: Dr. Ahmed / Yilmaz

Zentrale Meldehotline für falsch abgestellte E-Roller/E-Scooter

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

die seit einigen Jahren in Nürnberg öffentlich verfügbaren E-Roller/E-Scooter stellen grundsätzlich eine sinnvolle Erweiterung des Mobilitätsangebots in Nürnberg dar. Sie können dabei bspw. als geeignete Ergänzung des Nürnberger ÖPNV-Angebots fungieren und sind damit einer der vielen Bausteine für die Verkehrswende.

Für die SPD-Fraktion ist dabei aber klar, dass im Alltag eine ausreichende Regulierung der Nutzungsumfänge sowie der Abstellmöglichkeiten von E-Rollern/E-Scootern gegeben sein muss. Dabei dürfen die Behinderung von Bürger*innen im öffentlichen Raum, das Parken anderer Verkehrsteilnehmenden sowie die allgemeine Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt werden.

Aus Sicht der SPD-Stadtratsfraktion sollte deshalb in Nürnberg eine zentrale Hotline eingeführt werden, unter der Bürger*innen falsch oder sicherheitsgefährdend abgestellte E-Scooter/E-Roller im Stadtgebiet an die zuständigen Anbieter melden können. Diese sollen dann zuständigerweise für die Behebung der gemeldeten Probleme sorgen.

Die SPD-Stadtratsfraktion stellt aus diesem Grund zur Behandlung im zuständigen Ausschuss den folgenden

Antrag:

- Die Stadtverwaltung prüft die Einführung einer allgemeinen Hotline für die Bürgerinnen und Bürger zur Meldung von falsch abgestellten E-Rollern/E-Scootern im Stadtgebiet.
- Diese Hotline soll dabei:
  - von den Anbietern selbst betrieben werden,
  - die telefonische Erreichbarkeit für alle in Nürnberg tätigen E-Scooter/E-Roller-Anbieter über eine Kontakttelefonnummer sicherstellen,
  - aus einer kurzen Zahlenfolge (bspw. drei- oder vierstellige Telefonnummer) bestehen.

Mit freundlichen Grüßen

Thorsten Brehm
Fraktionsvorsitzender

Dr. Nasser Ahmed
Stadtrat

Yasemin Yilmaz
Stadträtin

Ö 2.2

Vpl. Nr.
20. DEZ. 2021
D E U R
2. Quartal '22

Fraktion der
Christlich-Sozialen Union
im Stadtrat zu Nürnberg

CSU

CSU-Stadtratsfraktion Rathausplatz 2 90403 Nürnberg

Herrn Oberbürgermeister
Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

AIV
OBERBÜRGERMEISTER
14. DEZ. 2021

Wolff´scher Bau des Rathauses
Zimmer 222
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg
Telefon: 0911 231 – 2907
Telefax: 0911 231 – 4051
E-Mail: csu@stadt.nuernberg.de
www.csu-stadtratsfraktion.nuernberg.de

13.12.2021
Müller

BAUREFERAT
16 DEZ. 2021 A 152/21
z. w. V.
5 Termin:

Maßnahmenpaket E-Scooter

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

E-Scooter haben sich in den letzten Jahren als sinnvolle und spaßbringende Erweiterung der Mobilitätsmöglichkeiten in unserer Stadt etabliert.

Mit dem Betrieb und der Nutzung der E-Roller gibt es nach unseren Erkenntnissen, nach einer schwierigen Anlaufphase, kaum noch Probleme. Was jedoch ein dauerhaftes Ärgernis bei den Bürgern ist, sind arglos abgestellte E-Scooter, die Gehwege und Zufahrten versperren, das Stadtbild verschandeln und teilweise zu gefährlichen Stolperfallen werden können.

Die Stadt Frankfurt hat sich daher mit den lokalen E-Roller Anbietern zusammengesetzt und ein Maßnahmenpaket erarbeitet, dass zur Verbesserung der Abstellsituation rund um die Roller beitragen soll. So wurden etwa in Teilbereichen der Innenstadt feste Abstellzonen vorgegeben und andere Bereiche dafür für die Abstellung komplett gesperrt. Überwacht wird dies alles durch GPS Funktionen in den Rollern.

Wir halten eine solche Initiative für sehr sinnvoll. Ähnliche Maßnahmen haben wir bereits in unserem Antrag „Beschränkungen für E-Scooter in Fußgängerzonen" vorgeschlagen.

Ergänzend zu unserem Antrag vom 21.06.2021 stellt die CSU-Stadtratsfraktion daher zur Behandlung im zuständigen Ausschuss folgenden

Antrag:

Die Stadtverwaltung prüft, ob die in Frankfurt ergriffenen Maßnahmen auch in Nürnberg zu einer sinnvollen Verbesserung der Situation beitragen würden.

Die Stadtverwaltung prüft, ob weitergehende Maßnahmen darüber hinaus Verbesserungen bringen würden, wie

- die Pflicht der Nutzer den Abstellort der Roller bei Beendigung der Fahrt bildlich zu dokumentieren um die Verursacher von unsachgemäß abgestellten Rollern ermitteln zu können.
- Die Pflicht Neigungssensoren einzubauen, damit die Betreiber umgefallene Roller zeitnah detektieren und wieder aufstellen können.

Die Stadtverwaltung tritt in einen Dialog mit den Betreibern, über die Umsetzung der oben genannten Punkte ein

Mit freundlichen Grüßen



Andreas Kriegistein
Fraktionsvorsitzender

Ö 2.2

AN/029/2022

DIE LINKE. IM STADTRAT NÜRNBERG

An den
Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Herrn Marcus König
Rathausplatz 2
90403 Nürnberg

OBERBÜRGERMEISTER
02. FEB. 2022
/.....Nr. .....
VI | 1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
III | 2 X z.w.V. | 4 Antwort vor Absendung vorlegen
5 Antwort zur Unterschrift vorlegen

02.02.2022

Vpl. Nr.
10. Feb. 2022
D | E | U | R
R | K

Antrag der Stadtratsgruppe DIE LINKE

Handlungsbedarf der Stadt bei Leih-E-Scootern

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

Seit Mitte 2019 sind E-Scooter in Deutschland für den Straßenverkehr zugelassen. Mittlerweile liegen seriöse Studien zur Umweltbilanz der Elektroroller vor, die vom Umweltbundesamt Ende 2021 ausgewertet wurden (1).

Das Fazit des UBA ist ernüchternd:

Auch wenn E-Scooter in der Ökobilanz besser als Autos sind, bringen sie in Innenstädten, in denen das ÖPNV-Netz gut ausgebaut ist, Nachteile für die Umwelt, da sie mehrheitlich nicht Autos ersetzen, sondern anstelle des ÖPNVs, des Fahrrads und des Fußwegs benutzt werden. Es finden also zusätzliche Fahrten mit kraftstoffbetriebenen Fahrzeugen statt.

Lithium-Ionen-Akkus, die größtenteils bei den E-Rollern eingesetzt werden, belasten sowohl bei der Herstellung wie bei der Entsorgung erheblich die Umwelt.

Zur Aufladung der Akkus werden die E-Scooter nachts mit benzin- oder dieselbetriebenen Pkws oder Kleintransportern zu den Ladepunkten transportiert.

Bei der geringen Lebensdauer von zwei bis drei Jahren der Leih-E-Scooter wird die Umwelt neben den Emissionen durch die Produktion auch durch die Entsorgung belastet, auch wenn grundsätzlich die Hersteller verpflichtet sind, sie ordnungsgemäß zu entsorgen.
Die illegale Entsorgung ist bisher statistisch nicht erfasst worden.

Zuletzt belasten Fahrer:innen von Leih-E-Scootern in Innenstädten die schwächsten Verkehrsteilnehmer:innen, die Fußgänger:innen, durch das verkehrswidrige Fahren auf Gehsteigen, sowie das Abstellen der Scooter auf den Gehwegen.

BAUREFERAT
– 7 FEB. 2022 Nr. A17/22
1 Zur Kts. | 3 Zur Stellungnahme
4 Antwort zur Unterschrift vorlegen
2 z. w. V. | 5 Termin:

DIE LINKE stellt deshalb den Antrag, der Stadtrat möge beschließen:

513

Stadtratsgruppe DIE LINKE

Titus Schüller, *Stadtrat*
Özlem Demir, *Stadträtin*
Kathrin Flach Gomez, *Stadträtin*

Rathausplatz 2 | Zi. 113
90403 Nürnberg
0911 231 74441

stadtrat@die-linke-nuernberg.de
www.die-linke-nuernberg.de

1. Die Stadt begrenzt die Zulassung von Leih-E-Scootern. Dabei beschränkt sie die Zulassung auf E-Scooter, die über eine Mindesthaltbarkeit von 5 Jahren sowie einen auswechselbaren Akku verfügen.

2. Die Stadt richtet Parkzonen ein, in denen die E-Scooter abgestellt werden müssen. Diese Parkzonen sollten vorwiegend am Ende von ÖPNV-Strecken für die „letzte Meile" eingerichtete werden.
Verantwortlich für das korrekte Abstellen von E-Scootern sind die Verleiher. SÖR sammelt und verwahrt illegal abgestellte E-Scooter auf Kosten der Verleiher.

3. Die Verleiher müssen der Stadt Nachweise für die umweltgerechte Entsorgung ausgelisteter E-Scooter vorlegen.

(1) https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/nachhaltige-mobilitaet/e-scooter#aktuelles-fazit-des-uba, Zugriff 31.01.2022

Mit freundlichen Grüßen

Özlem Demir | Kathrin Flach Gomez | Titus Schüller

Stadtratsgruppe DIE LINKE

Titus Schüller, *Stadtrat*
Özlem Demir, *Stadträtin*
Kathrin Flach Gomez, *Stadträtin*

Rathausplatz 2 | Zi. 113
90403 Nürnberg
0911 231 74441

stadtrat@die-linke-nuernberg.de
www.die-linke-nuernberg.de

Beschlussvorlage
Vpl/039/2022

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	07.07.2022	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Dr.-Carlo-Schmid-Straße, Anlage Fußgängerüberweg und barrierefreie Bushaltestellen

Anlagen:
Straßenplan Dr.-Carlo-Schmid-Straße 2.2390.2.1 v.19.05.22

Sachverhalt (kurz):

In der Dr.-Carlo-Schmid-Straße 128 befindet sich eine Privatschule. Aktuell wird dort ein Erweiterungsbau errichtet. Zwei Linienbushaltestellen befinden sich in unmittelbarer Nähe. Für Schülerinnen und Schüler, die die Straße queren müssen, gibt es zu den Stoßzeiten morgens und mittags einen Schulweghelfer.

Mit dem Neubau der Schule wird sich auch der Querungsbedarf über die Dr.-Carlo-Schmid-Straße erhöhen. Um auch zu den Zeiten, zu denen kein Schulweghelfer zur Verfügung steht, eine sichere Querung der Straße zu ermöglichen, soll ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) angelegt werden. Laut der Richtlinie für die Anlage von Fußgängerüberwegen darf u. a. die Sicht auf querungswillige Fußgängerinnen und Fußgänger nicht durch einen haltenden Bus verdeckt werden. Damit sind die Bushaltestellen am Fahrbahnrand in Fahrtrichtung nach dem Zebrastreifen anzuordnen. Die nach Richtlinie vorrangig erforderlichen Fußgänger- zu – KfZ Verhältnisse sind zu erwarten.

Die Haltestellen werden in diesem Zuge barrierefrei ausgebaut. Am südlichen Fahrbahnrand können durch das Verschieben der Bushaltestelle zwei neue Bäume gepflanzt werden.

Für die Gesamtmaßnahme fallen Kosten in Höhe von ca. 223.000 Euro an.

Der nördliche Gehweg wird im Bereich des Neubaus seitens des Bauträgers im Rahmen der Wiederherstellung ausgebaut. Die genaue Aufteilung der Kosten muss über die technische Vereinbarung geregelt werden. Der Straßenausbau soll noch vor Inbetriebnahme der Schule zum September 2023 erfolgen.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten	223.000 €	**Folgekosten**	870 € pro Jahr
		☒ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	223.000 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?
(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☒ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
Die genaue Aufteilung der Kosten wird noch im Rahmen einer technischen Vereinbarung geregelt. Die Maßnahme wird aus dem Budget für barrierefreie Bushaltestellen P5418200000U finanziert.

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Durch die Anlage eines Fußgängerüberweges und den Ausbau barrierefreier Haltestellen wird die Querung der Straße und die Nutzung der Busse auch für mobilitätseingeschränkte Personen sicherer.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

☐ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☒ **VB**

☒ **SÖR**

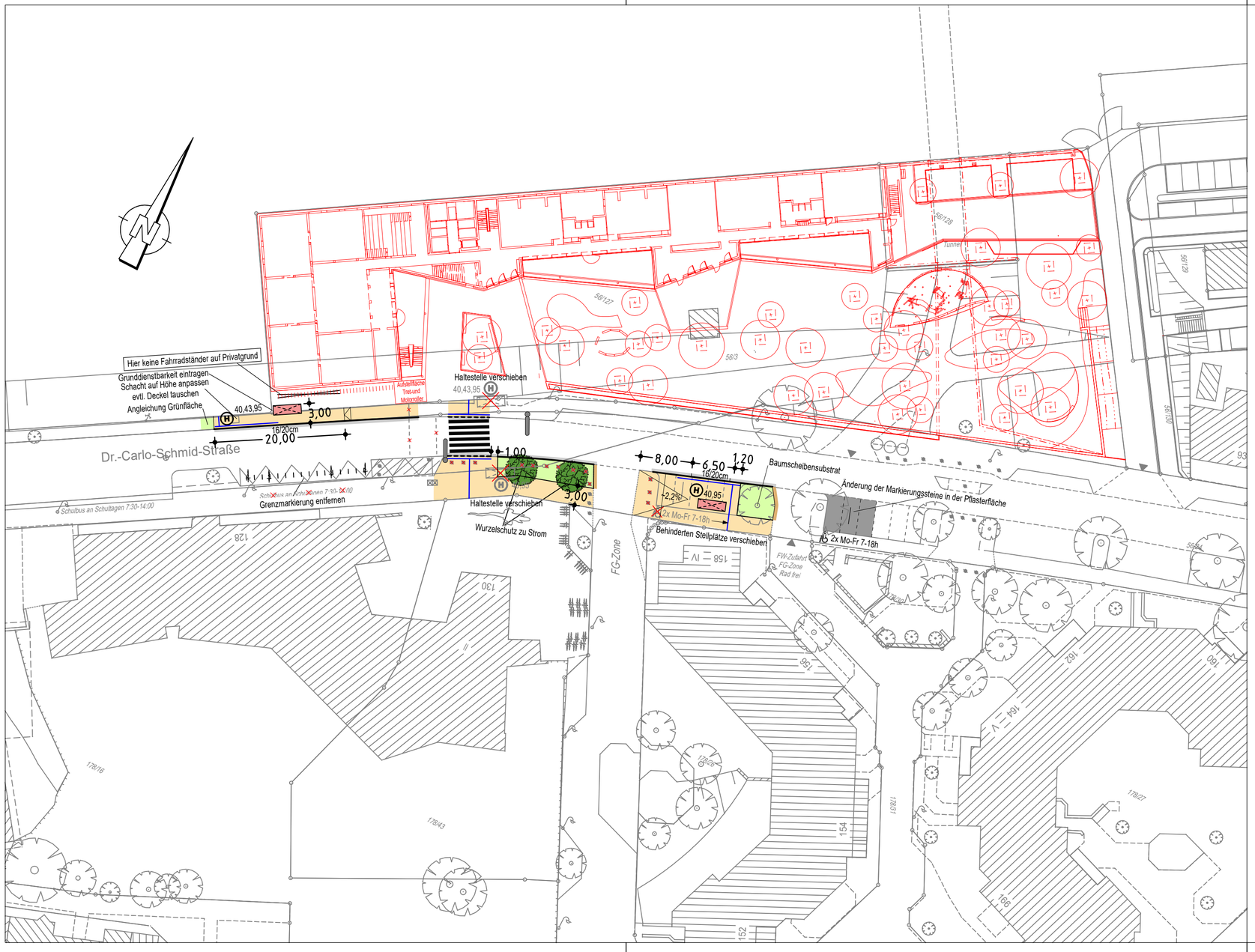
☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt in der Dr.-Carlo-Schmid-Straße die Anlage eines Fußgängerüberweges und den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen gemäß Plan Nr. 2.2390.2.1 vom 21.10.2021 mit letzter Änderung vom 19.05.2022.

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Wenzel, Tel. 78303

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Dieser Plan ist urheberrechtlich geschützt
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- VAG Wartehalle
- gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
- neue Maststandorte
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Parkstandsfläche
- Grünfläche
- Blindenleitsystem gemäß RAST Nbg bzw. SÖR-Regelplan/DIN32984

Bestand

- best. Gebäude
- Baum
- Wiese
- Wald
- Gartenland
- Unland
- Friedhof
- Zaun
- Mauer
- Stutzmauer
- Schaltkasten
- Litfaßsäule
- Eingang
- Einfahrt
- Steigungspfeil
- Fließrichtung
- Mast
- Fahnenmast
- Lampe
- Oberflurhydrant
- Brunnen

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG

NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	i.V. Krause	NÜRNBERG, AM 21.10.2021
BEARBEITUNG	Dufek (4933)	gez. Jülich
	Wenzel	AMTSLEITER

Lageplan

M = 1 : 500 | 2.2390.2.1

ÄNDERUNGEN		
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT
07.01.22	Wenzel	Instruktionsergeb.
18.02.22	Dufek	Fahrradständer
12.05.22	Wenzel	erw. Sanierungsfläche
19.05.22	Wenzel	Verschiebung Haltestelle

Dr.-Carlo-Schmid-Straße
Montessori Zentrum
Fußgängerüberweg

Dr-Carlo-Schmid-Straße 001 V500_1.PLT vom 31.05.22

CARD/1

Beschlussvorlage
Vpl/040/2022

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Verkehrsausschuss	07.07.2022	öffentlich	Beschluss

Betreff:

Kilianstraße zwischen Kleinreuther Weg und Michaelstraße - Anlage barrierefreier Haltestellen

Anlagen:
Straßenplan Kilianstraße 2.2433.2.1 v. 31.05.22

Sachverhalt (kurz):

In der Kilianstraße zwischen dem Kleinreuther Weg und der Michaelstraße wurden Sparten verlegt. Im Rahmen der endgültigen Wiederherstellung und Sanierung der Fahrbahn sollen drei Bussteige barrierefrei ausgebaut und mit einem Blindenleitsystem ausgestattet werden.

An den beiden Bussteigen in Höhe der Michaelstraße hält der Bus bereits am Fahrbahnrand. Dies wird im Rahmen des Umbaus beibehalten.

Westlich des Kleinreuther Weges liegt der Bussteig aktuell gleich hinter der Kreuzung in der Längsparkbucht. Der Bus kann jedoch in den meisten Fällen nicht in die Parkbucht einfahren, da PKWs zu weit in den Haltestellenbereich hinein parken. In der Praxis hält er somit überwiegend unmittelbar hinter der Kreuzung am Fahrbahnrand. Die Haltestelle soll barrierefrei als Kap ausgebildet und vom Kreuzungsbereich weiter entfernt ausgebaut werden.

Für die Umsetzung der Maßnahme fallen Kosten in Höhe von ca. 140.000 Euro an, die aus dem Budget für den Unterhalt finanziert werden. Der Baubeginn ist für den September 2022 geplant.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☒ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☒ Kosten bekannt

Gesamtkosten	140.000 €	**Folgekosten**	0 € pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	140.000 €	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?
(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

- ☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans
- ☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)
- ☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Durch den Ausbau zu barrierefreien Haltestellen wird die Nutzung des ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Personen verbessert.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

☐ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☒ **VB**

☒ **SÖR**

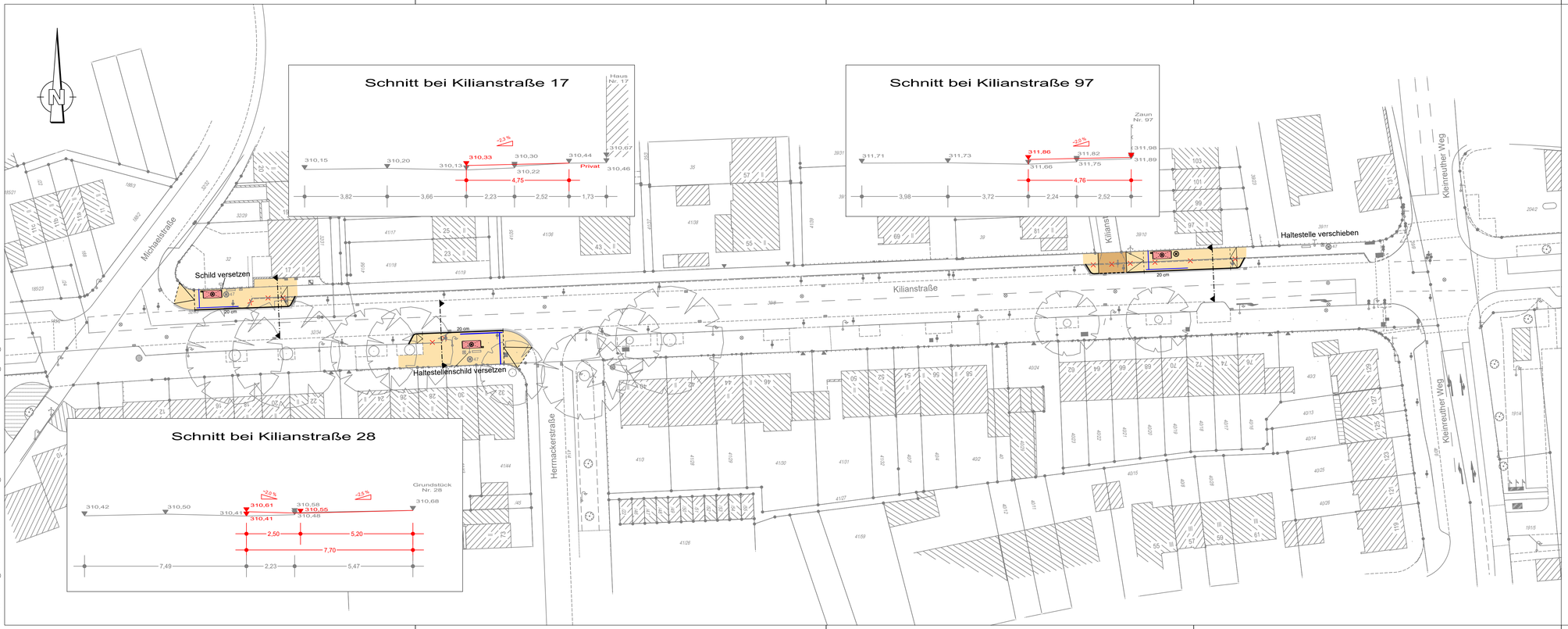
☐

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss beschließt den barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen in der Kilianstraße zwischen Kleinreuther Weg und Michaelstraße gemäß Plan Nr. 2.2433.2.1 vom 10.03.20222 mit letzter Änderung vom 31.05.2022.

Gesamtbearbeitung der Plangrundlage in CARD/1:
Verkehrsplanungsamt Nürnberg, Straßenplanung
Reiser M., Tel. 78302

Plangrundlage: Amt für Geoinformation und Bodenordnung
Vermessung und Kartierung: GEO/1 Herr Maulwurf Tel.: 4451
Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung
Darstellung der Flurkarte als Eigentumsnachweis nicht geeignet



Zeichenerklärung:

Planung

- Hochbord
- Hochbord abgesenkt
- vorh. Baum
- gepl. Baum → Standort nach Spartenlage und Prüfung durch Suchschlitze
- Einfahrt/Ausfahrt
- Beleuchtung (Stahl-/Betonmast)
- erf. Abbruch
- VAG Wartehalle
- Stützmauer
- neue Maststandorte
- Fahrbahnfläche
- Gehwegfläche
- Bordsteinradweg rot eingefärbt
- Radstreifen/-furt rot eingefärbt
- ÖPNV-Spur
- Parkstandsfläche
- sonstige Pflasterfl.
- Grünfläche
- Überfahrt-Gehweg
- Straßenumbau nach SÖR
- Fahrradständer
- Blindenleitsystem gemäß RAST Nbg bzw. SÖR-Regelplan/DIN32984

Bestand

- best. Gebäude
- Baum
- Wiese
- Wald
- Gartenland
- Unland
- Friedhof
- Zaun
- Mauer
- Stützmauer
- Schaltkasten
- Litfaßsäule
- Eingang
- Einfahrt
- Steigungspfeil
- Fließrichtung
- Mast
- Fahnenmast
- Lampe
- Oberflurhydrant
- Brunnen

VERKEHRSPLANUNGSAMT STRASSENPLANUNG
NÜRNBERG

ABTEILUNGSLEITUNG	gez. Wunder	NÜRNBERG, AM 10.03.2022
BEARBEITUNG	Dufek (4933)	gez. Jülich
	Reiser M.	AMTSLEITER

ÄNDERUNGEN			Lageplan	
DATUM	BEARBEITUNG	OBJEKT	M = 1 : 500	2.2433.2.1
31.05.22	Dufek	Instruktionserg.		

Kilianstraße
Bushaltestellen
zw. Kleinreuther Weg und Michaelstr.

Kilianstraße 008 V500_1.PLT vom 01.06.22

CARD/1