

Vorschläge für Radschnellwege in der Metropolregion Nürnberg

ADFC Erlangen

ADFC Fürth

ADFC Nürnberg

ADFC Schwabach

Vorstellung: November 2013



Warum Radschnellwege?

- Für Pendler: „Mit dem Rad zur Arbeit“
- Die Pedelecs verändern die Mobilität
- Entfernungen von bis zu 25 km in 1 Stunde
- Fahrrad ist attraktiv, wenn das Ziel schnell erreicht werden kann
- Zunahme des Radverkehrs ↔ Verbesserung der Infrastruktur ↔ Zunahme des Radverkehrs
- Sicher und flott von A nach B

Beispiele aus der Praxis

- **Dänemark (Kopenhagen)**

- [Link zum dänischen Konzept](#)

- [PDF zum dänischen Konzept \(Englisch\)](#)

- **Niederlande**

- [Link zur Streckenübersicht Niederlande](#)

- **Nordrhein-Westfalen**

- [Link zur Pressemitteilung NRW - 1. Deutsches Projekt mit 5 Strecken](#)

Eigenschaften von Radschnellwegen



Foto: © Ulrich Kalle, ADFC NRW

Eigenschaften von Radschnellwegen

- Breite asphaltierte Fahrbahn, die auf höhere Geschwindigkeiten (Schnellfahrer, Pedelecs) und Überholvorgänge ausgelegt ist. Mindestens 4m für eine Zweirichtungsfahrbahn ↓↑
- Möglichst wenige Kreuzungen, Ampeln, keine erzwungenen Stopps; Vermeidung von Straßenquerungen/Seitenwechseln.
- Separate Wege, abgegrenzt von Autoverkehr und Fußgängern (ermöglicht ungehindertes Vorankommen); eigene Farbgebung.
- Möglichst gerade Routen, ggf. auch neben Autostraßen; es geht primär darum, schnell ans Ziel zu kommen.
- Beleuchtung, wenn möglich bzw. wo nötig: dunkle Ecken, Grünanlagen, Unterführungen, soziale Sicherheit.

Eigenschaften von Radschnellwegen



Foto: © Ulrich Kalle, ADFC
NRW

Breit, gerade, klar von Autos und Fußgängern getrennt, kreuzungsfrei

Eigenschaften von Radschnellwegen



Foto: © Ulrich Kalle, ADFC
NRW

Fahrradbrücke zur Überquerung von breiten Straßen und Wasserwegen

Ortsdurchfahrten

Herausforderung:

Aufgrund der dichten Bebauung im Großraum fehlt teilweise der Platz für Radschnellwege.

Lösung:

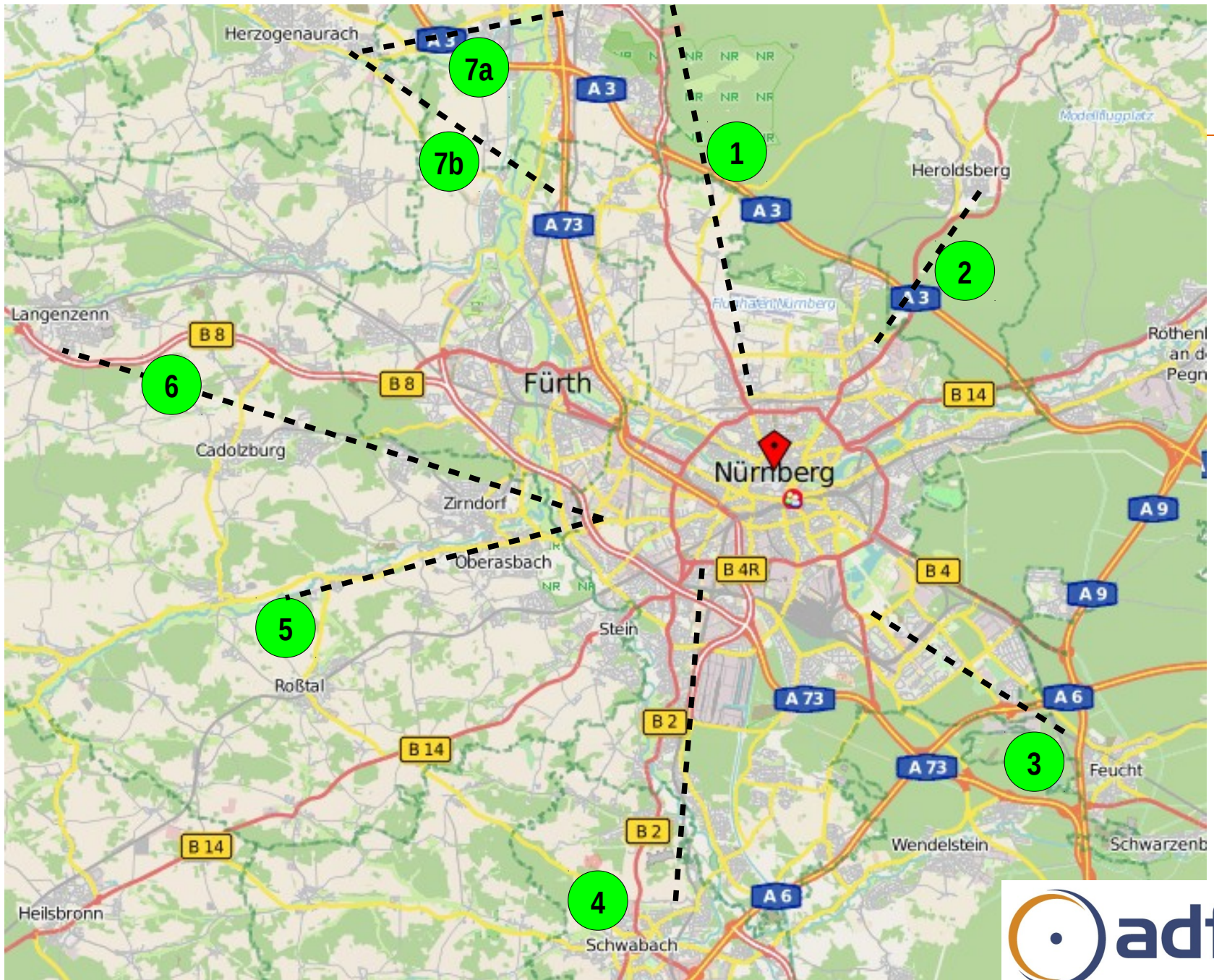
Dort, wo keine typischen Radschnellwege angelegt werden können, müssen die vorhandenen Wege ein zügiges Vorankommen des Radverkehrs ermöglichen, z.B. durch Einrichtung von Fahrradstraßen oder Vorfahrtregelungen.

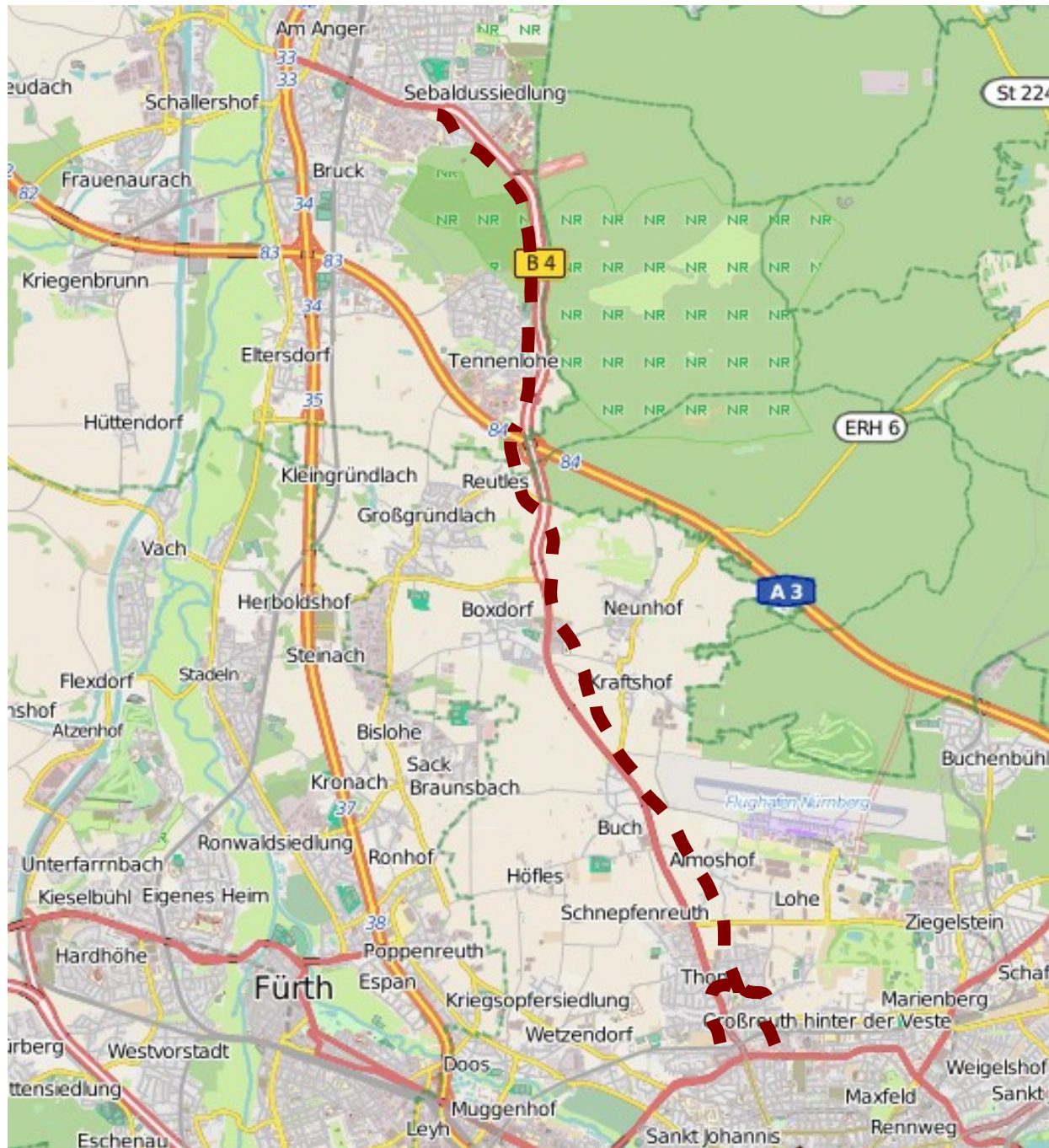


Foto: © Ulrich Kalle, ADFC NRW

Erläuterungen zu den ausgewählten Routen

- Anbindung möglichst vieler Ortschaften und Ortsteile → Nutzung von Teilstrecken ist möglich
- Sinnvolle Ortsverbindungen für Pendler
- Keine Festlegung auf Details
- Schematische Zeichnung der Routen
- Je nach Situation Ausbau bestehender Strecken oder Neubau
- Zusätzlicher Wunsch des ADFC: Asphaltierung der Uferwege am Main-Donau-Kanal





1. Erlangen-Nürnberg

Bevorzugte Trasse:

Von Südkreuzung Erlangen bis nach Tennenlohe.

Neue Strecke ab N-Reutles östlich der B4, da weitgehend ohne Bebauung. Kreuzungen mit Querstraßen können oftmals ohne Ampelanlagen gestaltet werden.

Ende der Strecke an der Kreuzung Sylter / Wilhemshavener Straße. Von da aus wahlweise links oder rechts weiter über vorhandene Radwege in die Stadt.

2. Heroldsberg-Nürnberg

Bevorzugte Trasse:

Neue Strecke ab Heroldsberg-Hauptstraße, entlang der B2, trotz Höhenunterschied, da die Alternative durch den Wald mehr Nachteile besitzt (sozialer Aspekt / Sicherheit, Asphaltierung wohl schwierig).

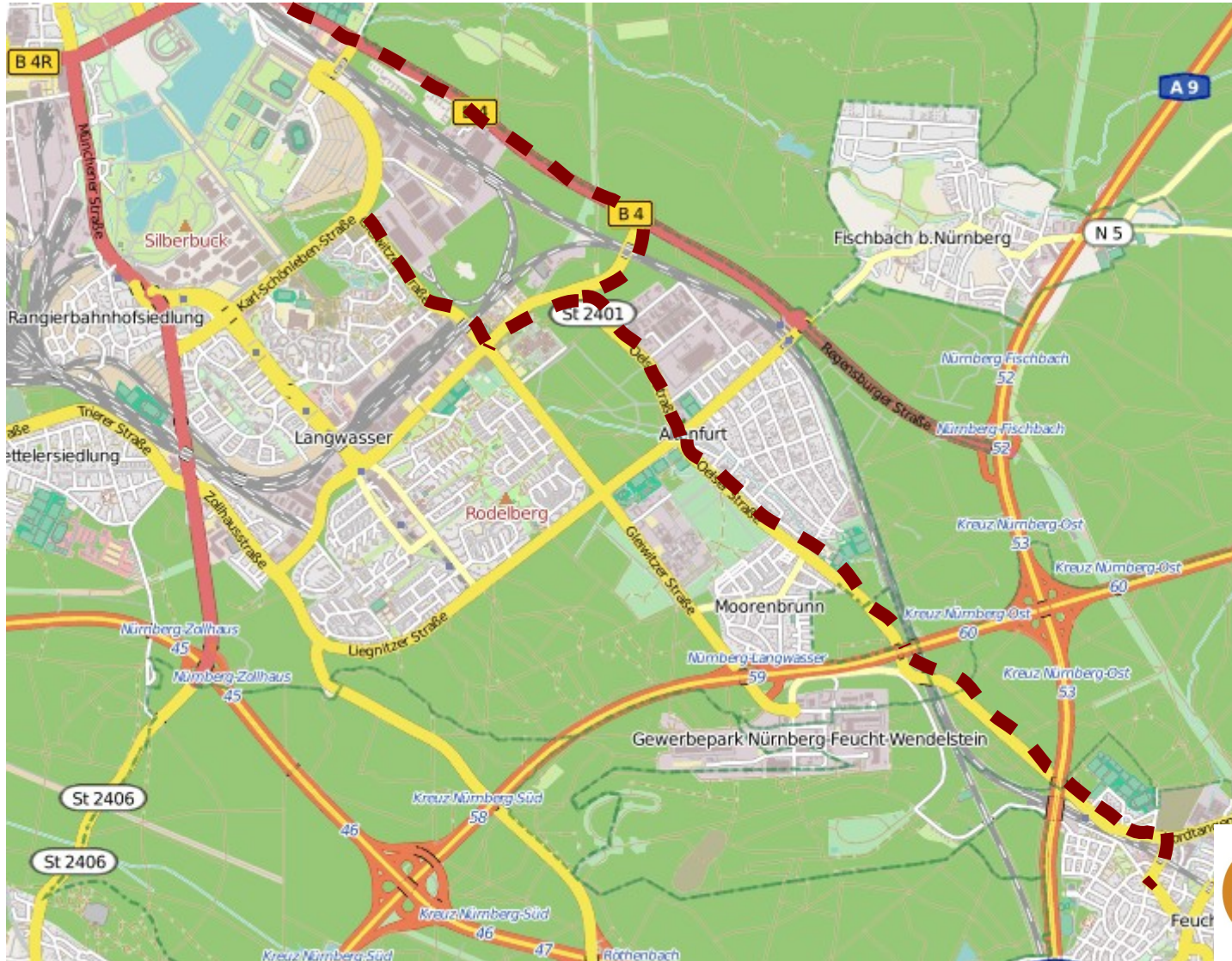
Ende der Strecke an der Kreuzung N.- Äußerer Bayreuther Str. / Bierweg. Von da aus über vorhandene Radwege in die Stadt.



3. Feucht-Nürnberg

Bevorzugte Trasse:

Ausbau bestehende Strecke ab Kreisverkehr Feucht (Bahnhof-/Friedrich-Ebert-/Haupt-/Nürnberger-Straße) als zentraler Ausgangspunkt. Weiter Richtung Nürnberg entlang Oelser Straße bis Breslauer Straße. Dann ein Ast Richtung Langwasser / Südstadt über die Gleiwitzer Str. und ein Ast Richtung St. Peter / Altstadt über die Regensburger Straße.



4. Schwabach-Nürnberg

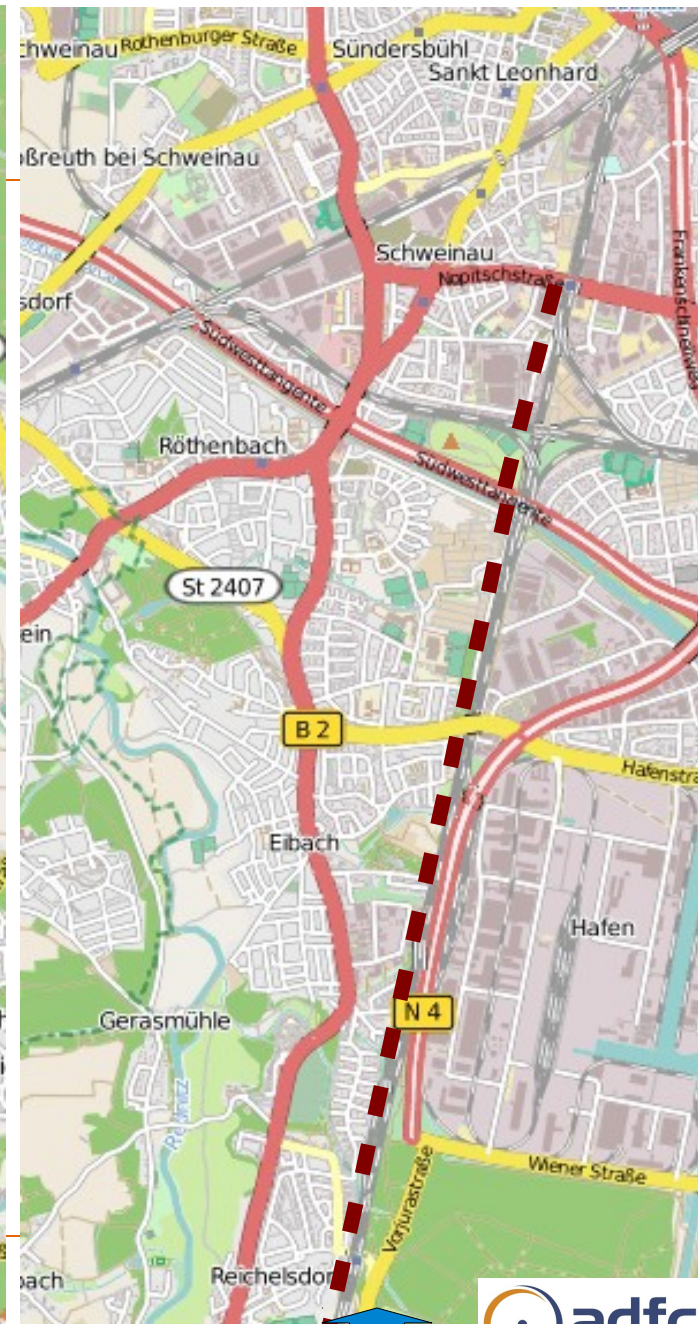
Bevorzugte Trasse:

Ausbau der Strecke von Schwabach nach Wolkersdorf. Die Ortsdurchfahrt ist problematisch und soll z.B. über Fahrradstraßen gelöst werden. Von Wolkersdorf in östliche Richtung zum Reichelsdorfer Keller.

Danach entlang der S-Bahn-Linie über den Main-Donau-Kanal nach N-Schweinau.

Vorteil: viele Anwohner an dieser Trasse

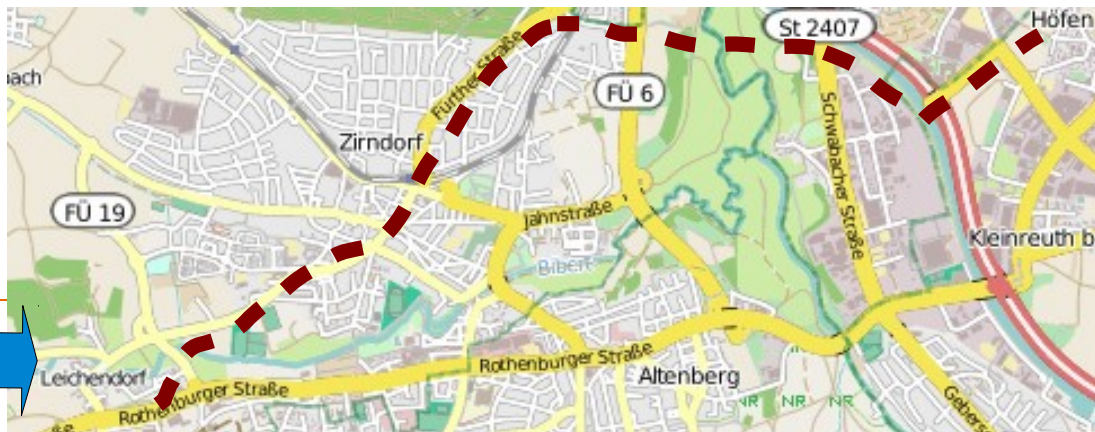
Eine weitere Verbindung Richtung Langwasser über Kornburg – Worzeldorf hat zwar Optimierungsbedarf, aber keine so hohe Priorität als Radschnellweg.



5. Großhabersdorf – Zirndorf – Nürnberg

Bevorzugte Trasse: Von Großhabersdorf bis Leichendorf. Der Bibertalradweg könnte dafür umgebaut werden (Radweg + Fußweg). Dann durch Zirndorf über die Schwabacher und Fürther Straße (ggf. Gestaltung als Fahrradstraße) bis an den Kanal. Vom Kanal weiter wie Route 6 zur Höfener Spange / Leyher Straße.

—



Radschnellwege

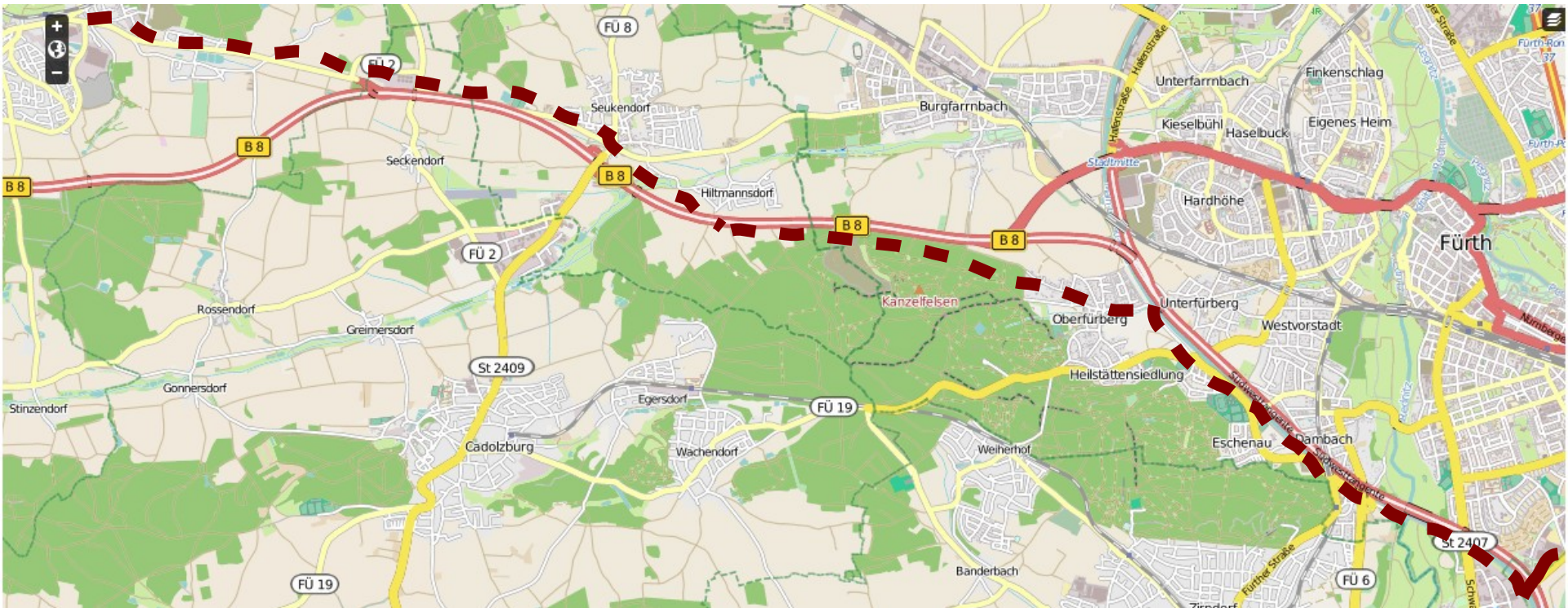


6. Langenzenn – Fürth - Nürnberg

Bevorzugte Trasse:

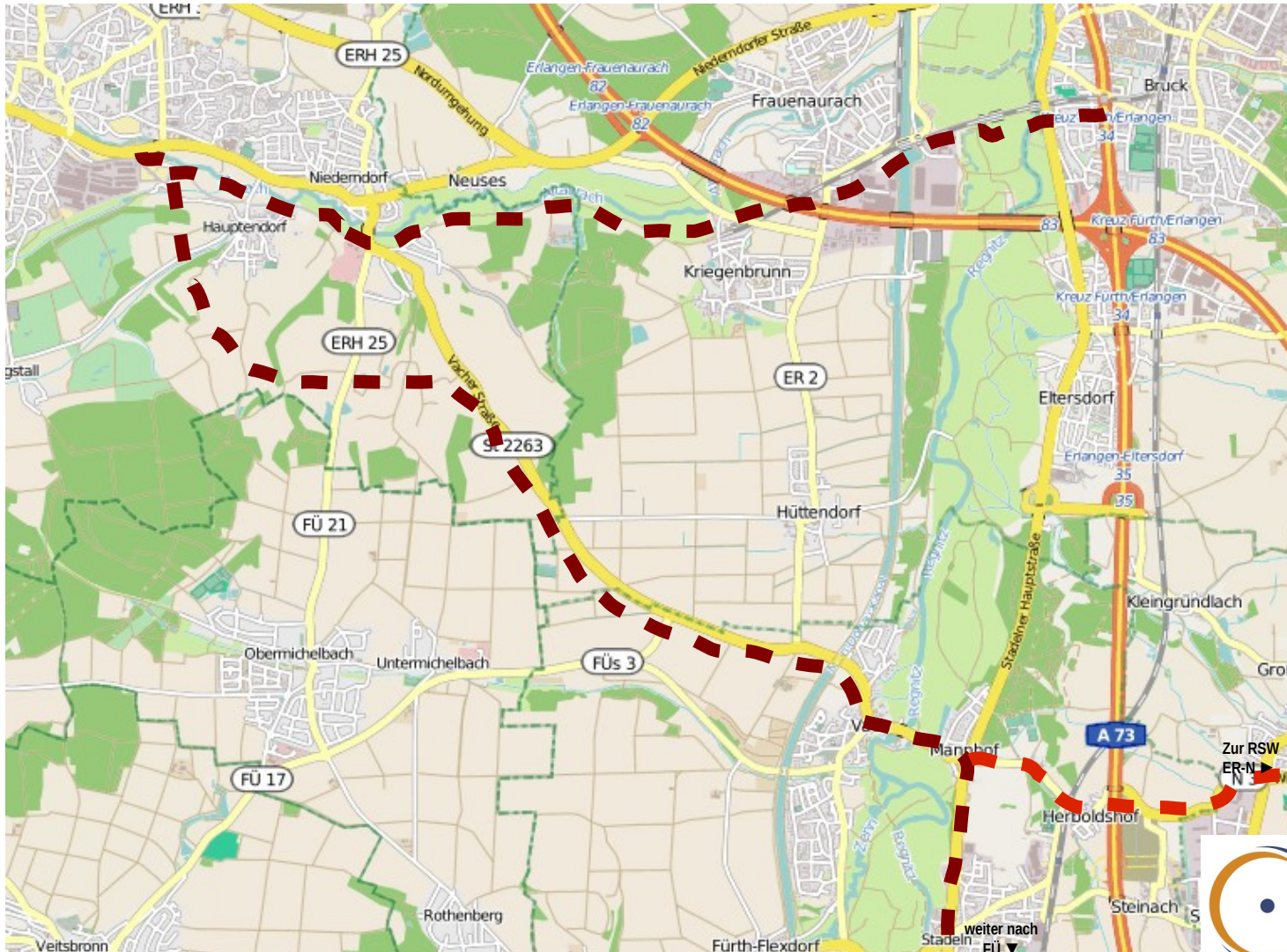
Von Langenzenn bis Seukendorf entlang der „alten“ B8, dann entlang der „neuen“ B8 bis Oberfürberg / Kanal. Am Kanal entlang bis Höhe Euromed-Clinic;

Von dort soll eine neue (Fahrrad-)Brücke über den Kanal zur Höfener Spange / Leyher Straße führen.



7. Herzogenaurach – Erlangen / Fürth / Nürnberg

- 7a: Von Herzogenaurach-Niederndorf nach Erlangen-Bruck über Frauenaurach.
- 7b: Von Herzogenaurach nach Fürth an der Vacher Str. entlang nach Fü-Vach und weiter nach Fü-Stadeln.
- Nach Nürnberg via Fürth-Mannhof und dann eine Verbindung zur Radroute „Erlangen – Nürnberg“.



Pegnitztalradweg

- Sehr gute Ost-West-Verbindung
- Viel genutzt von Radfahrern, Fußgängern und Ausflüglern
- Wichtige Teile zu schmal für getrennte Wege → Kein Ausbau zum durchgehenden Radschnellweg

Nutzen

- Mehr bewegen = Gesundheit = Lebensfreude
- Weniger Stau auf Autostraßen
- Niedrige Kosten Straßenunterhalt (vgl. Autostraße)
- Vorteile für die Kommunen:
 - Saubere Luft und weniger Lärm
 - Mehr freie Parkplätze
 - Besserer Verkehrsfluss

Und wie soll es weitergehen?

- Öffentlichkeitsarbeit durch ADFC und Medien
- Vorstellung bei Politik, Behörden und Gremien
- Kommunalgrenzen ↔ Metropolregion Nürnberg ↔ Land Bayern
- Langfristige finanzielle Sicherung
- Priorisierung der Umsetzung
- Anbindung kommunaler Radinfrastruktur
- Zentrale Projektkoordination erforderlich

Vielen Dank für Ihr Interesse und Ihre Unterstützung!

Alle Karten:
OpenStreetMap – openstreetmap.de

Alle Fotos und Fotorechte:
Ulrich Kalle / ADFC NRW

Weitere Informationen unter:
<http://www.adfc.de/verkehr--recht/radverkehr-gestalten/radverkehrsfuehrung/radschnellwege>