



Radschnellweg Nürnberg-Stein-Oberasbach-Zirndorf

Vorstellung der aktuellen Radschnellwegplanung

Andreas Eisgruber

Staatliches Bauamt Nürnberg

Behördenleiter

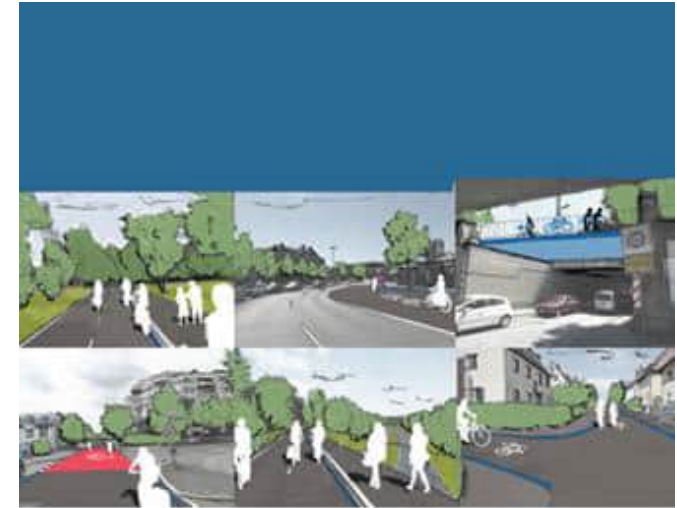
Vorgeschichte

Machbarkeitsstudie

August 2017:

Vorstellung der Endfassung der Machbarkeitsstudie

„Radschnellverbindungen Nürnberg – Fürth – Erlangen –
Herzogenaurach – Schwabach und umgebende Landkreise“



Metropolregion Nürnberg

Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen
Nürnberg – Fürth – Erlangen – Herzogenaurach –
Schwabach und umgebende Landkreise

Stand: August 2017



https://www.nuernberg.de/imperia/md/verkehrsplanung/dokumente/endbericht_machbarkeitsstudie_radschnellverbindungen.pdf

Vorgeschichte

Machbarkeitsstudie

Ergebnis der Machbarkeitsstudie:

„Der Radschnellweg Nürnberg – Stein –
Oberasbach – Zirndorf weist als eine von vier
Trassen in der Metropolregion Nürnberg, ein sehr
hohes Potenzial auf.“

https://www.nuernberg.de/imperia/md/verkehrsplanung/dokumente/endbericht_machbarkeitsstudie_radschnellverbindungen.pdf

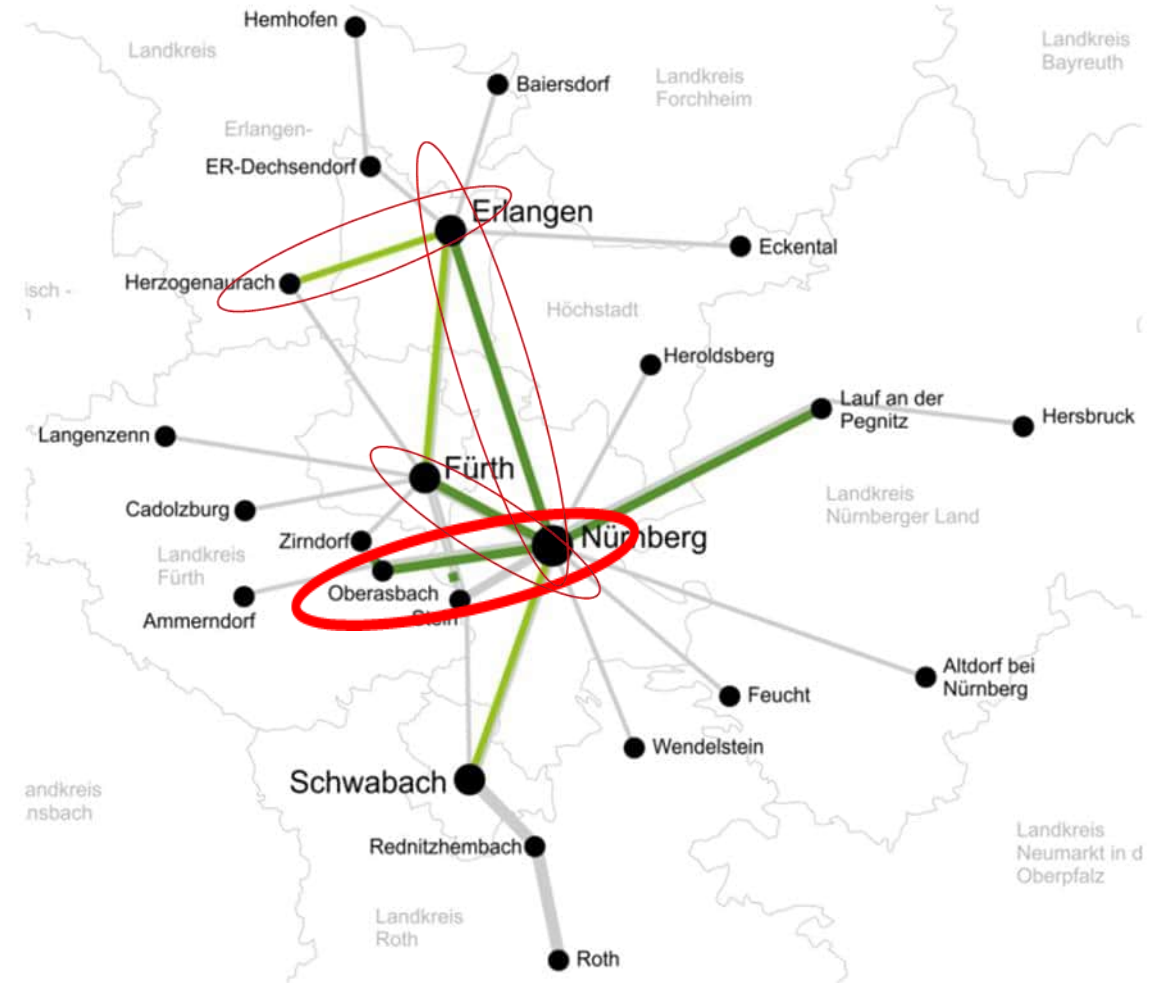


Abbildung 5: Empfohlene Korridore für die Machbarkeitsuntersuchung

Grundsätzliche Anforderungen an Radschnellwege

Vorentwurfsplanung

Zielgruppe/ Einsatzbereich:

Alltagsradverkehr
(Pendelnde, Berufs- und
Ausbildungsverkehr)

Einsatzbereiche:

- Verbindungen mit ≥ 2.000 Radfahrenden pro Werktag¹ (Prognose) auf dem weit überwiegenden Teil der Gesamtstrecke

Mindestlänge:

10 km

Einhaltung der Qualitätsstandards:

Mindestens 90 % der
Gesamtstreckenlänge

Mittlere Reisegeschwindigkeit:

20 km/h

Führung:

Direkte Führung mit
Trennung des Rad- und
Fußverkehr

Knotenpunkte:

Radschnellwege sollen
nach Möglichkeit
bevorrechtigt sein

Die mittleren Zeitverluste
durch Anhalten und
Warten pro km:

< 15 sec (außerorts)
< 30 sec (innerorts)

Regellösungen der Querschnittgestaltung (innerorts):

4,0 m (Rad) + 2,5 m (Fuß)
(Zweirichtungsverkehr)

3,0 m (Rad) + 2,5 m (Fuß)
(Einrichtungsverkehr, je Fahrtrichtung)

Verbindungsfunktion:

- Stadtzentren
- Verknüpfung ÖPNV
- Erschließung Arbeitsstandorte/
Gewerbe
- Anbindung Bildungseinrichtungen
- Anbindung Freizeiteinrichtungen

Vorgeschichte

Weitere Meilensteine

November 2019: Unterzeichnung einer Vereinbarung über die gemeinsame Planung der Radschnellverbindung mit den betroffenen Kommunen Stadt Zirndorf, Stadt Oberasbach, Stadt Stein, Stadt Fürth, Stadt Nürnberg sowie dem Landkreis Fürth und dem Staatlichen Bauamt Nürnberg

Dezember 2020: Votum aller Projektbeteiligten für die Vorzugsvariante im Verlauf der ehemaligen Bibert-Bahntrasse und Fortführung der Planungen durch das Staatlichen Bauamt Nürnberg

Vorgeschichte

Warum ein Radschnellweg auf der ehemaligen Bahntrasse?

- **Umnutzung eines bereits bestehenden Verkehrsweges, welcher für eine spätere Nutzung freigehalten wurde**
- **auf der ehemaligen Bahntrasse kann eine direkte und geradlinige Führung gewährleistet werden**
- **Minimierung des zusätzlichen Flächenbedarf für die Neuinanspruchnahme von bisher unberührten Flächen**
- **die Flächen auf der ehemaligen Bahntrasse finden sich nahezu vollständig im öffentlichen Eigentum. Daher ist Grunderwerb von Dritten nur in einem sehr begrenzten Umfang erforderlich**
- **Ausbau der Ortsdurchfahrt der Rothenburger Straße ist aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse und der sehr hohen Verkehrsbelastung nicht umsetzbar**



Aufnahme des Straßenquerschnittes auf Höhe der Einmündung Lauschaer Straße

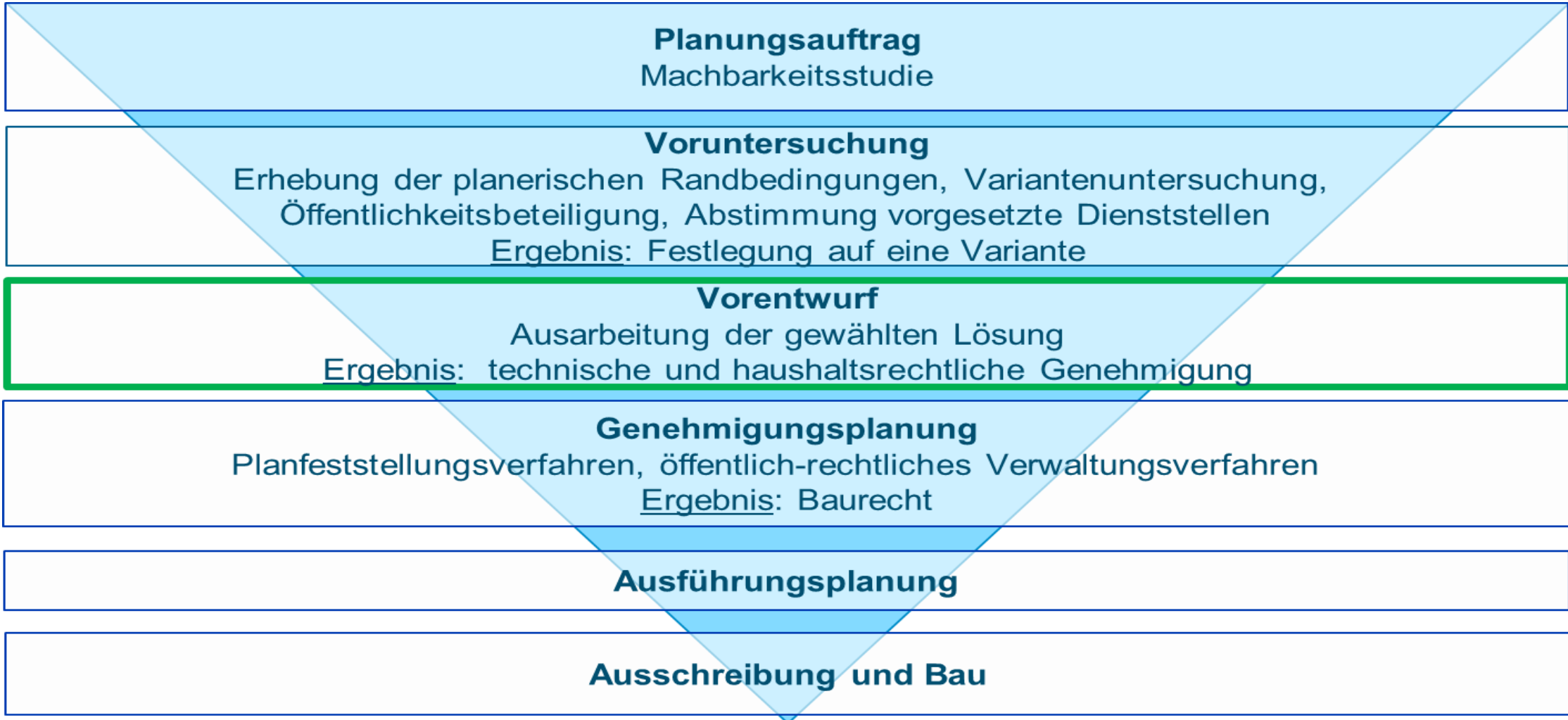
Vorgeschichte

Weitere Meilensteine

- August 2021: Förderzusage des Bundes über ca. 1,85 Mio. € für die im Zuge des Gesamtmaße anfallenden Planungsleistungen wurde erteilt. Das entspricht rd. 75 % der gesamten Planungskosten
- Oktober 2021: Aufnahme der Planungen zum Vorentwurf durch das Staatliche Bauamt Nürnberg
- Mai / Juli 2022 Votum aller projektbeteiligten Gebietskörperschaften zur modifizierten Planung mit einer reduzierten Flächeninanspruchnahme durch Anpassungen des Querschnittes unter Einbeziehung des bestehenden Wegenetzes zur Fußverkehrsführung.

Aktueller Planungsstand

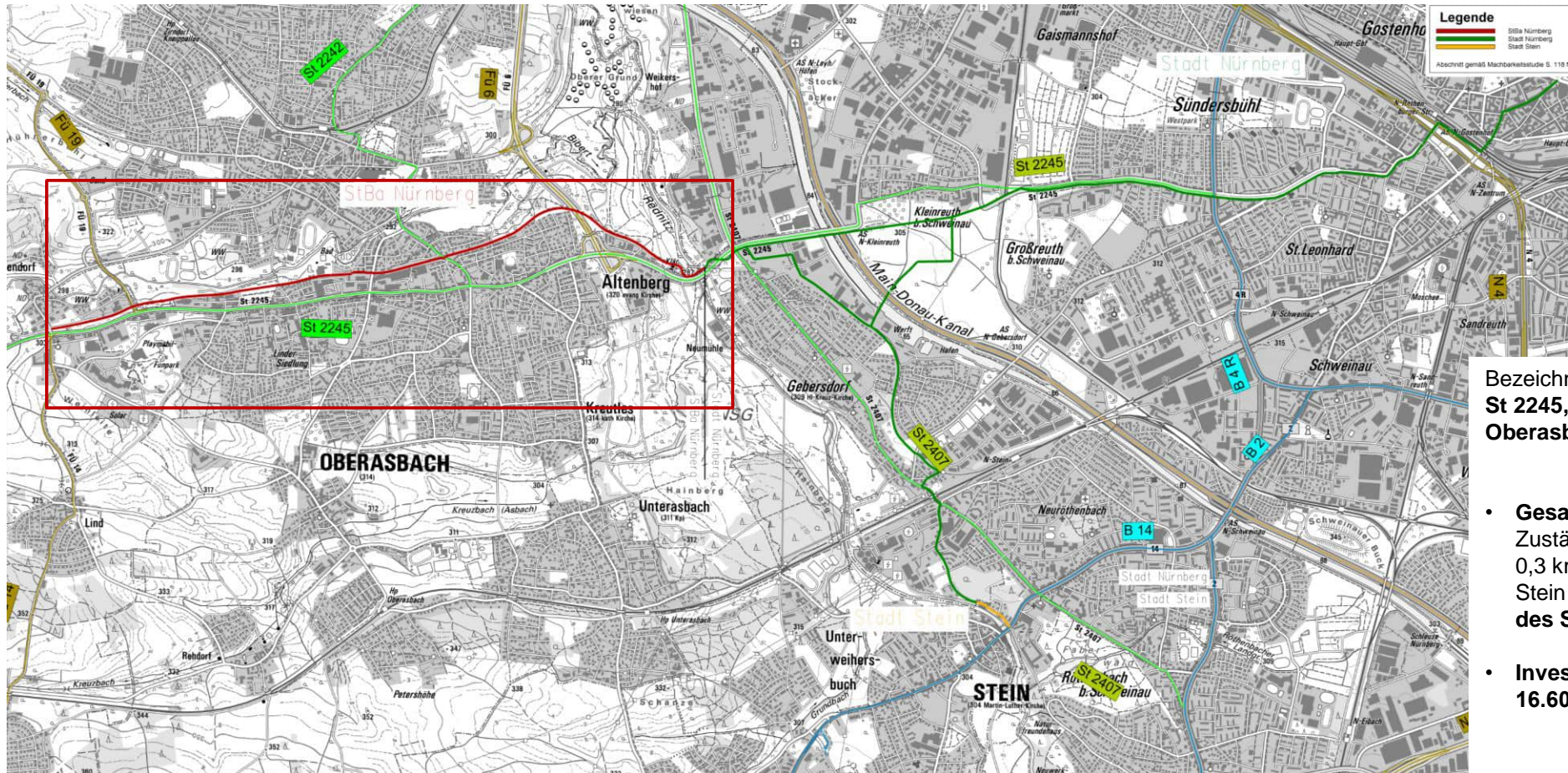
Vorentwurfsplanung



Maßnahmenbeschreibung

Planungsabschnitt Staatliches Bauamt Nürnberg

Neubau eines Radschnellweges

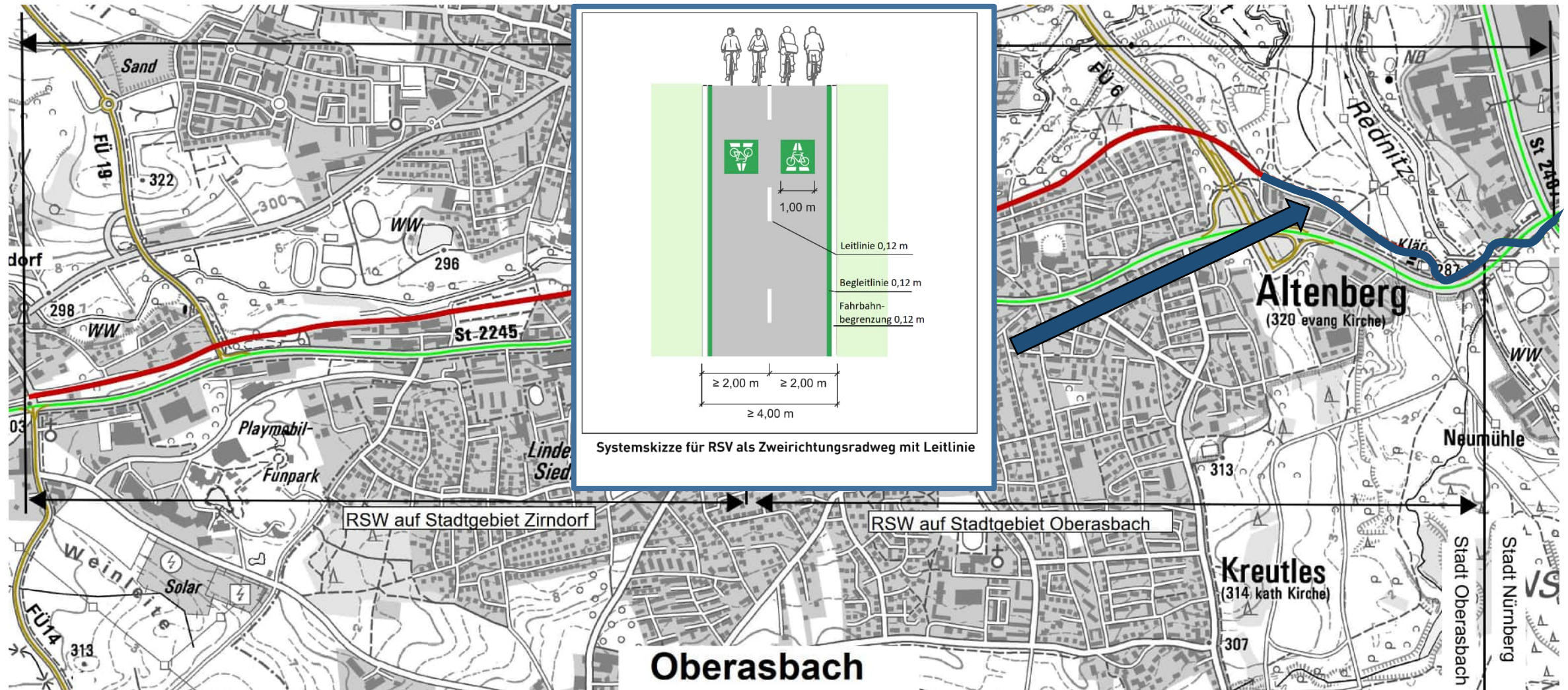


Bezeichnung:
St 2245, Radschnellweg Nürnberg-Stein-Oberasbach-Zirndorf

- **Gesamtlänge 14,3 km**, davon ca. 9,6 km im Zuständigkeitsbereich der Stadt Nürnberg, ca. 0,3 km im Zuständigkeitsbereich der Stadt Stein und **4,4 km im Zuständigkeitsbereich des Staatlichen Bauamts Nürnberg**
- **Investitionskosten 41.900 Tsd. €, davon 16.600 Tsd. € Freistaat Bayern**

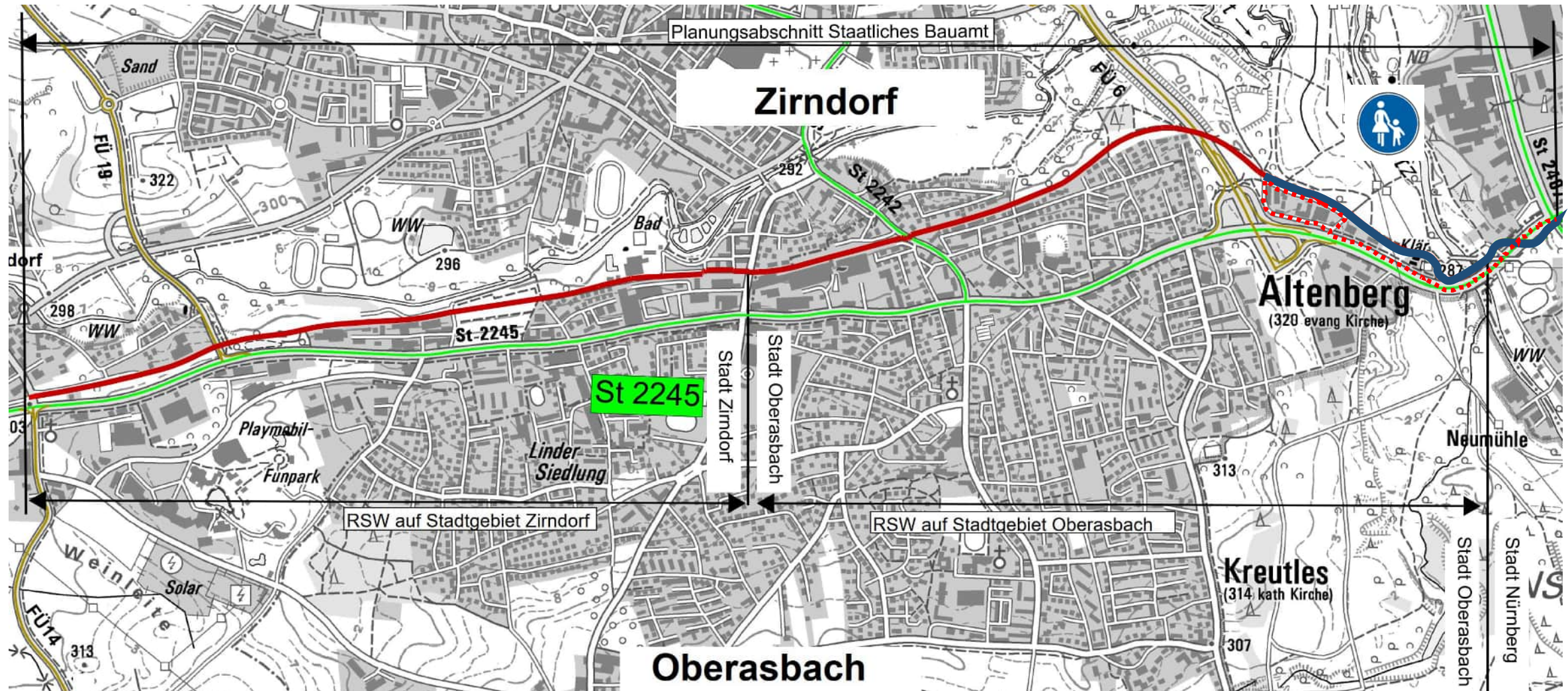
Vorstellung der aktuellen Radschnellwegplanung

Radschnellweg Planungsabschnitt Nürnberg Stadtgrenze – Oberasbach „Gewerbegebiet“



Vorstellung der aktuellen Radschnellwegplanung

Radschnellweg Planungsabschnitt Nürnberg Stadtgrenze – Oberasbach „Gewerbegebiet“



Vorstellung der aktuellen Radschnellwegplanung

Radschnellweg Planungsabschnitt Nürnberg Stadtgrenze – Oberasbach „Gewerbegebiet“



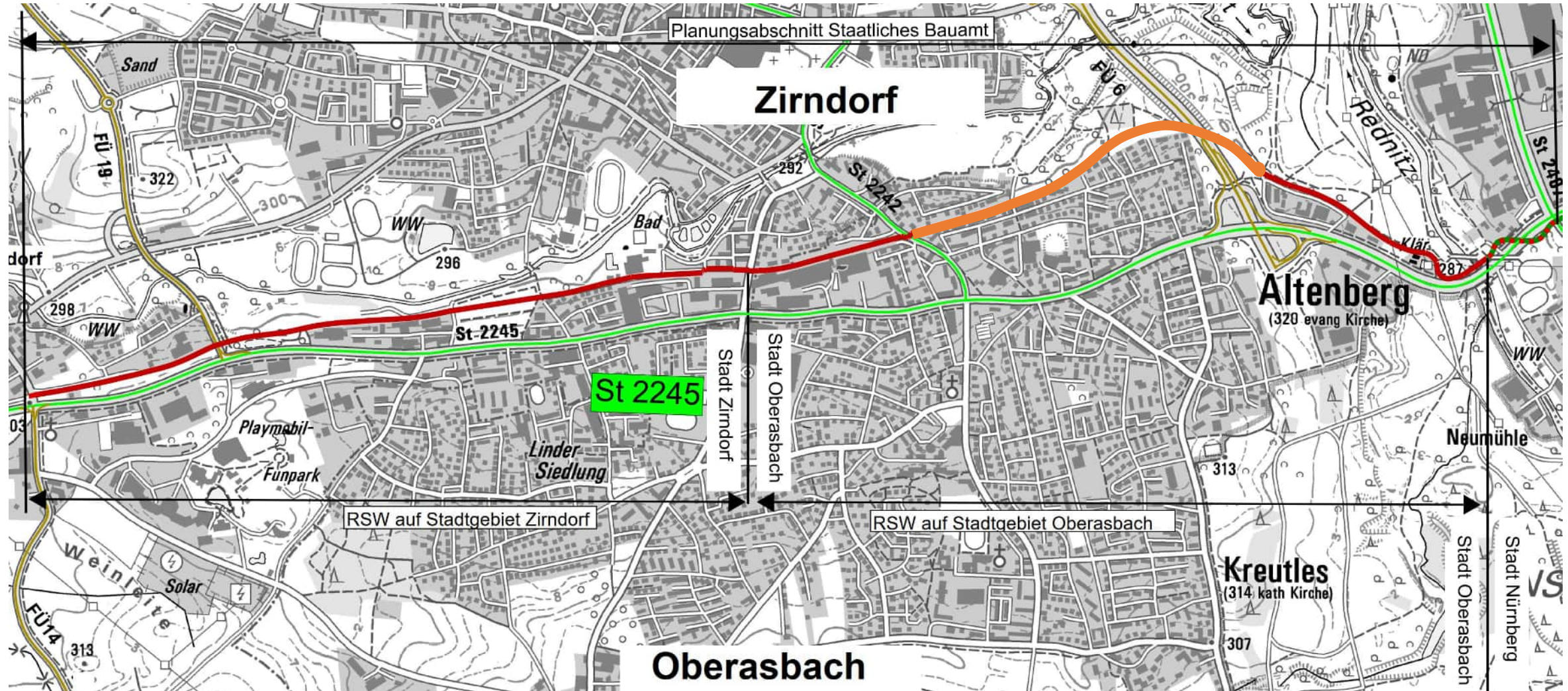
Vorstellung der aktuellen Radschnellwegplanung

Radschnellweg Planungsabschnitt Nürnberg Stadtgrenze – Oberasbach „Gewerbegebiet“



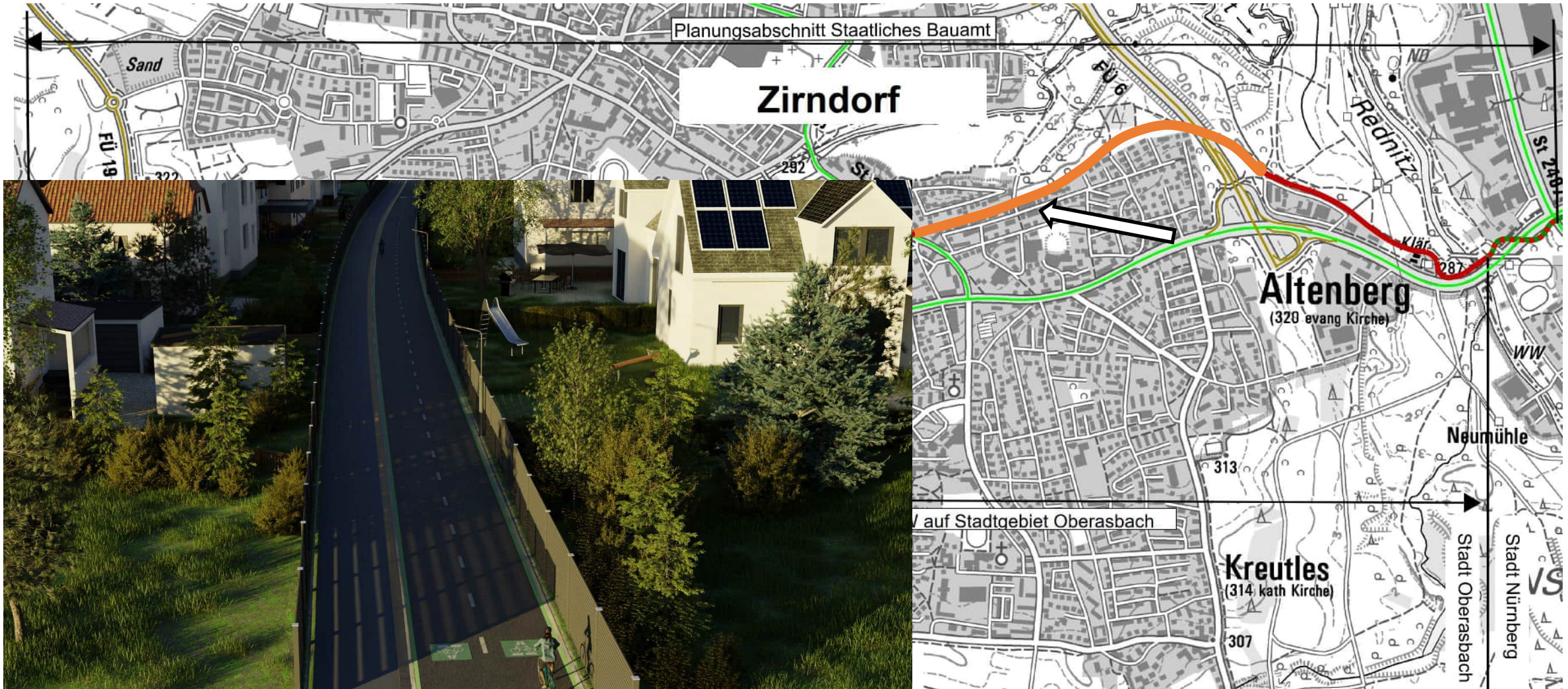
Aktuelle Vorentwurfsplanung

Radschnellweg Planungsabschnitt Oberasbach „Gewerbegebiet“ – Zirndorfer Straße



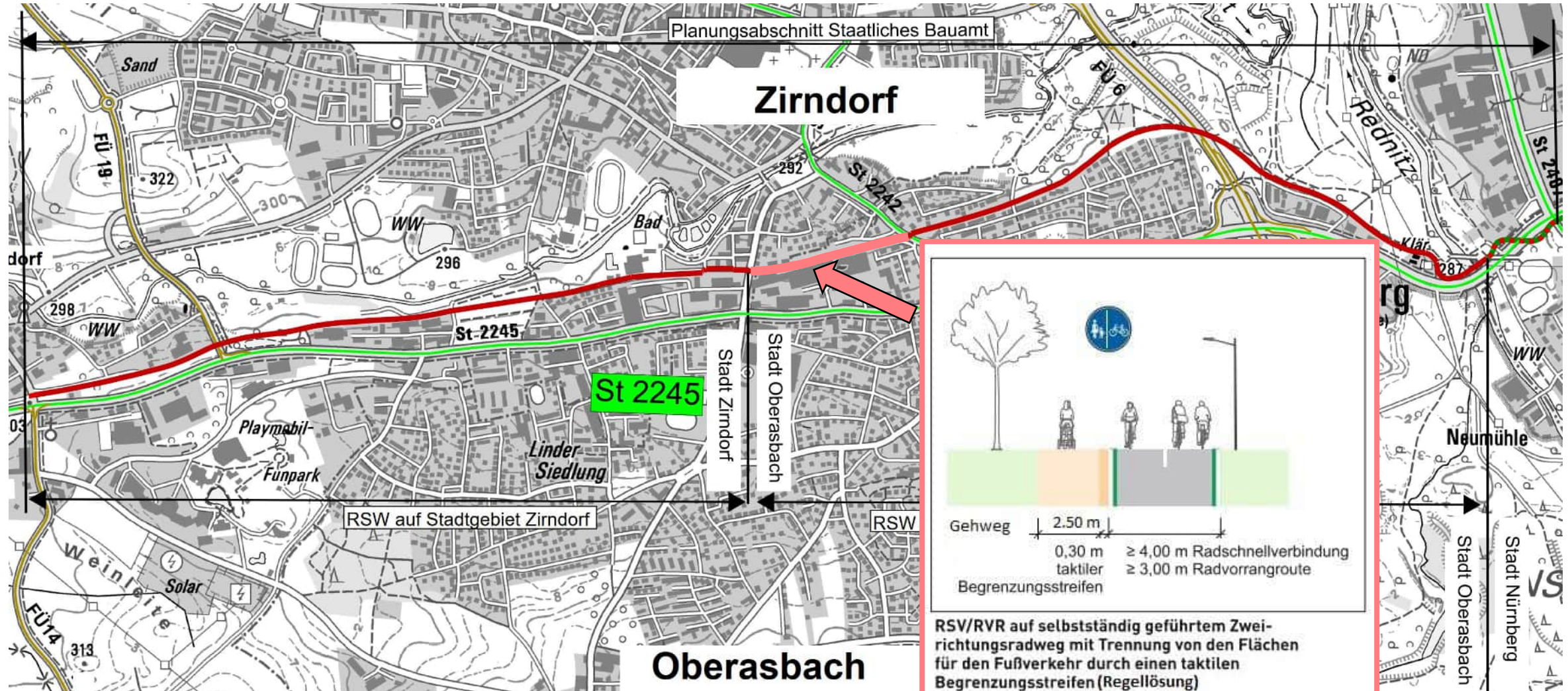
Aktuelle Vorentwurfsplanung

Radschnellweg Planungsabschnitt Oberasbach „Gewerbegebiet“ – Zirndorfer Straße



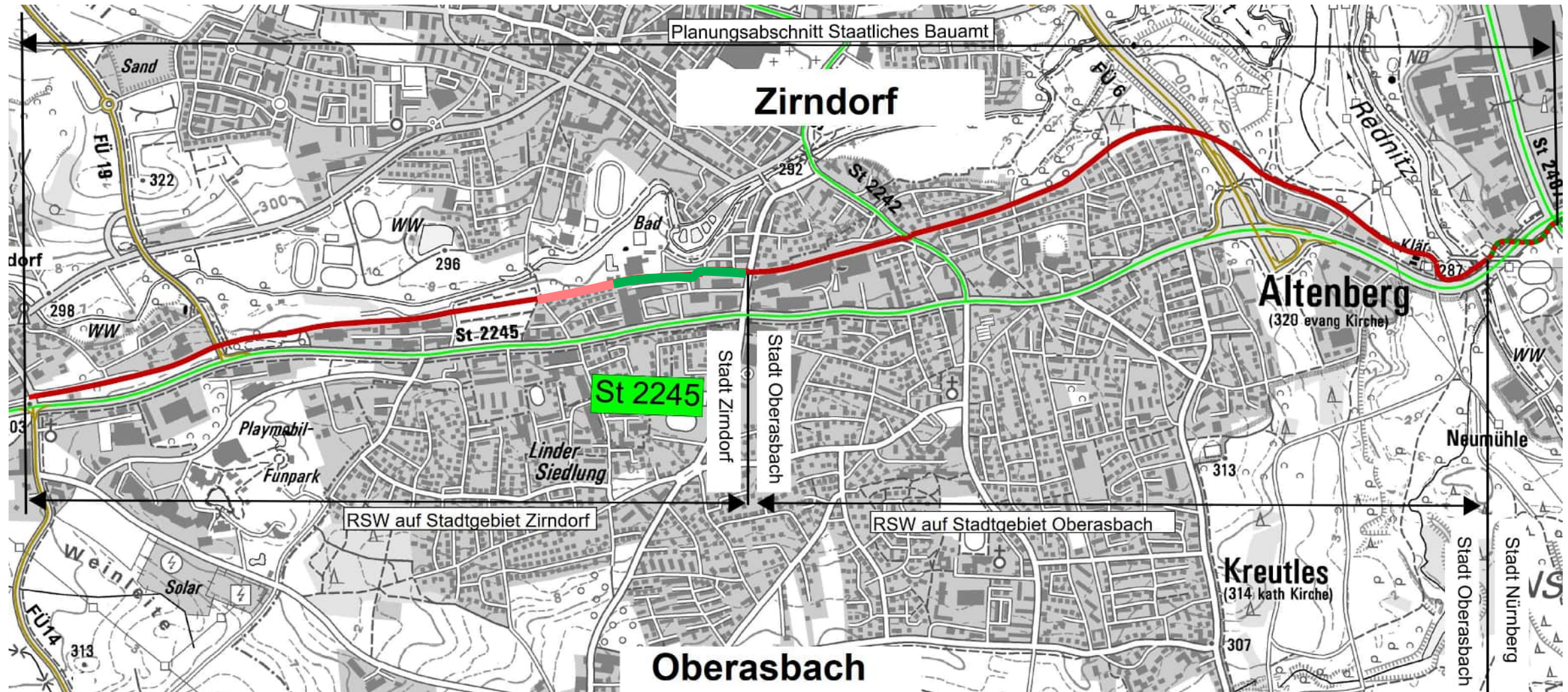
Aktuelle Vorentwurfsplanung

Radschnellweg Planungsabschnitt Zirndorfer Straße – Albrecht-Dürer-Straße



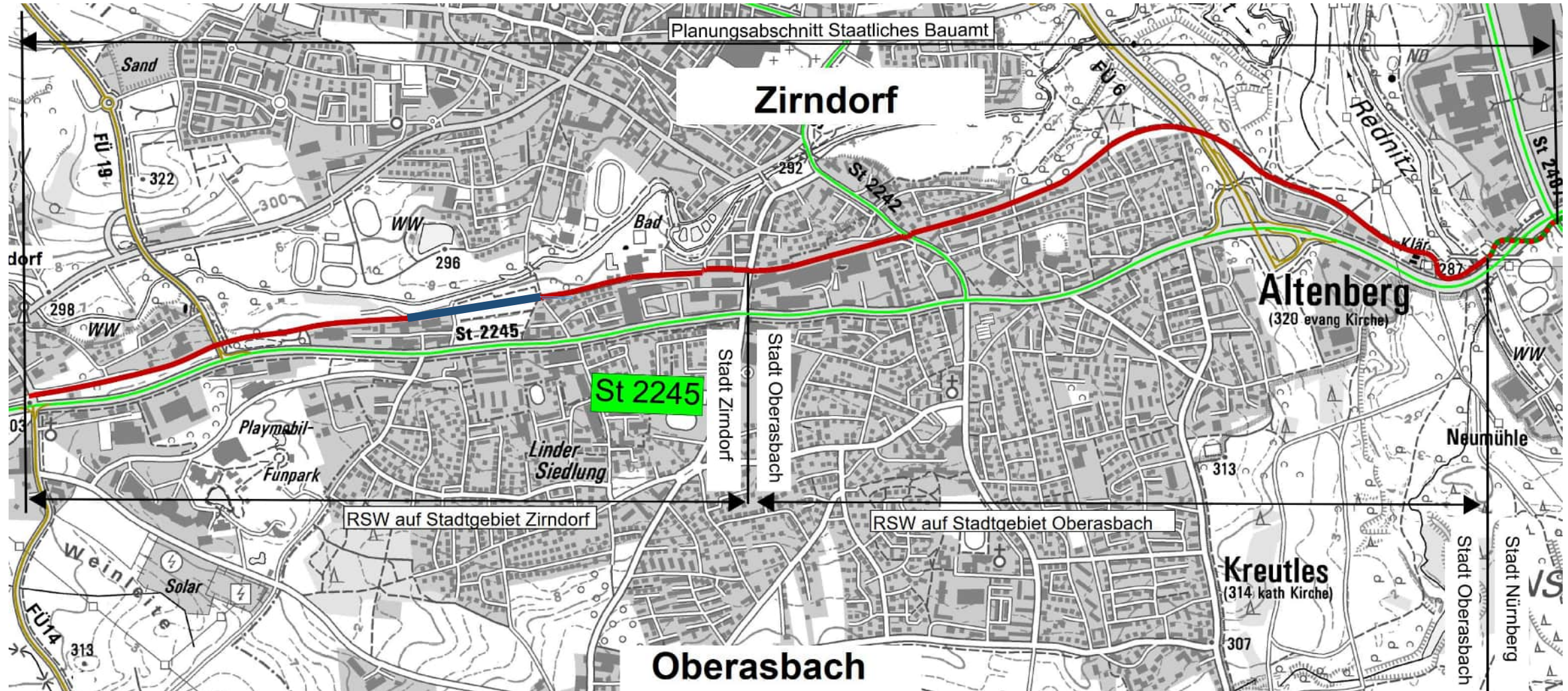
Aktuelle Vorentwurfsplanung

Radschnellweg Planungsabschnitt Albrecht-Dürer-Straße bis Frauenschlägerstraße



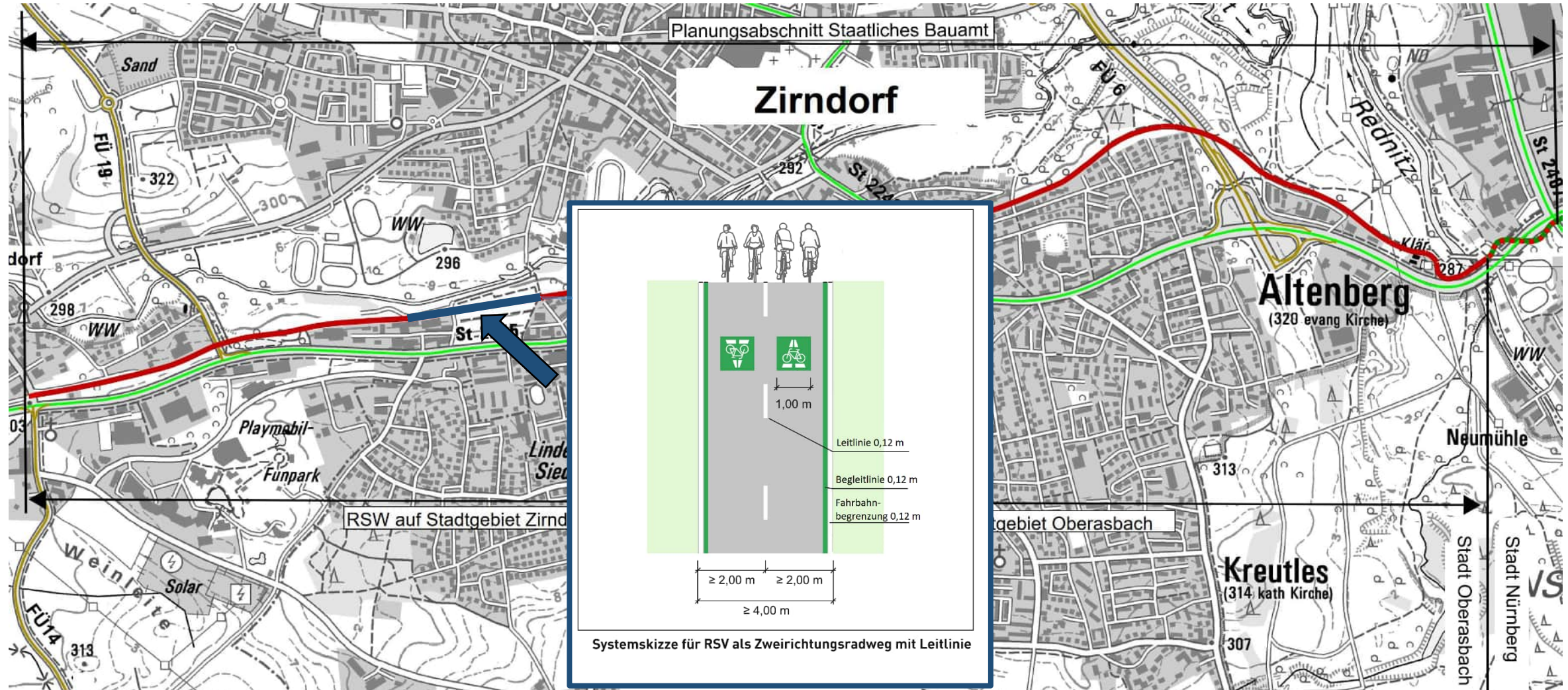
Aktuelle Vorentwurfsplanung

Radschnellweg Planungsabschnitt Frauenschläger Straße –“Gewerbegebiet Jordanstraße“



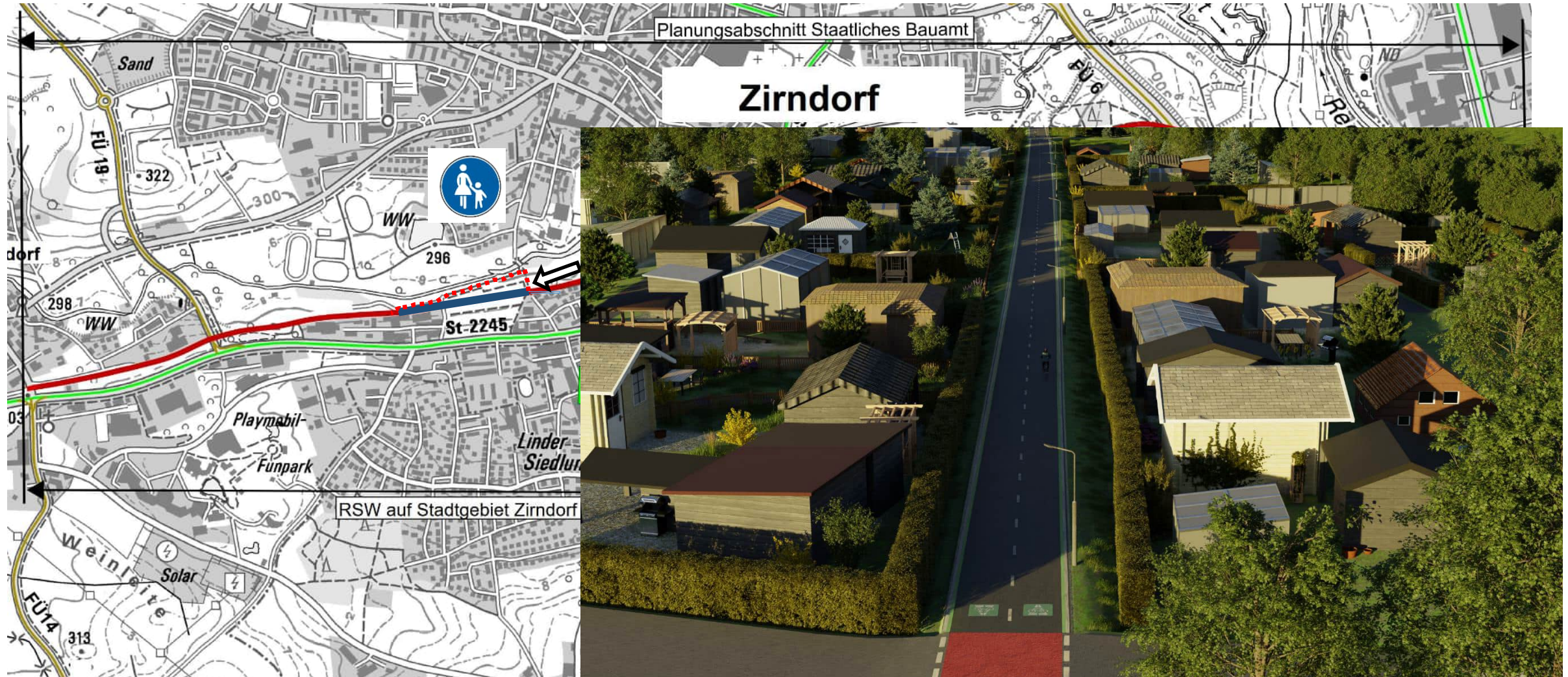
Aktuelle Vorentwurfsplanung

Radschnellweg Planungsabschnitt Frauenschläger Straße –“Gewerbegebiet Jordanstraße“



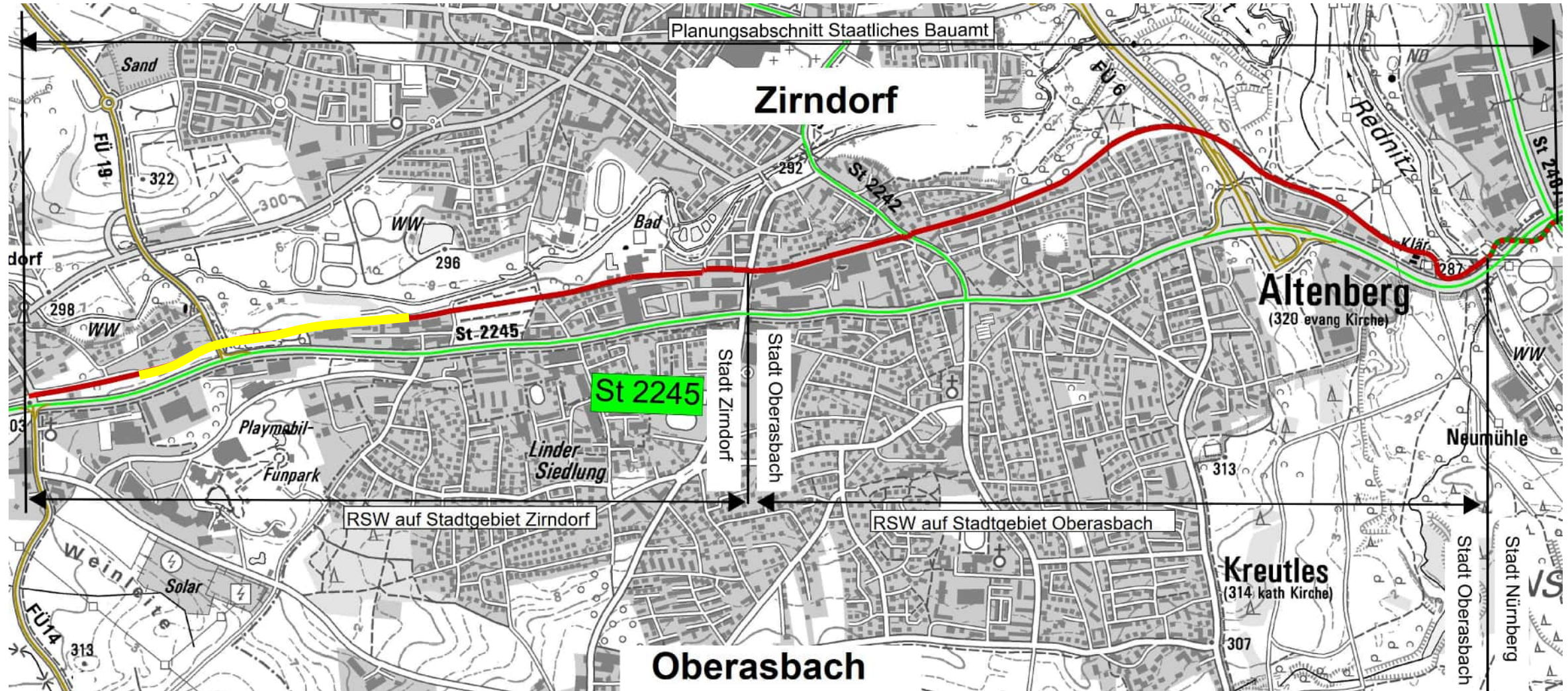
Aktuelle Vorentwurfsplanung

Radschnellweg Planungsabschnitt Frauenschläger Straße –“Gewerbegebiet Jordanstraße“



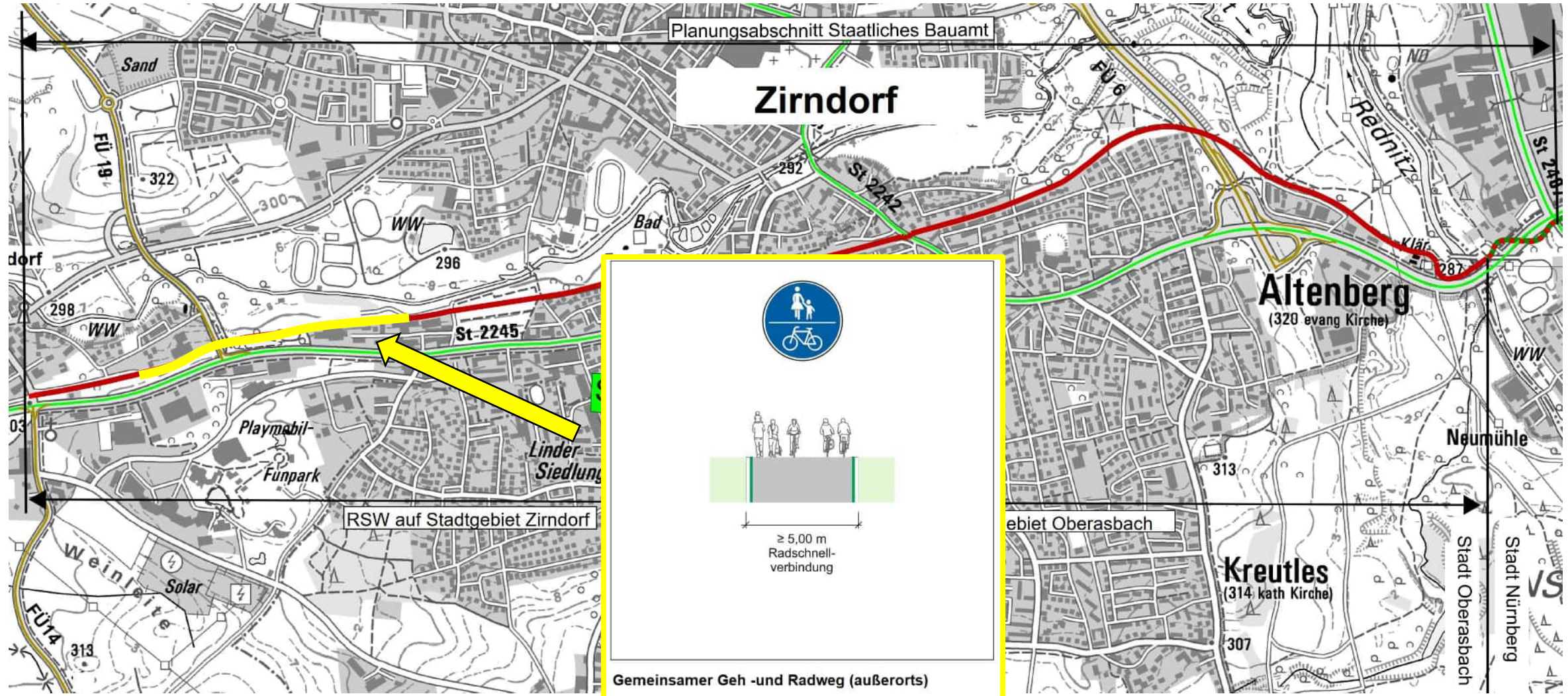
Aktuelle Vorentwurfsplanung

Radschnellweg Planungsabschnitt „Gewerbegebiet Jordanstraße“ bis „Dirtpark Zirndorf“



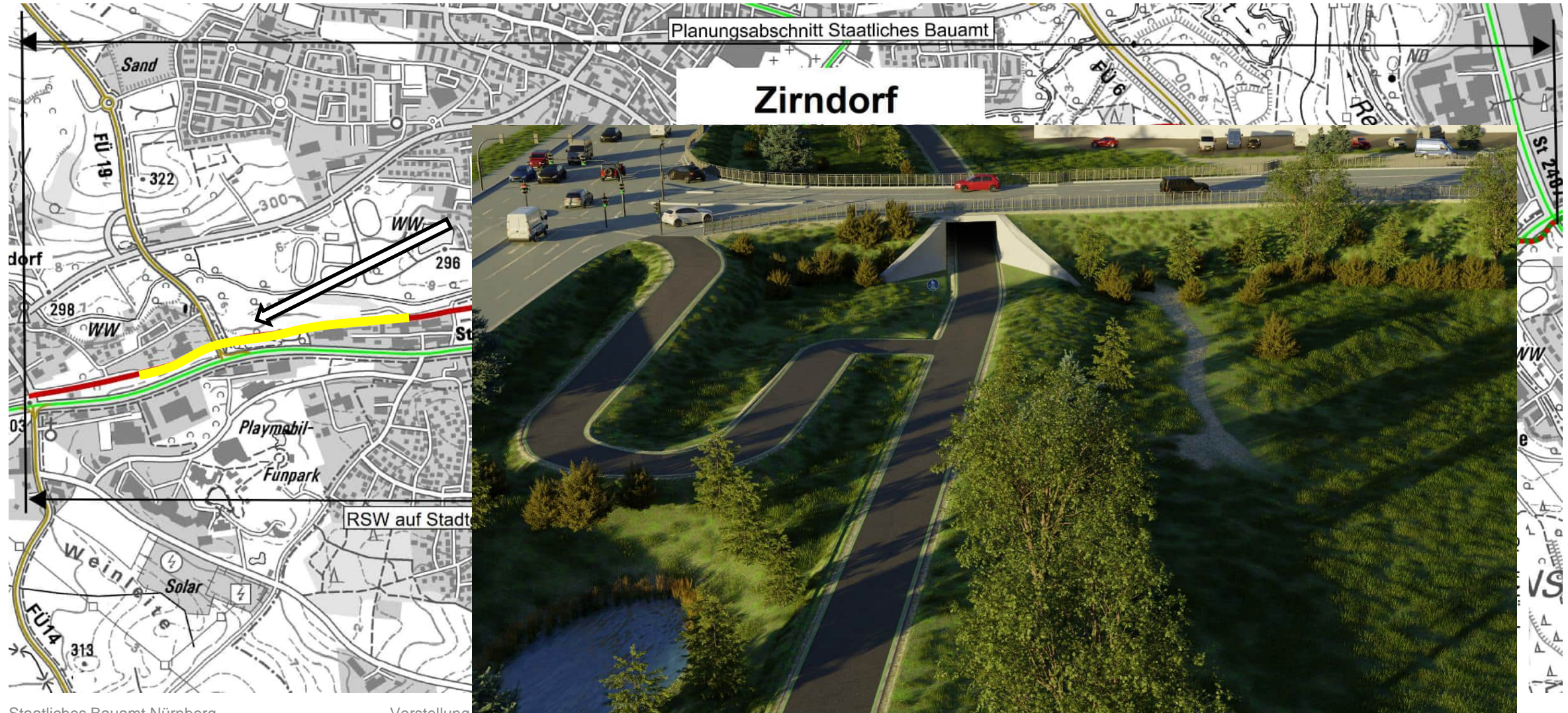
Aktuelle Vorentwurfsplanung

Radschnellweg Planungsabschnitt „Gewerbegebiet Jordanstraße“ bis „Dirtpark Zirndorf“



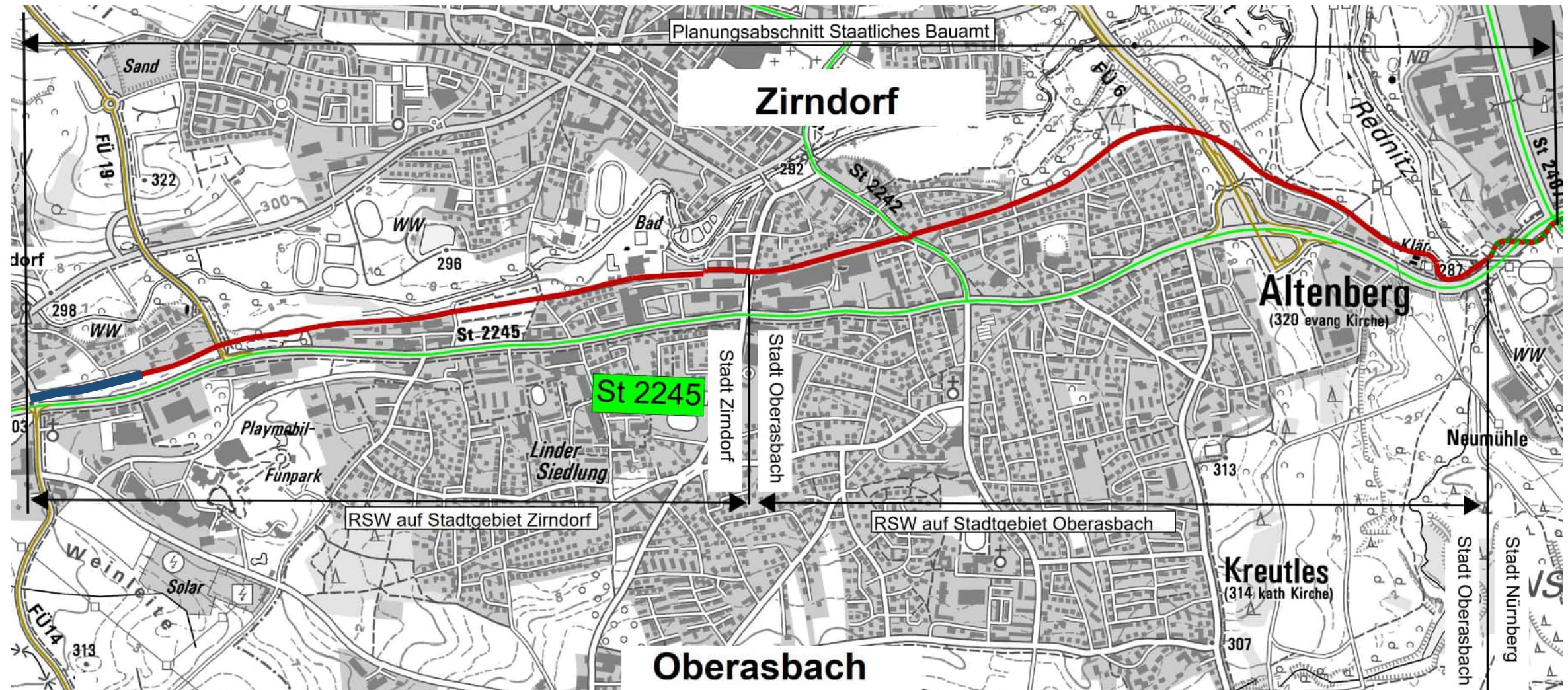
Aktuelle Vorentwurfsplanung

Radschnellweg Planungsabschnitt „Gewerbegebiet Jordanstraße“ bis „Dirtpark Zirndorf“



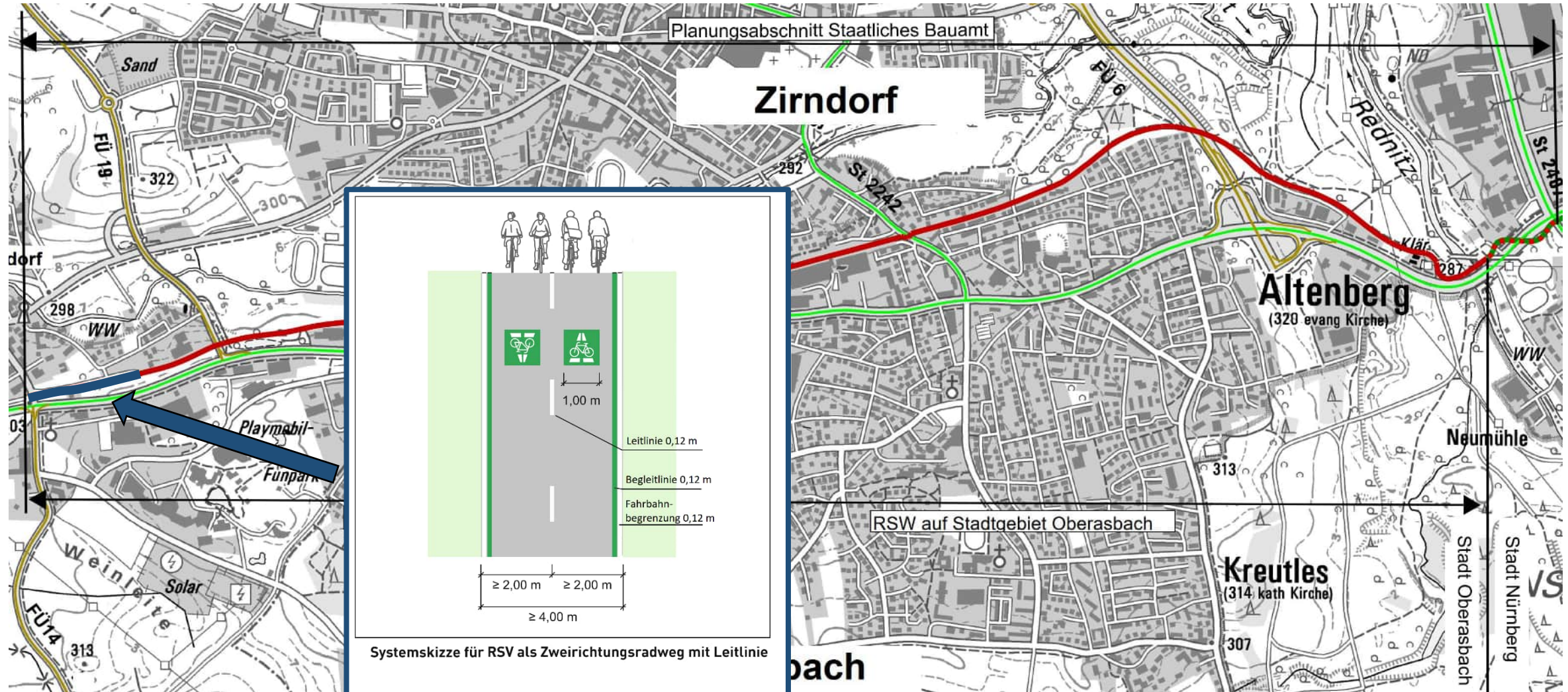
Aktuelle Vorentwurfsplanung

Radschnellweg Planungsabschnitt „Dirtpark Zirndorf“ bis Schwabacher Straße



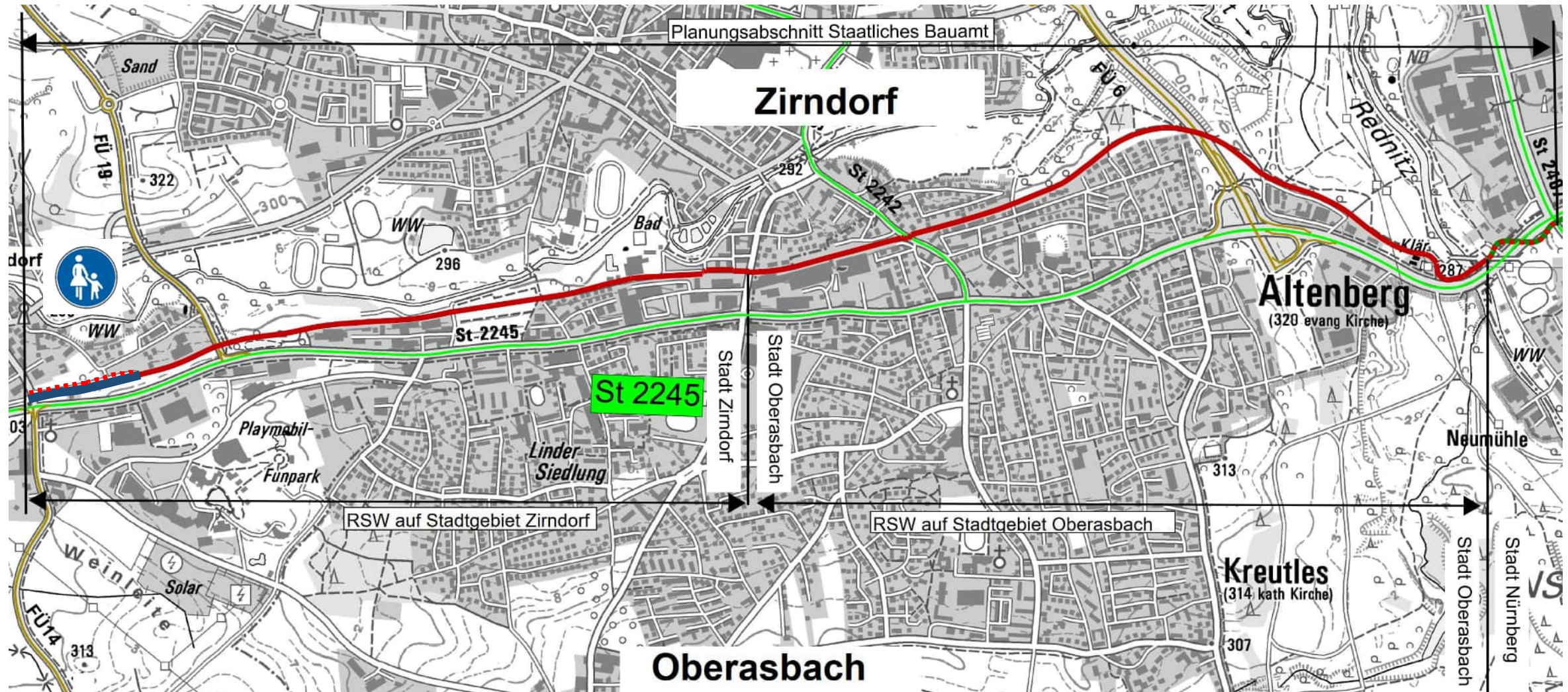
Aktuelle Vorentwurfsplanung

Radschnellweg Planungsabschnitt „Dirtpark Zirndorf“ bis Schwabacher Straße



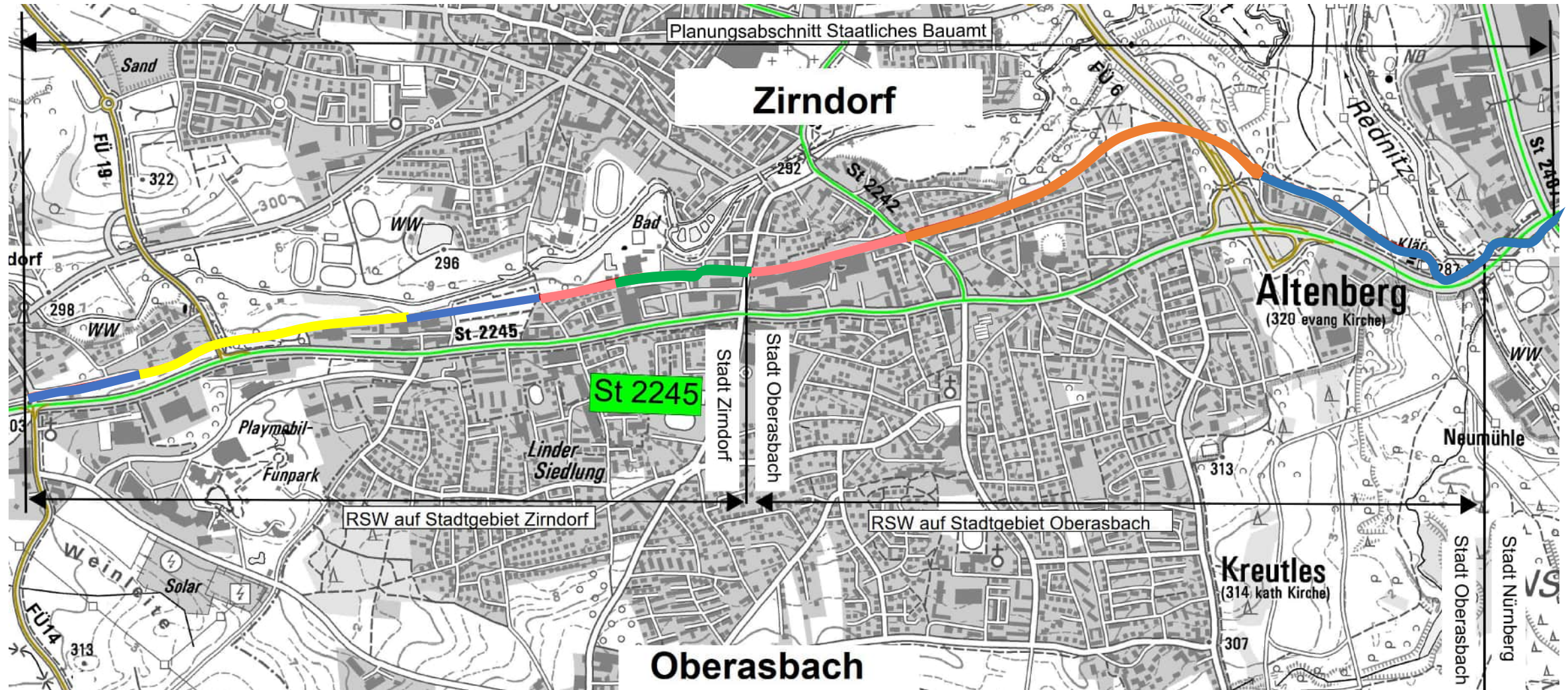
Aktuelle Vorentwurfsplanung

Radschnellweg Planungsabschnitt „Dirtpark Zirndorf“ bis Schwabacher Straße



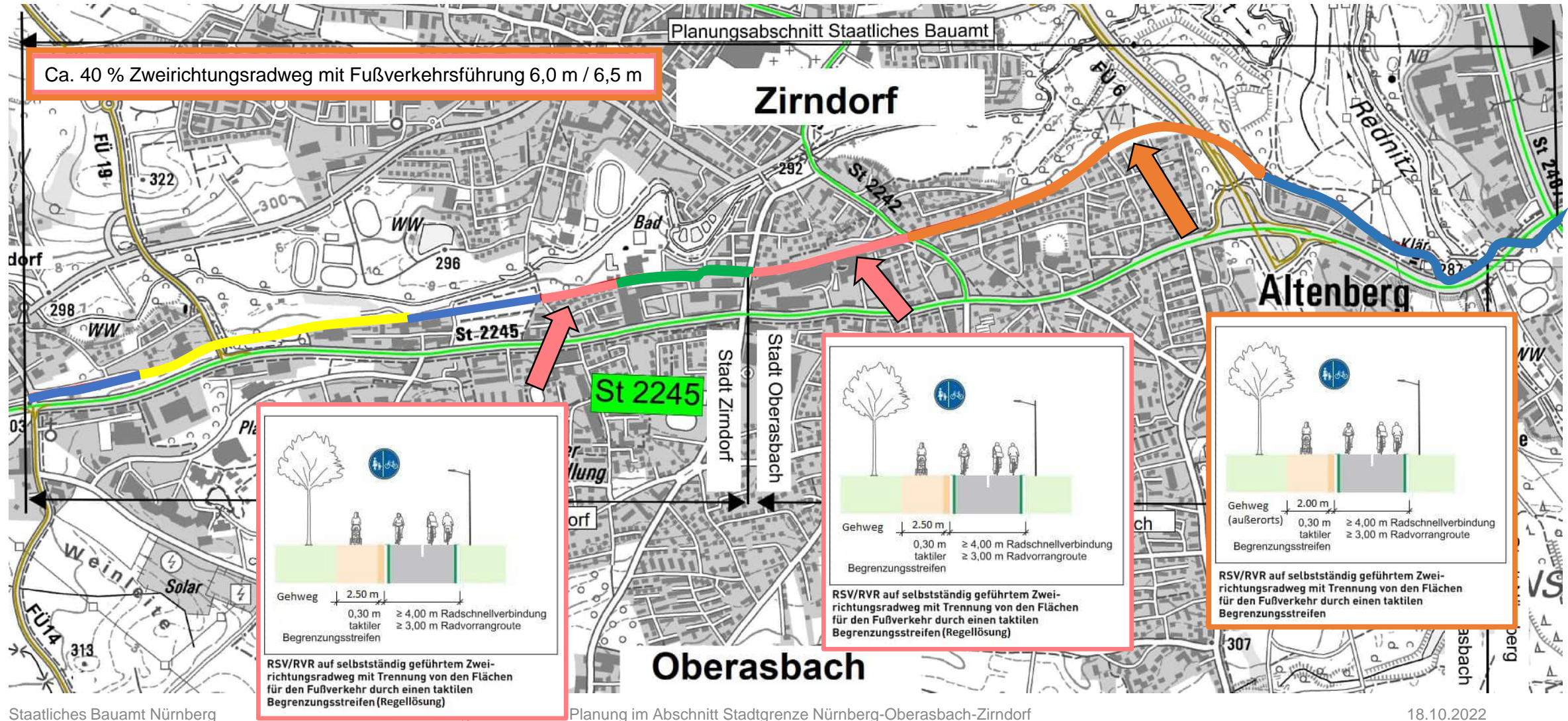
Aktuelle Vorentwurfsplanung

Querschnittsgestaltung modifizierte Planung Vorentwurf



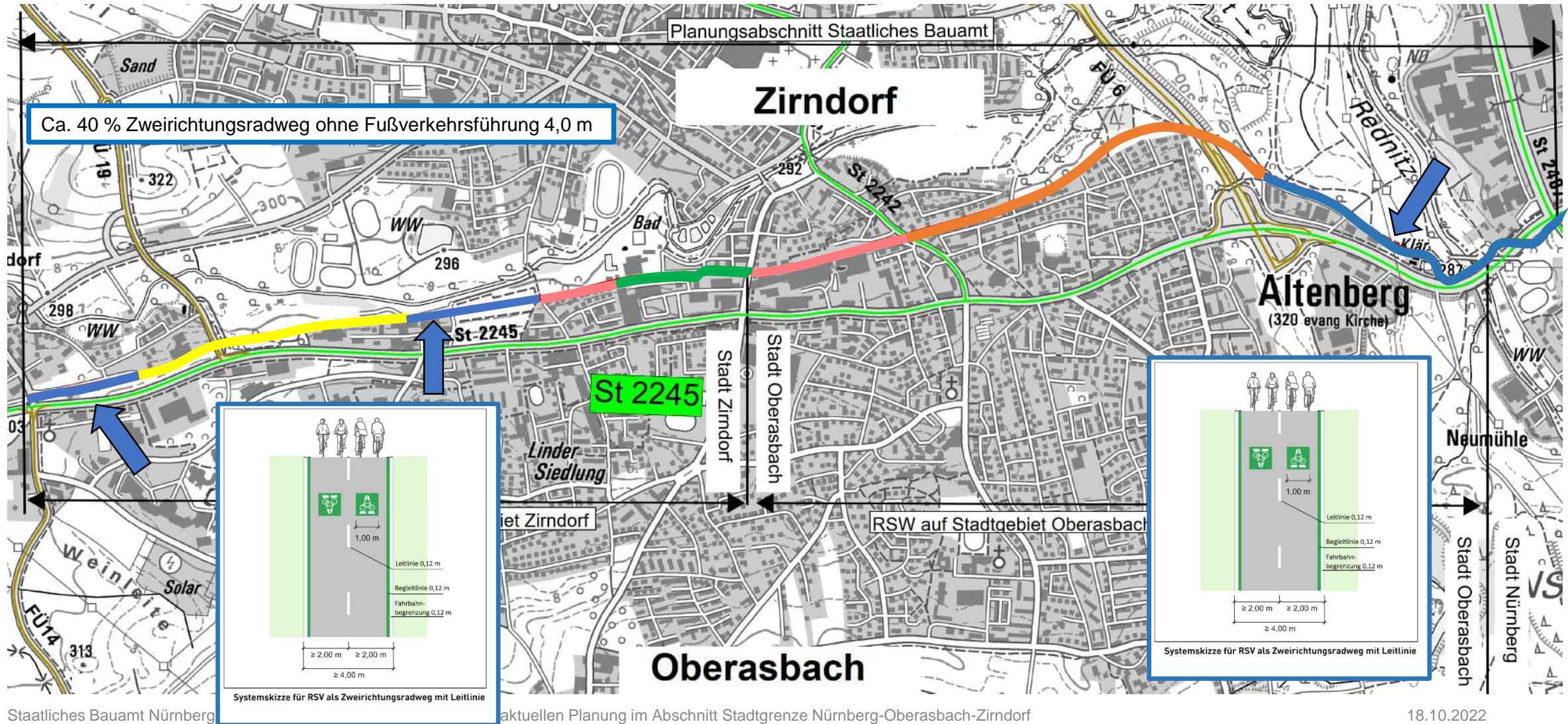
Aktuelle Vorentwurfsplanung

Querschnittsgestaltung modifizierte Planung Vorentwurf



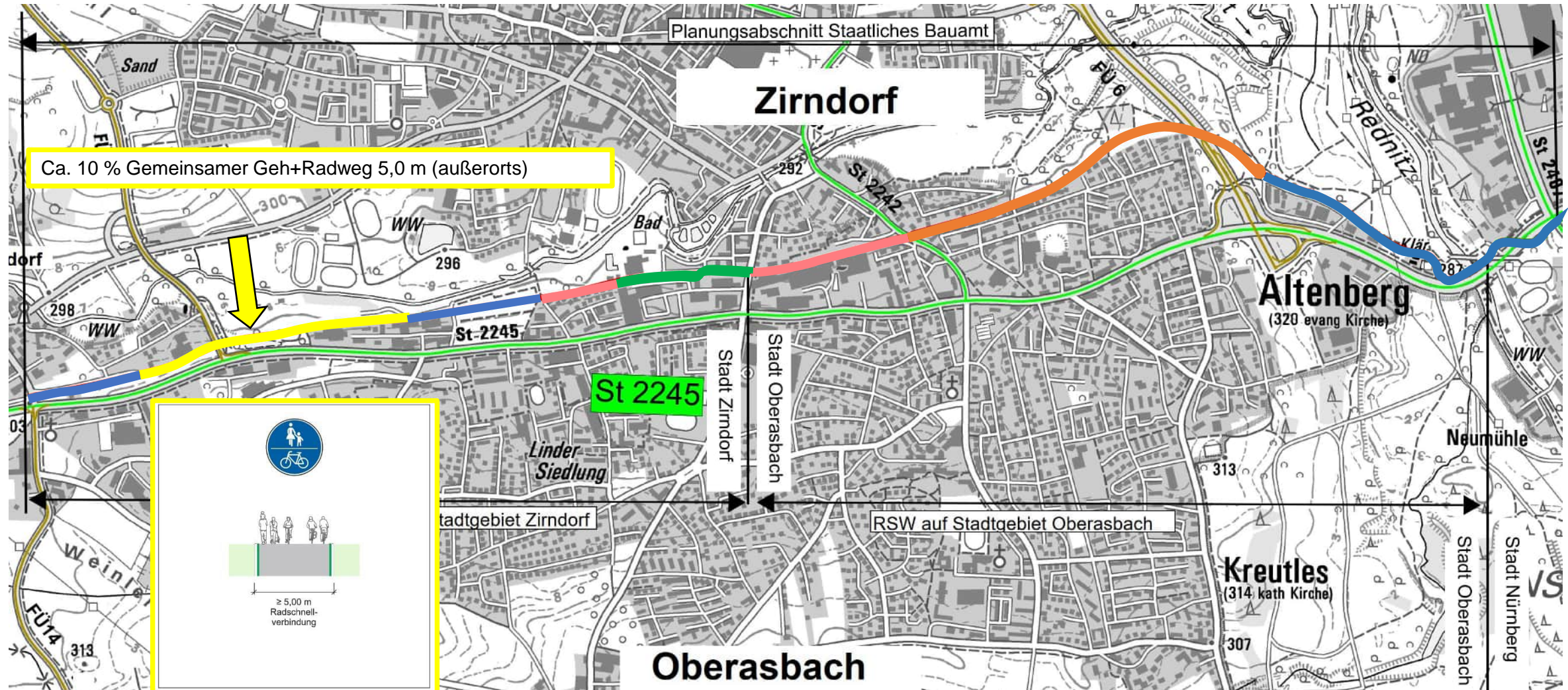
Aktuelle Vorentwurfsplanung

Querschnittsgestaltung modifizierte Planung Vorentwurf



Aktuelle Vorentwurfsplanung

Querschnittsgestaltung modifizierte Planung Vorentwurf



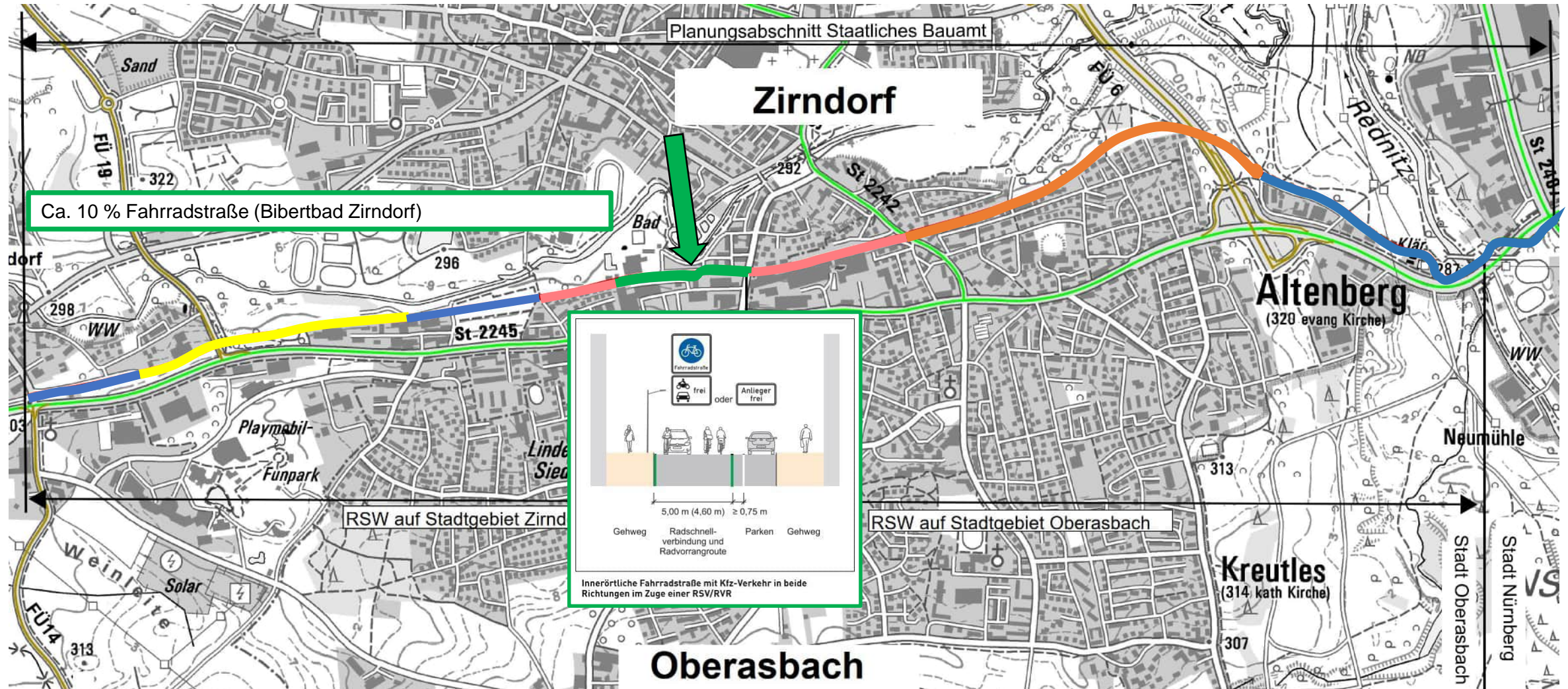
Ca. 10 % Gemeinsamer Geh+Radweg 5,0 m (außerorts)



Gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)

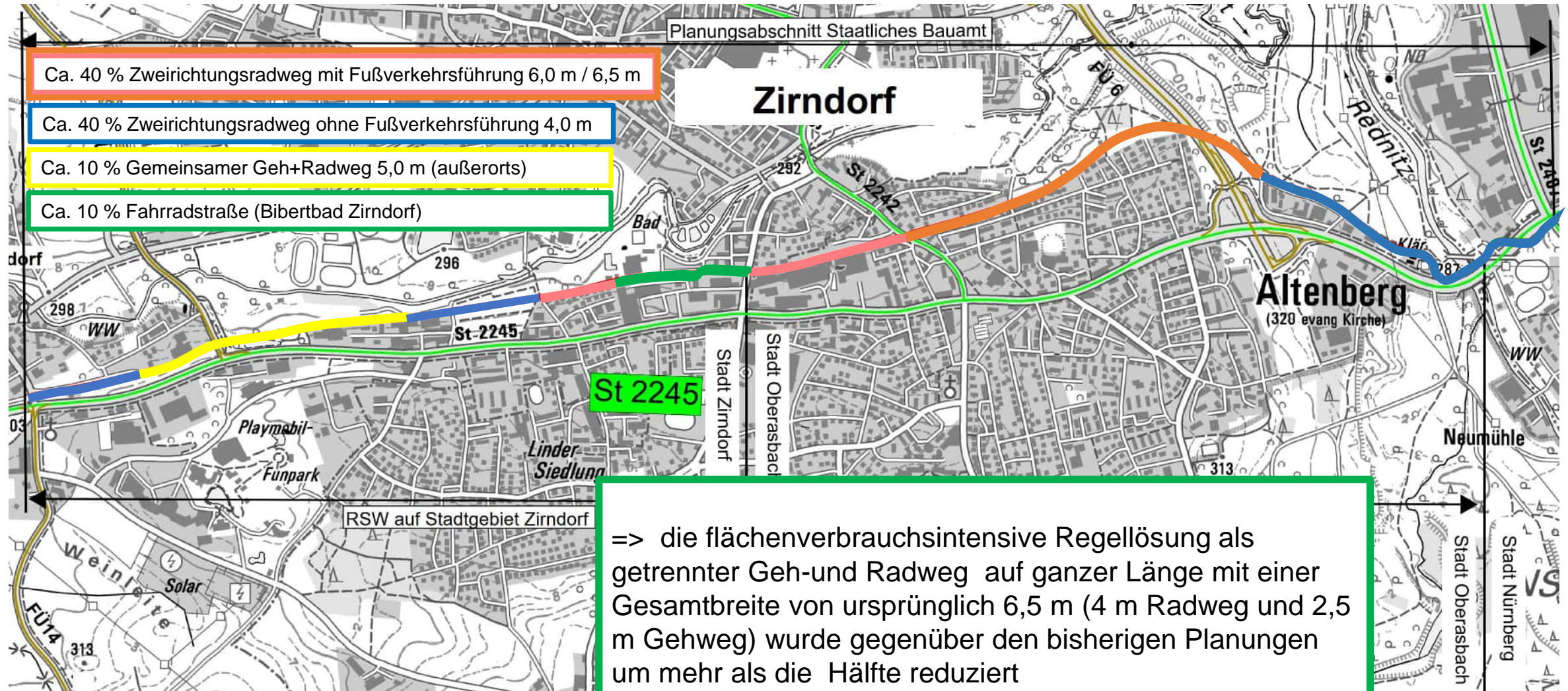
Aktuelle Vorentwurfsplanung

Querschnittsgestaltung modifizierte Planung Vorentwurf



Aktuelle Vorentwurfsplanung

Querschnittsgestaltung modifizierte Planung Vorentwurf



Projektziele

Warum ein Radschnellweg?

Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs, auch auf längeren Distanzen. Für Alltagsradverkehr in Zirndorf, Oberasbach aber auch dem Umland soll das Radfahren, insbesondere durch:

- zügige Reisegeschwindigkeiten
- geringe Wartezeiten an Kreuzungen
- großzügige Querschnittsgestaltung (Rad- und Fußverkehr)
- direkte Anbindung des Landkreises Fürth an das Stadtzentrum Nürnberg

Insgesamt attraktiver werden.

Entlastungen für Verkehr und Umwelt durch Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den Radverkehr. Dadurch Entlastung der Ortsdurchfahrten und Beitrag zur Minderung des innerörtlichen Schadstoffausstoßes.



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit !**



© Planungsbüro DTP