



Herrn  
Staatminister Joachim Herrmann  
Bayerisches Staatsministerium des  
Innern, für Bau und Verkehr  
Odeonsplatz 3  
80539 München

versandt  
25. Juli 2014 fel

25. Juli 2014  
**Radschnellwege im Großraum Nürnberg**

Sehr geehrter Herr Staatsminister Herrmann,

mit großem Interesse und Freude haben wir zur Kenntnis genommen, dass Ihnen die Förderung des Radverkehrs besonders am Herzen liegt und Sie auch den Bau von Radschnellwegen in Bayern unterstützen wollen.

Die unterzeichnenden Städte haben sich gemeinsam darauf verständigt, den Bau dieser Radschnellwege im Großraum Nürnberg voranzubringen, um den Pendlern in der Region zwischen den Städten ein attraktives und sicheres Angebot abseits der vom Kfz-Verkehr genutzten Straßen zu machen. Wir benötigen die schnellen Radverkehrsverbindungen zwischen den Städten zudem, um die straßenseitigen Verkehrsbelastungen zu minimieren, damit der notwendige Kfz-Verkehr auch zukünftig noch reibungslos abgewickelt werden kann.

Am Rande eines Treffens mit der AGFK in Erlangen haben sich nun die zuständigen Referenten aus Erlangen und Nürnberg mit diesem Thema an Sie gewandt. Die Städte der Städteachse streben ein gemeinsames Gutachten an, das klären soll, zwischen welchen Orten und unter welchen Bedingungen Radschnellwege realisierbar wären. Einerseits soll dabei eine „bayerische Definition“ des Begriffs „Radschnellweg“ gefunden werden, andererseits wollen wir gemeinsam ausloten, auf welchen konkreten Trassen attraktive Radschnellwege zwischen den Städten sinnvoll sind und mit welchen Maßnahmen diese in enger Zusammenarbeit von betroffenen Kommunen und dem Staatlichen Bauamt in den nächsten Jahren realisiert werden können. Einen Entwurf für ein Anforderungsprofil an die Machbarkeitsstudie legen wir diesem Schreiben bei.

Nachdem die Metropolregion Hannover im Jahr 2011 mit Fördergeldern des Bundes aus dem Nationalen Radverkehrsplan eine analoge Machbarkeitsstudie für die Region Hannover – Braunschweig – Göttingen und Wolfsburg in Auftrag gegeben hat, die u.a. auch die Übertragbarkeit der Ergebnisse auf andere Regionen zum Ziel hatte, möchten wir unseren Planungsauftrag eng an diese Studie anlehnen. Wir rechnen mit Kosten in Höhe von ca. 50.000 Euro für die gesamte Städteachse. Die Hälfte der Kosten übernehmen die unterzeichnenden Städte, die sich dazu auch schon bereit erklärt haben. Wir würden es sehr begrüßen, wenn Sie die Studie zu 50 % bezuschussen und 25.000 Euro aus den Mitteln des Freistaats bereitstellen würden. Damit könnte erstmals im Freistaat Bayern im Rahmen eines Pilotprojektes eine solche Studie Lösungen aufzeigen, wie Radschnellwege planerisch und organisatorisch/rechtlich umgesetzt werden können.

Ihre Zustimmung vorausgesetzt würden wir das weitere Vorgehen gerne direkt mit dem Staatlichen Bauamt Nürnberg abstimmen, für die Städteachse würde das Planungs- und Baureferat der Stadt Nürnberg die Federführung übernehmen.

Sehr geehrter Herr Staatsminister, für Ihre Unterstützung in diesem gemeinsamen zukunftsweisenden Projekt wären wir sehr verbunden. Vielleicht führt dann tatsächlich in wenigen Jahren der erste bayerische Radschnellweg von Erlangen und Herzogenaurach nach Nürnberg und Fürth, wie Sie am „Berg“ andeuteten.

Wir hoffen auf Ihre Unterstützung und verbleiben mit freundlichen Grüßen



**Dr. Ulrich Maly**  
Stadt Nürnberg

**Dr. Florian Janik**  
Stadt Erlangen

**Dr. Thomas Jung**  
Stadt Fürth

**Dr. German Hacker**  
Stadt Herzogenaurach

## Anforderungen an eine Machbarkeitsstudie zu Radschnellwegen

In der Städteachse Nürnberg mit den Städten Nürnberg – Fürth – Erlangen, ergänzt um die Stadt Herzogenaurach, stellt die Förderung des Radverkehrs ein wesentliches Element einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Verkehrsentwicklung dar. Die Umsetzung von Radschnellwegen als innovativer Ansatz zur Förderung des Alltagsradverkehrs hat in den letzten Jahren an Bedeutung gewonnen. Mit einem derartigen Angebot innerhalb der Städteachse Nürnberg – Fürth – Erlangen und Herzogenaurachs könnten neue Potenziale für den Radverkehr gewonnen und ein wichtiger Beitrag zu einer umweltverträglichen Bewältigung des alltäglichen Verkehrs geleistet werden. An Radschnellwege werden besondere Qualitätsanforderungen gestellt: Sie verlaufen auf bestehenden Wegen, verfügen über eine höhere Mindestbreite und sollen insbesondere ein zügiges Fahren und geringe Zeitverluste durch Anhalten und Warten an Knotenpunkten ermöglichen.

Bisher gibt es in Deutschland keine allgemein anerkannte Definition des Begriffs „Radschnellweg“ und auch keine definierten Standards was Qualität, Breite, Oberfläche oder Beleuchtung betrifft. Auch gibt es bundesweit bisher noch sehr wenig Erfahrung in der Planung und Umsetzung von Radschnellwegen. Erste Ansätze gibt es in der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg. Hier wurde auf Grundlage eines konkreten Anforderungskataloges im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft, welche Verbindungen sich in der Metropolregion grundsätzlich für Radschnellwege eignen und das entsprechende Radverkehrspotenzial ermittelt. Auch für die Metropolregion Nürnberg mit den Städten Nürnberg – Fürth – Erlangen – Herzogenaurach empfiehlt sich die Durchführung einer Machbarkeitsstudie. Sie bietet den Vorteil einer systematischen Untersuchung und hat zum Ziel,

- die Machbarkeit von Radschnellwegen generell zu bewerten,
- dabei die grundsätzliche Übertragbarkeit des Ansatzes zu berücksichtigen,
- Maßnahmenkonzepte, aber auch mögliche Hemmnisse zur Umsetzung der Radschnellwege aufzuzeigen,
- die Standards für Radschnellwege in Hinblick auf die unterschiedlichen Anforderungen und Problemstellungen zu entwickeln sowie
- die Kosten für die Umsetzung abzuschätzen.

Damit können bereits bei der Planung von Radschnellwegen, gerade in Zusammenhang mit unterschiedlichen Gebietskörperschaften, ganz unterschiedliche Fragestellungen geklärt werden, wie z.B.:

- Wer ist für die planerische Umsetzung verantwortlich? Welche planungsrechtlichen und grundstücksrechtlichen Probleme ergeben sich? Welche planungsrechtlichen Voraussetzungen müssen erfüllt werden?
- Wie lassen sich Radschnellwege sowohl in städtische Verkehrsnetze als auch in land- und forstwirtschaftliche Naturräume integrieren?
- Wie ist der Finanzierungsschlüssel bei Gebietskörperschaften übergreifenden Radschnellwegen?
- Können Radschnellwege straßenverkehrsrechtlich bevorzugt werden?

- Welche Aufgabenstellungen ergeben sich (Verlauf durch Natur und Landschaft, Konflikte im Bereich Erholung, Fußgängerverkehr, straßenbegleitende Radwege an klassifizierten Straßen)
- Wo liegen die Realisierungshemmnisse?
- Wie lassen sich die Öffentlichkeit und die Politik gewinnen?
- Welche Zielkonflikte treten auf?

Mit der Machbarkeitsstudie kann am Beispiel konkreter Planungsfälle systematisch untersucht werden, welche Anforderungen für eine Realisierung von Radschnellwegen zu beachten sind. Mit den Untersuchungsergebnissen können die Realisierungschancen, aber auch potenzielle Realisierungshemmnisse für dieses neue Planungsinstrument bei Politik, Verwaltung und Bürgern transparent gemacht werden und andere Kommunen, die Radschnellwege einsetzen wollen, in Hinblick auf eine sachgerechte Diskussion unterstützt werden.

Wir erwarten uns von der Machbarkeitsstudie konkrete Entwürfe für Trassen zwischen den Städten

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

Die Trassenentwürfe sollten in einer Planungstiefe der Leistungsphase 2 der HOAI (Vorplanung mit Kostenschätzung) liegen.