

Radschnellverbindung Erlangen – Nürnberg

Planungsstand (Vorplanung)

Ortsbeiratssitzung Erlangen Tennenlohe
21.11.2024



RAMBOLL

Bright Ideas.
Sustainable change.

 **pbconsult**

Inhalt

1. Was zeichnet eine Radschnellverbindung (RSV) aus?
2. RSV-Trasse (Nürnberg –) Tennenlohe – Südkreuzung – Werner-von-Siemens-Str.
3. Bewertungsverfahren zur Bestimmung der Vorzugsvariante
4. Gestaltungsbeispiele
5. Nächste Schritte

Was zeichnet eine
Radschnellverbindung aus?



RADSCHNELLVERBINDUNGEN

- tragen dazu bei, den motorisierten Pendelverkehr zu entlasten und Stausituationen zu vermeiden
→ mindestens 2.000 Radfahrende/Tag
- verkürzen Reisezeiten, damit auch längere Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können
→ Mindestlänge: 10 km, weitestgehend an Knotenpunkten/Ampeln bevorrechtigt
- sind für alle Verkehrsteilnehmenden
→ weitestgehend baulich getrennt von anderen Verkehrsteilnehmenden
- können das ganze Jahr sicher befahren werden (Beleuchtung / Winterdienst)
- haben eine gute Oberfläche und möglichst wenig Steigungen
- sind sehr effiziente Infrastrukturen (dreimal leistungsfähiger als der Autoverkehr)
→ Breite: 3,00 m je Richtung (oder 4,00 m im Zweirichtungsverkehr) oder Fahrradstraßen
- sind ein wichtiger Beitrag zu nachhaltiger Mobilität und Flächenentsiegelung

RADSCHNELLVERBINDUNGEN

Leistungsfähigkeit

- Auf vielen Brücken und Straßen in Kopenhagen verkehren **30-50.000 Radfahrende** pro Tag
- Nach dem Umbau der Königin-Louise-Brücke/ Nørrebrogade sind hier täglich **100.000 Menschen** unterwegs – auf 20-24m Breite

RSV-Trasse (Nürnberg –)
Tennenlohe – Südkreuzung –
Werner-von-Siemens-Straße



RSV Nürnberg – Erlangen

Streckencharakteristik

- Korridorlänge ca. 7,5 km
(Stadtgrenze Nürnberg – Werner-von-Siemens-Str.)
- Bis zu 3 Trassenvarianten untersucht (Gesamtlänge: 15 km)
- Enge Abhängigkeiten zur Stadt-Umland-Bahn,
u. a. parallele Führung im Bannwald
- Hoher Verkehrswert (Nachfragesteigerung)
 - Stadtgrenze – Tennenlohe: 1.600 → 5.800 Rf/d
 - Ortszentrum Tennenlohe: 3.300 → 7.300 Rf/d
 - Tennenlohe – Südkreuzung 4.100 → 8.700 Rf/d
- Sehr gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis: 4,82,
d. h. jeder investierte Euro zahlt sich fast 5-fach aus



Bewertungsverfahren zur Bestimmung der Vorzugsvariante

3

Bei der Bewertung berücksichtigte Kriterien

- **Trassenmerkmale**

- Direktheit/Umwegefaktor
- Knotenpunkte
- Steigungsstrecken
- Hochwasserschutz
- Stressfaktor/Erholung
- Soziale Kontrolle
- Städtebauliche Auswirkungen
(Denkmalschutz & Grunderwerb)

- **Trassenpotenziale**

- Einzugsbereich (Einwohnende & Arbeitsplätze)
- Regionale ÖPNV-Intermodalität
- Verknüpfung / Netzeinbindung des Radverkehrs

- **Auswirkungen / Konflikte zum Verkehrssystem**

- Fußverkehr
- ÖPNV
- Kfz-Verkehr (fließend)
- Kfz-Parken
- Wirtschaftsverkehr

- **Umwelt & naturräumliche Belange**

- Auswirkungen auf die Naherholung
- Auswirkungen auf Biotop, Tiere, Pflanzen & Schutzgebiete
- Versiegelung

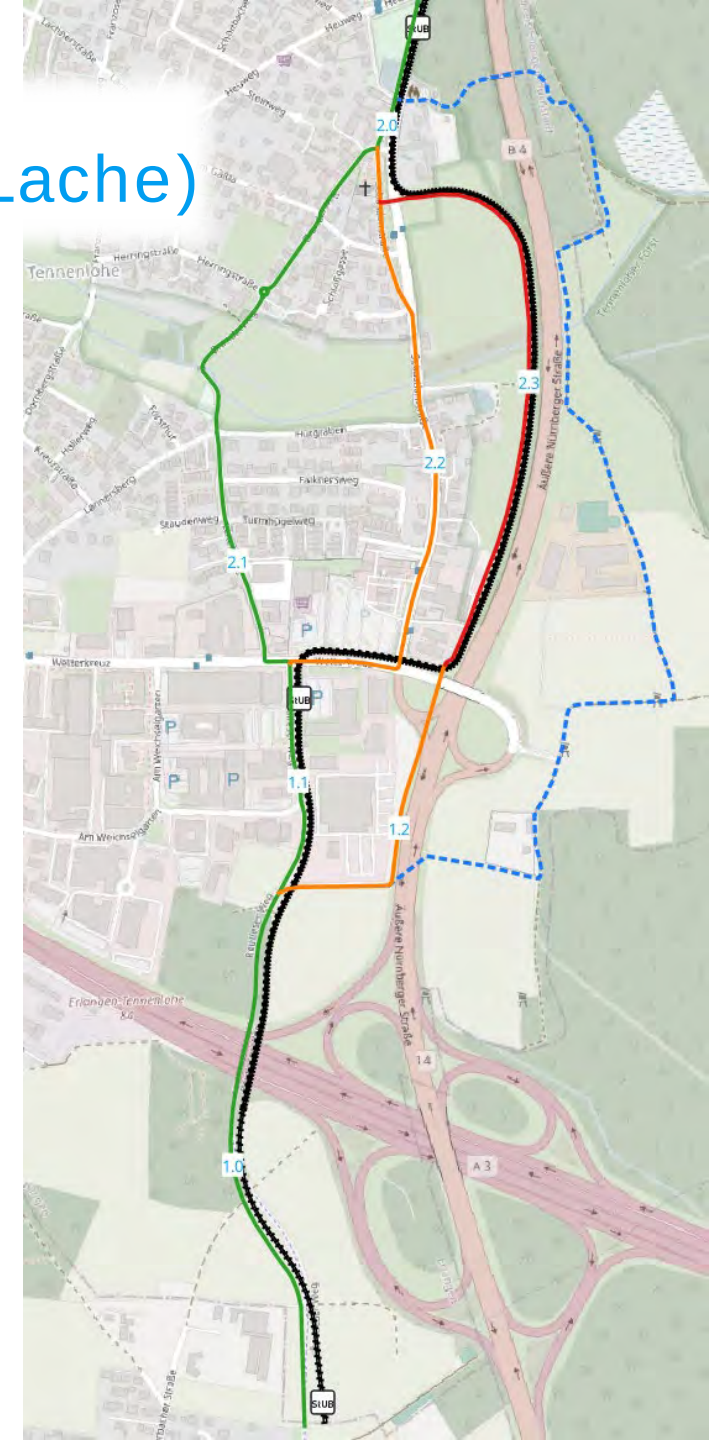
- **Bau- & Kostenaufwand**

- Erforderlichkeit/ Komplexität an Neu-/Umbau
- Erforderlichkeit/Komplexität von Ingenieurbauwerken

Bewertungsergebnis (Reutleser Weg / Stadtgrenze – Beginn Brucker Lache)

Bewertung RSV-Korridor Nürnberg - Erlangen	Gewichtung		Abschnitt 1		Abschnitt 2		
			Reutleser Weg; bestandsn.	Reutleser Weg entl. B4	Leitensteg, Branderweg	Sebastianstr.	parallel StUB / B4
			1.1	1.2	2.1	2.2	2.3
Bewertungskriterien Infrastruktur und Verkehr	100 %		1,9	2,1	2,0	2,7	2,5
Trassenmerkmale	45 %		1,7	2,1	1,8	2,4	2,6
Trassenpotenziale	20 %		3,4	4,1	3,3	4,1	4,7
Auswirkungen / Konflikte Verkehrssystem	35 %		1,3	1,0	1,5	2,3	1,0
Bewertungskriterien Umwelt	100 %		1,0	1,7	1,9	1,0	3,6
Bewertungskriterien Bau- und Kostenaufwand	100 %		1,0	1,8	1,2	1,1	2,1
	Stadtraum	Naturraum	Stadtraum	Stadtraum	Stadtraum	Stadtraum	Stadtraum
Anteil Infrastruktur und Verkehr in der Gesamtnote	50 %	25 %	50 %	50 %	50 %	50 %	50 %
Anteil Umwelt in der Gesamtnote	25 %	50 %	25 %	25 %	25 %	25 %	25 %
Anteil Bau- und Kostenaufwand	25 %	25 %	25 %	25 %	25 %	25 %	25 %
Gesamtbewertungsergebnis	100 %	100 %	1,5	1,9	1,8	1,9	2,7
Platzierung je Variante je Abschnitt			1	2	1	2	3
Voraussichtliche Einhaltung des RSV-Standards			100 %	100 %	100 %	47 %	100 %
Streckenlänge in Meter			1094	1235	943	958	895

- Vorab verworfene Variante östl. der B4 (- - -)
 - Versiegelung und Eingriffe in Natur bei Führung durch LSG
 - keine Erschließungswirkung und Verbesserungen in Tennenlohe
 - Umwegige Führung ggü. der anderen Varianten und Erfordernis von zwei neuen Ingenieurbauwerken zur Querung der B4



Abschnitt 1

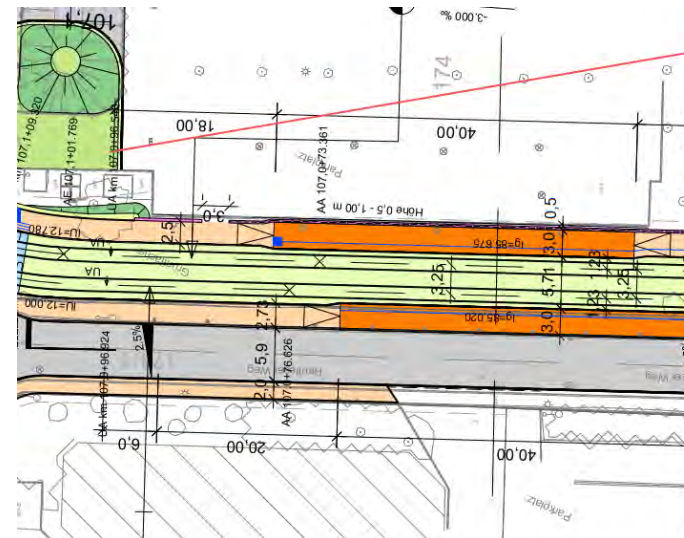
Nürnberg – Wetterkreuz

Variante 1.1 – Reutleser Weg

- Nachteil:
 - Entfall von Kfz-Stellplätzen

Variante 1.2 – Reutleser Weg / entl. B4

- Nachteile:
 - Grunderwerb
 - Neubau und Untertunnelung erforderlich
 - keine Anbindung an StUB und Gewerbegebiet
 - fehlende soziale Kontrolle



Abschnitt 2

Wetterkreuz – An der Wied

Variante 2.1 – Leitensteig / Branderweg

- Nachteile:
 - Teilweise Entfall von Kfz-Stellplätzen
 - (Durchfahrtsverbot im Hutgraben für MIV?)



Abschnitt 2

Wetterkreuz – An der Wied

Variante 2.2 – Sebastianstr.

- Nachteile:
- **hohe Begegnungskonflikte** mit MIV, ÖPNV und Wirtschaftsverkehr
- hoher Stressfaktor
- keine Anbindung an städtische Hauptroute



Buslinien
20, 30, 199, 290, 295



Gewerbegebiet mit
Schwerlastverkehr

Abschnitt 2

Wetterkreuz – An der Wied

Variante 2.3 – entlang B4 & StUB

- Nachteile:
 - Umwegige Führung
 - Grunderwerb
 - Neubau und Ingenieurbauwerk erforderlich
 - Erheblicher naturräumlicher Eingriff
 - keine Anbindung an städtische Hauptroute und Wohngebiete
 - Anpassung Sonderbauwerk (Pfeilfangzaun) am Bogenschießplatz erforderlich, ggf. weitere Einschränkung der Platzfläche



Vorzugsvariante in Tennenlohe

- Reutleser Weg
- Leitensteg
- Branderweg
- **Sebastianstraße** im Übergang zur parallelen Führung entlang der B4 bis süd-östlich zur Südkreuzung

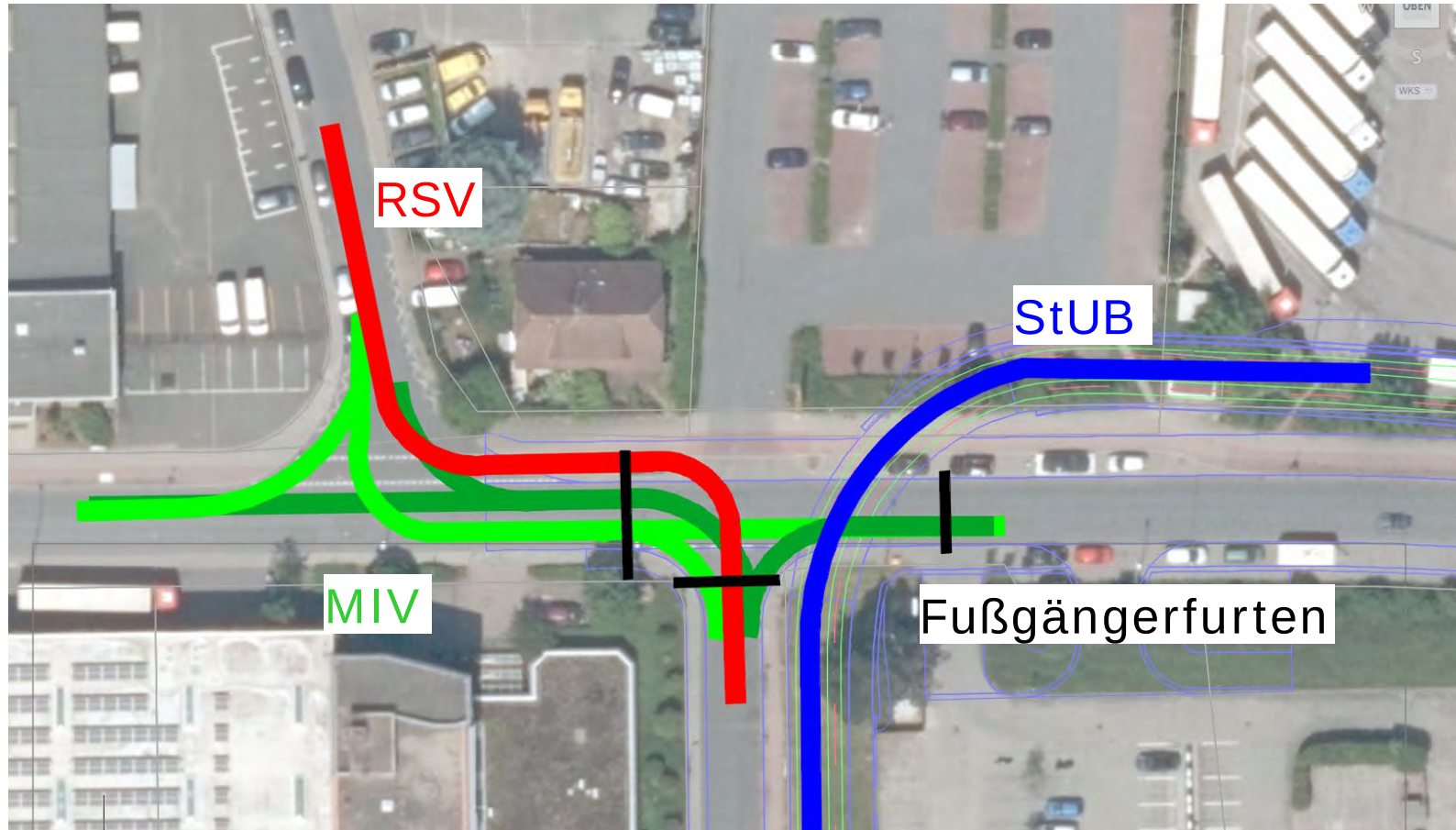


Gestaltungsbeispiele

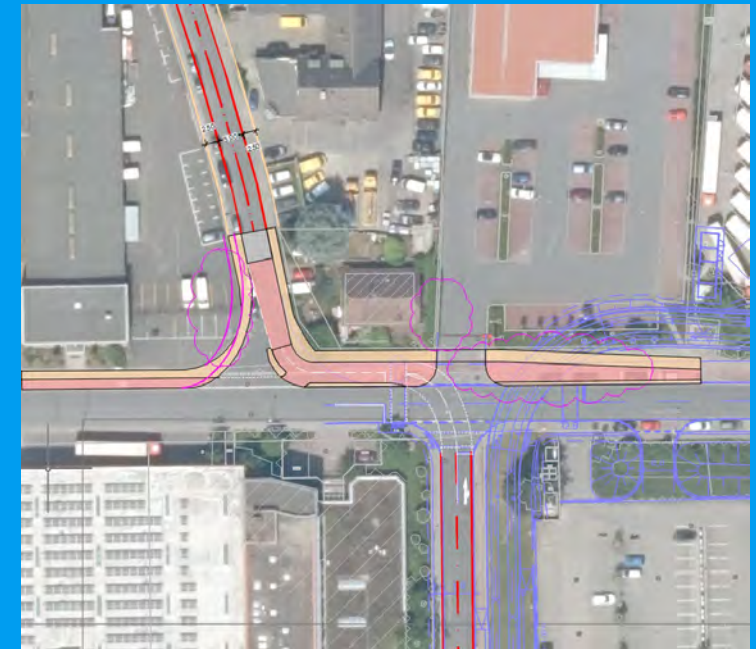


Wetterkreuz

– Variantenuntersuchung



- Berücksichtigung der Anschlüsse an das Radverkehrsnetz
- Berücksichtigung der StUB-Planung
- Verkehrssimulation ausstehend

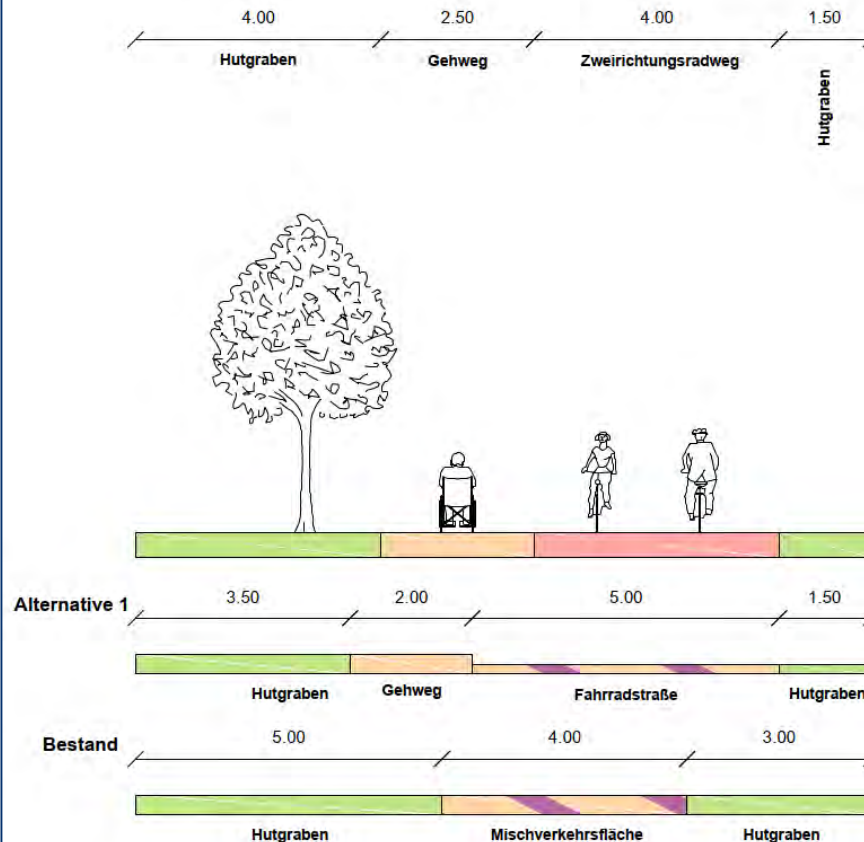


Branderweg (Hutgraben)

- Betrachtung verschiedener Führungsformen
- Berücksichtigung Fußverkehr: Wichtige Fußverkehrsverbindung zwischen Siedlungsbereichen - u.a. Schulverkehr



Branderweg (Hutgraben) Lösung: Zweirichtungsradweg mit begleitendem Gehweg



Sebastianstraße / Branderweg



Vorschlag:

- gerechtere Flächenaufteilung
- Übersichtlichkeit des Knotenpunktes
- Konfliktminimierung
- Entsiegelung / Begrünung
- Anbindung Fußverkehr

Nächste Schritte



Inhalt

- Abschluss Vorplanung Ende 2024
- Beginn Entwurfsplanung Q1/2025
- Geplante Befahrung mit der Öffentlichkeit in 2025
- Ziel: Abgestimmter Zeitplan mit StUB

Vielen Dank



RAMBOLL

Bright Ideas
Sustainable Change

 **pbconsult**