

Ziel 8: Radschnellwege für den Pendelverkehr

Die Stadt Bamberg entwickelt mögliche Trassen für Radschnellwege. Die Stadt Bamberg bemüht sich um einen Dialog mit dem Landkreis Bamberg und den Nachbargemeinden, um die Trassen möglichst in die Nachbargemeinden weiterzuführen. Bis Ende des Jahres 2018 soll eine Trassenführung festgelegt sein, deren Umsetzung bis Ende des Jahres 2020 von der Stadt Bamberg in deren Zuständigkeitsbereich realisiert wird.

Sachstand Radschnellwege

- **Definition** nach FGSV 2014, in den Technischen Regelwerken wird der verkehrsplanerische Begriff „Radschnellverbindung“ verwendet.

Radschnellverbindungen (RSV) sind Verbindungen im Radverkehrsnetz einer Kommune oder einer Stadt-Umland-Region, die wichtige Quell und Zielbereiche mit entsprechend hohen Potenzialen über größere Entfernungen verknüpfen und durchgängig ein **sicheres und attraktives Befahren mit hohen Reisege-schwindigkeiten** ermöglichen. Radschnellverbindungen sind deshalb **durch hohe Qualitätsstandards in der Linienführung, der Ausgestaltung, der Netzverknüpfung und der begleitenden Ausstattung gekennzeichnet**. Ihre Mindestlänge sollte ca. 5 km betragen.

- **Führungsformen:**

Zweirichtungsradweg (selbstständig geführt)

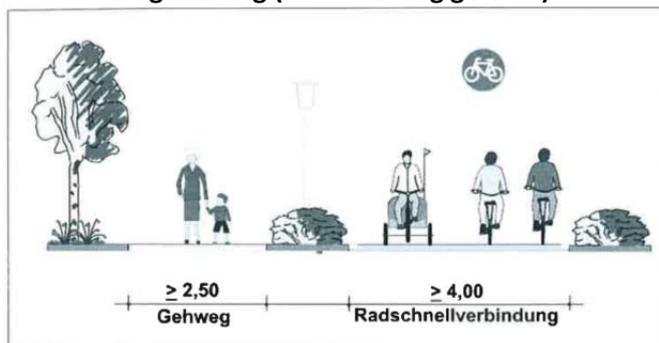


Bild 3: Radschnellverbindung auf selbstständig geführtem Zweirichtungsradweg mit deutlicher Trennung der Radschnellverbindung von den Flächen für den Fußverkehr

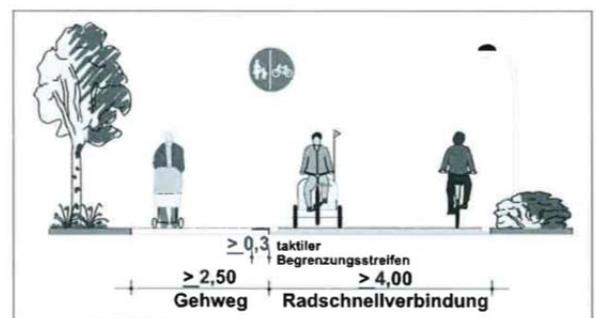


Bild 4: Selbstständig geführter Zweirichtungsradweg, Trennung der Radschnellverbindung von den Flächen für den Fußverkehr bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit

Straßenbegleitende Führung

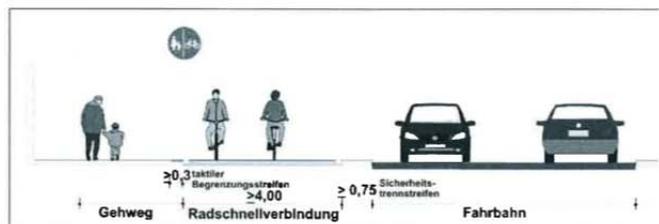


Bild 6: Straßenbegleitende Führung der Radschnellverbindung im Seitenraum: Einseitige Zweirichtungsradweg

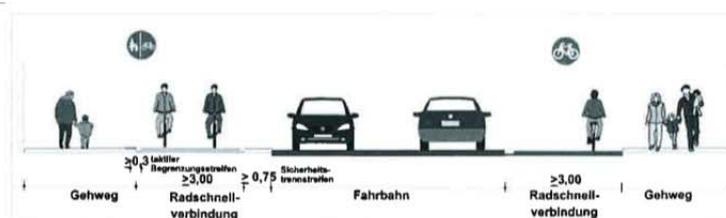


Bild 7: Straßenbegleitende Führung der Radschnellverbindung mit Einrichtungradweg bzw. Radfahrstreifen

Gemeinsame Führung Radverkehr und Linienbusse

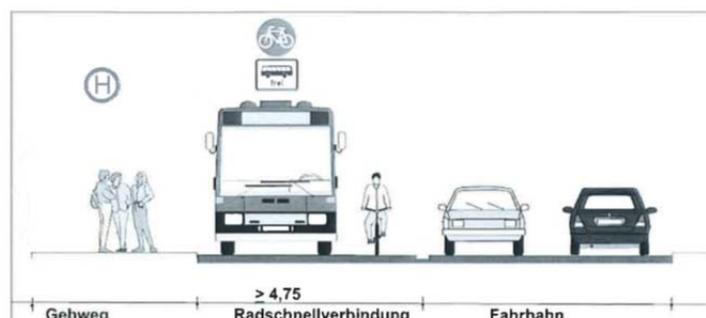


Bild 8: Radfahrstreifen mit zugelassenem Busverkehr als Radschnellverbindung

Fahrradstraße

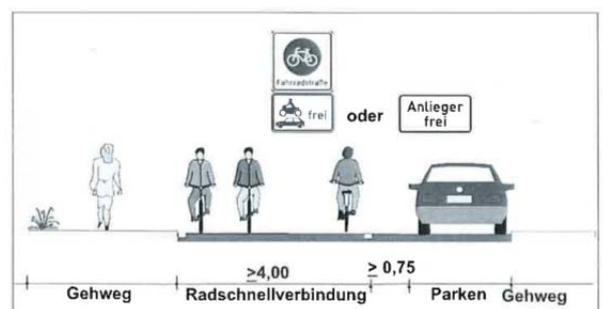


Bild 9: Führung der Radschnellverbindung als Fahrradstraße in Erschließungsstraßen

Ist-Zustand:

In Bamberg gibt es keine Radschnellwege.

Weitere Vorgehensweise

Das Thema Radschnellwege wird im VEP mitbehandelt. Die bestehende Netzhierarchie von Radwegeverbindungen wird geprüft und gegebenenfalls ergänzt. Ziele und Leitbilder werden demnächst im Stadtrat behandelt, ein Beschluss des integrierten Umsetzungskonzeptes wird im II. Quartal 2018 erwartet.

Das genannte Ziel 8 ist Inhalt des VEP und somit abhängig von der Fortschreibung und dem Ergebnis des VEP. Das Netz der Cityrouten wird auf die hier definierten Eigenschaften untersucht.

Potenzialanalyse Region Bamberg

Grundlage für die Auswahl sind Verkehrsmodelle und Nachfragematrizen für den IV, ÖPNV und Radverkehr und weitere Bewertungskriterien wie z.B. Netzbedeutung, Pendlerbeziehungen, Arbeits- und Studienplätze. Zusätzlich werden Reisezeitdifferenzen gegenüber dem MIV und dem ÖV untersucht und bewertet.

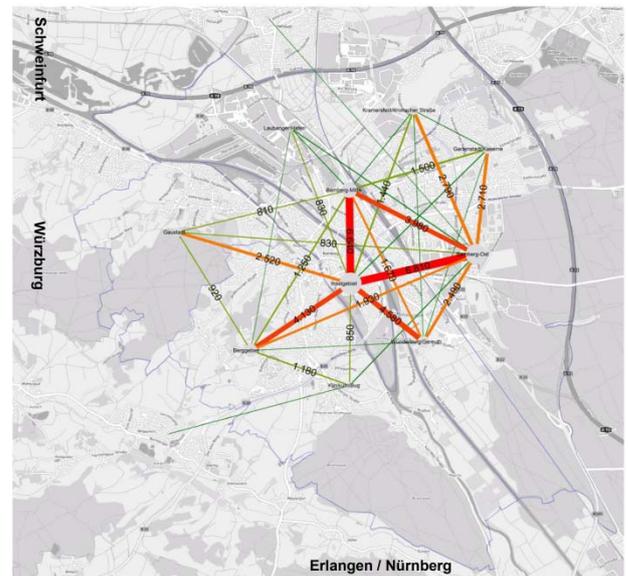
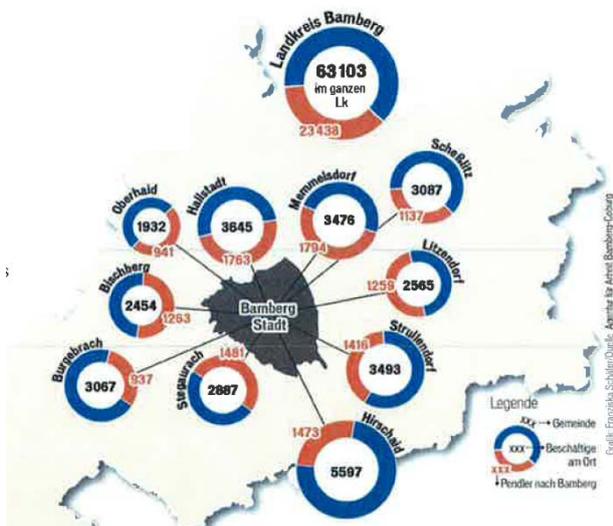


Abbildung 3-73: Radverkehrsverflechtungen zwischen den Stadtteilen (Relationen > 150 Wege)

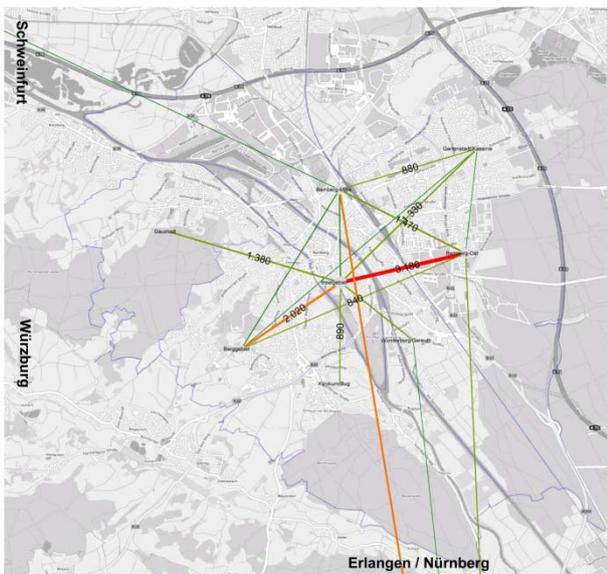


Abbildung 3-74: Verkehrsverflechtungen im öffentlichen Verkehr (Relationen > 400 Wege)

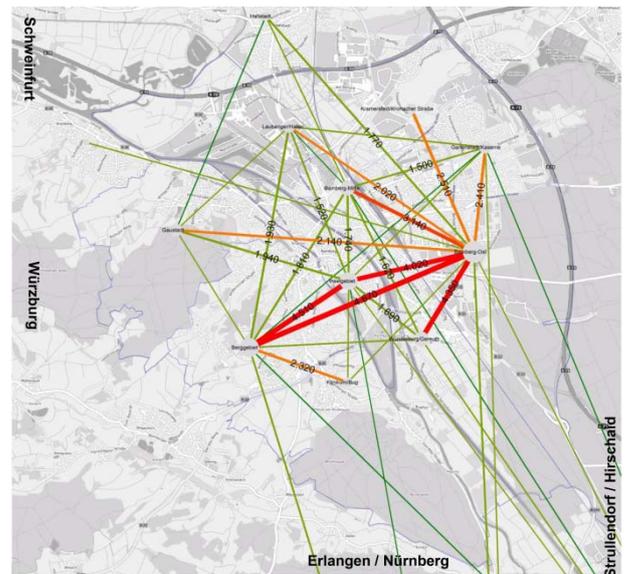


Abbildung 3-75: Verkehrsverflechtungen im motorisierten Individualverkehr (Relationen > 400 Wege)

Machbarkeitsstudie

Auf Grundlage der Potenzialanalyse (VEP Bamberg) erfolgt die Auswahl der engeren Korridore und Trassen. Arbeitsschritte vom Korridor zur Trasse:

- Bestandsanalyse und Trassenabstimmung mit Nachbarkommunen und Landkreis
- Erstellung eines Maßnahmenplans
- Einschätzung der Umsetzbarkeit, enge Abstimmung mit den Nachbarkommunen und Landkreis
- Kostenermittlung
- abschließende, detaillierte Bewertung der Trassenverläufe

Planungskosten für die Modellregion Nürnberg:

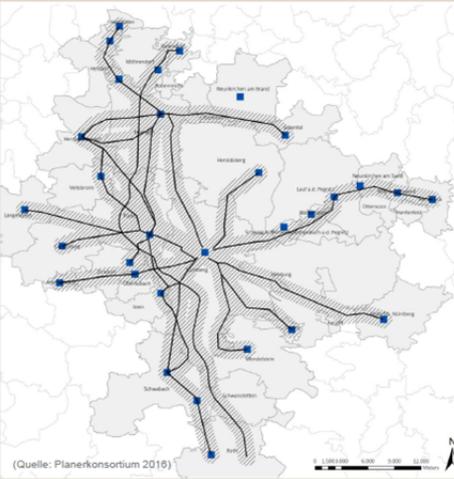
Projekt: Machbarkeitsstudie RSV

Modellvorhaben:
Entwicklung von Qualitätsstandards und Aufbau eines Radschnellverbindungsnetzes

Projektbeteiligte:
9 Gebietskörperschaften, Bayerisches Innenministerium und die AGFK Bayern e.V.

Vergabe an Planerkonsortium:
Planersocietät, VIA e.G., DTB

Kosten:
Gesamt 176.000,- €;
Zuschuss durch den Freistaat Bayern bis zu 85.000,- €



(Quelle: Planerkonsortium 2016)

Verkehrsplanungsamt | Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen

9

Darüber hinaus sind (auch bayernweit) weitere Aspekte zu klären:

- Finanzierung
- Förderregularien
- Modelle der Trägerschaft
- Straßen- und Wegegesetz