

Vorschläge des ADFC für zur Verbesserung des Radverkehrs in Herrieden

1. Grundsätzliches

Wichtig ist eine politische Grundsatzentscheidung für die Radverkehrsförderung durch einen Stadtratsbeschluss, um es als gesamtgesellschaftliche Aufgabe für Herrieden zu begreifen und klar zu dokumentieren. Dann können sich später die Akteure auch darauf berufen.

Denn das Fahrrad ist mehr als nur ein Fortbewegungsmittel:

- Positiv für Gesundheit und wirkt Bewegungsmangel entgegen
- Positiv für Lärmbelastigung und Luftreinhaltung
- Reduziert Flächenverbrauch
- Notwendig für Energiewende, Verkehrswende und Klimaschutz

2. Es ist wichtig, die AGFK-Pflichtkriterien zur Ernennung von Herrieden zur fahrradfreundlichen Kommune bereits jetzt zu berücksichtigen.

3. Folgende weitere Punkte außerhalb des Förderprogramms sind uns wichtig:

- Formulierung eines Leitbilds (einschl. Bestätigung der Gleichwertigkeit des Radverkehrs zum motorisierten Verkehr)
- Benennung eines Ansprechpartners in der Stadtverwaltung („Fahrradbeauftragter“)
- Aktivitäten zur Förderung des Radverkehrs (Akzeptanz erhöhen, Verhaltensänderung anstreben, Aktionen wie mit dem Rad zur Arbeit, Stadtradeln, autofreier Sonntag, jährlicher Preis für Fahrradfreundlichkeit bei Handel und Unternehmen, etc.)

4. Die weiteren Vorschläge gelten den Maßnahmen, für die eine Förderung über das Bundesprogramm Stadt und Land möglich sein sollte (=Schwerpunkt dieses Dokuments). Sie sollen vor Allem den Alltagsradverkehr in Herrieden fördern.

a) Erstellung eines Radverkehrskonzeptes einschließlich Fahrradwegenetzplans – evtl. in Zusammenarbeit mit Herrn Ulzhöfer

- Aufnahme des Ist-Bestandes – Entwicklung des Sollbestandes
- Im Herrieder Stadtgebiet gibt es nur gemeinsame Geh- und Radwege bzw. das Radfahren auf den Gehwegen ist freigestellt. Bedingt durch zahlreiche Einfahrten zu Grundstücken und Einmündungen ist oft nur ein langsames Tempo möglich. Fußgänger haben Vorrang. Radfahrer brauchen eigene Radwege!
- Ziel für den Alltagsverkehr: schnell, komfortabel, direkt – Streckenführung ganzheitlich betrachten
- Bike and Ride: Zusammenwirken mit ÖPNV – Vernetzung der Verkehrsmittel

b) Gemeinsam mit H. Ulzhöfer im Stadtgebiet und den großen Außenorten:

- Prüfung wo Fahrradschutzstreifen, Fahrradstreifen, Querungshilfen möglich und nötig sind und diese dann mit dem Programm umsetzen
- Sofern dies nicht möglich ist: Tempo 30 zur Sicherheit und Förderung des Radverkehrs
- Prüfung wo eigenständige Radwege möglich sind – aktuell gibt es keinen im Stadtgebiet

c) Zwei Querungshilfen konkret notwendig in Neunstetter und Ansbacher Str.:

bei Kammerer-Kreuzung / Ansbacher Str.: Möglichkeit mit dem Fahrrad auf dem Gehweg zu fahren endet urplötzlich stadteinwärts 30 Meter vor der Kreuzung

d) Laut Programm werden Knotenpunkte gefördert, bei deren Umbau die Komplexität reduziert wird und der Radverkehr gesichert wird:

- Kammerer-Kreuzung
- Steinweg-Kreuzung
- Kreuzung bei Auto-Grimm/Bergwirt

e) Kreisverkehre unter dem Aspekt mehr Sicherheit für Radler umgestalten – eigene Radlerspuren

- Akropolis – vor allem die aus der Kindergartenseitenstr. kommenden Fahrzeuge gefährden Radler – Schwelle einbauen
- Wohnzentrum

f) Industriestraße

- Streifen entlang der Straße im Nordosten
- Völlig unklare Situation
- Umgestaltung zum Geh- und Radweg – am besten getrennt: dringend erforderlich

g) Fahrradabstellanlagen :

Moderne Abstellanlagen auf öffentlichen Plätzen nach ADFC-Kriterien – z.T. mit E-Bike-Ladestation:

- Bei Sparkasse
- Biergarten Sonne
- Rathaus?
- Schloss
- ZOB?
- Erl
- Enzo
- Bushaltestellen - ÖPNV
- Genießerei

h) Durchfahrt durch Schlossgelände ermöglichen – Wegeführung kennzeichnen

i) Prüfung der Möglichkeit eines Radwegs in der Ansbacher Straße
Von Grimm/Bergwirt-Kreuzung bis Königsbergerstraße

j) Einmündungen: an vielen Stellen hat der Fahrradverkehr Vorrang:

- Anderes Material als Straße
- Rote Farbe zwingend erforderlich
- Oft nicht einmal gestrichelte Linie vorhanden
- Erhöhter Fahrrad-/Gehweg mit Anrampung der einmündenden Straße wäre ideal
- Hinweisschilder für Autofahrer fehlen häufig

k) Insgesamt Beschilderung optimieren: Dokument liegt H. Ulzhöfer vor. Diese Datei „Schwachstellen Radverkehr Herrieden“ ist eine Ergänzung im Detail zu diesem Dokument.

Für den Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club

Günter Pöschko

Stand 10.03.2021