

Radverkehrskonzept für den Landkreis Ansbach





Mobilitätswerk GmbH



LANDKREIS
ANSBACH



Impressum

Auftraggeber:

Landratsamt Ansbach
Crailsheimstraße 1
91522 Ansbach

Ansprechpartner:

Herr David Dittrich
+49 (0) 981 468-2409
david.dittrich@landratsamt-ansbach.de

Auftragnehmer:

Mobilitätswerk GmbH
Chemnitzer Str. 97, 01187 Dresden
Amtsgericht Dresden, HRB 36737
<https://www.mobilitaetswerk.de/>

Ansprechpersonen:

Frau Julia Höhnel
+49 (0)351/896965 70
j.hoehnel@mobilitaetswerk.de

Frau Mirjam Jenkner
+49 (0)351/ 824400 41
m.jenker@mobilitaetswerk.de

Herr René Pessier
+49 (0) 351/27560669
r.pessier@mobilitaetswerk.de

Stand:

März 2026

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Sonderprogramm
STADT UND LAND

Grußwort des Landrates

Sehr geehrte Bürgerinnen und Bürger, werte Fachakteurinnen und Fachakteure, sehr geehrte Vertreterinnen und Vertreter der Kommunalpolitik,

Radfahren gewinnt in unserem Landkreis zunehmend an Bedeutung – sei es für den täglichen Weg zur Arbeit, in der Schule oder in der Freizeit. Radfahren macht nicht nur Freude, sondern fördert auch Gesundheit, Fitness und Lebensqualität und trägt zu einer nachhaltigen Mobilität in unserer Region bei. Unser Ziel ist es, den Radverkehr sicher, attraktiv und alltagstauglich zu gestalten. Das vorliegende Radverkehrskonzept schafft die Grundlage, um Wege und Strecken systematisch zu verbessern, neue Verbindungen zu erschließen und bestehende Routen optimal miteinander zu vernetzen.



Das finale Radverkehrszielnetz für den Alltagsradverkehr im Landkreis Ansbach bildet das langfristig angestrebte Grundgerüst für ein sicheres und zusammenhängendes Radwegenetz. Es basiert auf einem Luftliniennetz zwischen zentralen Orten, das auf bestehende Straßen und Wege übertragen und unter Berücksichtigung vorhandener Infrastruktur sowie Bürgerbeteiligung optimiert wurde. Mit seinen 1.673 Kilometern umfasst das finale Zielnetz überregionale, regionale und nahräumige Verbindungen, die schrittweise ausgebaut und miteinander verknüpft werden sollen.

Eine gute Radinfrastruktur ist nicht nur für unsere Einwohnerinnen und Einwohner von großer Bedeutung, sondern auch für alle Gäste, die unseren Landkreis erkunden. Insbesondere die steigende Vielfalt an Fahrrädern, wie E-Bikes und Lastenräder, macht komfortable und sichere Wege immer wichtiger. Sie erhöhen den Freizeitwert der Region, fördern sanften Tourismus und machen den Landkreis Ansbach zu einem attraktiven Ziel für Radfahrende aller Altersgruppen.

Das Konzept enthält zahlreiche Vorschläge zur Verbesserung der Radwege, die in den kommenden Jahren schrittweise umgesetzt werden sollen. Hierfür ist eine enge Zusammenarbeit mit allen Akteuren notwendig, die Verantwortung für Wege, Straßen und Infrastruktur tragen. Nur durch gemeinsame Abstimmung kann sichergestellt werden, dass die Maßnahmen praxisnah, realistisch und nachhaltig umgesetzt werden.

Mein besonderer Dank gilt der Mobilitätswerk GmbH für die professionelle Erstellung des Konzepts, allen Fachleuten, die es mit Engagement begleitet haben, sowie den Bürgerinnen und Bürgern und den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern, die ihre Perspektiven in den Umfragen und digitalen Beteiligungsformaten eingebracht haben.

Im Sinne nachhaltiger Mobilität und eines lebendigen Landkreises soll Radfahren im Landkreis Ansbach sicher, komfortabel und attraktiv bleiben – daran arbeiten wir kontinuierlich.

Vielen Dank für Ihre Unterstützung.

Mit freundlichen Grüßen

Landrat Dr. Jürgen Ludwig

Ansbach, 22. April 2026

Inhaltsverzeichnis

Grußwort des Landrates	3
Inhaltsverzeichnis.....	4
Abbildungsverzeichnis.....	6
Tabellenverzeichnis.....	9
Abkürzungsverzeichnis.....	10
1 Zusammenfassung.....	11
2 Motivation	14
3 Projektstruktur und Vorgehen.....	15
4 Ausgangslage	17
4.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur	17
4.2 Pendelverflechtungen	18
4.3 Anteil des Radverkehrs am Modal Split.....	20
4.4 SPNV, ÖPNV und Intermodalität.....	21
4.5 Unfallanalyse	23
4.5.1 Unfallanzahl	24
4.5.2 Unfalltypen	24
4.6 Bestehende Radinfrastruktur	26
4.7 Bestehende Konzepte und Planungen	27
5 Beteiligung	30
5.1 Überblick	30
5.2 Öffentlichkeit	31
5.3 Kommunen und Träger öffentlicher Belange	40
5.4 Politik.....	42
6 Zielnetz für den Alltagsradverkehr im Landkreis Ansbach.....	43
6.1 Grundlage: Radverkehrsnetz Bayern	43
6.2 Wichtige Quellen und Ziele für den Radverkehr.....	44
6.3 Vorgehen bei der Netzentwicklung.....	44
6.3.1 Luftliniennetz zwischen den Orten mit zentralörtlicher Funktion.....	45
6.3.2 Übertragung der Luftlinien auf das Straßennetz.....	46
6.3.3 Beteiligung zum Zielnetzentwurf	47
6.4 Finales Zielnetz.....	48
7 Bestandserfassung.....	50
7.1 Befahrung	50
7.2 Führungsform des Radverkehrs	51
7.3 Oberflächenbelag und -qualität.....	53
7.4 Radabstellanlagen	57
8 Radnutzungsprognose	60
9 Maßnahmenentwicklung.....	62
9.1 Gesetzliche und planerische Grundlagen	62

9.2	Qualitätsstandards für den Radverkehr im Landkreis Ansbach	62
9.3	Vorgehen bei der Maßnahmenentwicklung.....	64
9.3.1	Führungsform auf klassifizierten Straßen	64
9.3.2	Wegebreite.....	66
9.3.3	Oberflächenbelag und -qualität	67
9.4	Geplante Neuauflage der ERA.....	67
9.5	Übergeordnete Empfehlungen für die Maßnahmenumsetzung.....	67
9.5.1	Radverkehrstauglicher Oberflächenbelag und -qualität	67
9.5.2	Nutzung von land- und forstwirtschaftlichen Wegen für den Radverkehr	68
9.5.3	Übergang vom Radweg in den Mischverkehr	71
9.5.4	Geeignete Höchstgeschwindigkeit für die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr	72
9.5.5	Piktogrammketten.....	73
9.5.6	Sichere Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten.....	74
10	Maßnahmenübersicht.....	78
10.1	Interaktive Online-Karte mit allen Maßnahmenempfehlungen.....	78
10.2	Streckenbezogene und punktuelle Maßnahmen	79
10.3	Kostenschätzung.....	83
10.3.1	Kostensätze	83
10.3.2	Kostenschätzung nach Baulastträgern.....	84
10.4	Priorisierung.....	87
11	Weitere Empfehlungen für die Umsetzung	90
11.1	Unterhaltung und Verkehrssicherung	90
11.2	Winterdienst.....	91
11.3	Radabstellanlagen und Mobilstationen	92
11.3.1	Grundsätzliche Anforderungen	92
11.3.2	Empfohlene Ausstattung von Radabstellanlagen	94
11.4	Schulradverkehr	98
11.5	Wegweisende Beschilderung.....	100
11.5.1	Bedeutung.....	100
11.5.2	Empfehlungen für die Umsetzung.....	100
12	Organisation, Finanzierung und Kommunikation	103
12.1	Radverkehrskonzept als Grundlage für weitere Planungsschritte	103
12.2	Rolle des Landkreises Ansbach.....	103
12.3	Arbeitskreis „Runder Tisch Radverkehr“	104
12.4	Festlegung jährlicher Haushaltsmittel und Akquise von Fördermitteln	105
12.5	Evaluierung des Radverkehrskonzeptes.....	106
12.6	Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit.....	107
13	Fazit und Ausblick.....	108
	Anhang.....	109
	Literaturverzeichnis.....	110

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Konzeptioneller Ablauf des Radverkehrskonzeptes	15
Abbildung 2: Siedlungsstruktur im Landkreis Ansbach	18
Abbildung 3: Wichtigste Pendelströme des Landkreises Ansbach	19
Abbildung 4: Pendelverflechtungen für den Landkreis Ansbach	19
Abbildung 5: Modal Split Landkreis Ansbach (MiD 2023).....	20
Abbildung 6: Modal Split im Vergleich mit bayerischen Nachbarlandkreisen (MiD 2023)	21
Abbildung 8: Einzugsbereiche der Bahnhöfe und Bushaltestellen im Landkreis Ansbach	22
Abbildung 9: Unfälle mit Personenschaden und Radbeteiligung nach dem Unfalltyp (2019–2023)	25
Abbildung 10: Touristisches Radroutennetz des Landkreises Ansbach.....	26
Abbildung 11: Übergangspunkte zu benachbarten Radnetzen oder -konzepten	28
Abbildung 12: Bestehende Radwegeplanungen an Bundes-, Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen	29
Abbildung 13: Übersicht der projektbezogenen Beteiligungsschritte.....	30
Abbildung 14: Startseite der kartenbasierten Umfrage.....	31
Abbildung 15: Altersverteilung der Umfrage-Teilnehmenden im Vergleich zur Gesamtbevölkerung im Landkreis	32
Abbildung 16: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Wunschverbindungen.....	33
Abbildung 17: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Nutzungszwecke der Wunschverbindungen	33
Abbildung 18: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung - Verteilung der Gefahrenstellen	34
Abbildung 19: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung –Gefahrenstellen nach Kategorien.....	35
Abbildung 20: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung - Verteilung der eingetragenen Abstellanlagen	36
Abbildung 21: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Hinweise zu Abstellanlagen nach Kategorien	37
Abbildung 22: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung - Verteilung der eingetragenen guten Beispiele für Radinfrastruktur	38
Abbildung 23: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Hinweise zu guten Beispielen für Radinfrastruktur nach Kategorien.....	39
Abbildung 24: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Gründe für Nicht-Nutzung des Fahrrades	40
Abbildung 25: Eindrücke von der Vor-Ort-Veranstaltung zur Vorstellung des Zielnetzentwurfs	41
Abbildung 26: Beispiel-Darstellung Maßnahmenentwürfe (hier: bei Wilburgstetten)	42

Abbildung 27: Entwurfsstand Radverkehrsnetz Bayern (08/2023).....	43
Abbildung 28: Wichtige Ziele für den Alltagsradverkehr.....	44
Abbildung 29: Luftliniennetz.....	45
Abbildung 30: Beispiel für mehrere mögliche Wegführungen beim Übertragen einer Wunschlinie auf bestehende Wege	47
Abbildung 31: Interaktive Online-Karte mit Kommentarfunktion	48
Abbildung 32: Zielnetz für den Alltagsradverkehr im Landkreis Ansbach	49
Abbildung 33: Eindrücke von der Befahrung.....	50
Abbildung 34: 360-Grad-Bilder auf der Plattform Mapillary (aufgenommen in Sachsbach bei Bechhofen).....	51
Abbildung 35: Führungsformen im Zielnetz	52
Abbildung 36: Oberflächenbelag im Zielnetz.....	54
Abbildung 37: Oberflächenqualität im Zielnetz.....	55
Abbildung 38: Beispielbilder zur Bewertung der Oberflächenqualität.....	56
Abbildung 39: Beispiele für Radabstellanlagen im Landkreis (links: Bahnhof Dombühl, rechts: Bahnhof Schnelldorf)	58
Abbildung 40: Fahrradgarage und „Radtankstelle“ am Bahnhof Neuendettelsau.....	59
Abbildung 41: Radnutzungsprognose entlang des Zielnetzes	61
Abbildung 42: Einsatzbereiche der Führungsformen (nach ERA 2010).....	65
Abbildung 43: Beispiel Freigabe Wirtschaftsweg.....	69
Abbildung 44: Beispielbeschilderung für konfliktfreies Miteinander.....	70
Abbildung 45: Kritischer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn (links: Weihenzell, rechts: Bonnhof)	71
Abbildung 46: Erfolgreich umgestaltete Übergänge von Fahrbahn zu Radweg (links: Sachsbach, rechts: Wittelshofen)	72
Abbildung 47: Musterlösungen Piktogrammketten des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg.....	74
Abbildung 48: Links: Radweg nördlich Industriegebiet Wilburgstetten quert ungesichert die B 25 (DTV 5880 Kfz/24h); Rechts: Mittelinsel zur Überquerung der St 2250 in Rothenburg ob der Tauber vorhanden (DTV = 10994 Kfz/24h)	75
Abbildung 49: Bevorrechtigte Führung des Radverkehrs mit roteingefärbter Radfurmarkierung bei Lammelbach	76
Abbildung 50: Untergeordneter Radweg, obwohl entsprechend der Grenzwerte eine bevorrechtigte Führung vorzusehen wäre (bei Wolfertsbronn)	77
Abbildung 51: Screenshot interaktive Online-Karte zur Einsicht der Maßnahmen	78
Abbildung 52: Beispielhafter Maßnahmensteckbrief in der interaktive Online-Karte.....	79
Abbildung 53: Streckenbezogene und punktuelle Maßnahmen nach Maßnahmentyp.....	81

Abbildung 54: Beispiel für Maßnahmensteckbrief	82
Abbildung 55: Fachliche Priorität der baulichen Streckenmaßnahmen.....	88
Abbildung 56: Kosten-Nutzen-Verhältnis für die baulichen Streckenmaßnahmen	89
Abbildung 57: Anlehnbügel mit Unterholm (Darstellung aus den Hinweisen zum Fahrradparken - FGSV 2012)	93
Abbildung 58: Beispielhafte Fahrradabstellanlage mit Schließfächern zum Laden von E-Bike-Akkus am Bahnhof Neuendettelsau	97
Abbildung 59: Beispiel-Darstellung Schulwegplan.....	99
Abbildung 60: Inhalte von Pfeilwegweiser (links) und Tabellenwegweiser (rechts) nach (M WBR 2024)	101
Abbildung 61: Beispiele für Zwischenwegweiser	102
Abbildung 62: Beispiel für Routenplanungstool (Radroutenplaner Thüringen)	102

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Vergleich der Indikatoren zum demographischen Wandel	17
Tabelle 2: SPNV-Angebot im Landkreis Ansbach	21
Tabelle 3: Wichtige Zugangsstellen zum SPNV und ÖPNV im Landkreis Ansbach	23
Tabelle 4: Anzahl der Unfälle mit Personenschaden im Landkreis Ansbach in den Jahren 2019–2023.....	24
Tabelle 5: Nationaler Vergleich der Unfallstatistik für das Jahr 2023.....	24
Tabelle 6: Unfälle nach Unfalltyp, Zeitraum 2019–2023	25
Tabelle 7: Übersicht über bestehende Konzepte.....	27
Tabelle 8: Liste der bestehenden Radwegeplanungen	29
Tabelle 9: Netzkategorien im Zielnetz für den Landkreis	46
Tabelle 10: Unterteilung der Netzkategorien	48
Tabelle 11: Anteil verschiedener Führungsformen im Zielnetz.....	53
Tabelle 12: Anteil verschiedener Oberflächenbeläge im Zielnetz.....	56
Tabelle 13: Anteile und Längen der verschiedenen Oberflächenqualitäten im Zielnetz.....	57
Tabelle 14: Übersicht Abstellanlagen an Bahnhöfen und Busbahnhöfen.....	58
Tabelle 15: Radverkehrsführung an Landstraßen bei verschiedenen Entwurfsklassen (ERA 2010)	66
Tabelle 16: Vergleich der Oberflächenbeläge	68
Tabelle 17: Maßnahmen für Kreis-Netz nach Maßnahmentyp.....	80
Tabelle 18: Pauschale Kostensätze nach Maßnahmentyp für die streckenbezogenen Maßnahmen (in €/m).....	83
Tabelle 19: Pauschale Kostensätze nach Maßnahmentyp für die punktuellen Maßnahmen.....	83
Tabelle 20: Geschätzte Kosten je Baulastträger.....	84
Tabelle 21: Gesamtkosten je Maßnahmentyp für die streckenbezogenen Maßnahmen, aufgeschlüsselt nach Baulast (Baulast nach Straßenklassifikation)	85
Tabelle 22: Gesamtkosten je Maßnahmentyp für die punktuellen Maßnahmen, aufgeschlüsselt nach Baulastträgern (Baulast nach Straßenklassifikation).....	86
Tabelle 23: Bauliche Streckenmaßnahmen nach fachlicher Priorität.....	88
Tabelle 24: Bauliche Streckenmaßnahmen nach Kosten-Nutzen-Verhältnis	89
Tabelle 25: Anforderungen an Abstellanlagen nach „Hinweise zum Fahrradparken“	94
Tabelle 26: Übersicht Dimensionierungskriterien für Radabstellanlagen.....	95
Tabelle 27: Musterlösungen für Radabstellanlagen in Abhängigkeit von der Abstelldauer	96
Tabelle 28: Geschätzte Kosten je Baulastträger (Baulast nach Straßenklassifikation) unter Berücksichtigung von Fördermitteln	106

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
AGFK	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen
B+R	Bike & Ride
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
DTV	Durchschnittlich täglicher Verkehr
EKL	Entwurfsklasse
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
LEP	Landesentwicklungsprogramm
M Uko	Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen
MiD	Mobilität in Deutschland (Erhebung)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park & Ride
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RVK	Radverkehrskonzept
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1 Zusammenfassung

MOTIVATION

Radfahren ist eine umweltfreundliche, gesunde und kostengünstige Mobilitätsform. Im dünn besiedelten Landkreis Ansbach dominiert jedoch weiterhin der Pkw-Verkehr, während der Radverkehr nur knapp 10 % der Wege ausmacht.¹ Ziel des Landkreises ist es, den Radverkehr als zentralen Baustein der Mobilitätswende und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu stärken und den Anteil innerhalb von fünf bis sieben Jahren um 5 % zu erhöhen. Durch den gezielten Ausbau sicherer und attraktiver Radinfrastruktur sowie begleitende Service-, Informations- und Kommunikationsmaßnahmen soll die Lebensqualität gesteigert, der Landkreis attraktiver gemacht und die Mobilität für alle Nutzergruppen alltagstauglich gestaltet werden. Das Radverkehrskonzept bildet hierfür die strategische Grundlage und unterstützt zugleich die angestrebte AGFK-Zertifizierung als fahrradfreundlicher Landkreis.

PROJEKTSTRUKTUR UND VORGEHEN

Der Landkreis Ansbach trat 2019 der AGFK Bayern bei und beschloss Ende 2024 die Erstellung eines Radverkehrskonzepts, das von Januar 2025 bis März 2026 vom Planungsbüro Mobilitätswerk GmbH erarbeitet wurde. Grundlage waren die Vorgaben der technischen Regelwerke der FGSV und die Straßenverkehrsordnung.

Das Konzept erfasst die Ausgangslage des Radverkehrs, analysiert bestehende Infrastruktur, Unfallzahlen und Pendelverflechtungen und berücksichtigt die Wünsche der Öffentlichkeit. Auf Basis des bayerischen Radverkehrsnetzes wurde ein Zielnetz entwickelt, das vor Ort befahren, dokumentiert und für konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit, Beschilderung und Infrastruktur priorisiert wurde. Kommunen und weitere Träger öffentlicher Belange wurden in alle Schritte eingebunden.

AUSGANGSLAGE

Der überwiegend ländlich geprägte Landkreis Ansbach mit rund 189.500 Einwohnerinnen und Einwohnern ist aufgrund seiner dezentralen Siedlungsstruktur stark vom Pkw-Verkehr abhängig. Gleichzeitig zeigen insbesondere kurze Pendeldistanzen bis 10 km ein relevantes Potenzial für den Alltagsradverkehr. Der SPNV und ÖPNV sind vorhanden, jedoch bestehen Defizite bei der intermodalen Verknüpfung, insbesondere bei hochwertigen Bike-&-Ride-Anlagen.

Das bestehende Radwegenetz ist überwiegend touristisch ausgerichtet und weist im Alltagsverkehr Lücken sowie fehlende Direktverbindungen auf. Die Unfallanalyse macht Handlungsbedarf zur Verbesserung der Verkehrssicherheit deutlich. Das Radverkehrskonzept knüpft an bestehende Konzepte und Planungen auf Bundes-, Landes- und Kreisebene an und berücksichtigt bereits laufende Infrastrukturvorhaben.

BETEILIGUNG

Die Beteiligung erfolgte mehrstufig und begleitete den gesamten Erarbeitungsprozess des Radverkehrskonzepts. Die Öffentlichkeit konnte sich im Rahmen einer kartenbasierten Online-Umfrage aktiv einbringen und Wunschrouten, Gefahrenstellen, Abstellanlagen sowie positive Beispiele

¹ Die Studie *Mobilität in Deutschland* weist für das Jahr 2023 einen Radverkehrsanteil von 10 % aus, während die VGN-Mobilitätsbefragung für 2023 einen Anteil von 6 % ermittelt. Die Abweichungen sind unter anderem auf unterschiedliche Erhebungsmethodiken der beiden Studien zurückzuführen.

benennen; insgesamt nahmen 305 Personen teil. Die Ergebnisse lieferten wertvolle Hinweise zu Netzlücken, Sicherheitsdefiziten und Handlungsbedarfen.

Kommunen und Träger öffentlicher Belange wurden in zwei Beteiligungsrounden eingebunden – zunächst zur Bewertung des Zielnetzentwurfs, anschließend zur Prüfung und Kommentierung der Maßnahmenentwürfe. Die Landesbaudirektion Bayern wurde eng in die Netzentwicklung einbezogen. Zudem wurde die Kreispolitik durch Zwischen- und Abschlusspräsentationen in den zuständigen Gremien fortlaufend informiert.

ZIELNETZ FÜR DEN ALLTAGSRADVERKEHR IM LANDKREIS ANSBACH

Das Zielnetz für den Alltagsradverkehr im Landkreis Ansbach bildet das langfristig anzustrebende Grundgerüst eines zusammenhängenden und sicheren Radwegenetzes. Grundlage ist das Radverkehrsnetz Bayern, das alle Kommunen miteinander verbindet. Ergänzend wurden wichtige Alltagsziele wie Ortsteile ab 250 Einwohner, Schulstandorte, Bahnhöfe, ZOB sowie größere Arbeitgeber angebunden. Die Planung orientiert sich an den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) und den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008).

Ausgehend von einem Luftliniennetz zwischen zentralen Orten wurde das Netz auf bestehende Straßen und Wege übertragen und unter Berücksichtigung vorhandener Infrastruktur, Planungen sowie Hinweisen aus der Beteiligung optimiert. Das finale Zielnetz umfasst insgesamt 1.673 km mit überregionalen, regionalen und nähräumigen Verbindungen.

BESTANDSERFASSUNG

Das Zielnetz für den Radverkehr im Landkreis Ansbach (1.673 km) wurde 2025 vollständig befahren und systematisch erfasst. Dokumentiert wurden Führungsformen, Oberflächenbelag und -qualität, Barrieren und Gefahrenstellen sowie Ausstattung und Qualität der Radabstellanlagen an Bahnhöfen und ZOB. Die erhobenen Daten und 360°-Aufnahmen bilden eine wichtige Grundlage für die Bewertung und Maßnahmenentwicklung.

Rund 74 % des Netzes verlaufen im Mischverkehr mit Kfz, etwa 14 % auf baulichen Radverkehrsanlagen. Insgesamt ist rund ein Viertel der Strecken baulich vom Kfz-Verkehr getrennt (inkl. Wirtschafts- und Forstwegen). Der überwiegende Teil der Wege ist asphaltiert (ca. 90 %), und rund 81 % der Oberflächen wurden als gut bis sehr gut bewertet. Dennoch besteht punktueller Handlungsbedarf bei schadhafte Abschnitten sowie auf unbefestigten Wegen, um eine durchgehend komfortable und witterungsunabhängige Befahrbarkeit zu gewährleisten.

An 18 von 19 untersuchten SPNV- und ZOB-Standorten sind Radabstellanlagen vorhanden. Die Mehrheit verfügt bereits über moderne Fahrradbügel, jedoch sind nicht alle Anlagen überdacht, und teilweise sind noch veraltete Vorderradhalter im Einsatz. Fahrradboxen mit Ladefunktion bestehen bislang nur vereinzelt. Insgesamt zeigt sich qualitativer und quantitativer Verbesserungsbedarf, um die intermodale Verknüpfung von Rad und ÖPNV weiter zu stärken.

QUALITÄTSSTANDARDS UND MAßNAHMEN

Im Rahmen der Konzepterstellung wurden zentrale **Qualitätsstandards** definiert, die als Leitlinien für die Planung und Umsetzung des Radverkehrskonzepts im Landkreis Ansbach dienen. Ziel ist es, den Radverkehr im Landkreis sowohl alltagstauglich als auch attraktiv zu gestalten.

1. Lückenloses und direktes Zielnetz
2. Sichere und angemessene Führungsformen
3. Legale und gut befahrbare Verbindungen
4. Qualitativ hochwertige Oberflächen
5. Radwegeneubau nach aktuellem Stand der Technik
6. Erkennbarkeit und Orientierung im Netz

Im Rahmen der Maßnahmenentwicklung wurde der **Soll-Zustand** des geplanten Radverkehrsnetzes **mit dem Bestand verglichen**, um den konkreten Handlungsbedarf zu ermitteln.

Auf Grundlage von Verkehrsaufkommen, Fahrgeschwindigkeit und Fahrbahnbreite wurde bei Verbindungen über klassifizierte Straßen bewertet, ob eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr möglich oder eine separate Infrastruktur erforderlich ist.

Wirtschafts- und Forstwege im Zielnetz sollen **für den Radverkehr freigegeben** werden. Durch die Aufnahme dieser Wege in das Radverkehrsnetz sowie die Beschilderung mit dem **Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“)** ergeben sich keine erhöhten Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht. Eine gemeinsame Nutzung erfordert gegenseitige Rücksichtnahme und begleitende Öffentlichkeitsarbeit.

Fahrradabstellanlagen sollen **sicher, witterungsgeschützt und gut erreichbar** sein, wobei Anlehnbügel den Standard bilden. Ergänzend sind Bike-&-Ride-Angebote und Ladeinfrastruktur vorzusehen.

Insgesamt wurden **1.167 Maßnahmen** identifiziert, darunter Oberflächenverbesserungen, Neubau von Radwegen, Geschwindigkeitsreduktionen² und Beschilderungsmaßnahmen.

KOSTEN

Für die geplanten baulichen Maßnahmen wurde auf Grundlage pauschaler Kostensätze und Erfahrungswerte eine überschlägige Kostenschätzung vorgenommen. Die angegebenen Bruttokosten umfassen den Planungsaufwand, jedoch keine Kosten für den Flächenerwerb. Die Nutzung von Fördermitteln ist im Rahmen der Umsetzung zu prüfen und daher in der Kostenschätzung nicht berücksichtigt. Insgesamt werden die Gesamtkosten für alle 902 baulichen Maßnahmen (ohne bereits laufende Planungen) im Landkreis Ansbach auf rund 69 Mio. € geschätzt. Um die verfügbaren Mittel effizient einzusetzen, ist eine Priorisierung erforderlich. Diese erfolgte für alle baulichen Streckenmaßnahmen, die zu Maßnahmenbündeln zusammengefasst und nach Wirkung und Netzbedeutung in drei Prioritätsstufen eingeteilt wurden. Ergänzend erfolgte eine Einordnung nach dem Kosten-Nutzen-Verhältnis in fünf Klassen. Die konkrete Umsetzung obliegt den jeweiligen Baulastträgern.

UMSETZUNGSSTRATEGIE

Die **Umsetzungsstrategie** des Radverkehrskonzepts verfolgt das Ziel, den Radverkehr langfristig zu stärken und bestehende Hemmnisse gezielt abzubauen. Dafür sind **dauerhafte, fahrradfreundliche Strukturen in Verwaltung und Politik** notwendig. Nach dem Beschluss des Konzeptes sollen die Maßnahmen schrittweise geprüft, mit laufenden Projekten abgestimmt und für jeden Baulastträger einzeln in ein Maßnahmenprogramm überführt werden. Eine verlässliche Finanzierung und die gezielte Nutzung von Förderprogrammen bilden dabei zentrale Voraussetzungen.

Die der Verwaltung bereitgestellte **interaktive Online-Karte (WebGIS)** sollte allen Baulastträgern sowie der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und regelmäßig aktualisiert werden, um den Fortschritt der Maßnahmenumsetzung transparent darzustellen. Regelmäßige Berichte und Evaluationen ermöglichen eine kontinuierliche Anpassung und sichern die politische Rückkopplung. Ebenso entscheidend ist eine aktive Öffentlichkeitsarbeit. Informationsveranstaltungen, Beteiligungsformate und Kampagnen fördern Akzeptanz, Identifikation und Motivation.

² Alle Streckenabschnitte mit der Maßnahmenempfehlung „Zulässige Höchstgeschwindigkeit reduzieren“ wurden zum Zeitpunkt der Konzeptveröffentlichung durch die untere Straßenverkehrsbehörde des Landkreises geprüft; eine Umsetzung ist derzeit nicht möglich. Sofern sich die Rahmenbedingungen (ERA, StVO, VwV-StVO) ändern, sind diese Abschnitte erneut zu prüfen (vgl. Kapitel 9.5.4).

2 Motivation

Radfahren ist eine umweltschonende, gesundheitsfördernde und kostengünstige Form der Fortbewegung. Der Landkreis Ansbach mit seinen 58 Städten, Märkten und Gemeinden der flächenmäßig größte Landkreis in Bayern. Durch die Förderung des Radverkehrs soll der Landkreis attraktiver werden – als ein **Baustein der Mobilitätswende** und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Laut der Mobilitätserhebung MiD 2023³ werden im Landkreis Ansbach rund 62 % der Wege mit dem Pkw zurückgelegt (als Pkw-Fahrende + Pkw-Mitfahrende). Knapp **10 % der Wege** werden im Landkreis mit dem Fahrrad zurückgelegt. Seit der letzten MiD-Erhebung von 2017⁴ gab es einen kleinen Anstieg des Fahrradanteils um ca. 2 %.

Mit dem **Radverkehrsprogramm Bayern**⁵ betont der Freistaat die Bedeutung des Radverkehrs als zentralen Baustein einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung und verfolgt das Ziel, den Radverkehrsanteil landesweit zu erhöhen. Das Programm richtet sich ausdrücklich auch an Landkreise und ländlich geprägte Regionen und fordert eine stärkere Verankerung des Radverkehrs in der regionalen Verkehrsplanung. Das Radverkehrskonzept des Landkreises Ansbach knüpft an diese Zielsetzungen an und bildet die **strategische Grundlage** für eine langfristige Stärkung des Radverkehrs auf Landkreisebene. Eine **Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split um 5 %** innerhalb der nächsten fünf bis sieben Jahre wird angestrebt.

Die Mitgliedschaft des Landkreises Ansbach in der **Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen und Landkreise in Bayern e. V.** (AGFK Bayern) stellt einen weiteren wichtigen Impuls für die systematische Förderung des Radverkehrs dar. Die AGFK versteht sich als Netzwerk, das Landkreise, Kommunen und Städte bei der **strategischen Weiterentwicklung des Radverkehrs** unterstützt und einen landesweit einheitlichen fachlichen Rahmen für eine fahrradfreundliche Mobilitätsentwicklung vorgibt. Mit der angestrebten Auszeichnung als „Fahrradfreundlicher Landkreis in Bayern“ verpflichtet sich der Landkreis Ansbach zu einer kontinuierlichen Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Radverkehr.⁶

Grundlage der AGFK-Mitgliedschaft und der späteren Zertifizierung ist ein **ganzheitlicher Ansatz**, der auf vier gleichwertigen Säulen basiert: **Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation**. Neben dem Ausbau und der qualitativen Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur umfasst dies unter anderem begleitende Serviceangebote, Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung sowie eine dauerhafte organisatorische Verankerung des Radverkehrs in Verwaltung und Politik. Ergänzt wird dieser Ansatz durch eine regelmäßige Überprüfung der Zielerreichung und der umgesetzten Maßnahmen.

Das Radverkehrskonzept des Landkreises Ansbach bildet eine zentrale Voraussetzung zur Erfüllung dieser AGFK-Kriterien. Es dient als **strategische Grundlage**, um Maßnahmen in allen vier Handlungsfeldern systematisch zu entwickeln, zu priorisieren und schrittweise umzusetzen. Damit unterstützt das Radverkehrskonzept nicht nur die angestrebte AGFK-Zertifizierung, sondern schafft zugleich einen **langfristigen Orientierungsrahmen** für eine qualitätsorientierte und nachhaltige Förderung des Radverkehrs im Landkreis Ansbach.

³ Vgl. Mobilität in Deutschland 2023 (2025)

⁴ Vgl. Mobilität in Deutschland 2017 (2019)

⁵ Vgl. StMB (2021)

⁶ Vgl. Aufnahmekriterien für Landkreise in die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern - AGFK Bayern e. V.“ (2022)

3 Projektstruktur und Vorgehen

Am 26.07.2019 fasste der Kreistag des Landkreises Ansbach den Beschluss zum Beitritt in die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V.“ und der Erfüllung der damit einhergehenden notwendigen Voraussetzungen für die Mitgliedschaft. Ende 2024 wird dann die Vergabe eines Radverkehrskonzepts beschlossen, welches im Zeitraum von Januar 2025 bis März 2026 durch das Planungsbüro Mobilitätswerk GmbH erarbeitet wurde.

Grundlage für die Erstellung bildeten die methodischen Vorgaben der Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)⁷ sowie die geltenden gesetzlichen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (StVO).

Die Bearbeitung des Konzepts gliederte sich im Wesentlichen in folgende Arbeitsschwerpunkte:

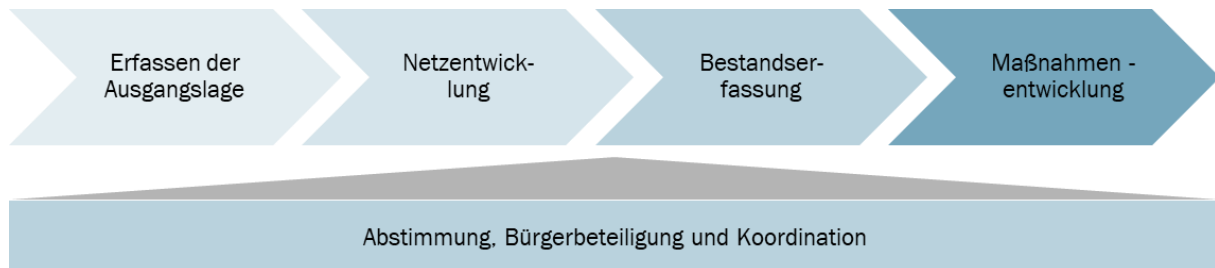


Abbildung 1: Konzeptioneller Ablauf des Radverkehrskonzeptes

Zu Beginn wurde die **Ausgangslage** für den Radverkehr im Landkreis Ansbach erfasst. Dabei wurden unter anderem die Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur, Pendelverflechtungen, Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung, die bestehende Radinfrastruktur sowie bereits vorhandene Konzepte und Planungen berücksichtigt (vgl. Kapitel 4). Zudem fand eine Online-Beteiligung der Öffentlichkeit statt (vgl. Kapitel 5.2).

Im Rahmen der Netzentwicklung wurden Quell- und Zielstrukturen ermittelt, bestehende Planungen analysiert und Wunschverbindungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung integriert. Ergänzend wurde das vom Freistaat Bayern entwickelte bzw. sich noch in Entwicklung befindliche **Radverkehrsnetz Bayern für den Alltagsradverkehr** berücksichtigt, das als landesweites Projekt die Verbindung aller bayerischen Städte und Gemeinden über ein durchgängiges und möglichst direktes Alltagsradverkehrsnetz zum Ziel hat. Dieses Netz wurde in Abstimmung mit der Landesbaudirektion Bayern weitestgehend in die Planung einbezogen und bildete eine zentrale Basis für die weitere Netzentwicklung im Landkreis Ansbach. Das daraus entstandene Wunschliniennetz wurde auf vorhandene Wege übertragen – einschließlich klassifizierter Straßen sowie Wirtschafts- und Forstwege – und bildete die Grundlage für das angestrebte Zielnetz. Alle Kommunen sowie weitere Träger öffentlicher Belange hatten Gelegenheiten sich an der Abstimmung dieses Zielnetzes zu beteiligen (vgl. Kapitel 5.3).

Zur Bestandserfassung wurde das abgestimmte Zielnetz befahren und der aktuelle Zustand der Infrastruktur dokumentiert. Diese Erhebung bildete die Basis für die Entwicklung konkreter Maßnahmenempfehlungen.

Die **Maßnahmen** zeigen auf, welche baulichen Anpassungen sowie Änderungen in Bezug auf Beschilderung und Markierung gemäß StVO erforderlich sind, um eine sichere Befahrbarkeit für Radfahrende zu gewährleisten. Alle Maßnahmen wurden nach Baulast (nach Straßenkategorie)

⁷ v.a. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)

differenziert, priorisiert und mit einer Kostenschätzung versehen. Darüber hinaus wurden übergeordnete Handlungsempfehlungen zur Förderung des Radverkehrs formuliert.

Die Träger öffentlicher Belange und Kommunalvertretende erhielten die Möglichkeit, die Entwurfsfassung der Maßnahmen zu bewerten.

4 Ausgangslage

4.1 Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur

Im Landkreis Ansbach leben insgesamt 187.570 Einwohnerinnen und Einwohner (Stand: 30.06.2025) verteilt auf **10 Städte, 13 Märkte, 2 Große Kreisstädte und 33 Gemeinden**. Im Jahr 2021 verzeichnete der Landkreis 15.713 Zuzüge und 12.786 Fortzüge, was einem positiven Wanderungssaldo von 2.927 Personen entspricht.

In der Tabelle 1 erfolgt ein Vergleich des Landkreises Ansbach mit dem Landes- und Bundesdurchschnitt anhand ausgewählter Indikatoren zum demografischen Wandel.

Tabelle 1: Vergleich der Indikatoren zum demographischen Wandel⁸

	Landkreis Ansbach	Freistaat Bayern	Deutschland
Bevölkerungsprognose bis 2040 (Änderung gegenüber 2017 in %) ⁹	4,0	6,1	2,1
Bevölkerungsentwicklung von 2011 bis 2023 in %	4,3	7,4	5,7
Wanderungssaldo je 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern ¹⁰	15,4	16,6	17,3
Durchschnittsalter ¹¹	44,1	44,0	44,5
Jugendquotient (Anzahl der unter 18-Jährigen pro 100 18-65-Jährige) ¹²	29,0	27,3	27,8
Altersquotient (Anzahl der über 65-Jährigen pro 100 18-65-Jährige) ¹³	35,0	34,2	36,7
Bevölkerungsdichte (in Einwohnerinnen und Einwohnern pro km ²) ¹⁴	96,2	196,4	239,6

Der Landkreis Ansbach weist eine vielfältige Siedlungsstruktur auf, die von dicht besiedelten städtischen Bereichen bis hin zu ländlich geprägten Regionen reicht. Im Zentrum des Landkreises liegt die Stadt Ansbach als Oberzentrum, die allerdings nicht Teil des Landkreises ist. Die Siedlungsflächen verteilen sich über das gesamte Kreisgebiet, während sich die Mittelzentren im westlichen und östlichen Teil konzentrieren.

Im übrigen Kreisgebiet dominieren ländliche Strukturen, wodurch eine hohe Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr (MIV) besteht. Abbildung 2 zeigt die Siedlungsstruktur und wichtige Zielorte im Landkreis Ansbach sowie die Einzugsbereiche der Mittelzentren Rothenburg ob der Tauber, Heilsbrunn, Neuendettelsau, Windsbach, Feuchtwangen und Dinkelsbühl sowie der Mittelzentren in den angrenzenden Landkreisen.

Die teils hügelige Topografie, insbesondere im Bereich der Frankenhöhe, stellt eine Herausforderung für den Alltagsradverkehr dar. Steigungen und Höhenunterschiede können die Nutzbarkeit und Attraktivität des Radverkehrs für alltägliche Wege deutlich einschränken.

⁸ Vgl. Statistisches Bundesamt 2023 (soweit nicht anders angegeben)

⁹ Vgl. BBSR 2021 sowie Bevölkerungsvorausberechnungen der Länder Sachsen, Bayern, NRW

¹⁰ Differenz zwischen Zuzügen und Fortzügen pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner, Jahressumme 2019

¹¹ Stand 31.12.2022

¹² Stand 31.12.2023

¹³ Stand 31.12.2023

¹⁴ Stand 31.12.2023

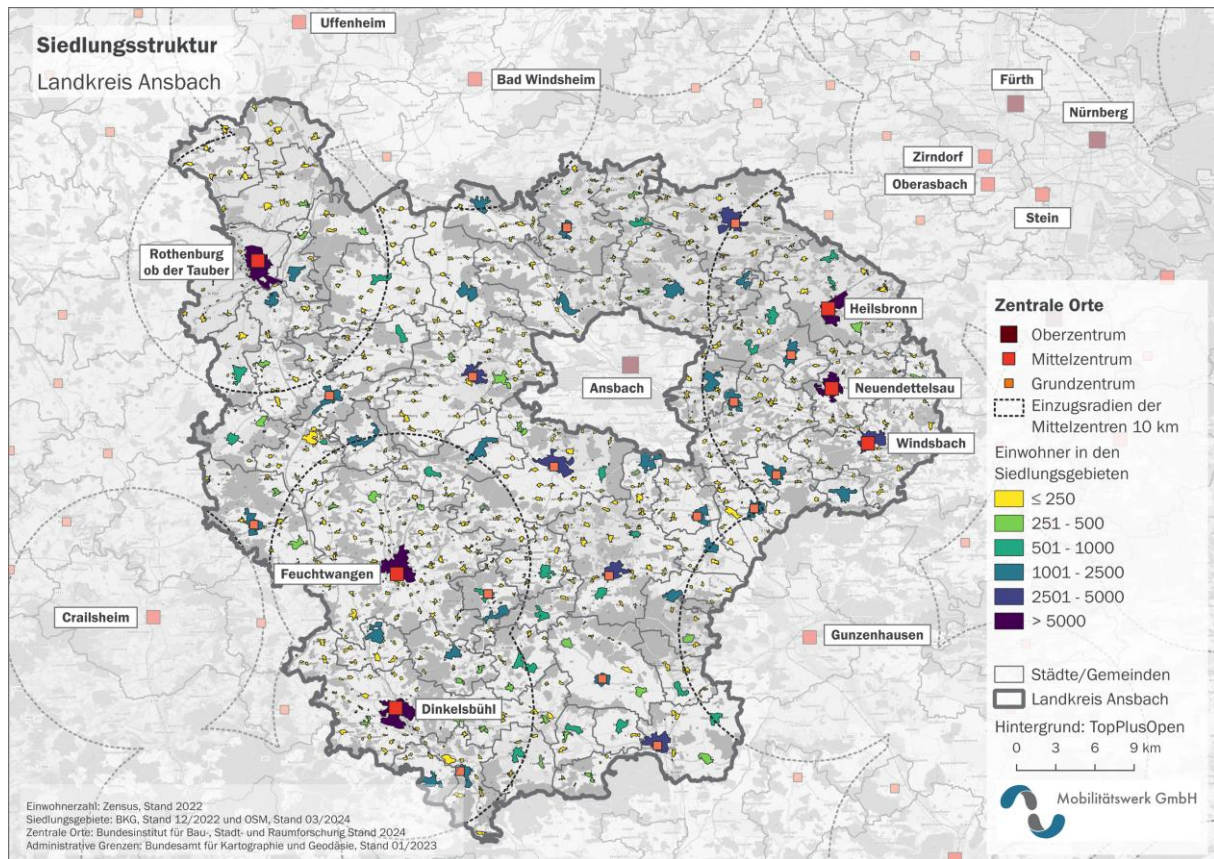


Abbildung 2: Siedlungsstruktur im Landkreis Ansbach

4.2 Pendelverflechtungen

Der **Pendelverkehr** trägt wesentlich zur durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) verursachten Schadstoffbelastung bei. Insbesondere bei Berufspendelnden ist der MIV-Anteil in der Regel besonders hoch. Im Landkreis wurden im Jahr 2023 43.258 Einpendelnde und 62.983 Auspendelnde verzeichnet. Dies entspricht einem **negativen Pendelsaldo von -19.725 Beschäftigten**.¹⁵ In Abbildung 3 wird deutlich, dass der **wichtigste Zielort** von Pendelnden aus dem Landkreis Ansbach das Oberzentrum **Ansbach** ist. Weitere bedeutende Zielorte im Kreisgebiet sind Rothenburg ob der Tauber, Herrieden, Feuchtwangen und Dinkelsbühl. Auspendelnde arbeiten vor allem im Oberzentrum Nürnberg, sowie im Landkreis Schwäbisch Hall.

¹⁵ Vgl. Bundesagentur für Arbeit (2023)

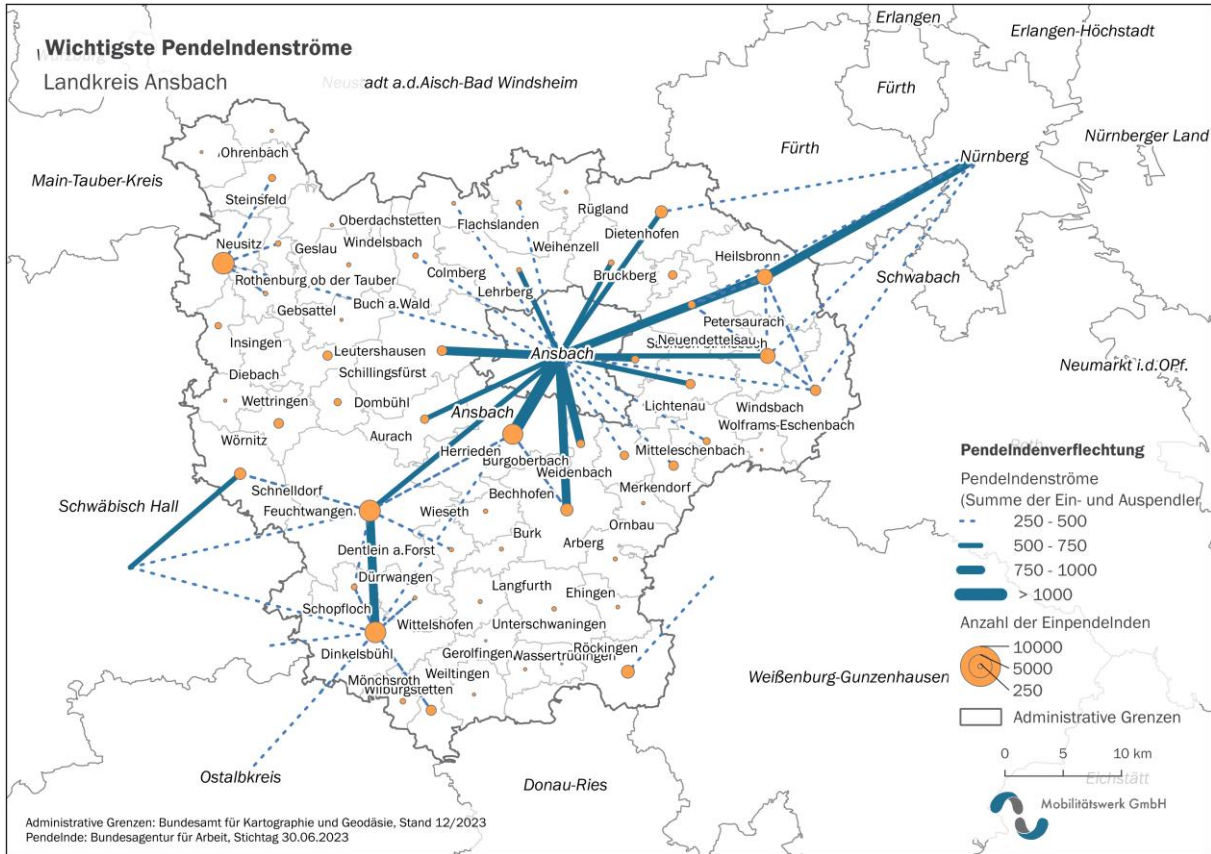


Abbildung 3: Wichtigste Pendelströme des Landkreises Ansbach

In der nachfolgenden Abbildung 4 ist die Länge der Pendelwege von Ein- und Auspendelnden dargestellt. Etwa 17 % der Einpendelnden (7.350 Personen) und 12 % der Auspendelnden (7.560 Personen) legen täglich **maximal 10 km pro Strecke** zurück (vgl. Abbildung 4). Gerade diese kurzen Distanzen bis 10 km bieten gute Voraussetzungen für eine Verlagerung vom Pkw auf das Fahrrad.

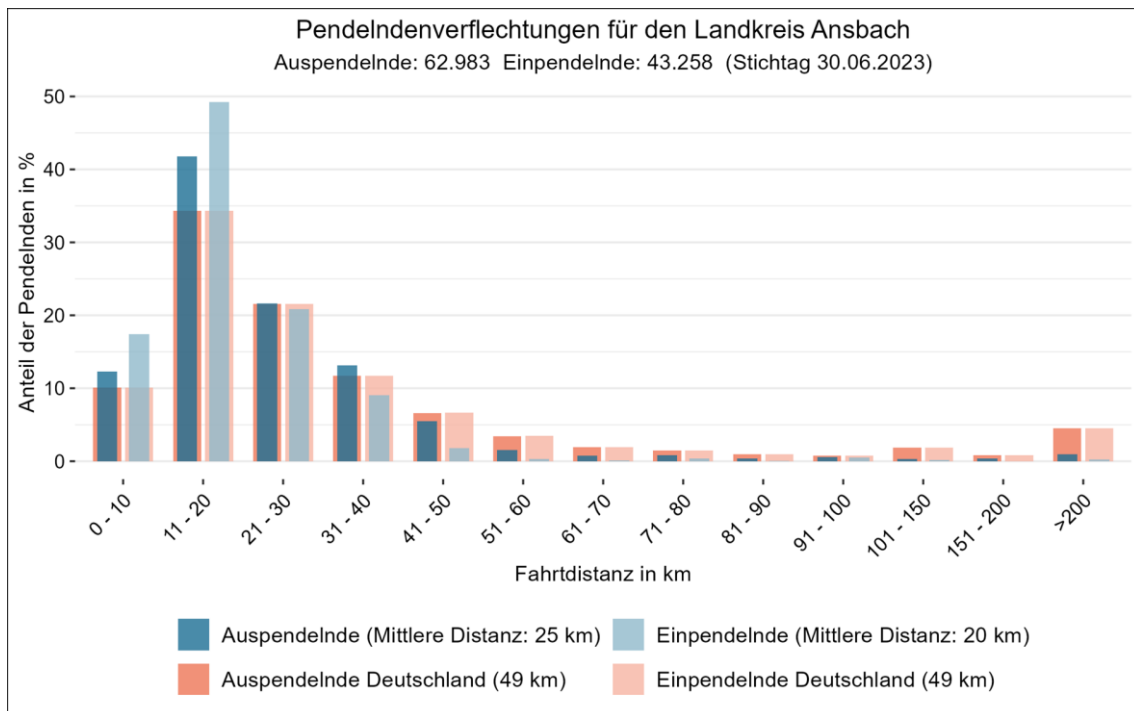


Abbildung 4: Pendelverflechtungen für den Landkreis Ansbach

4.3 Anteil des Radverkehrs am Modal Split

Im Rahmen der bundesweiten Erhebung „**Mobilität in Deutschland 2023**“ (MiD 2023) wurde im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) das **Mobilitätsverhalten der Bevölkerung** untersucht. Hierfür wurden über 75.000 Personen aus rund 40.000 Haushalten zu ihren täglichen Wegen und der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel befragt.

Die Ergebnisse zeigen für den Landkreis Ansbach, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) den größten Anteil an den zurückgelegten Wegen einnimmt. 47,2 % der Wege werden als Fahrer eines Pkw zurückgelegt, weitere 15,1 % als Mitfahrer. Damit entfallen insgesamt über 60 % der Wege auf den motorisierten Individualverkehr.

Der Fußverkehr erreicht einen Anteil von 22,5 %, während das Fahrrad mit 9,7 % eine deutlich geringere Rolle spielt.¹⁶ Der öffentliche Verkehr (ÖV) weist mit 5,5 % den geringsten Anteil am Modal Split auf (vgl. Abbildung 5).

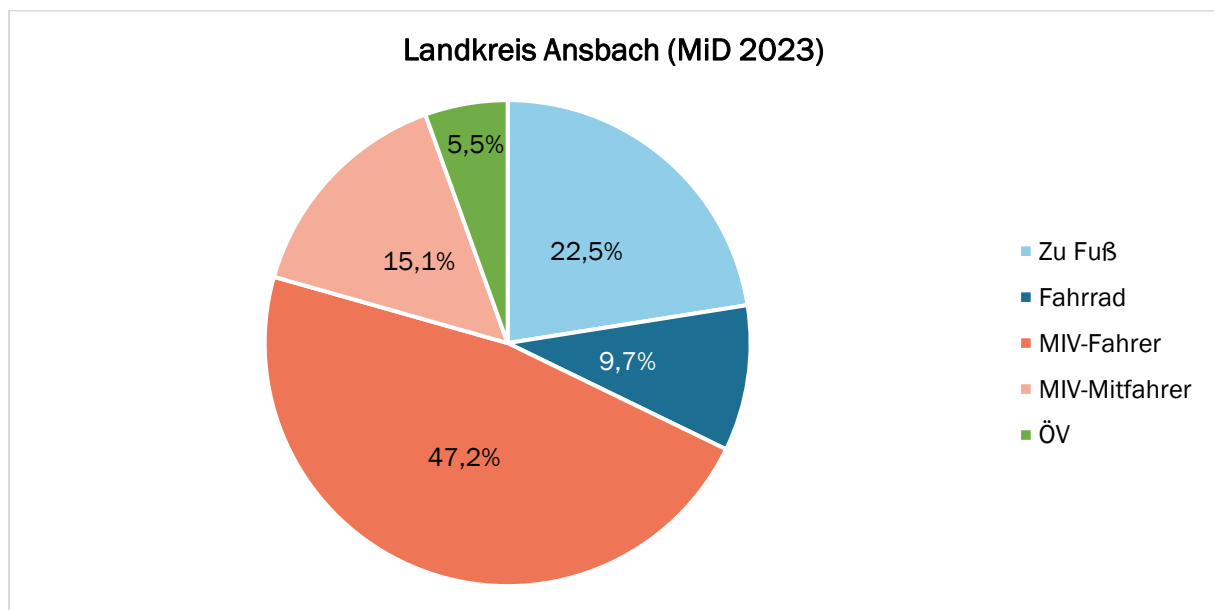


Abbildung 5: Modal Split Landkreis Ansbach (MiD 2023)

Im Vergleich mit den benachbarten bayerischen Landkreisen zeigt sich ein ähnliches Mobilitätsverhalten. Auch dort dominiert der motorisierte Individualverkehr deutlich. Besonders hohe Anteile des Pkw als Fahrer finden sich beispielsweise im Landkreis Neustadt an der Aisch – Bad Windsheim (51,6 %) und im Landkreis Donau-Ries (48,5 %).

Der Landkreis Ansbach liegt mit seinem MIV-Anteil von 62,3 % im mittleren Bereich der betrachteten Landkreise. Unterschiede zeigen sich insbesondere beim öffentlichen Verkehr: Während dieser im Landkreis Ansbach nur 5,5 % der Wege ausmacht, erreicht er im Landkreis Fürth mit 15,8 % einen deutlich höheren Anteil. Auch beim Radverkehr liegt der Landkreis Ansbach mit 9,7 % im Mittelfeld der Vergleichsregionen (vgl. Abbildung 6).

¹⁶ Die Studie *Mobilität in Deutschland* weist für das Jahr 2023 einen Radverkehrsanteil von 10 % aus, während die VGN-Mobilitätsbefragung für 2023 einen Anteil von 6 % ermittelt. Die Abweichungen sind unter anderem auf unterschiedliche Erhebungsmethodiken der beiden Studien zurückzuführen.

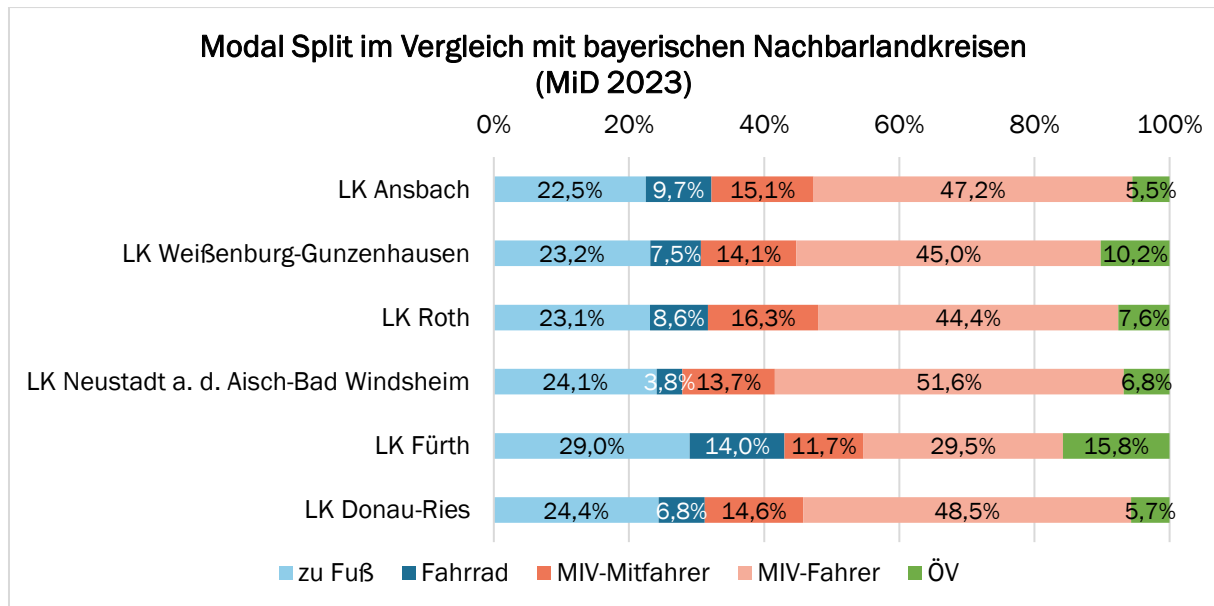


Abbildung 6: Modal Split im Vergleich mit bayerischen Nachbarlandkreisen (MiD 2023)

4.4 SPNV, ÖPNV und Intermodalität

Da das Radverkehrskonzept den Alltagsradverkehr unterstützen soll, ist die Betrachtung **intermodaler** Verknüpfungspunkte von besonderer Bedeutung. Durch die Kombination von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln lassen sich auch größere Distanzen (>10 km) effizient zurücklegen. Die Untersuchung im Rahmen des Konzepts zielt nicht auf die Mitnahme von Fahrrädern in öffentlichen Verkehrsmitteln ab, sondern auf die Schaffung sicherer und hochwertiger Fahrradabstellanlagen an Haltestellen – auch bekannt als Bike & Ride. Besonders relevant sind die Haltestellen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Der Landkreis Ansbach ist über die folgenden Streckenabschnitte an den SPNV angebunden (vgl. Tabelle 2):

Tabelle 2: SPNV-Angebot im Landkreis Ansbach

Linie	Taktung	Streckenverlauf (Auszug relevante Haltepunkte)
S4	20-Minuten-Takt zu Hauptverkehrszeiten, sonst 40-Minuten-Takt	Nürnberg Hbf – Roßtal – Heilsbronn – Petersaurach Nord – Wicklesgreuth – Sachsen bei Ansbach – Ansbach – Leutershausen-Wiedersbach – Dombühl – Schelldorf – Crailsheim
RE 80	Stundentakt	Treuchtlingen – Gunzenhausen – Triesdorf – Ansbach – Oberdachstetten – Steinach (bei Rothenburg) – Würzburg Hbf
RB 82	Stundentakt	Steinach (bei Rothenburg) – Rothenburg ob der Tauber
RE 90	Stundentakt	Nürnberg Hbf – Heilsbronn – Wicklesgreuth – Ansbach – Leutershausen-Wiedersbach – Schnelldorf – Crailsheim – Stuttgart Hbf
RB 91	Stundentakt	Wicklesgreuth – Petersaurach – Neuendettelsau – Windsbach
RB 62	Stundentakt	Pleinfeld – Gunzenhausen – Unterschwaningen – Wassertrüdingen

Im Kreisgebiet bestehen insgesamt 17 Zugangsstellen zum SPNV (vgl. hervorgehobene Haltepunkte in Tabelle 2 sowie Abbildung 7) sowie über 1.300 Haltestellen des ÖPNV.¹⁷ Einige bewohnte Gebiete im Landkreis Ansbach liegen außerhalb einer fußläufig angemessenen Distanz von 300 m zu ÖPNV-Haltepunkten bzw. 500 m zu SPNV-Haltepunkten (vgl. Abbildung 7).

¹⁷ Vgl. DB (2024)

Der Radverkehr stellt ein wichtiges Bindeglied dar, um diese Bereiche an den öffentlichen Nahverkehr anzubinden und die Erreichbarkeit der Haltepunkte zu verbessern.

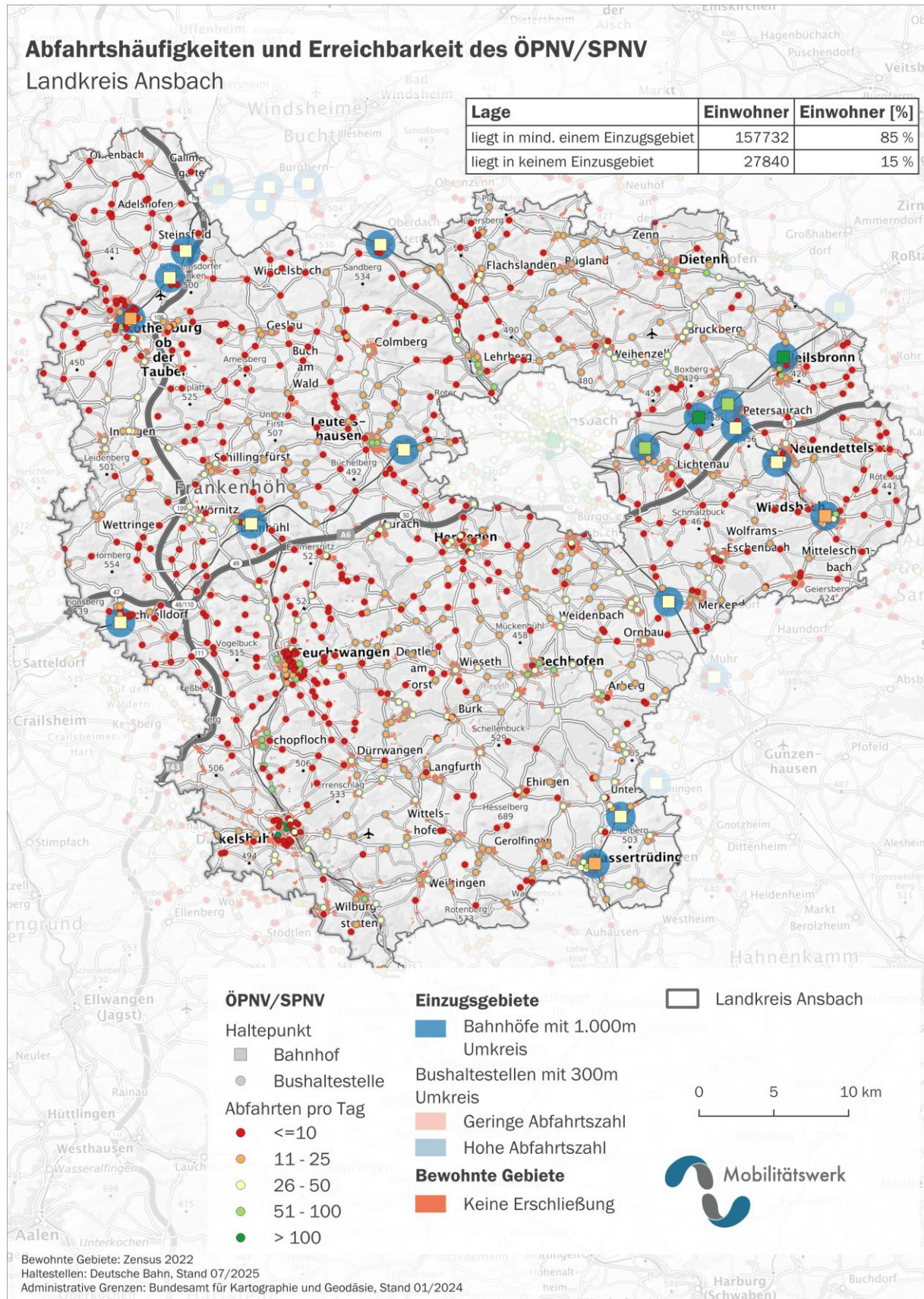


Abbildung 7: Einzugsbereiche der Bahnhöfe und Bushaltestellen im Landkreis Ansbach

Für die Vernetzung des Umweltverbundes an Übergangspunkten spielt die **Verfügbarkeit von Bike and Ride (B+R)-Anlagen an Haltepunkten** eine zentrale Rolle. Die Tabelle 3 zeigt die wichtigsten **Verknüpfungspunkte** im Landkreis Ansbach sowie deren Ausstattung mit B+R-Anlagen.

Tabelle 3: Wichtige Zugangsstellen zum SPNV und ÖPNV im Landkreis Ansbach

Zugangsstelle	SPNV	ÖPNV	Nutzbare B+R-Anlagen
Dombühl, Bahnhof	X	X	X
Hartershofen, Bahnhof	X	-	X
Heilsbronn, Bahnhof	X	X	X
Herrieden ZOB/Münchener Str.	-	X	X
Leutershausen-Wiedersbach, Bahnhof	X	X	X
Neuendettelsau, Bahnhof	X	-	X
Oberdachstetten, Bahnhof	X	X	X
Petersaurach, Bahnhof	X	-	X
Petersaurach Nord, Bahnhof	X	X	X
Rothenburg ob der Tauber, Bahnhof	X	X	X
Sachsen (bei Ansbach), Bahnhof	X	X	X
Schnelldorf, Bahnhof	X	X	X
Schweinsdorf, Bahnhof	X	-	X
Triesdorf, Bahnhof	X	X	X
Unterschwaningen, Bahnhof	X	X	X
Wassertrüdingen, Bahnhof	X	X	X
Wicklesgreuth, Bahnhof	X	X	X
Windsbach, Bahnhof	X	X	-
ZOB/Schwedenwiese (Dinkelsbühl)	-	X	X

Im Rahmen der Konzepterstellung wurde die **Anzahl und Qualität der Radabstellanlagen** an wichtigen Verknüpfungspunkten erfasst (siehe Kapitel 7.4). Darauf aufbauend wurden Maßnahmen zur Schaffung sicherer und hochwertiger Fahrradabstellanlagen formuliert, um die intermodale Verknüpfung zwischen Radverkehr und öffentlichem Nahverkehr gezielt zu verbessern.

4.5 Unfallanalyse

Für die Unfallanalyse wurden die **Verkehrsunfälle mit Personenschaden und Fahrradbeteiligung** im Landkreis Ansbach aus den Jahren 2019 bis 2023 betrachtet. Grundlage der Auswertung bildeten die Daten des Unfallatlas des Statistischen Bundesamtes¹⁸ unter Berücksichtigung der Vorgaben des *Merkblatts zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen* (M Uko).¹⁹

Dennoch bieten sie lediglich eine orientierende Grundlage, da eine hohe Dunkelziffer nicht gemeldeter Unfälle mit Fahrradbeteiligung angenommen werden muss. Gerade Unfälle zwischen Radfahrenden und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden sowie Sachschäden werden häufig nicht polizeilich erfasst.

¹⁸ Vgl. Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2026)

¹⁹ Vgl. FGSV (2012a)

Die nachfolgende Auswertung enthält daher ausschließlich **polizeilich registrierte Unfälle** mit Personenschaden.

4.5.1 Unfallanzahl

Zwischen **2019 und 2023** ereigneten sich im Landkreis Ansbach insgesamt 3.257 Unfälle mit Personenschaden, davon **639 mit Radbeteiligung** (vgl. Tabelle 4).

Tabelle 4: Anzahl der Unfälle mit Personenschaden im Landkreis Ansbach in den Jahren 2019–2023

Jahr	Gesamte Unfälle mit Personenschaden	Davon mit Radbeteiligung	Davon mit Schwerverletzten
2019	732	122	40
2020	577	125	33
2021	606	108	32
2022	648	140	34
2023	694	144	38
Summe	3.257	639	177

Im Jahr 2023 lag der Anteil der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung im Landkreis Ansbach bei 20,7 % und damit unter dem Bundesdurchschnitt von 32,4 %. Dieser Wert lässt sich jedoch durch den geringen Anteil des Radverkehrs am Modal Split erklären und sollte nicht als Hinweis auf eine besonders sichere Radinfrastruktur gewertet werden.

Tabelle 5: Nationaler Vergleich der Unfallstatistik für das Jahr 2023

	Landkreis Ansbach	Freistaat Bayern	Deutschland
Verunglückte pro 1.000 EW	3,7	3,4	3,2
Verunglückte Radfahrer pro 1.000 EW	0,8	1,2	1,0
Anteil der Radverkehrsunfälle am Gesamtunfallgeschehen in %	20,7	25,9	32,4
Anteil der Radverkehrsunfälle mit Schwerverletzten am Gesamtunfallgeschehen in %	5,5	6,4	5,1

4.5.2 Unfalltypen

Der **Unfalltyp** beschreibt die jeweilige Konfliktsituation eines Verkehrsunfalls – ohne dabei die Schuldfrage oder die Unfallursache zu berücksichtigen.

Die nachfolgende Abbildung 8 sowie die Tabelle 6 zeigen die Verteilung aller Unfälle mit Personenschaden und Radverkehrsbeteiligung im Landkreis Ansbach, differenziert nach Unfalltypen. Die meisten Unfälle geschahen in und bei Rothenburg ob der Tauber, in Diethofen, Heilsbrunn, Neudettelsau, Dinkelsbühl und bei Herrieden.

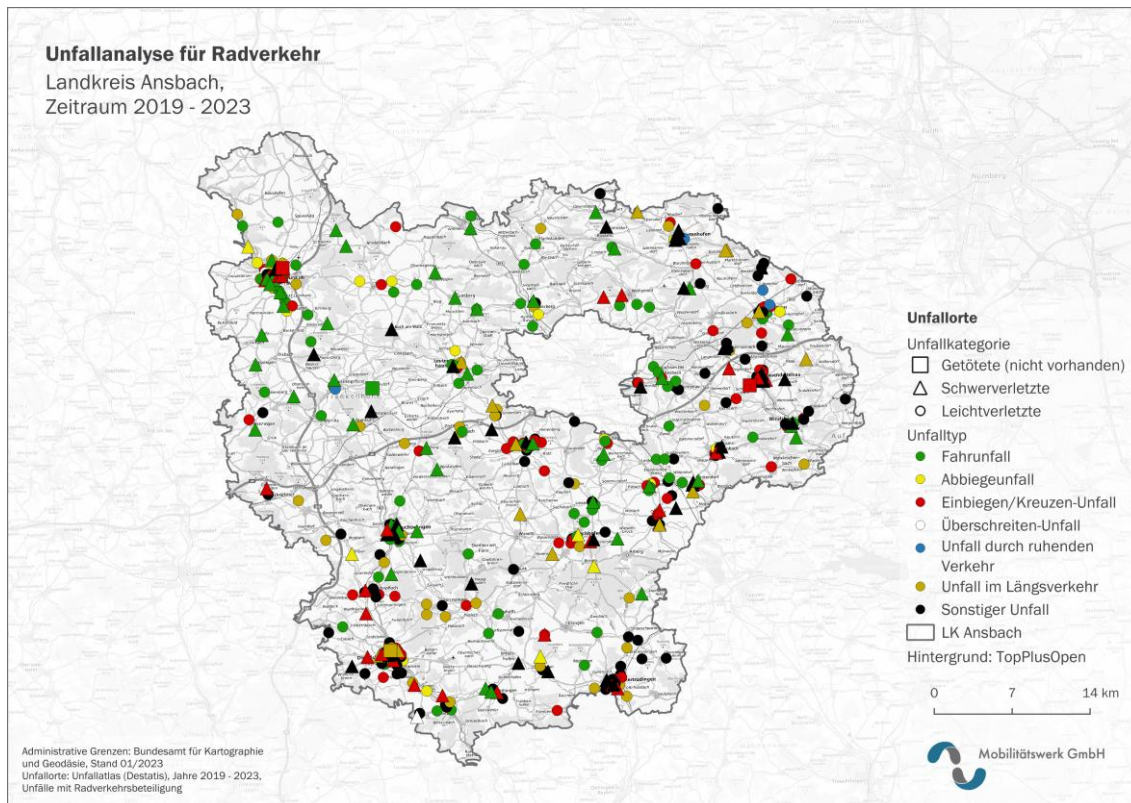


Abbildung 8: Unfälle mit Personenschaden und Radbeteiligung nach dem Unfalltyp (2019–2023)

Tabelle 6: Unfälle nach Unfalltyp, Zeitraum 2019–2023

Unfalltyp	Anzahl der Unfälle mit Personenschaden	
	Gesamt	Mit Radbeteiligung
Fahrerunfall (F) Bsp.: Nicht angepasste Geschwindigkeit, falsche Einschätzung des Straßenverlaufs	881	1
Abbiege-Unfall (AB) Bsp.: Missachtung des Vorrangs anderer Verkehrsteilnehmer	261	9
Einbiegen-/Kreuzen-Unfall (EK) Bsp.: Missachtung der Vorfahrt anderer Verkehrsteilnehmer	638	3
Überschreiten-Unfall (ÜS) Bsp.: Unfall durch Konflikt zwischen Fahrzeug und einer Person, die zu Fuß die Fahrbahn quert	67	66
Unfall durch ruhenden Verkehr (RV) Bsp.: Unfälle zw. fließendem Verkehr und parkenden/haltenden Fahrzeugen (Dooring-Unfall)	27	1
Unfall im Längsverkehr (LV) Bsp.: Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmenden in gleicher oder entgegengesetzter Fahrtrichtung (zu dichtes Überholen)	854	12
Sonstiger Unfall (SO) Alle anderen Unfälle, welche sich den obigen Kategorien nicht zuordnen lassen. Bsp.: Wenden, Rückwärtsfahren, Hindernisse oder Tiere auf der Fahrbahn, plötzlicher Fahrzeugschaden	529	32
Summe	3.257	127

4.6 Bestehende Radinfrastruktur

Im Landkreis Ansbach existieren bereits **ausgewiesene Radrouten**, die in Abbildung 9 dargestellt sind. Dieses bestehende Radnetz konzentriert sich jedoch stark auf den Tourismus und weniger auf den Alltagsradverkehr und besteht überwiegend aus Rundwegen und Themenrouten. Zu den bekannten Routen zählen bspw. der **Bibertalweg (Norden)**, der **Altmühltal-Radweg (Nordwesten – Südosten)** und der **Wörnitz-Radweg (Westen)**, die den Kreis durchqueren. Eine FGSV-konforme Wegweisung für die touristischen Routen besteht und wird mit Hilfe eines Wegemanagementsystems der Unternehmen topplan und RIWA GmbH gepflegt (vgl. auch Kapitel 11.5).

Aufgrund der touristischen Ausrichtung der bestehenden Netze fehlt vielen Routen die Direktheit, die für den Alltagsradverkehr erforderlich wäre. Vollständige und aktuelle Daten zur jeweiligen Führungsform des Radverkehrs sowie zum Infrastrukturzustand liegen nicht vor. Ein Mängelmelder für den Radverkehr existiert auf Landkreisebene nicht. Zu Anregungen, Hinweisen und Mängeln ist der Radverkehrsbeauftragte direkt per Mail zu informieren.

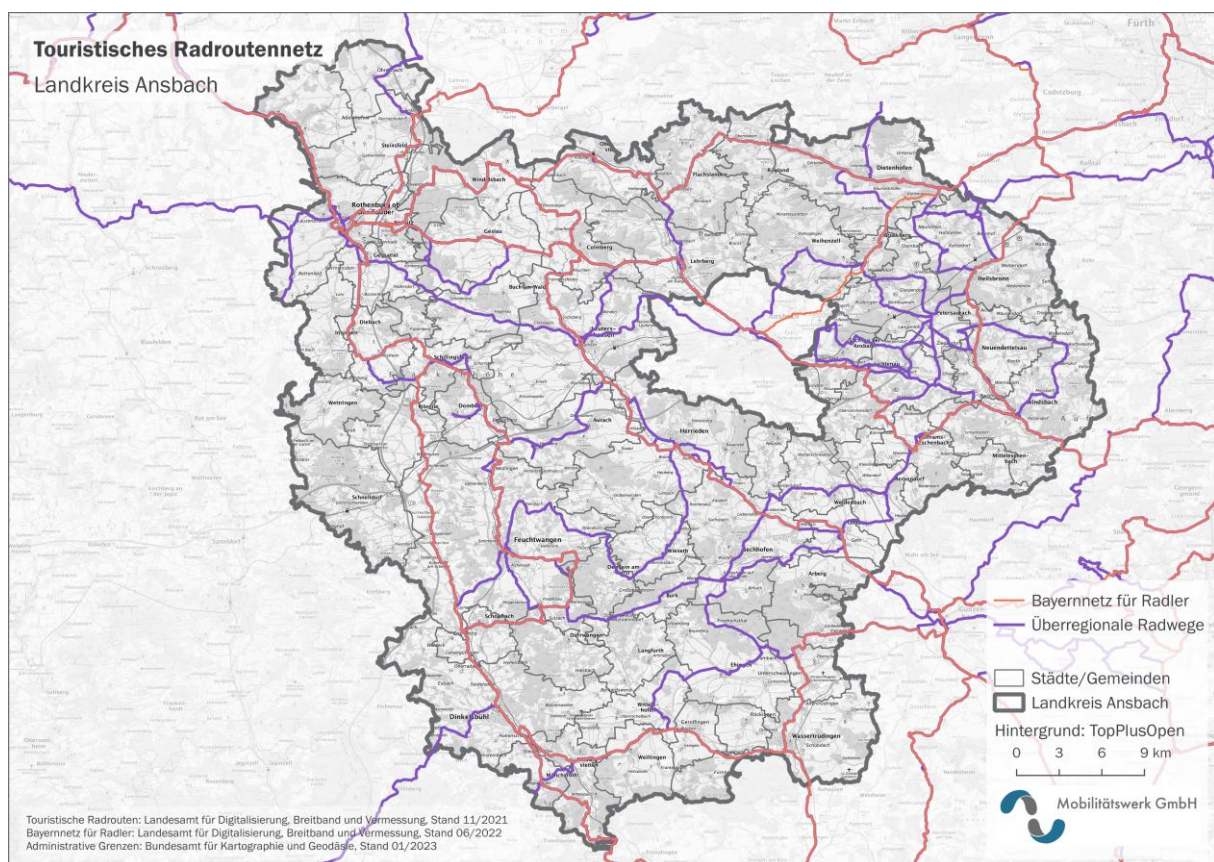


Abbildung 9: Touristisches Radroutennetz des Landkreises Ansbach

4.7 Bestehende Konzepte und Planungen

BESTEHENDE KONZEPTE

Die Erstellung des Radverkehrskonzepts für den Landkreis Ansbach baut auf bestehende Strategien und Konzepte auf Bundes- und Landesebene auf. Bereits entwickelte Radverkehrskonzepte der benachbarten Landkreise sowie der Stadt Ansbach bilden wichtige Anknüpfungspunkte für überregionale Verbindungen (vgl. Abbildung 10) und werden im Rahmen der Netzentwicklung (Kapitel 6) näher betrachtet. In Tabelle 7 sind alle relevanten Konzepte übersichtlich aufgeführt.

Tabelle 7: Übersicht über bestehende Konzepte

Ebene	Konzepte
Konzepte zum Radverkehr	
Bundesebene	<ul style="list-style-type: none"> Nationaler Radverkehrsplan 3.0 (2022)
Landesebene	<ul style="list-style-type: none"> Bayerisches Radgesetz (BayRadG) Radverkehrsprogramm Bayern 2025 Radoffensive Klimaland Bayern (2021) Alltags-Radverkehrsnetz Bayern (2021)
Nachbarlandkreise	<ul style="list-style-type: none"> Radverkehrskonzept LK Weißenburg-Gunzenhausen (2024) Radverkehrskonzept Ostalbkreis (2024) Radverkehrskonzept LK Fürth (2021) Radverkehrskonzept Neustadt a.d.Aisch-Bad Windsheim (2020)

Weitere relevante Konzepte im Landkreis

Kreisebene	<ul style="list-style-type: none"> • Integriertes Klimaschutzkonzept LK Ansbach (2021) • Nahverkehrsplan LK Ansbach (2019)
Kommunal- ebene	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsentwicklungsplan Wassertrüdingen (2023) • Radverkehrskonzept Neuendettelsau (2023) • Integriertes Verkehrskonzept Stadt Feuchtwangen (2019) • Radverkehrskonzept Herrieden (2022)

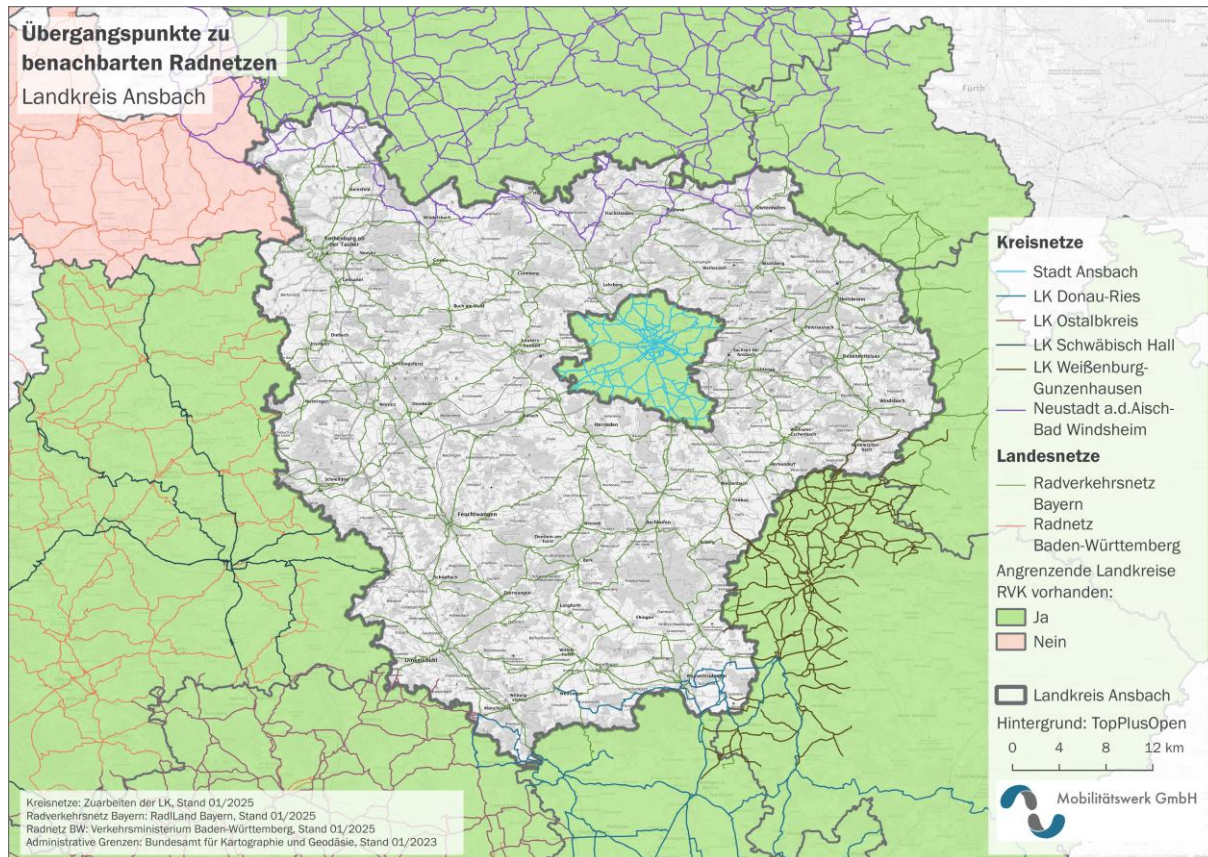


Abbildung 10: Übergangspunkte zu benachbarten Radnetzen oder -konzepten

BESTEHENDE PLANUNGEN FÜR RADINFRASTRUKTUR

Um bestehende Planungen zum Ausbau der Radinfrastruktur im Landkreis Ansbach berücksichtigen und Doppelungen vermeiden zu können, wurden die Vertreterinnen und Vertreter der Kommunen gebeten, relevante Unterlagen bereitzustellen. Zusätzlich wurden vom Staatlichen Bauamt Ansbach Ausbaupläne für Radwege an Bundes- und Staatsstraßen (Planungshorizont 2025 bis 2026) und vom Landratsamt Ansbach Radwegvorhaben entlang von Kreisstraßen bereitgestellt.

Abbildung 11 zeigt, dass insbesondere an Staatsstraßen bereits mehrere Planungen für neue Radinfrastruktur bestehen. Im Zusammenspiel mit dem bestehenden Routennetz wird jedoch deutlich, dass weitere Verbindungen erforderlich sind, um ein flächendeckendes Radverkehrsnetz für den Landkreis zu schaffen.

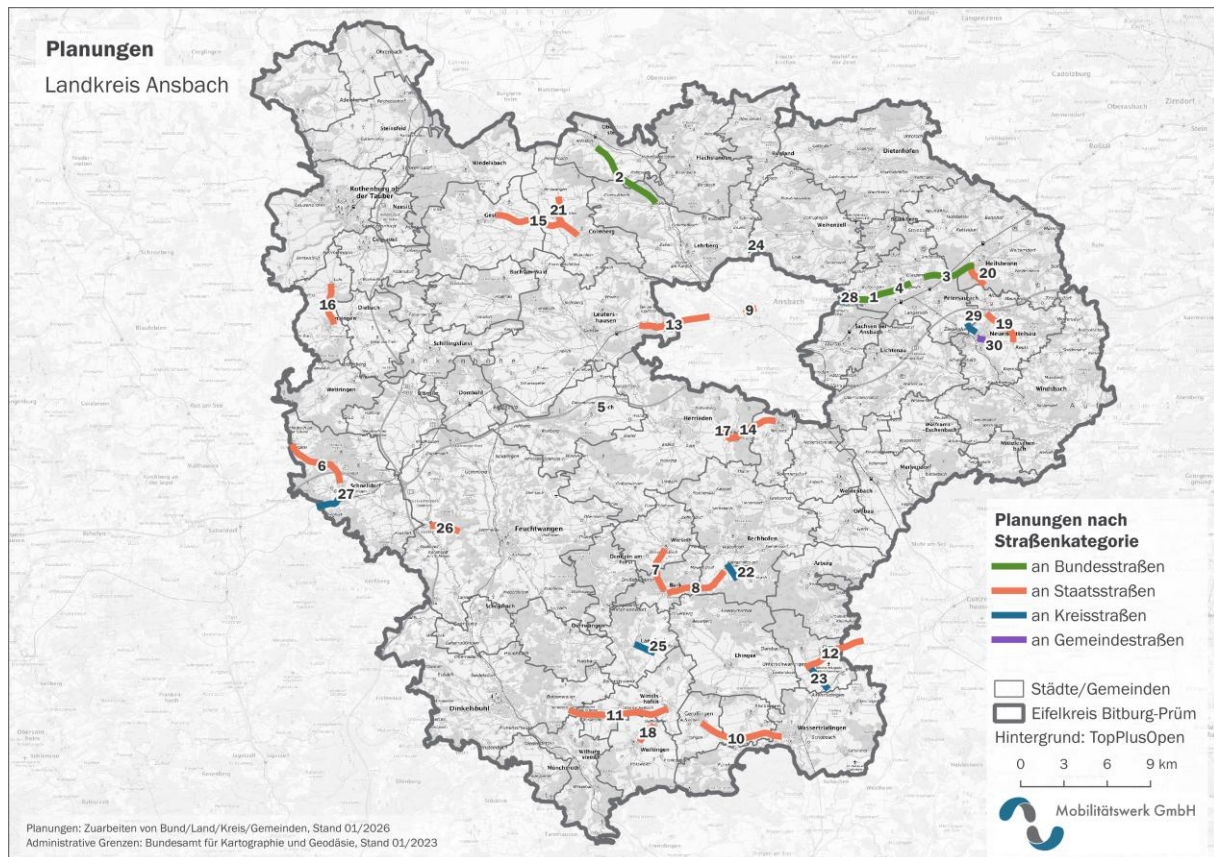


Abbildung 11: Bestehende Radwegeplanungen an Bundes-, Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen

Tabelle 8: Liste der bestehenden Radwegeplanungen

Nr.	Planung
1	Külbingen - Wicklesgreuth
2	Oberdachstetten - Gräfenbuch
3	Gütlershof - Heilsbronn
4	Wicklesgreuth - Gleizendorf
5	Aurach
6	Gailroth - Schnelldorf
7	Wieseth - Burk
8	Burk - Königshofen
9	Ansbach Weinberg
10	Gerolfingen - Wassertrüdingen
11	Sinbronn - Wittelshofen
12	Unterschwanigen - Cronheim
13	Straßenwirthaus - Schalkhausen
14	Schreinerhmühle - Burgoberbach
15	Geslau - Colmberg

Nr.	Planung
16	Lohr - Insingen
17	Rauenzell
18	Weiltlingen - Ruffenhofen
19	Reuth
20	Geslau - Geslau, Einmündung Aich
21	Untersfelden - Oberhegenau
22	Königshofen - Weihermühle
23	Unterschwanigen - Unterschwanigen Bahnhof
24	Röshof - Schönbronn
25	Langfurth - Ammelbruch
26	Feuchtwangen - Reichenbach
27	Schnelldorf - Ellrichshausen
28	Neukirchen - Külbingen
29	Neuendettelsau - Altendettelsau
30	Neuendettelsau

5 Beteiligung

5.1 Überblick

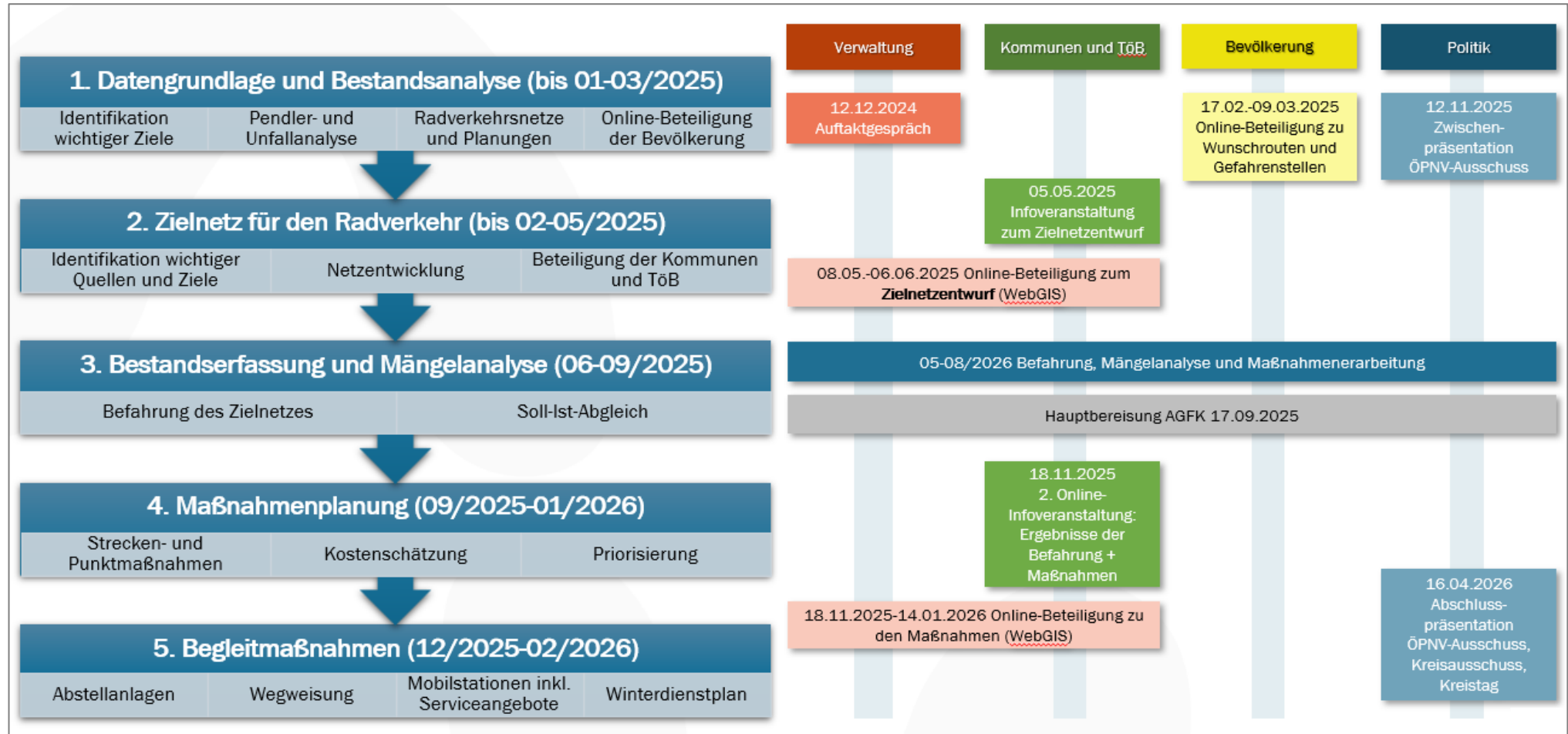


Abbildung 12: Übersicht der projektbezogenen Beteiligungsschritte

5.2 Öffentlichkeit

Vom 17. Februar bis 9. März 2025 hatte die Bevölkerung die Möglichkeit, sich über eine kartenbasierte **Online-Umfrage** aktiv zu beteiligen und ihre Ortskenntnisse in den Planungsprozess einzubringen.



Interaktive Umfrage zum Radverkehr im Landkreis Ansbach

Der Landkreis Ansbach erstellt derzeit gemeinsam mit der Mobilitätswerk GmbH ein **Radverkehrskonzept**. Ziel ist es, eine übergreifende Planungsgrundlage für den Kreis zu schaffen, welche den Alltags- und Freizeitradverkehr unterstützen und die Verkehrssicherheit fördern soll. Bringen Sie Ihre Meinung und lokales Wissen ein und verbessern Sie damit die Situation für Radfahrende vor Ort.

Übersicht über den Inhalt der Umfrage:

- Hinweise zu **wichtigen Routen** für den Radverkehr
- Hinweise zu **Gefahrenstellen**
- Hinweise zu **Abstellanlagen für Fahrräder**
- **Gute Beispiele** für Radinfrastruktur
- Einige Fragen zu Ihrer Person

Die Daten werden dabei anonymisiert und nur im Rahmen dieser Umfrage ausgewertet. Sie können so oft Sie wollen an dieser Umfrage teilnehmen.

Klicken Sie auf **weiter**, um fortzufahren.

Bitte füllen Sie die Umfrage bis zum Schluss aus, nur so können Ihre Angaben berücksichtigt werden.

Bei Fragen oder Hinweisen erreichen Sie die Verantwortlichen vom Kreis über folgende E-Mail-Adresse: radverkehr@landratsamt-ansbach.de

weiter >

Abbildung 13: Startseite der kartenbasierten Umfrage

Die Umfrage bestand aus folgenden fünf Frageblöcken:

1. Einzeichnen von Wunschrouten unter Angabe des Nutzungszweckes
2. Verortung von Gefahrenstellen mit Kategorisierung und Beschreibung der Hinweise
3. Verortung von Abstellanlagen mit Kategorisierung und Beschreibung der Hinweise
4. Verortung von guten Beispielen für Radinfrastruktur
5. Persönliche Angaben und Nutzungshemmnisse

Die Umfrage wurde über verschiedene Kanäle beworben: Sie erschien im Mitteilungsblatt der Gemeinden und es wurden Poster und Flyer verteilt. Zusätzlich wurde die Umfrage auf der Webseite sowie über die Social-Media-Kanäle des Landkreises Ansbach verbreitet.

Insgesamt nahmen **305 Personen** an der Umfrage teil. Besonders stark vertreten waren die Altersgruppen 31–40, 41–50 und 51–65 Jahre (vgl. Abbildung 14).

Die Ergebnisse der Befragung sind nicht repräsentativ, liefern jedoch wertvolle Hinweise zum Radverkehr im Landkreis Ansbach – insbesondere zu wichtigen Verbindungen und potenziellen Gefahrenstellen.

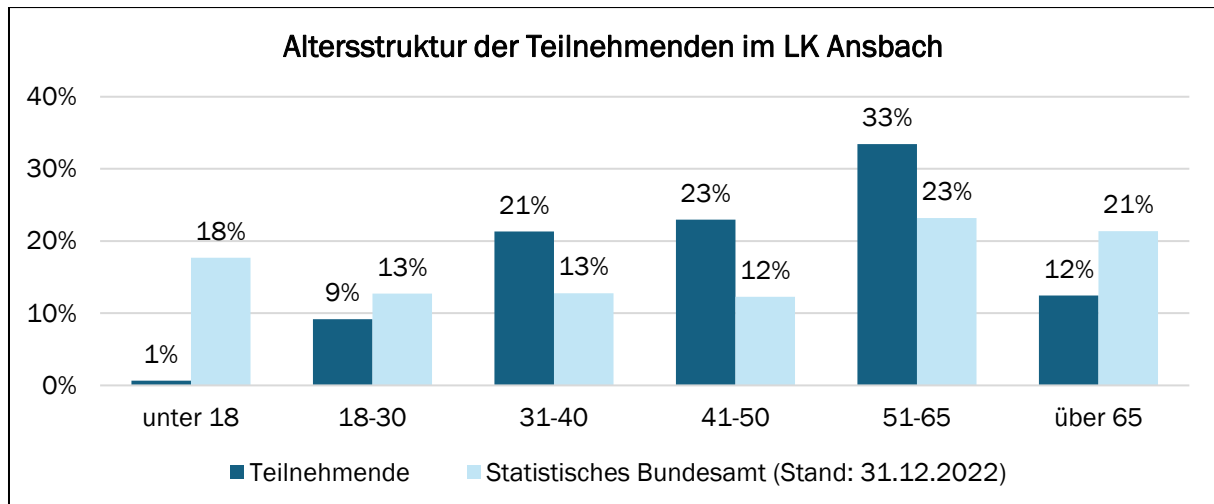


Abbildung 14: Altersverteilung der Umfrage-Teilnehmenden im Vergleich zur Gesamtbevölkerung im Landkreis

Wunschrouten

Die Teilnehmenden wurden gebeten, Wege einzuzeichnen, die sie bereits mit dem Fahrrad nutzen oder zukünftig gerne befahren würden.

Insgesamt wurden **359 Wunschrouten** eingetragen, die in Abbildung 15 gebündelt dargestellt sind. Für jede Strecke konnten ein oder mehrere Wegezwecke angegeben werden (vgl. Abbildung 16). Etwa ein Dreiviertel der Wunschverbindungen wurde dabei als Freizeitwege oder touristisch genutzte Wege markiert.

Besonders häufig wurden folgende Verbindungen genannt:

- Dombühl – Leutershausen – Ansbach
- Heilsbronn – Ansbach
- Schnelldorf – Feuchtwangen – Wieseth
- Ornbau – Triesdorf (Bahnhof)
- Petersaurach – Neuendettelsau
- Schlauersbach – Neuendettelsau
- Kirnberg – Gebsattel – Neusitz.

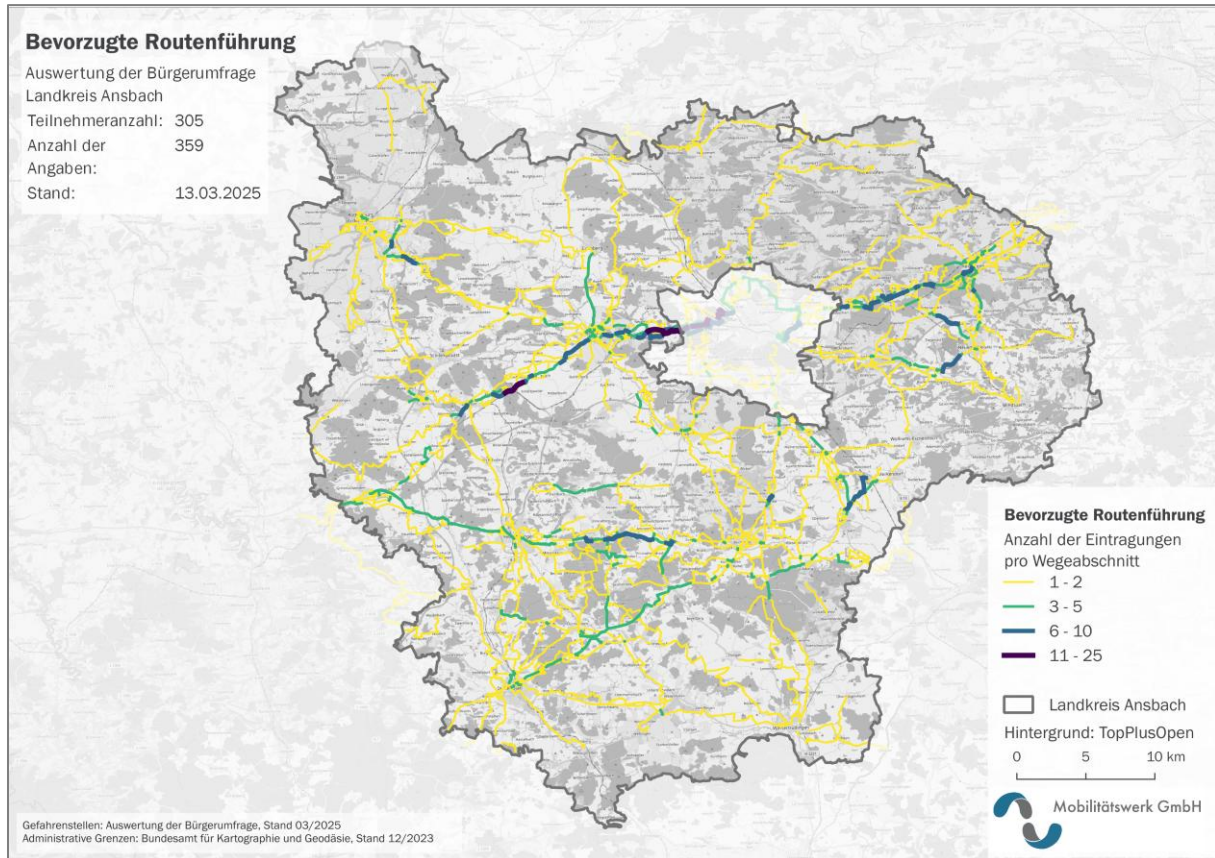


Abbildung 15: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Wunschverbindungen

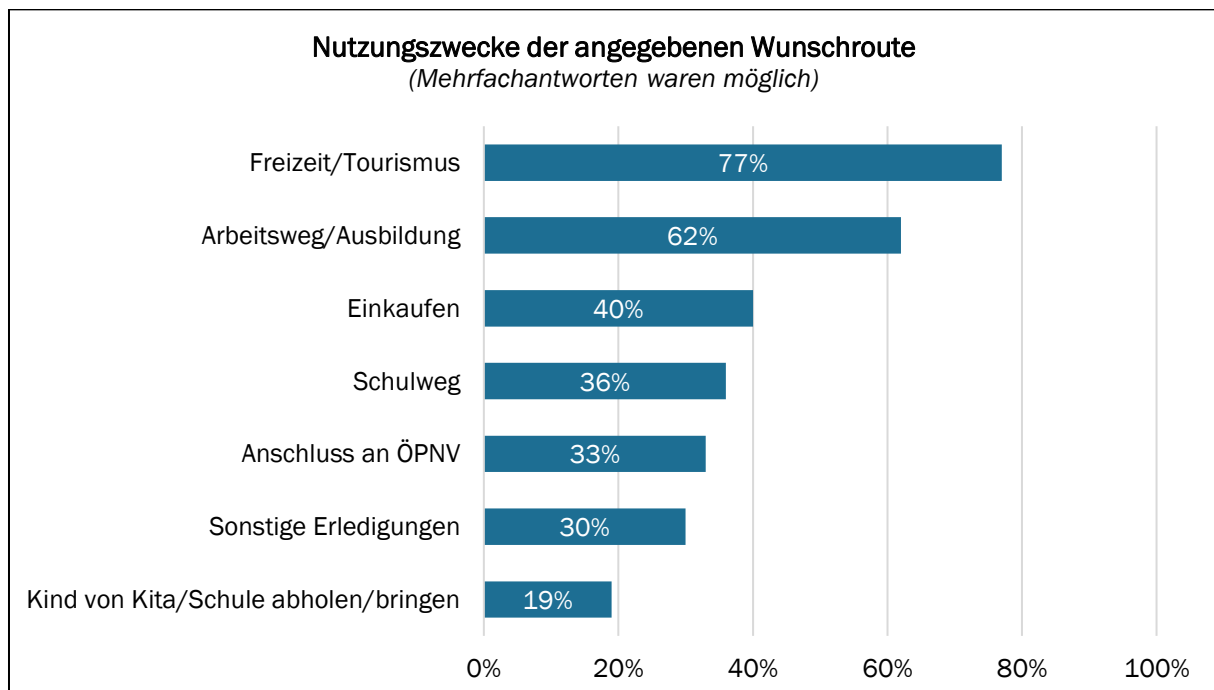


Abbildung 16: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Nutzungszwecke der Wunschverbindungen

Gefahrenstellen

Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, auf einer Karte Orte zu markieren, an denen sie sich beim Radfahren unsicher oder gefährdet fühlen. Insgesamt wurden **462 Gefahrenstellen** eingetragen (vgl. Abbildung 17 und Abbildung 18). Mehrfachantworten waren möglich.

Bei den **Gefahrenstellen** wurden am häufigsten folgende Probleme genannt:

- fehlende Radinfrastruktur (65 %),
- gefährliche/unübersichtliche Kreuzungen oder fehlende Querungshilfen (39 %),
- bestehende Radinfrastruktur ist zu schmal oder die Oberfläche ist in schlechtem Zustand (17 %).

Räumliche Schwerpunkte der gemeldeten Gefahrenstellen sind:

- Verteilt über den ganzen Landkreis,
- Häufungen in und östlich von Ansbach (Heilsbrunn, Neuendettelsau, Windsbach, Sachsen bei Ansbach),
- sowie die Umgebung von Feuchtwangen und Rothenburg ob der Tauber.

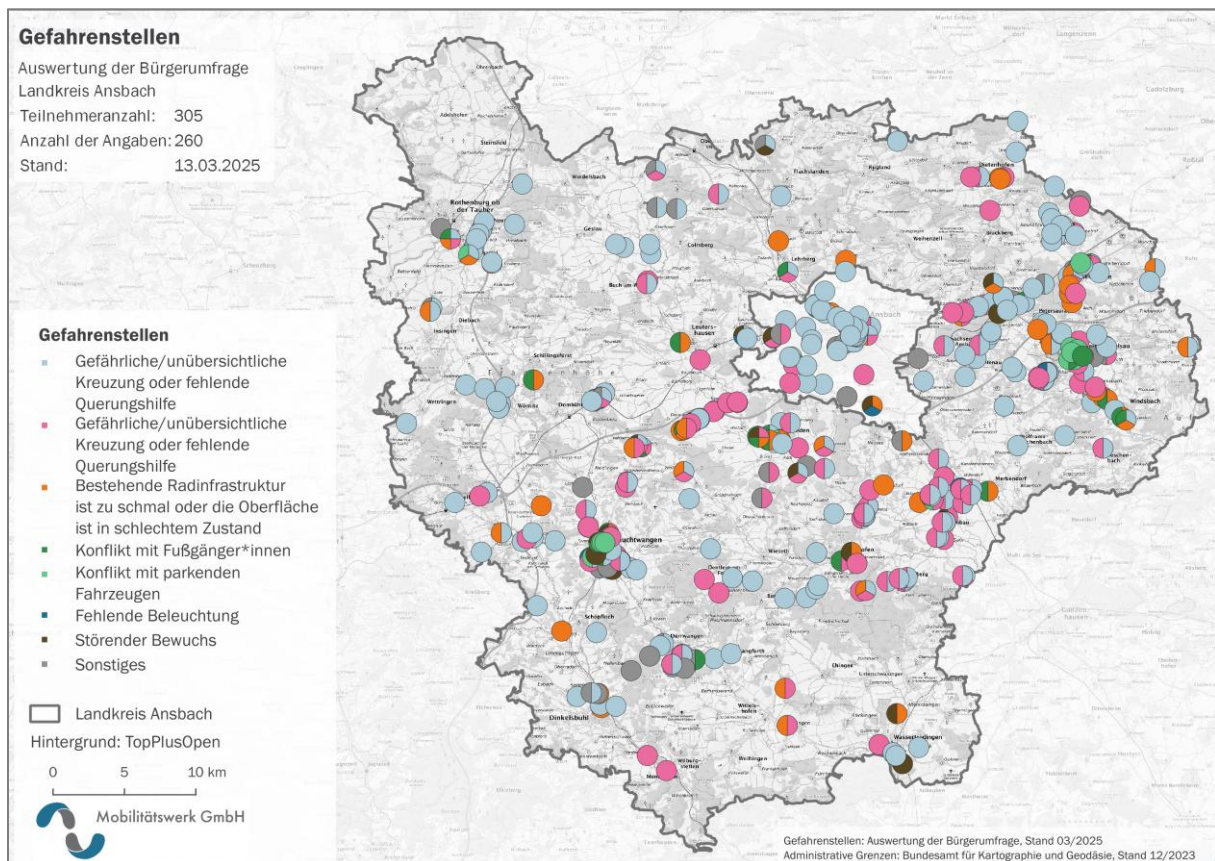


Abbildung 17: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung - Verteilung der Gefahrenstellen

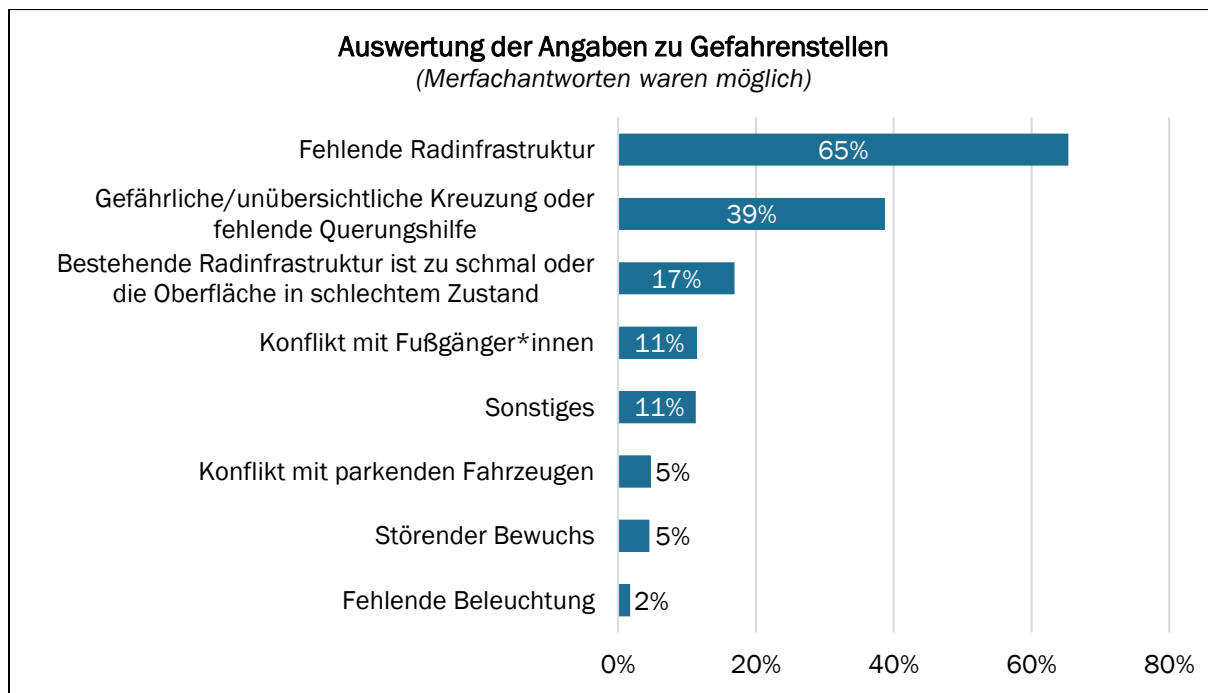


Abbildung 18: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Gefahrenstellen nach Kategorien

Radabstellanlagen

Im Rahmen der Umfrage konnten die Teilnehmenden auch **Hinweise zu bestehenden oder gewünschten Radabstellanlagen** geben. Insgesamt wurden **35 Hinweise** eingereicht (vgl. Abbildung 19). Am häufigsten wurde der Wunsch nach Wetterschutz für vorhandene Anlagen geäußert (49%), die zu geringe Anzahl an Abstellanlagen (46%), sowie das Fehlen von Abstellanlagen bemängelt (40%) (vgl. Abbildung 20).

Besonders auffällig sind die Rückmeldungen aus den Mittelzentren (Rothenburg ob der Tauber, Feuchtwangen, Dinkelsbühl, Windsbach und Heilsbronn) sowie in einigen Grundzentren, wo der Bedarf an geschützten Abstellanlagen in geeigneter Anzahl besonders hoch erscheint.

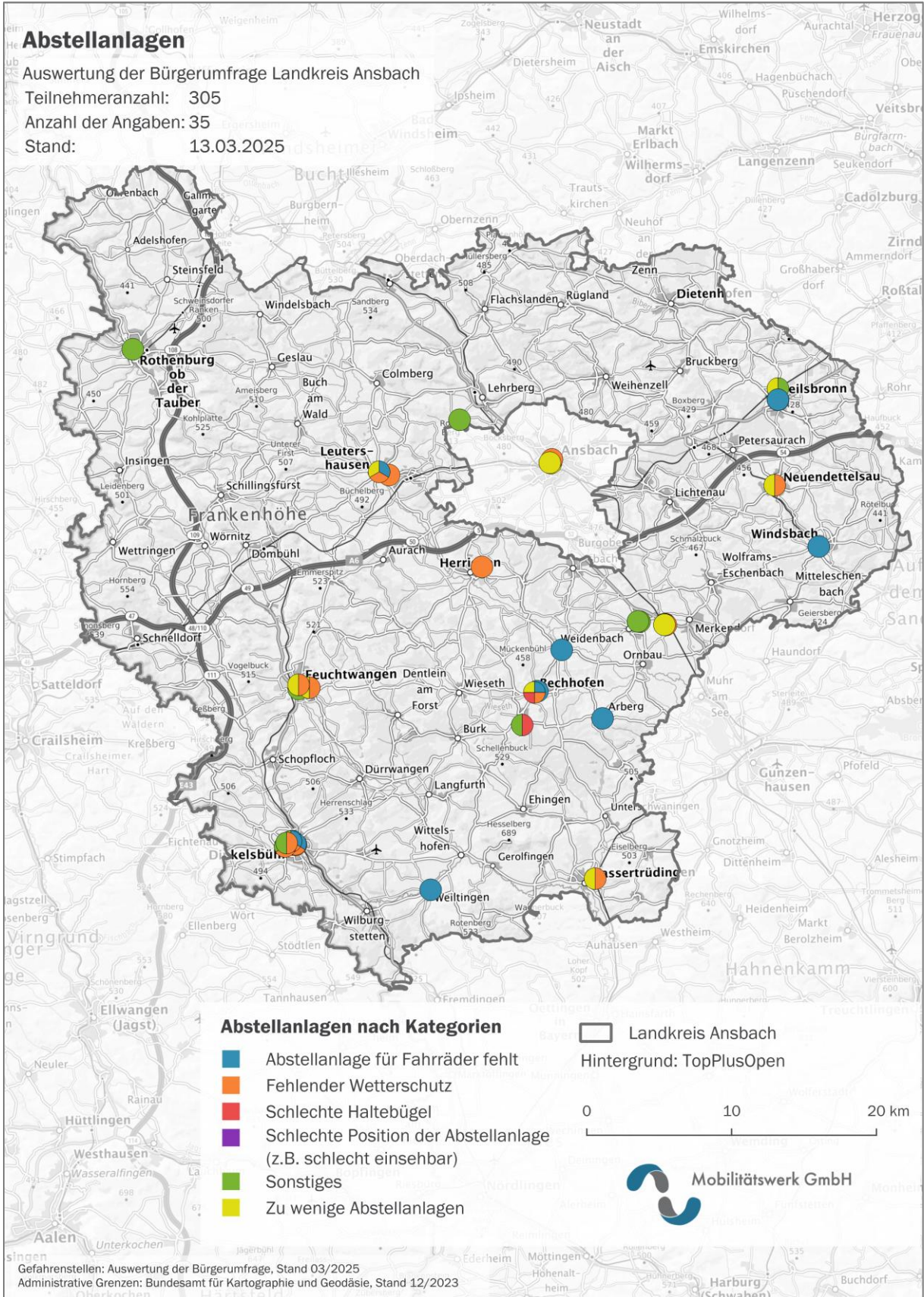


Abbildung 19: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung - Verteilung der eingetragenen Abstellanlagen

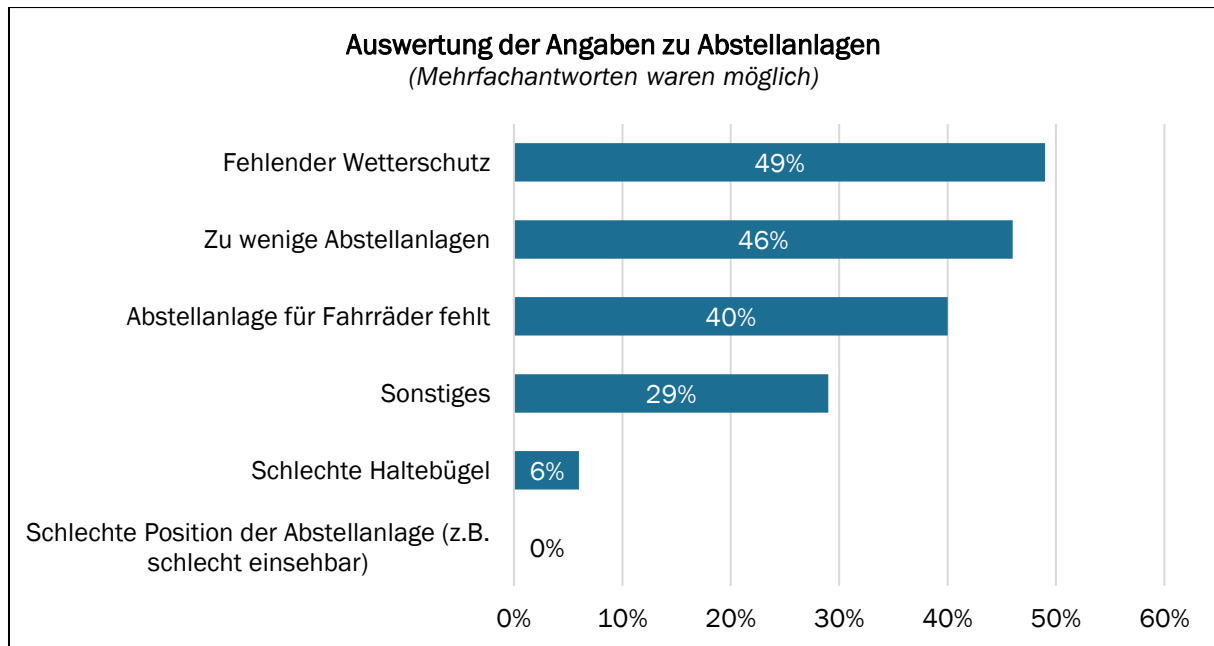


Abbildung 20: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Hinweise zu Abstellanlagen nach Kategorien

Gute Beispiele für Radinfrastruktur

In der Umfrage konnten die Teilnehmenden auch **positive Beispiele für bestehende Radinfrastruktur** im Landkreis Ansbach benennen. Insgesamt gingen **100 Hinweise** ein (vgl. Abbildung 21). Mehr als drei Viertel dieser Rückmeldungen bezogen sich auf besonders gut ausgebaute Streckenabschnitte, in und um Heilsbronn, Neuendettelsau, Bechhofen und Frankenhöhe sowie zwischen Feuchtwangen und Ansbach (vgl. Abbildung 22).

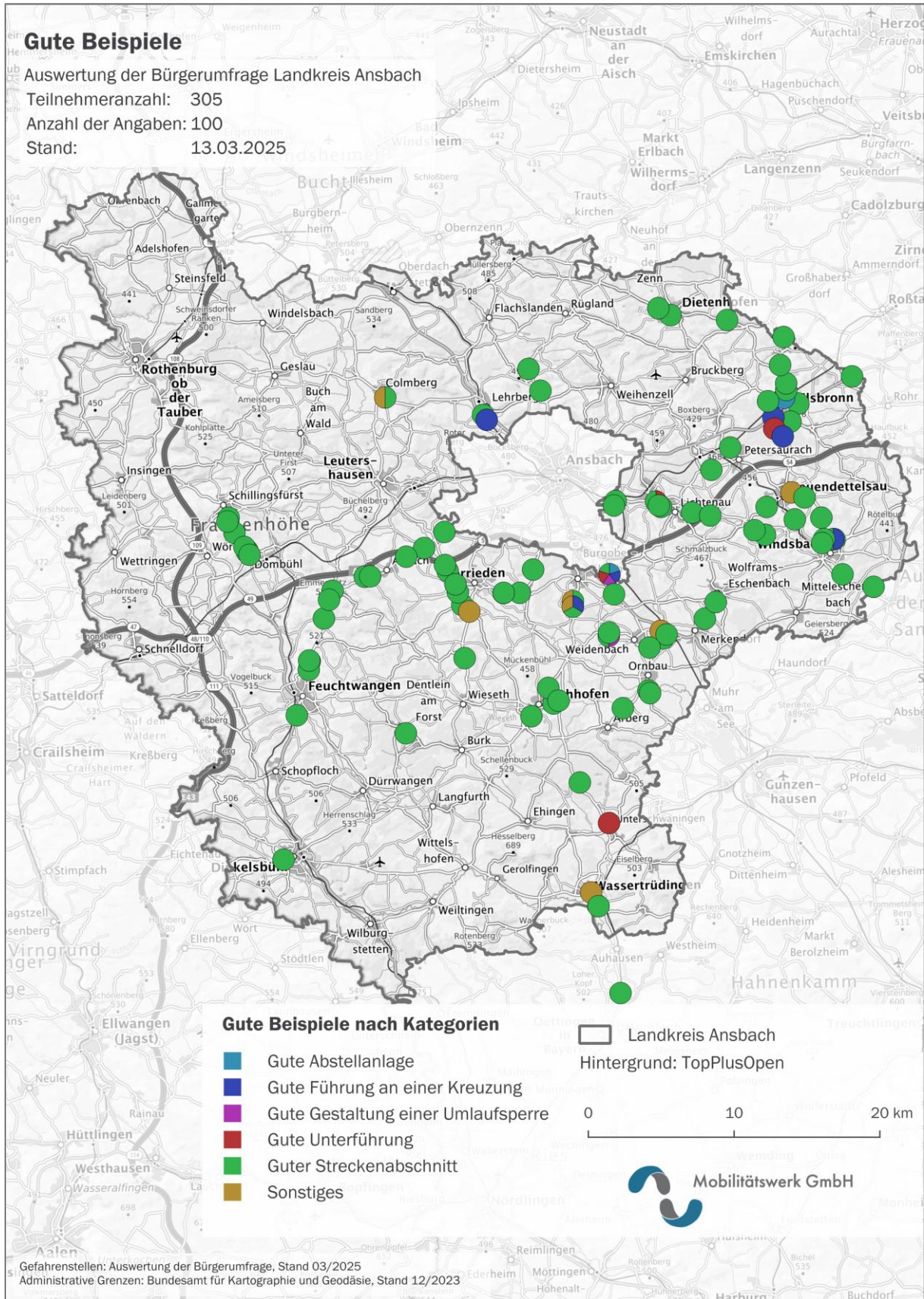


Abbildung 21: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung - Verteilung der eingetragenen guten Beispiele für Radinfrastruktur

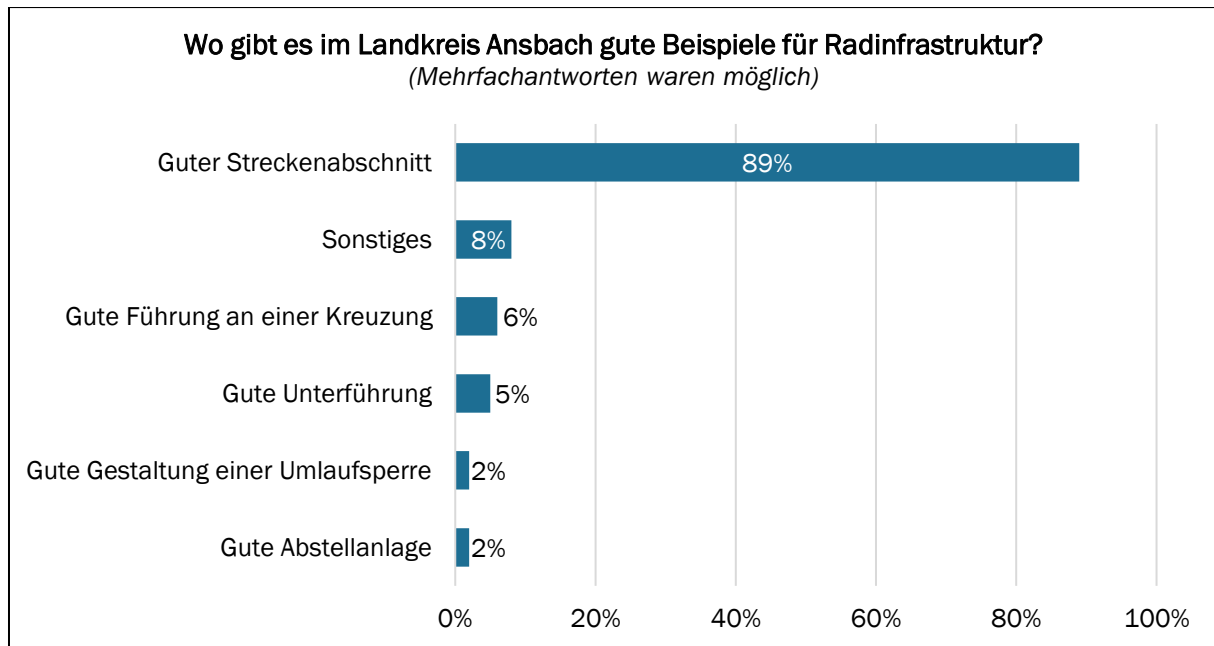


Abbildung 22: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Hinweise zu guten Beispielen für Radinfrastruktur nach Kategorien

Nutzungshemmnisse

Zusätzlich wurden die Teilnehmenden gefragt, welche Gründe sie aktuell davon abhalten, das Fahrrad häufiger zu nutzen. Ziel dieser Frage war es, **Hemmnisse für die Radnutzung** zu identifizieren. Die Antworten konnten frei formuliert werden und wurden anschließend thematisch geclustert.

Die genannten Gründe spiegeln häufig dieselben Problemstellungen wider, wie die zuvor markierten Gefahrenstellen (vgl. Abbildung 23). Insgesamt gingen 197 Antworten ein (die Frage war optional). Am häufigsten wurde das Fehlen sicherer und durchgängiger Radwege als Hürde genannt, gefolgt von einem mangelnden Sicherheitsgefühl im Straßenverkehr.

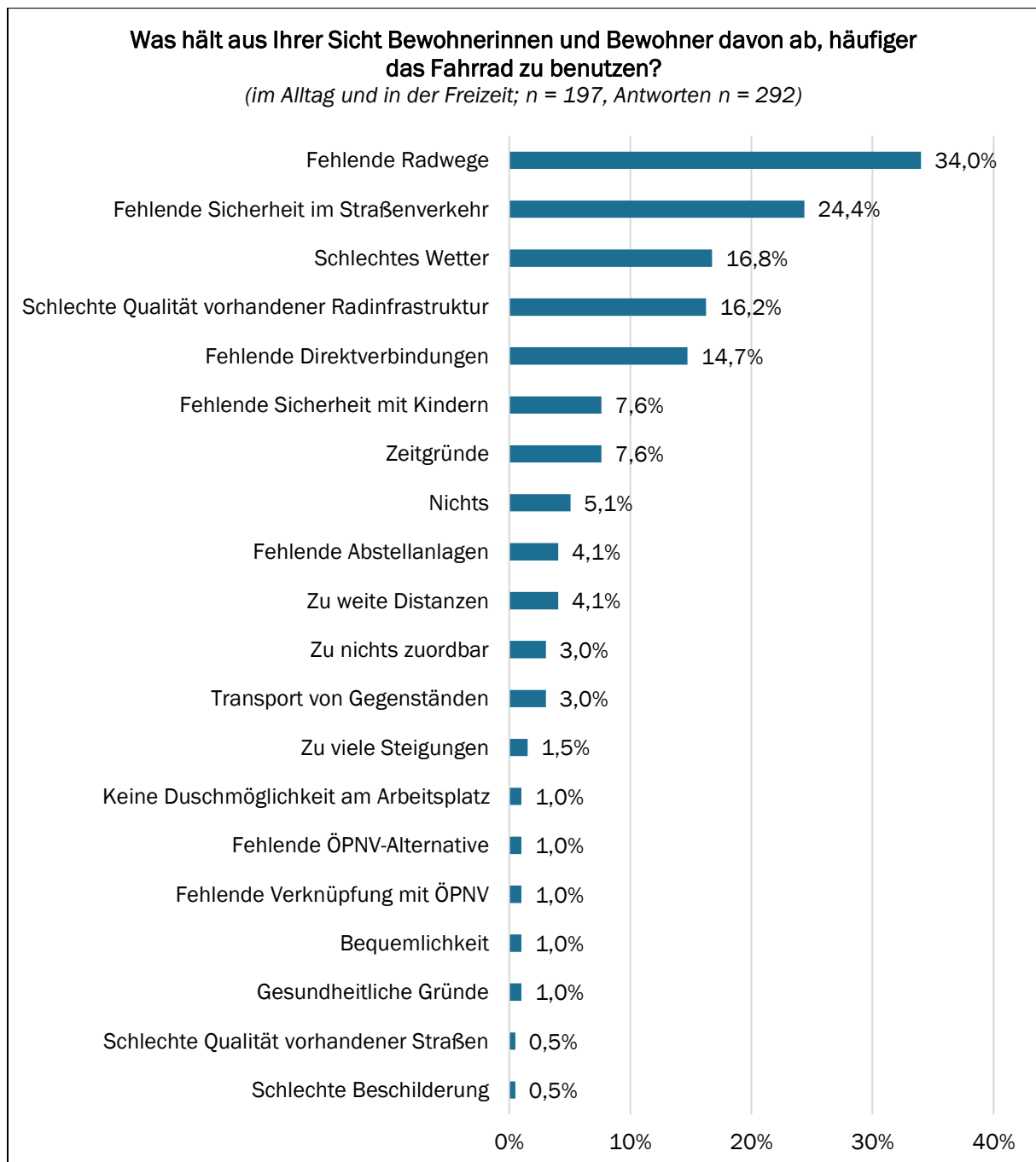


Abbildung 23: Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung – Gründe für Nicht-Nutzung des Fahrrades

5.3 Kommunen und Träger öffentlicher Belange

Im Rahmen der Konzepterstellung wurden die Kommunen sowie die Träger öffentlicher Belange (TöB) in zwei Stufen beteiligt.

Die erste Beteiligungsphase startete mit einer Präsenzveranstaltung im Landratsamt Ansbach, zu der alle Kommunen und TöB des Landkreises eingeladen waren. Den Teilnehmenden wurden die Ziele des Radverkehrskonzepts, die Ausgangslage im Landkreis, die Ergebnisse der Online-Beteiligung der Bevölkerung sowie der **Zielnetzentwurf** vorgestellt. Anschließend wurde die Beteiligung über eine interaktive Online-Karte freigeschaltet. Ziel des ersten Beteiligungsschrittes war es, die Qualität und Praxistauglichkeit des vorgelegten Zielnetzentwurfs zu überprüfen. Im Fokus stand dabei die Bewertung der vorgeschlagenen Verbindungen. Es konnte kommentiert werden, ob die

Streckenführungen sinnvoll verlaufen oder ob einzelne Abschnitte aus fachlicher oder örtlicher Sicht ungeeignet erscheinen. Zudem wurden Alternativrouten oder optimierte Führungsvarianten gesucht, die eine höhere Attraktivität, Sicherheit oder Effizienz bieten. Auch potenzielle Verbindungslücken im Radverkehrsnetz sollten identifiziert werden, um eine durchgängige und gut verknüpfte Netzstruktur sicherzustellen. Außerdem waren die Teilnehmenden angehalten, Planungen, die den Radverkehr betreffen, zurückzumelden. Die Beteiligung fand vom 08. Mai bis zum 06. Juni 2025 statt.



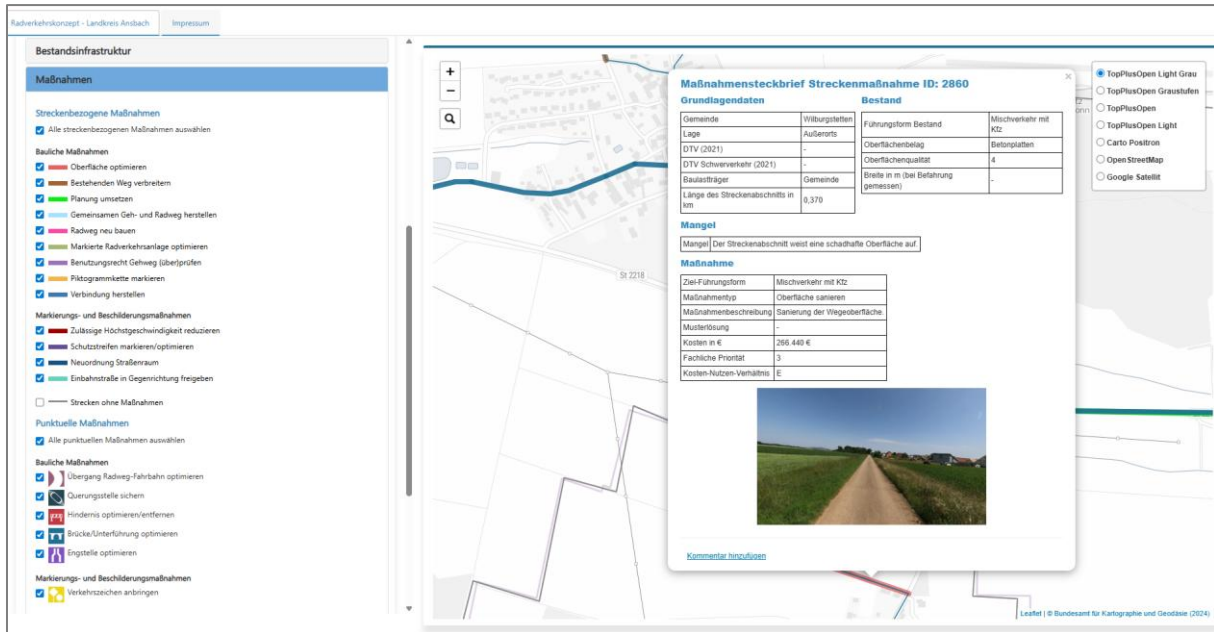
Abbildung 24: Eindrücke von der Vor-Ort-Veranstaltung zur Vorstellung des Zielnetzentwurfs

Nach der Finalisierung des Zielnetzes, einer Bestandsaufnahme durch Befahrung und der Entwicklung erster Maßnahmenentwürfe, folgte die **zweite Beteiligungsrunde**. Die Kommunen sowie die TöB waren zu einem Online-Workshop eingeladen, in dem der aktuelle Arbeitsstand des Radverkehrskonzepts, die Befahrungsergebnisse, Grundlagen der Maßnahmenentwicklung sowie die Maßnahmenentwürfe vorgestellt wurden. Der Workshop markierte zugleich den Start der **Online-Beteiligung zu den Maßnahmenentwürfen**.

Die Teilnehmenden waren aufgefordert:

- die Maßnahmen auf den jeweiligen Gemarkungen sorgfältig zu prüfen,
- auf Fehler im Bestand hinzuweisen,
- bereits umgesetzte oder geplante Projekte zu melden,
- sowie Maßnahmen zu kennzeichnen, die als nicht realistisch oder nicht zielführend eingeschätzt wurden.

Die Beteiligung erfolgte im Zeitraum vom 18. November 2025 bis zum 14. Januar 2026.



Radverkehrskonzept - Landkreis Ansbach Impressum

Bestandsinfrastruktur

Maßnahmen

Streckenbezogene Maßnahmen

- Alle streckenbezogenen Maßnahmen auswählen

Bauliche Maßnahmen

- Oberfläche optimieren
- Bestehenden Weg verbreitern
- Planung umsetzen
- Gemeinsamen Geh- und Radweg herstellen
- Radweg neu bauen
- Markierte Radverkehrsanlage optimieren
- Benutzungrecht Gehweg überprüfen
- Piktogrammkette markieren
- Verbindung herstellen

Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen

- Zulässige Höchstgeschwindigkeit reduzieren
- Schutzstreifen markieren/optimieren
- Neuordnung Straßenraum
- Einbahnstraße in Gegenrichtung freigeben

Strecken ohne Maßnahmen

Punktuell Maßnahmen

- Alle punktuellen Maßnahmen auswählen

Bauliche Maßnahmen

- Übergang Radweg-Fahrbahn optimieren
- Querungsstelle sichern
- Hindernis optimieren/entfernen
- Brücke/Unterführung optimieren
- Engstelle optimieren

Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen

- Verkehrszeichen anbringen

Maßnahmensteckbrief Streckenmaßnahme ID: 2860

Grundlagendaten

Gemeinde	Wilburgstetten
Ort	Aufseroth
DTV (2021)	-
DTV Schwerverkehr (2021)	-
Bausatzlager	Gemeinde
Länge des Streckenabschnitts in km	0,370

Bestand

Führungform Bestand	Mischverkehr mit Kfz
Oberflächenbelag	Betonplatten
Oberflächenqualität	4
Breite in m (bei Befahrung gemessen)	-

Mangel

Mangel | Der Streckenabschnitt weist eine schadhafte Oberfläche auf

Maßnahme

Ziel-Führungform	Mischverkehr mit Kfz
Maßnahmentyp	Oberfläche sanieren
Maßnahmenbeschreibung	Sanierung der Wegebefläche
Musterlösung	-
Kosten in €	266.440 €
Fachliche Priorität	3
Kosten-Nutzen-Verhältnis	€

[Kommentar hinzufügen](#)

© Bundesamt für Kartographie und Geobasis (2024)

Abbildung 25: Beispiel-Darstellung Maßnahmenentwürfe (hier: bei Wilburgstetten)

Ein weiterer **wichtiger Beteiligungsbaustein** waren **Abreden mit der Landesbaudirektion Bayern**. Da das Radverkehrsnetz Bayern – wie in Kapitel 6.1 beschrieben – die Grundlage für die Netzentwicklung bildete, erfolgten Anpassungen des Netzes stets im engen Austausch mit der Landesbaudirektion. Dabei wurden sowohl allgemeine Netzkorrekturen im Zuge der Befahrung als auch Änderungen auf Grundlage der Rückmeldungen aus den beiden Beteiligungsschritten mit den Kommunen und TöB vorgenommen. Zudem wurden identifizierte überflüssige Parallelverbindungen überprüft und bereinigt.

5.4 Politik

Am 12. November 2025 fand im **ÖPNV-Ausschuss** des Landkreises eine **Zwischenpräsentation** durch das Planungsbüro statt.

Nach der finalen Überarbeitung der Maßnahmen sowie der Verschriftlichung erfolgen Abschlusspräsentationen in folgenden politischen Gremien des Landkreises:

- ÖPNV-Ausschuss (16.04.2026),
- Kreisausschuss (20.04.2026),
- Kreistag (24.04.2026).

6 Zielnetz für den Alltagsradverkehr im Landkreis Ansbach

6.1 Grundlage: Radverkehrsnetz Bayern

Das **Radverkehrsnetz Bayern** bildet die zentrale Grundlage für dieses Radverkehrskonzept. Als landesweites Projekt zur Förderung des Alltagsradverkehrs verfolgt es das Ziel, **alle bayerischen Städte und Gemeinden über ein durchgängiges und möglichst direktes Alltagsradverkehrsnetz** miteinander zu verbinden (vgl. Abbildung 26). Seit 2023 liegt ein Entwurfsstand vor, der den Kommunen und Landkreisen zur Verfügung gestellt wurde.

Die Planung basierte dabei auf folgenden Grundsätzen:

- **Alle Gemeinden** sollen an das Netz angebunden werden,
- **ohne** dass dabei **Netzkategorien** definiert werden.
- Zudem erfolgt **keine explizite Anbindung wichtiger Alltagsziele** wie Bahnhöfe, Schulen oder Arbeitsplätze,
- sondern der Schwerpunkt liegt auf der flächendeckenden Verknüpfung der Kommunen.

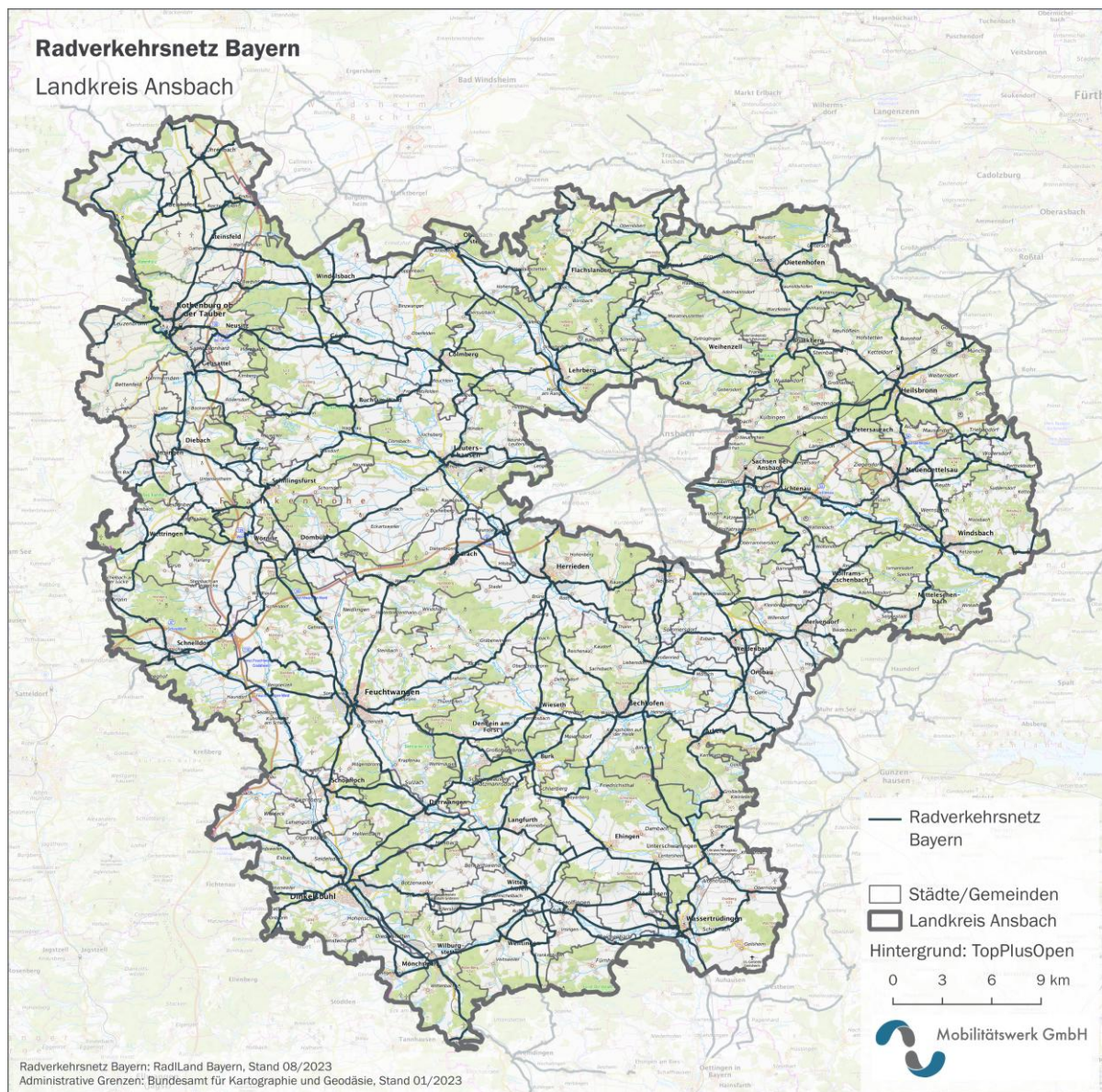


Abbildung 26: Entwurfsstand Radverkehrsnetz Bayern (08/2023)

6.2 Wichtige Quellen und Ziele für den Radverkehr

Das Zielnetz für den Alltagsradverkehr soll die **wichtigen Quellen und Ziele** für den Radverkehr verbinden. Neben allen Städten, Märkten und Gemeinden, die bereits durch das Radverkehrsnetzes Bayern erschlossen sind, werden zusätzlich folgende Einrichtungen und Orte angebunden:

- Ortsteile von Gemeinden > 250 Einwohner,
- Schulstandorte,
- Bahnhöfe und ZOB,
- große Gewerbegebiete bzw. Unternehmen mit mehr als 50 Beschäftigten.

Alle eingebundenen Ziele können der folgenden Abbildung entnommen werden:

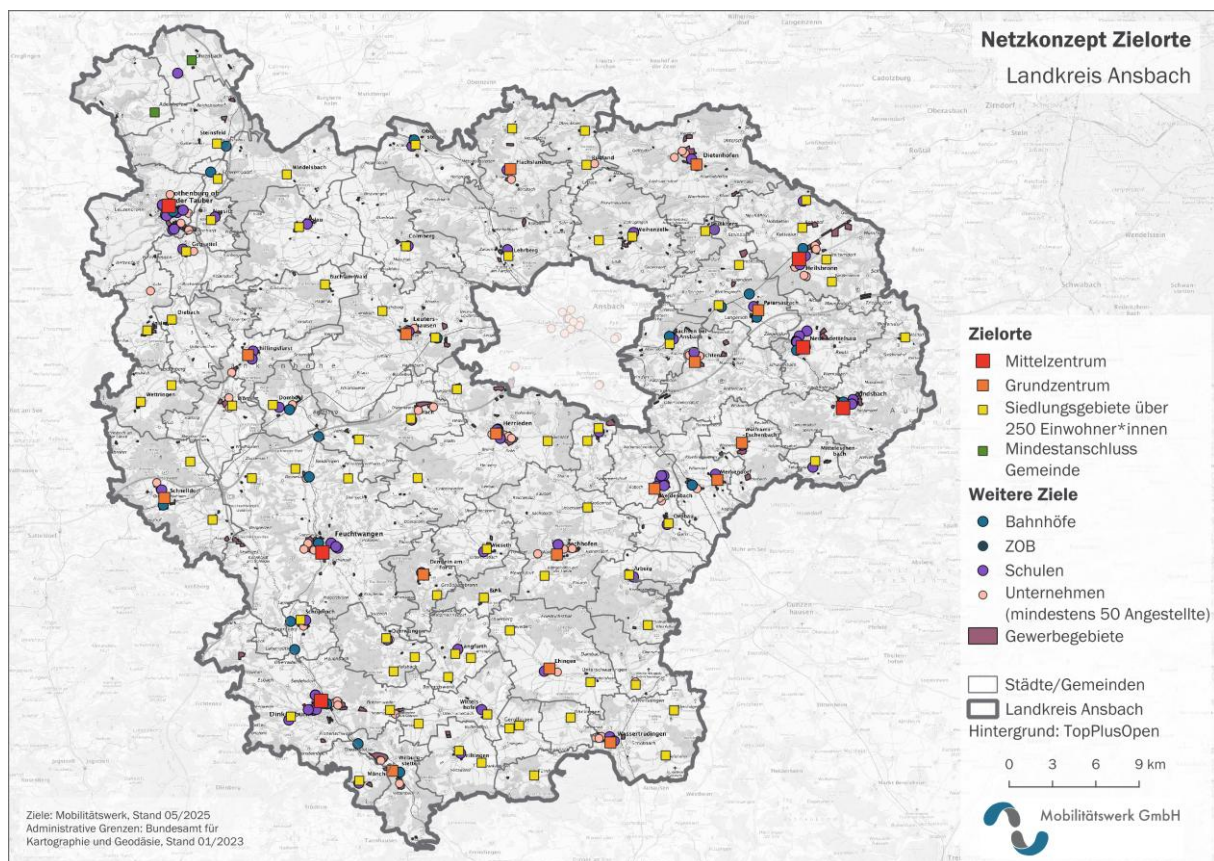


Abbildung 27: Wichtige Ziele für den Alltagsradverkehr

6.3 Vorgehen bei der Netzentwicklung

Die Definition eines **Zielnetzes** für den Radverkehr stellt eine zentrale Grundlage für den strategischen und effizienten Ausbau der Radinfrastruktur unter Berücksichtigung **personeller sowie finanzieller Ressourcen** dar. Die Netzplanung orientiert sich an den Vorgaben der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) sowie den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN 2008). Auch wenn lokale Verbindungen nicht Teil des Zielnetzes auf Kreisebene sind, können sie unabhängig davon realisiert werden.

Grundsätzlich besteht ein flächendeckender Bedarf an sicherer Radinfrastruktur. Radfahrende sollen auf allen öffentlichen Straßen und Wegen sicher unterwegs sein können. Aufgrund sogenannter **Bündelungseffekte** – also Strecken, die von besonders vielen Menschen für alltägliche Wege genutzt werden – ergeben sich jedoch prioritäre Verbindungen mit erhöhten Anforderungen an die

Infrastruktur. So werden beispielsweise Wege zu Mittelzentren (z. B. für Arztbesuche, Schulwege, Einkäufe oder Arbeitswege) deutlich häufiger genutzt als Verbindungen zwischen kleineren Kommunen ohne zentrale Funktion.

Nachfolgend wird das Vorgehen bei der Netzentwicklung erklärt.

6.3.1 Luftliniennetz zwischen den Orten mit zentralörtlicher Funktion

Im ersten Schritt der Netzentwicklung wurden die zentralen Orte im Landkreis Ansbach durch Luftlinienverbindungen zu einem sogenannten **Luftliniennetz** verknüpft. Gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) erfolgte anschließend die Zuordnung jeder Verbindung zu einer Verbindungsfunktionsstufe – basierend auf ihrer funktionalen Bedeutung innerhalb des Netzes (vgl. Abbildung 28 und Tabelle 9). Je höher die Stufe, desto größer ist die Bedeutung der Verbindung im Gesamtnetz.

Grundlage dieser Differenzierung bildet das System der Zentralen Orte, das die Siedlungsstruktur anhand ihrer raumordnerischen Funktion klassifiziert. Für den Landkreis Ansbach erfolgt diese Einordnung auf Basis des Landesentwicklungsprogramms (LEP 2023) des Freistaats Bayern.

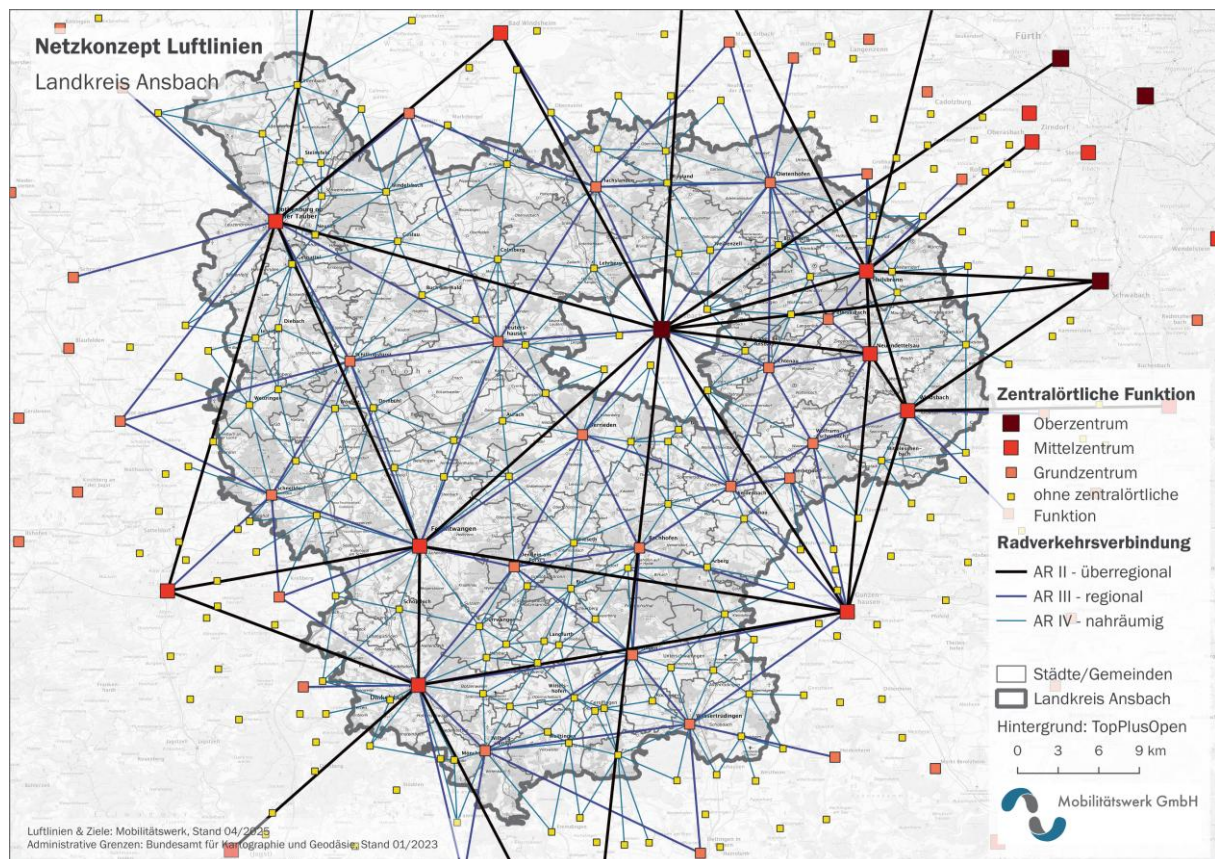


Abbildung 28: Luftliniennetz

Tabelle 9: Netzkategorien im Zielnetz für den Landkreis²⁰

Netzkategorie		Beschreibung
AR II	Überregionale Radverkehrsverbindung	<ul style="list-style-type: none"> • Alltagsverkehr, Verbindungen von >10 km • Geeignet zwischen Mittel- und Oberzentren
AR III	Regionale Radverkehrsverbindung	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindung von Grund- und Mittelzentren • Verbindung zwischen Grundzentren
AR IV	Nahräumige Radverkehrsverbindung	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindung von Kommunen ohne zentralörtliche Funktion untereinander und mit Grundzentren

6.3.2 Übertragung der Luftlinien auf das Straßennetz

Die Luftlinienverbindungen wurden anschließend auf bestehende Straßen und Wege umgelegt – z.B. auf klassifizierte Straßen oder geeignete parallele Wirtschafts- oder Forstwege (Abbildung 29). Soweit vorhanden wurden die Verbindungen des Radverkehrsnetzes Bayern prioritär verwendet.

Bei der **Auswahl der jeweils geeigneten Wegeführung** wurden folgende Kriterien berücksichtigt:

- vorhandene Radinfrastruktur,
- bereits ausgewiesene Radrouten (vgl. Kapitel 4.6),
- bestehende Planungen zum Ausbau von Radwegen (vgl. Kapitel 4.70),
- von der Bevölkerung genannte Wunschrouten aus der Online-Beteiligung mit häufiger Nennung (vgl. Kapitel 5.2),

Darüber hinaus flossen die folgenden **Zielvorgaben für die Netzentwicklung** mit ein:

- Vollständige Anbindung aller Kommunen mit **mehr als 250 Einwohner** im Landkreis, deren Anbindung noch nicht durch das Radverkehrsnetz Bayern erfolgte,
- Erschließung von **Bahnhöfen, ZOB, Schulen und**
- **Unternehmen** mit mehr als 50 Mitarbeitenden.

²⁰ Vgl. FGSV (2010)

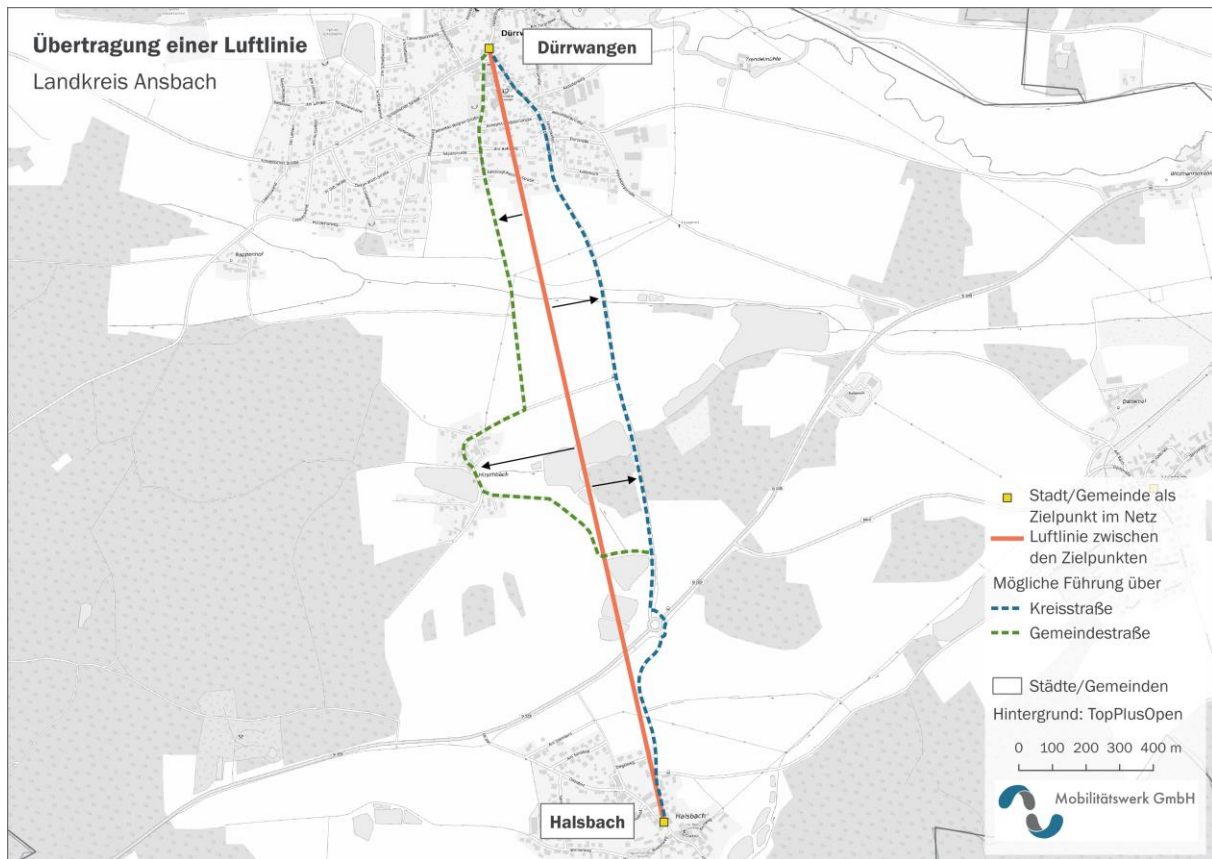


Abbildung 29: Beispiel für mehrere mögliche Wegeführungen beim Übertragen einer Wunschlinie auf bestehende Wege

6.3.3 Beteiligung zum Zielnetzentwurf

Der Entwurf des Zielnetzes wurde anschließend den relevanten Akteuren zur Verfügung gestellt. Neben den Kommunen wurden folgende Akteure als TöB zur Beteiligung aufgefordert:

- Betroffene Bereiche des Landratsamtes Ansbach (Tiefbauverwaltung, Verkehrswesen, Sachgebiet Naturschutz, Sachgebiet Wasserrecht)
- Nachbarlandkreise (Stadt Ansbach, Landkreis Fürth, Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen, Main-Tauber-Kreis, Landkreis Neustadt a.d. Aisch-Bad Windsheim, Ostalbkreis, Landkreis Donau-Ries, Landkreis Schwäbisch Hall, Landkreis Roth)
- Staatliches Bauamt Ansbach
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten
- Polizei
- Tourismusverbände (Fränkisches Seenland und Romantisches Franken)
- Kreisverkehrswacht Ansbach
- Verkehrswachten Feuchtwangen, Dinkelsbühl, Rothenburg ob der Tauber
- ADFC-Kreisverband Ansbach
- RSG Ansbach

Über eine **interaktive Online-Karte** (WebGIS, vgl. Abbildung 30) hatten die Beteiligten die Möglichkeit, die vorgeschlagenen Strecken innerhalb ihres jeweiligen Zuständigkeitsbereichs zu prüfen und mit Kommentaren zu versehen (vgl. Kapitel 5.3).

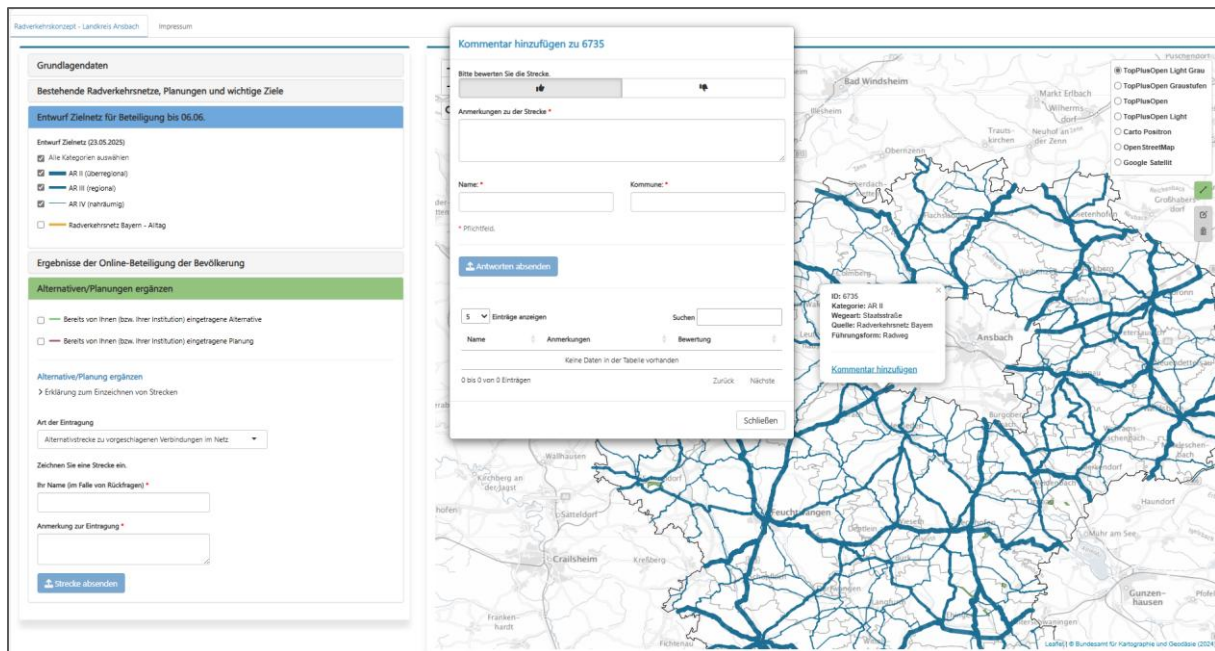


Abbildung 30: Interaktive Online-Karte mit Kommentarfunktion

Insgesamt gingen **49 Anmerkungen, 15 eingetragene Alternativen und 11 Hinweise auf Planungen** ein. Nach Abschluss der Beteiligungsphase wurde das **Zielnetz auf Basis der eingegangenen Rückmeldungen überarbeitet und finalisiert**. Im Anschluss erfolgte eine Befahrung, um die Bestandsinfrastruktur vor Ort zu erfassen und bewerten (vgl. Kapitel 7).

6.4 Finales Zielnetz

Das **finale Radverkehrszielnetz** für den Landkreis Ansbach umfasst **insgesamt 1.673 km** und ist in Abbildung 31 dargestellt. Innerhalb des Zielnetzes entfallen 404 km auf überregionale Verbindungen und rund 400 km auf regionale Verbindungen. Den größten Anteil bilden jedoch nahräumige Verbindungen mit etwa 869 km.

Tabelle 10: Unterteilung der Netzkategorien

Netzkategorie		Beschreibung	Zielnetz
			Länge
AR II	Überregionale Radverkehrsverbindung	<ul style="list-style-type: none"> Alltagsverkehr, Verbindungen von >10 km Geeignet zwischen Mittel- und Oberzentren 	404 km
AR III	Regionale Radverkehrsverbindung	<ul style="list-style-type: none"> Verbindung von Grund- und Mittelzentren Verbindung zwischen Grundzentren 	400 km
AR IV	Nahräumige Radverkehrsverbindung	<ul style="list-style-type: none"> Verbindung von Kommunen ohne zentralörtliche Funktion untereinander und mit Grundzentren 	869 km
Gesamtlänge Radverkehrszielnetz			1.673 km

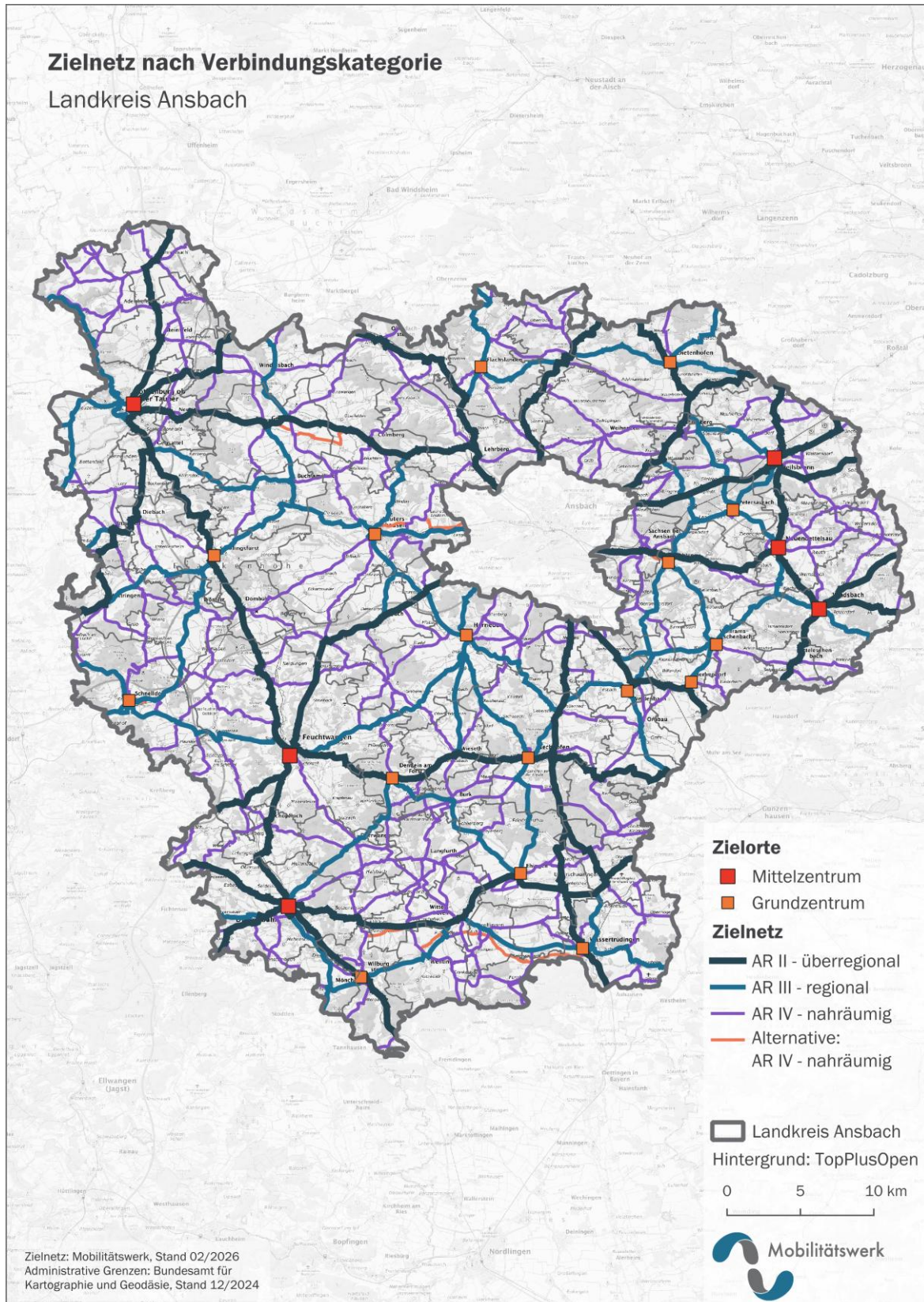


Abbildung 31: Zielnetz für den Alltagsradverkehr im Landkreis Ansbach

7 Bestandserfassung

7.1 Befahrung

In den Monaten Mai bis August 2025 wurde das **finale Zielnetz für den Radverkehr** im Landkreis mit einer **Länge von 1.673 km** mit E-Bikes und auf klassifizierten Straßen mit Pkw in drei Etappen **vollständig befahren**. Dabei waren jeweils zwei Teams mit je zwei Personen im Einsatz, die parallel digitale Daten per Tablet erhoben und Bildmaterial mithilfe einer 360-Grad-Kamera aufzeichneten.

Folgende **Daten** wurden systematisch erfasst:

- Oberflächenbelag und -qualität der Wege,
- Führungsform des Radverkehrs,
- Barrieren und Gefahrenstellen entlang der Strecken,
- sowie die Qualität und Ausstattung bestehender Radabstellanlagen an Bahnhöfen und ZOB.



Abbildung 32: Eindrücke von der Befahrung

Das entstandene **Bildmaterial der 360-Grad-Kamera** ist öffentlich über die Plattform https://t1p.de/https://www.mapillary.com/app/lk_ansbach zugänglich und dient als visuelle Grundlage für die weitere Planung und Bewertung der Infrastruktur.



Abbildung 33: 360-Grad-Bilder auf der Plattform Mapillary (aufgenommen in Sachsbach bei Bechhofen)

7.2 Führungsform des Radverkehrs

Die Wahl einer **geeigneten Führungsform** für den Radverkehr beeinflusst maßgeblich sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Akzeptanz durch unterschiedliche Nutzergruppen. Welche Führungsform sich für einen bestimmten Streckenabschnitt eignet, hängt von zahlreichen Rahmenbedingungen ab. Eine detaillierte Analyse dieser Einflussfaktoren erfolgt im Kapitel 9.2 und 0.

Abbildung 34 und Tabelle 11 zeigen die im Rahmen der Befahrung dokumentierten Führungsformen innerhalb des Zielnetzes. Auffällig dabei sind die großen Anteile an Mischverkehr mit Kfz (blau, 74 %) und bauliche Radverkehrsanlagen (gelb, 14 %). Insgesamt 25 % der Verbindungen verlaufen auf baulich getrennten Wegen vom Kfz-Verkehr – dazu gehören neben baulichen Radverkehrsanlagen (z. B. gemeinsamer Geh- und Radweg) auch Wirtschaftswege, Feld- oder Waldwege und Forstwege.

Im Rahmen der Streckenbefahrung wurden die tatsächlichen Breiten sämtlicher Radverkehrsanlagen sowie genutzter Wirtschaftswege systematisch erfasst. Anschließend erfolgte ein Abgleich mit den empfohlenen Regelbreiten gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), um Abweichungen und Handlungsnotwendigkeiten zu identifizieren.

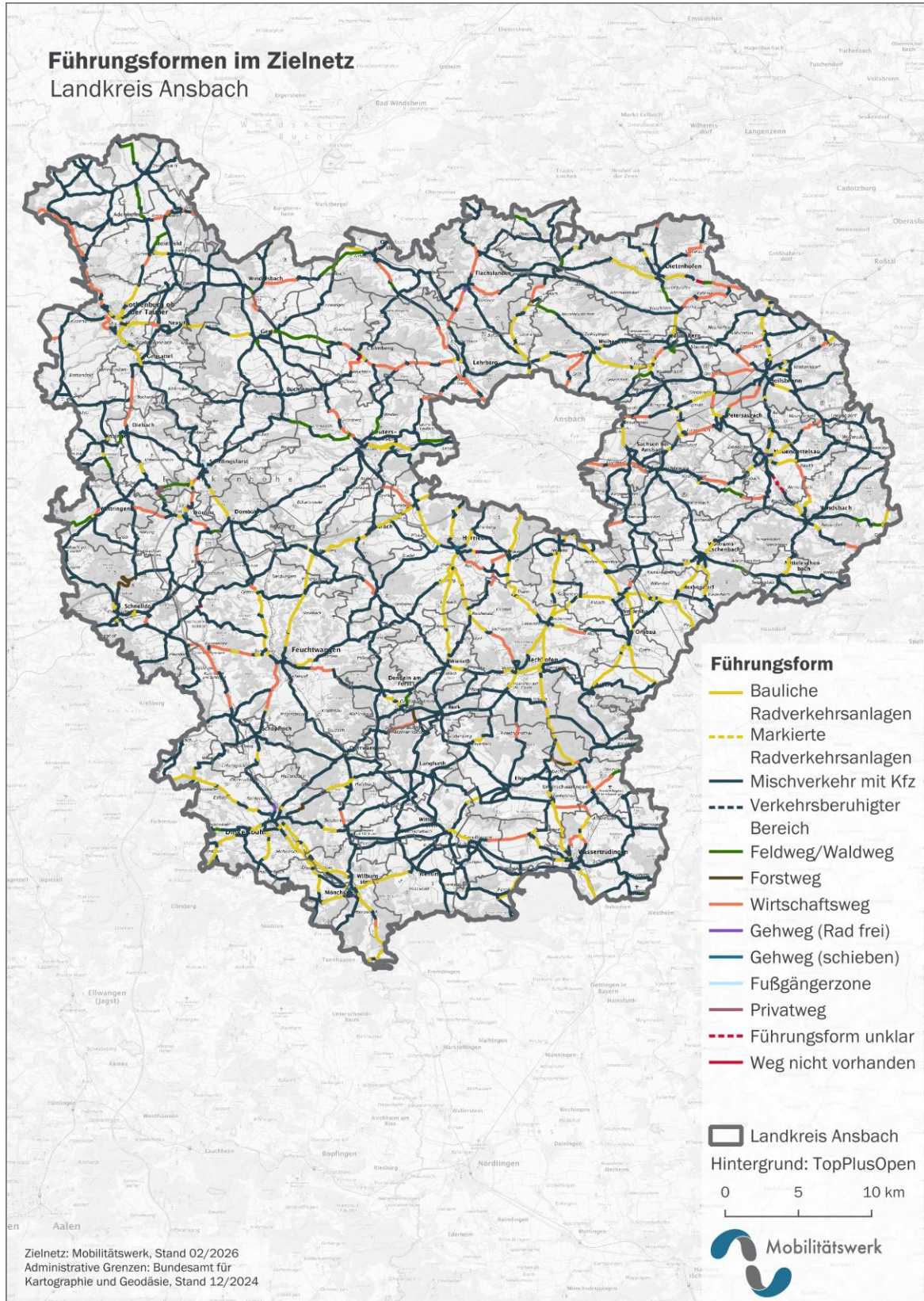


Abbildung 34: Führungsformen im Zielnetz

Tabelle 11: Anteil verschiedener Führungsformen im Zielnetz

Führungsform	Zielnetz	
	in km	in %
Mischverkehr mit Kfz	1.245,1	74,4%
Wirtschaftsweg	135,3	8,1 %
Feldweg/Waldweg	45,2	2,7 %
Forstweg	7,7	0,5 %
Bauliche Radverkehrsanlagen	229,3	13,7 %
Führungsform unklar	2,7	0,2 %
Gehweg (Rad frei)	1,8	0,1 %
Verkehrsberuhigter Bereich	1,7	0,1 %
Gehweg (schieben)	1,5	0,1 %
Markierte Radverkehrsanlagen	1,2	0,1 %
Privatweg	1,0	0,1 %
Fußgängerzone mit Freigabe Radverkehr	0,25	0,01 %
Nicht befahrbar/nicht befahren	0,02	0%

7.3 Oberflächenbelag und -qualität

Im Rahmen der Streckenbefahrung wurden sowohl der vorhandene **Oberflächenbelag** (vgl. Abbildung 35) als auch die **Qualität der Oberfläche** (vgl. Abbildung 36) dokumentiert. Für Radverkehrsanlagen kommen unterschiedliche Oberflächenbeläge infrage. Dabei erfüllt Asphalt die grundlegenden Anforderungen – wie geringer Rollwiderstand, hohe Griffigkeit und Nutzbarkeit bei jeder Witterung – am zuverlässigsten und bietet somit optimale Bedingungen für komfortables und sicheres Radfahren. Eine Ausnahme bilden **Forstwege**, bei denen aus Gründen des Wasserrückhaltes eine Asphaltierung häufig nicht möglich ist (vgl. Kapitel 9.5.1.).

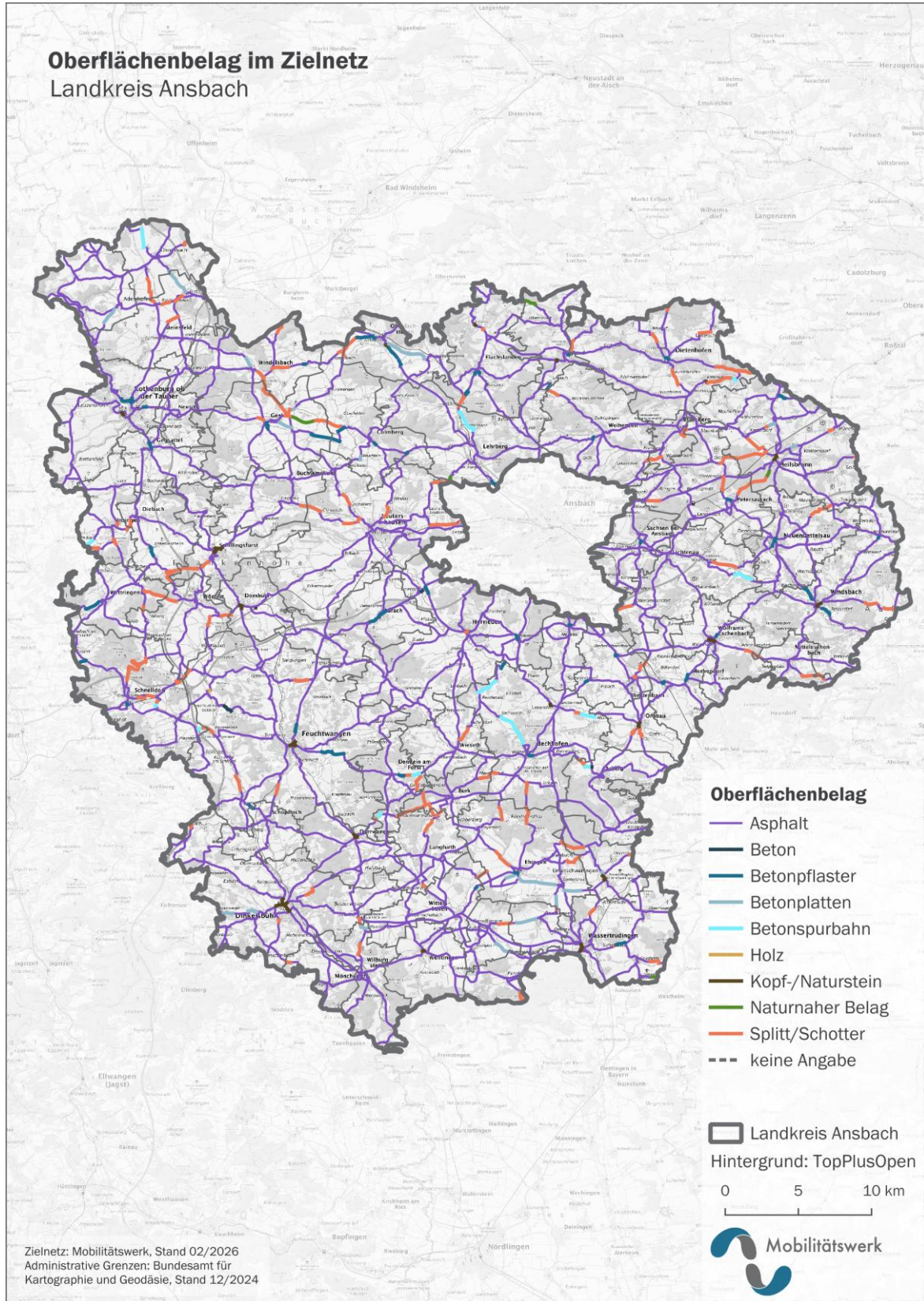


Abbildung 35: Oberflächenbelag im Zielnetz

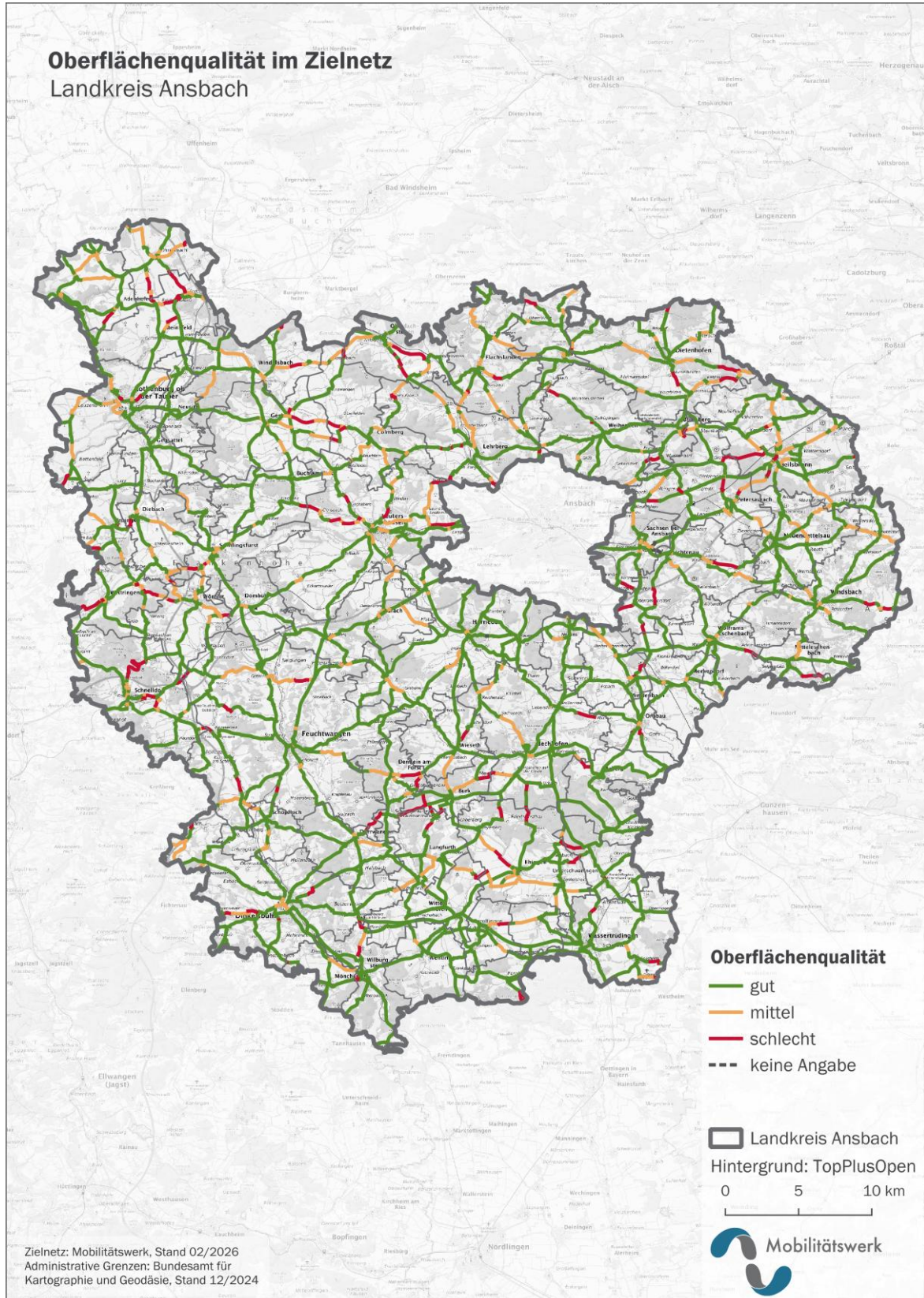


Abbildung 36: Oberflächenqualität im Zielnetz

Die Abbildung 37 enthält Beispiele für die **Bewertung der Oberflächenqualität**.



Abbildung 37: Beispielbilder zur Bewertung der Oberflächenqualität

Die Tabelle 12 zeigt die prozentuale **Verteilung der verschiedenen Oberflächenbeläge** innerhalb der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur. Der hohe Anteil an Asphaltflächen ist vor allem auf die weit verbreitete Führung des Radverkehrs im Mischverkehr sowie auf baulichen Radverkehrsanlagen zu erklären.

Tabelle 12: Anteil verschiedener Oberflächenbeläge im Zielnetz

Oberflächenbelag	Zielnetz	
	in km	in %
Asphalt	1.511	90,3
Splitt/Schotter	99	6
Betonpflaster	22	1,3
Betonplatten	17,5	1,0
Betonspurbahn	11,7	0,7
Kopf-/Naturstein	6,7	0,4
Naturnaher Belag	3,9	0,2

Oberflächenbelag	Zielnetz	
	in km	in %
Beton	0,9	0,1
Holz	0,01	0
Keine Angabe	0,02	0

Dies spiegelt sich auch in der folgenden Tabelle 13 wider. Die Oberflächenqualität wurde auf ca. 81 % der befahrenen Strecken als gut bis sehr gut bewertet.

Tabelle 13: Anteile und Längen der verschiedenen Oberflächenqualitäten im Zielnetz

Oberflächenqualität	Zielnetz	
	in km	in %
Gut bis sehr gut	1.317	79
Mittelmäßig	242	14
Schlecht bis sehr schlecht	112	7
Keine Angabe ²¹	2	0,1

Die Ergebnisse zeigen, dass der Großteil der Radverkehrsverbindungen über asphaltierte Strecken verläuft, was grundsätzlich gute Voraussetzungen für komfortables und sicheres Radfahren bietet. Über drei Viertel der befahrenen Strecken weisen eine gute bis sehr gute Oberflächenqualität auf, während rund 7 % als schlecht bewertet wurden. Um die Nutzungsqualität des Radverkehrsnetzes zu erhöhen, sollten insbesondere Abschnitte mit schlechter Oberflächenqualität instandgesetzt und unbefestigte Wege, soweit möglich, asphaltiert werden. Ziel ist eine durchgehend hochwertige, witterungsunabhängige Befahrbarkeit im gesamten Zielnetz.

7.4 Radabstellanlagen

Im Rahmen der Befahrung wurden **Bahnhöfe und ZOB** hinsichtlich **vorhandener Radabstellanlagen** überprüft. Bei bestehenden Anlagen wurden folgende Merkmale systematisch erfasst und dokumentiert:

- Typ der Abstellanlage,
- Anzahl der Stellplätze,
- Weitere Merkmale wie Überdachung oder zusätzliche Ausstattung (Schließfächer, Lademöglichkeiten für E-Bikes, ...).

²¹ Streckenabschnitte, die aufgrund von Planungen oder laufenden Baumaßnahmen zum Zeitpunkt der Befahrung nicht befahrbar waren, sowie Abschnitte, die im Rahmen der Maßnahmenbeteiligung neu aufgenommen, jedoch nicht mehr befahren werden konnten.



Abbildung 38: Beispiele für Radabstellanlagen im Landkreis (links: Bahnhof Dombühl, rechts: Bahnhof Schnelldorf)

An **18 von insgesamt 19 erfassten Standorten** – darunter **17 Bahnhöfe und 2 Busbahnhöfe (ZOB)** – konnten vorhandene und funktionstüchtige Radabstellanlagen dokumentiert werden (vgl. Tabelle 14).

Tabelle 14: Übersicht Abstellanlagen an Bahnhöfen und Busbahnhöfen

Standorttyp	Insgesamt	Davon mit funktionstüchtiger Radabstellanlage
Bahnhöfe	17	16
Busbahnhöfe (ZOB)	2	2

An einigen Standorten konnten mehrere Abstellanlagen, zum Teil in unterschiedlicher Ausführung und Qualität, erfasst werden. Insgesamt wurden 29 Abstellanlagen an Bahnhöfen und ZOB dokumentiert. Davon verfügen bereits 90 % über **Fahrradbügel**, die als Stand der Technik gelten. Etwa 75 % dieser Anlagen sind überdacht. Etwa 25 % sind nicht überdacht, was den Witterungsschutz für Fahrräder deutlich einschränkt. Fahrradboxen (bzw. Fahrradgaragen inkl. Ladefunktion) sind ausschließlich am Bahnhof Neuendettelsau vorhanden. Zusätzlich sind hier Schließfächer zum separierten Laden von Fahrradakkus installiert (vgl. Abbildung 39).

Etwa 14 % der Radabstellanlagen sind mit **Vorderradhaltern** ausgestattet. Diese entsprechen nicht mehr dem Stand der Technik, da sie Fahrrädern unzureichenden Halt bieten, nicht für alle Fahrradtypen geeignet sind und keine sichere Befestigung des Rahmens ermöglichen. Im Gegensatz dazu erfüllen **Fahrradbügel** diese Anforderungen und bieten eine **deutlich höhere Sicherheit und Nutzerfreundlichkeit**. Daraus ergibt sich ein konkreter Handlungsbedarf, sowohl hinsichtlich der qualitativen Verbesserung bestehender Abstellanlagen als auch beim Ausbau zusätzlicher, sicherer Abstellmöglichkeiten an wichtigen Zielen des Radverkehrs.

Durch die Ausstattung mit ausreichend qualitativ hochwertigen und wettergeschützten Fahrradabstellanlagen – etwa in Form von Fahrradbügeln oder abschließbaren Fahrradboxen – kann die Attraktivität der intermodalen Nutzung deutlich erhöht und die Verknüpfung von Rad- und ÖPNV-Angeboten nachhaltig gestärkt werden. Entsprechende Musterlösungen sind im Kapitel 11.3 dargestellt.



Abbildung 39: Fahrradgarage und „Radtankstelle“ am Bahnhof Neuendettelsau

8 Radnutzungsprognose

Zur Priorisierung von Maßnahmen auf den einzelnen Verbindungen des Zielnetzes wurde eine **Prognose des Radverkehrsaufkommens** erstellt (vgl. Abbildung 40). Diese zeigt auf, wie viele Radfahrende pro Tag auf den jeweiligen Streckenabschnitten bei einem Modal Split von 6 % (MiD 2017) zu erwarten sind.

Die Modellierung erfolgte auf Basis folgender Schritte (vereinfachte Darstellung):

- **Analyse der Bevölkerungsverteilung** inklusive der durchschnittlichen Anzahl täglicher Wege pro Person (unter Nutzung von Zensus 2022 sowie MiD 2017),
- **Bestimmung des Radverkehrsanteils** je Wegelänge unter Berücksichtigung des Modal Split; steigt der Modal Split-Anteil, steigt auch der Radverkehrsanteil je Wegelänge,
- **Räumliche Zuordnung** der Wege zu relevanten Quellen (z. B. Wohnorte) und Zielen (z. B. Schulen, Arbeitsstätten, Versorgungszentren),
- **Detaillierte Annahmen zu vier Wegezwecken:**
 - Ausbildung,
 - Arbeit,
 - Einkaufen,
 - Freizeit,
- **Routenwahlmodellierung** durch Ermittlung der jeweils schnellsten Verbindung zwischen Quelle und Ziel,
- **Hochrechnung der modellierten Wege mit dem Rad** auf die einzelnen Streckenabschnitte zur Darstellung der erwarteten Nutzung.

Insbesondere im Umfeld der Städte Ansbach, Rothenburg ob der Tauber, Heilsbronn, Neuendettelsau, Herrieden, Feuchtwangen und Dinkelsbühl besteht ein **hohes Potenzial für die Radnutzung** (vgl. Abbildung 40). Ein gezielter Ausbau der Radinfrastruktur kann hier sowohl Pendelnden als auch Schülerinnen und Schülern sowie Freizeitradelnden einen spürbaren Mehrwert bieten. Außerhalb dieser Kernräume ist das Potenzial geringer, da viele tägliche Pendelstrecken über den üblichen Radradius hinausgehen. Dennoch ist auch in diesen Bereichen die Verbesserung des Radnetzes von Bedeutung – etwa durch eine bessere Anbindung an Bahnhöfe, ZOB oder Bushaltestellen oder für Freizeitwege, wie die Fahrt nachmittags ins Freibad im Nachbarort. Ein durchgehend sicheres und gut vernetztes Radwegenetz ermöglicht allen Einwohnerinnen und Einwohnern des Landkreises, unabhängig von Führerschein oder Pkw, eine selbstbestimmte und nachhaltige Mobilität.

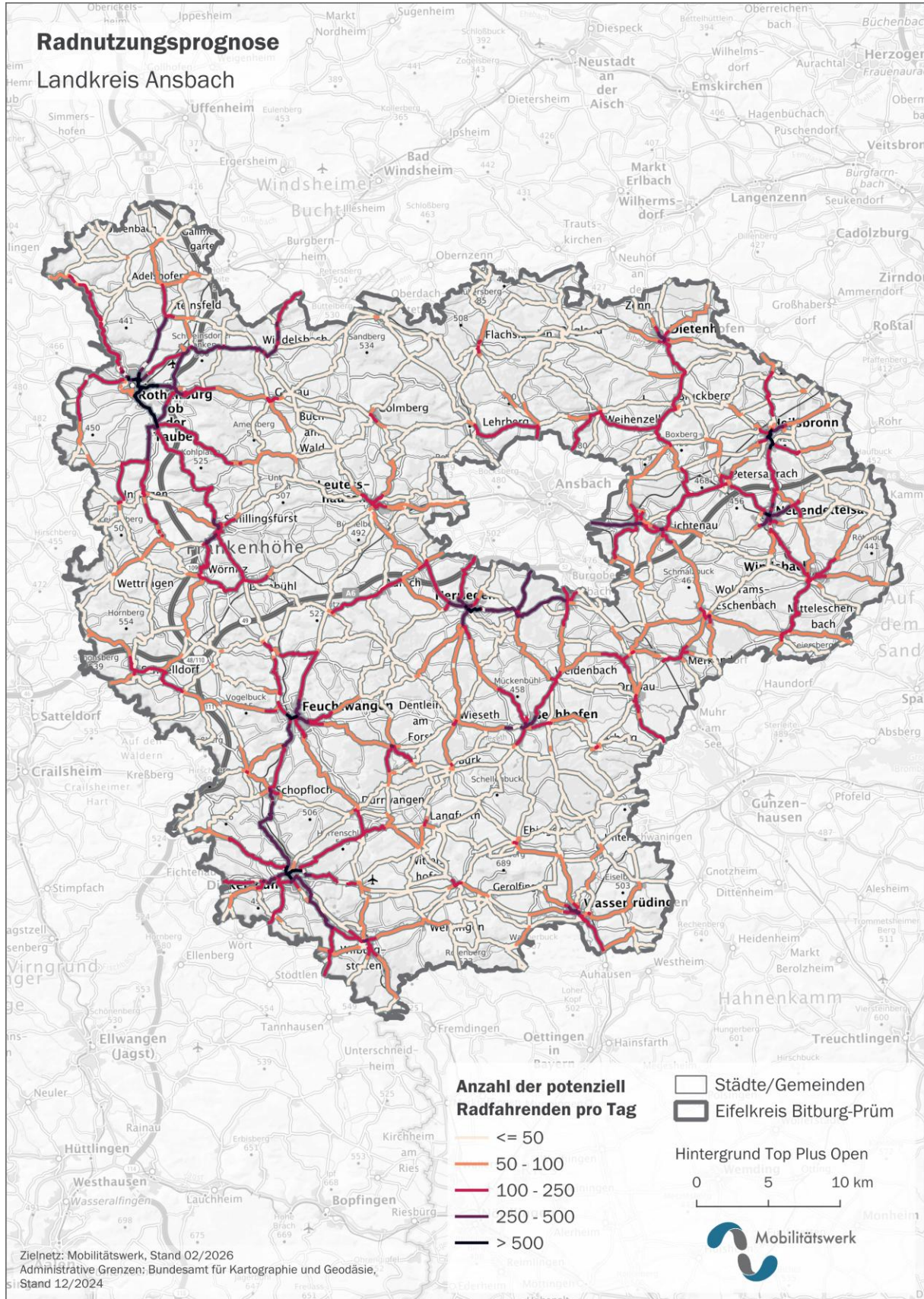


Abbildung 40: Radnutzungsprognose entlang des Zielnetzes

9 Maßnahmenentwicklung

9.1 Gesetzliche und planerische Grundlagen

Die Entwicklung der Maßnahmen stützt sich auf zentrale **gesetzliche Vorgaben**, darunter:

- Straßenverkehrsordnung (StVO),
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO),
- Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG)

Ergänzend wurden einschlägige **fachliche Empfehlungen und Richtlinien** berücksichtigt, insbesondere:

- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010),
- Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima 2022),
- Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002),
- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008),
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL 2008).

Darüber hinaus stellen verschiedene Bundesländer eigene **Musterlösungen für Radverkehrsanlagen** zur Verfügung, die als praxisorientierte Planungshilfen dienen. Diese enthalten Planungsskizzen und ergänzende Empfehlungen für häufige Maßnahmen. Da das Land Bayern bislang nur Musterlösungen aus dem Jahr 2024²² für eine begrenzte Anzahl an Situationen veröffentlicht hat, wird im Maßnahmenkatalog zusätzlich auf die Musterlösungen des Landes Baden-Württemberg von 2025²³ verwiesen.

Im Kapitel 9.5.2 wird außerdem auf die gesetzlichen Rahmenbedingungen auf Wirtschaftswegen eingegangen.

9.2 Qualitätsstandards für den Radverkehr im Landkreis Ansbach

Im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzeptes wurden zentrale Qualitätsstandards definiert, die als Leitlinien für die Planung und Umsetzung des Radverkehrskonzeptes im Landkreis Ansbach dienen sollen. Ziel ist es, den Radverkehr im Landkreis sowohl alltagstauglich als auch attraktiv zu gestalten:

1. Lückenloses und direktes Zielnetz

Das Zielnetz für den Alltagsradverkehr verbindet alle Siedlungsgebiete mit mehr als 250 Einwohner im Landkreis Ansbach miteinander und bietet dabei möglichst direkte, steigungsarme Verbindungen. Umwege, Hindernisse und zeitintensive Streckenabschnitte sind zu vermeiden, um eine komfortable und effiziente Nutzung zu gewährleisten.

²² Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V. AGFK Bayern e. V. (2024)

²³ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2025)

2. Sichere und angemessene Führungsformen

Die Wahl der Führungsform richtet sich nach den örtlichen Gegebenheiten und der Verkehrsbelastung. Strecken abseits des motorisierten Verkehrs werden aus Sicherheits- und Komfortgründen bevorzugt. Bei Neubau- und Sanierungsmaßnahmen ist auf angemessene und sichere Breiten zu achten. Häufig eingesetzte Führungsformen sind:

- **Mischverkehr mit Kfz** (nur bei geringer Verkehrsbelastung),
- **Geeignete Wirtschafts- und Forstwege** (idealerweise mit mind. 3,50 m Breite),
- **Gemeinsame Geh- und Radwege** entlang klassifizierter Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen und hohen Geschwindigkeiten (mind. 2,50 m Breite).

3. Legale Befahrbarkeit der Verbindungen im Zielnetz

Alle Strecken des Zielnetzes müssen gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) für den Radverkehr freigegeben und entsprechend beschildert sein.

4. Qualitativ hochwertige Oberflächen

Radverkehr ist nur dann attraktiv, wenn die Wege über geeignete Oberflächenbeläge und eine gute Oberflächenqualität verfügen. Ziel ist ein komfortables, witterungsunabhängiges Radfahren mit möglichst geringem Kraftaufwand und minimalem Verschleiß. Bestehende asphaltierte Wege sollen in Stand gehalten werden. Wo eine Asphaltierung – etwa aus naturschutzfachlichen Gründen – nicht möglich ist, wird dennoch eine möglichst hohe Oberflächenqualität durch alternative Beläge angestrebt.

5. Radwegeneubau nach aktuellem Stand der Technik

Neue Radwege sollen nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) geplant werden, mit einer Mindestbreite von 2,50 m. Der Fokus liegt auf Verbindungen mit erwarteter hoher Nutzung. Dabei sollen gezielt sogenannte „Quick Wins“ sowie verfügbare Fördermittel genutzt werden.

6. Erkennbarkeit und Orientierung im Netz

Langfristig soll die bestehende touristische Wegweisung auf das Alltagsradverkehrsnetz ausgeweitet werden. Ein klar erkennbares und durchgängiges Netz erleichtert die Orientierung, erhöht die Sichtbarkeit des Radverkehrs und fördert die Bündelung auf vorgesehenen Strecken – was wiederum Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden reduziert.

Da eine flächendeckende Beschilderung mit hohen Kosten verbunden ist und auf einigen Verbindungen erst nach Umsetzung baulicher Maßnahmen erfolgen kann, wird für die Übergangszeit ein **digitales Informationsangebot** empfohlen. Ein Beispiel hierfür ist der **Radroutenplaner Thüringen**²⁴, der digitale Karten und Routenvorschläge bereitstellt und dabei sowohl das Zielnetz als auch die Oberflächenqualität berücksichtigt.

²⁴ <https://radservice.radroutenplaner.thueringen.de/rrp/th/cgi?lang=DE>

9.3 Vorgehen bei der Maßnahmenentwicklung

Für die Entwicklung geeigneter Maßnahmen wurde ein **Soll-Ist-Abgleich** zwischen den erforderlichen Führungsformen, Wegebreiten sowie dem Oberflächenbelag und dessen Qualität mit der bestehenden Infrastruktur vorgenommen. Die anzuwendenden Standards variieren je nach Lage innerhalb oder außerhalb geschlossener Ortschaften sowie in Abhängigkeit von der jeweiligen Wegeart. Im Folgenden werden die grundlegenden Prinzipien der Maßnahmenentwicklung zusammengefasst.

9.3.1 Führungsform auf klassifizierten Straßen

Grundsätzlich wird zwischen einer **gemeinsamen Führung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr** auf der Fahrbahn und einer **getrennten Führung** unterschieden. Die Einschätzung, welche Führungsform angemessen ist, hängt maßgeblich davon ab, ob sich die Verbindung innerhalb oder außerhalb geschlossener Ortschaften befindet.

9.3.1.1 INNERORTS

Die Wahl der geeigneten Führungsform innerhalb geschlossener Ortschaften richtet sich an der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie der durchschnittlichen Verkehrsbelastung des motorisierten Verkehrs (DTV). Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) definieren Einsatzbereiche für verschiedene Führungsformen und bieten damit eine wichtige Orientierungshilfe (vgl. Abbildung 41):

- **Belastungsbereich I (grün)**
 - Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn
- **Belastungsbereich II (gelb)**
 - Teilweise Trennung vom Kfz-Verkehr
 - Mögliche Führungsformen: Schutzstreifen, im Ausnahmefall Gehweg mit Freigabe für den Radverkehr
- **Belastungsbereich III/IV (rot)**
 - Vollständige Trennung vom Kfz-Verkehr
 - Mögliche Führungsformen: Radfahrstreifen, baulich getrennter Radweg, gemeinsamer Geh- und Radweg

Eine verbindliche Vorgabe zur Auswahl der Führungsform besteht jedoch nicht – die Übergänge sind fließend und nicht durch starre Grenzwerte festgelegt.

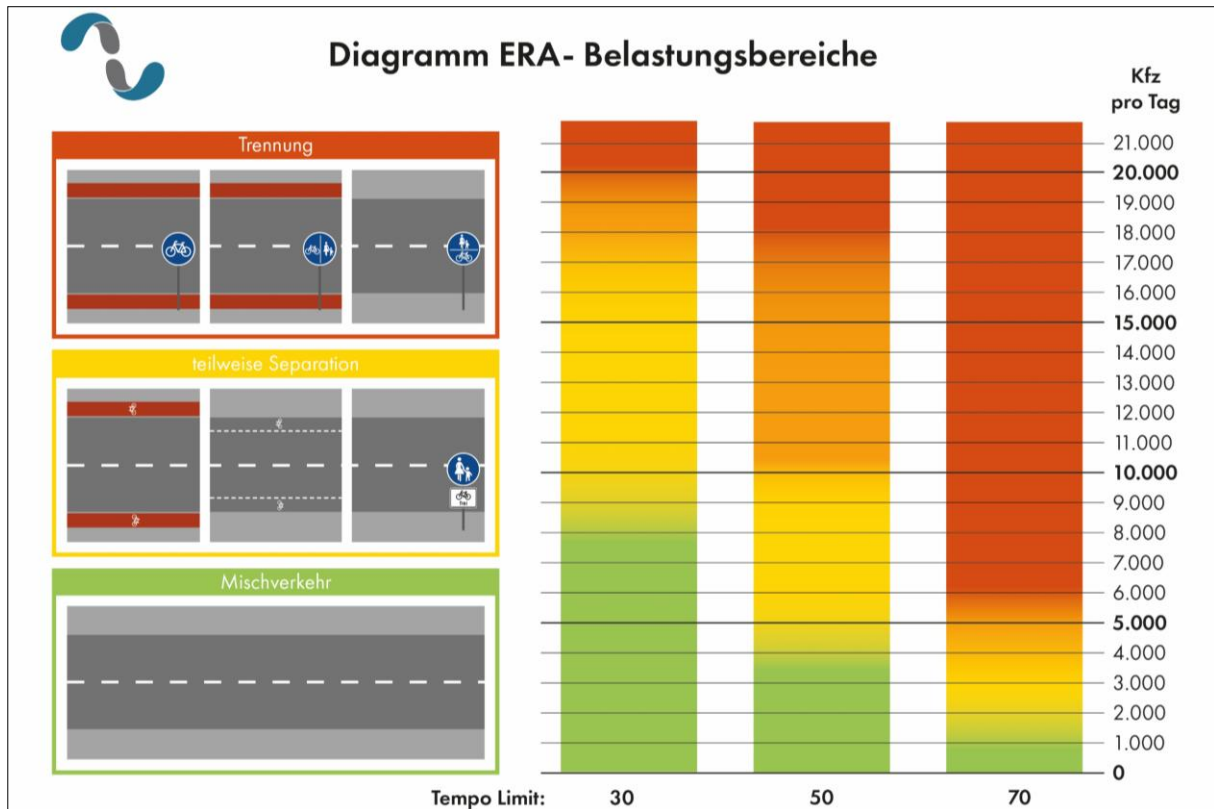


Abbildung 41: Einsatzbereiche der Führungsformen (nach ERA 2010)

Darüber hinaus sind folgende Abwägungskriterien zu berücksichtigen:

- **Flächenverfügbarkeit:** auf der Fahrbahn, aber auch im Seitenraum oder auf selbstständigen Wegen
- **Belastung durch Schwerverkehr:** Je höher die Schwerverkehrsbelastung, desto eher ist eine Führung des Radverkehrs im Seitenraum zu bevorzugen.
- **Knotenpunkte und Grundstückszufahrten:** Bei hoher Dichte empfiehlt sich tendenziell eine Führung auf der Fahrbahn, um Konflikte durch häufige Querungen zu minimieren.
- **Längsneigung:** Bei Gefälle ist eine Fahrbahnführung sinnvoll, während bei Steigungen eine Seitenraumführung vorzuziehen ist.
- **Parkflächen:** Häufige Wechselvorgänge durch parkende und anfahrende Fahrzeuge sprechen für eine Führung des Radverkehrs im Seitenraum.

9.3.1.2 AUßERORTS

Außerhalb geschlossener Ortschaften richtet sich die Führung des Radverkehrs nach der **Entwurfsklasse** der Landstraße (EKL), wie sie in den Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) definiert ist. Die Entwurfsklassen unterscheiden sich unter anderem hinsichtlich Fahrbahnquerschnitt, Planungsgeschwindigkeit und eingesetzten Leitlinien.

Bei Straßen der Entwurfsklassen 1 und 2 sind bauliche Radwege – teilweise straßenunabhängig – grundsätzlich erforderlich. In der Entwurfsklasse 3 hängt die Notwendigkeit baulicher Radverkehrsanlagen von der Verkehrsstärke und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ab (vgl. Tabelle 15). Für Straßen der Entwurfsklasse 4 ist in der Regel eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ausreichend.

Tabelle 15: Radverkehrsführung an Landstraßen bei verschiedenen Entwurfsklassen (ERA 2010)²⁵

Entwurfsklasse nach den RAL	Führung des Radverkehrs	Hinweise
EKL 1	Straßenunabhängig	-
EKL 2	Straßenunabhängig oder fahrbahnbegleitend	-
EKL 3	Fahrbahnbegleitend Radweg oder auf der Fahrbahn	Fahrbahnbegleitende Radwege sinnvoll bei: <ul style="list-style-type: none"> • DTV > 2.500 Kfz/24h (100 km/h) • oder DTV > 4.000 Kfz/24h (70 km/h) • oder bei besonderer Netzbedeutung
EKL 4	Auf der Fahrbahn	Fahrbahnbegleitende Radwege bei besonderer Netzbedeutung

Liegt eine **besondere Netzbedeutung** vor – etwa bei stark genutzten Schulwegen oder wichtigen Alltags- und touristischen Radverbindungen – kann der Bau von Radwegen auch unabhängig vom Kfz-Aufkommen sinnvoll sein. Ebenso sind bei ungünstigen Rahmenbedingungen, wie hoher Schwerverkehrsanteil, unübersichtlicher Linienführung, großen Steigungen oder ungünstigen Fahrbahnbreiten, niedrigere Schwellenwerte anzusetzen.

Die *Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS)* definieren zusätzliche Rahmenbedingungen, die den Einsatz baulicher Radwege beeinflussen.²⁶ Dadurch kann auch bei Straßen der Entwurfsklasse 4 eine bauliche Führung des Radverkehrs erforderlich sein. Zu den relevanten Kriterien zählen:

- Verkehrsstärke des Schwerverkehrs
- Verkehrsaufkommen des Radverkehrs
- Verbindungsfunktion der Strecke
- Kurvigkeit der Straße und dadurch eingeschränkte Sichtverhältnisse
- Topografie der Strecke
- Unfallhäufigkeit von Radfahrenden und Zufußgehenden

Da die Entwurfsklassen gemäß den RAL nicht für das gesamte Zielnetz vorlagen, erfolgte die Wahl der geeigneten Führungsformen für den Radverkehr auch außerorts in Anlehnung an die Belastungsbereiche der ERA (2010).

9.3.2 Wegebreite

Je nach Führungsform definieren die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) **Regelbreiten** von Radinfrastruktur bzw. durch den Radverkehr genutzten Wegen. Hier wurde jeweils die Differenz zwischen der Regelbreite und der Breite im Bestand ermittelt. Dies betrifft im Landkreis Ansbach insbesondere gemeinsame Geh- und Radwege, für die eine Regelbreite von mind. 2,50 m gilt.

Für land- und forstwirtschaftlich genutzte Hauptwege, die auch vom Radverkehr genutzt werden, wird eine Breite von **3,50 m plus 0,75 m Bankett** angestrebt.²⁷ Dadurch soll eine möglichst konfliktarme gemeinsame Nutzung sowie gelegentlicher Begegnungsverkehr gewährleistet werden.

²⁵ Vgl. FGSV (2012b)

²⁶ Vgl. FGSV (2002)

²⁷ Bayerische Verwaltung für Ländliche Entwicklung (2018)

Unterschreitet eine Verbindung im Zielnetz die empfohlene Breite, wird dies durch eine **Maßnahmenempfehlung zur Verbreiterung** berücksichtigt. Eine Messtoleranz von 10 cm wurde einbezogen.

9.3.3 Oberflächenbelag und -qualität

Asphalt stellt den optimalen **Oberflächenbelag** für komfortables und wetterunabhängiges Radfahren dar. Mit Ausnahme einzelner Sonderfälle – etwa bei Forstwegen – wird dieser Belag auch im Landkreis Ansbach angestrebt.

Im Rahmen der Befahrung wurden der jeweils vorhandene Oberflächenbelag sowie die **Oberflächenqualität** erfasst. Wenn kein radverkehrstauglicher Belag bzw. keine ausreichende Oberflächenqualität vorlag, wurde eine entsprechende Maßnahme abgeleitet.

9.4 Geplante Neuauflage der ERA

Bei der Maßnahmenearbeitung sowie den Kostenschätzungen in diesem Konzept wurden die **Vorgaben der derzeit gültigen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) aus dem Jahr 2010 berücksichtigt**. Diese befinden sich zum Zeitpunkt der Erstellung des Radverkehrskonzepts in der Überarbeitung. Bei der Maßnahmenumsetzung ist der zum jeweiligen Zeitpunkt aktuelle Stand der Technik zu berücksichtigen.

9.5 Übergeordnete Empfehlungen für die Maßnahmenumsetzung

9.5.1 Radverkehrstauglicher Oberflächenbelag und -qualität

Die **Beschaffenheit und Qualität des Oberflächenbelags** von Radverkehrsanlagen haben maßgeblichen Einfluss auf den Fahrkomfort und die Verkehrssicherheit. Für ganzjährig sicheren und komfortablen Alltagsradverkehr gelten folgende Anforderungen:

- Geringer Rollwiderstand
- Hohe Griffigkeit, auch bei Nässe
- Gute Sichtbarkeit für den Fußverkehr
- Allwettertauglichkeit

Asphalt erfüllt die grundlegenden Anforderungen am besten. Um sich besser in das Umfeld einzufügen und die Reflexion von Sonnenstrahlung gegenüber dunklen Belägen zu verbessern, kann heller Asphalt eingesetzt werden.

Auch die **Asphaltierung von Wirtschaftswegen** kann vorteilhaft sein, insbesondere bei Nutzung durch schwere Fahrzeuge. Sie ermöglicht eine wetterunabhängige Befahrbarkeit und verhindert die Bildung von Spurrinnen. Allerdings führt die Asphaltierung solcher Wege aufgrund der breiteren Fahrbahnen und der stärkeren Beanspruchung durch schwere Fahrzeuge zu einer erhöhten Flächenversiegelung.

Nicht alle Wege werden regelmäßig von schweren Fahrzeugen genutzt. Für Strecken durch Wälder oder Parkanlagen bieten sich unversiegelte Befestigungsarten wie **wassergebundene Decken** an. Ihr Einsatz ist jedoch auf Wege mit einer Längsneigung unter 5 % beschränkt, da sie bei stärkerem Gefälle durch Regen ausgespült werden können und somit häufiger saniert werden müssen.

Weitere geeignete Beläge für Radverkehrsanlagen sind **ebene Pflasterflächen** (z. B. Betonpflaster) oder **Ortbetondecken**, die ebenfalls eine gute Befahrbarkeit gewährleisten.

Für Streckenabschnitte des Zielnetzes mit unzureichender Befahrbarkeit oder mangelhafter Oberflächenqualität wird eine **Oberflächensanierung** empfohlen (vgl. Kapitel 9.3.3).

Tabelle 16: Vergleich der Oberflächenbeläge

Oberflächenbelag	Vorteile	Nachteile	Hinweise
Asphalt	<ul style="list-style-type: none"> • Bester Fahrkomfort • Geringerer Rollwiderstand • Nicht witterungsanfällig • Hohe Griffbarkeit bei Nässe 	<ul style="list-style-type: none"> • Hoher Grad der Versiegelung 	<ul style="list-style-type: none"> • Eingeschränkte Nutzung in Forst-/Naturschutzgebieten
(Beton-) Pflastersteine	<ul style="list-style-type: none"> • Lange Lebensdauer • Problemlos aufnehmbar (z. B. Leitungsbau) 	<ul style="list-style-type: none"> • Fugenbedingter höherer Rollwiderstand 	<ul style="list-style-type: none"> • Keine besonderen Hinweise
Ortbetondecken	<ul style="list-style-type: none"> • Dauerhafte ebene Oberfläche 	<ul style="list-style-type: none"> • Geringerer Fahrkomfort als Asphalt (durch notwendige Fugen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Eingeschränkte Nutzung in Forst-/Naturschutzgebieten
Deck-schichten ohne Bindemittel (Basaltstein/ Spezielsande)	<ul style="list-style-type: none"> • Kostengünstig • Guter Temperatur- und Feuchtigkeitsausgleich • In landschaftlich sensiblen Bereichen einsetzbar 	<ul style="list-style-type: none"> • doppelt so hoher Rollwiderstand wie Asphaltdecken oder Betonsteindecken • hohe Instandhaltungskosten • Geringerer Fahrkomfort 	<ul style="list-style-type: none"> • Bei Nutzung durch Wirtschaftsverkehr: starke Bodenverdichtung notwendig → Bodenversiegelung wie bei Asphalt • ausreichend Querneigung notwendig, um Befahrbarkeit bei Nässe zu verbessern und Unterhaltungsaufwand gering zu halten

9.5.2 Nutzung von land- und forstwirtschaftlichen Wegen für den Radverkehr

Wie im Kapitel 7.2 dargestellt, besteht das Zielnetz für den Radverkehr im Landkreis Ansbach zum Teil aus land- und forstwirtschaftlichen Wegen. Mit einer Gesamtlänge von rund 150 Kilometern machen sie etwa 9 % des gesamten Zielnetzes aus.

Die **gemeinsame Nutzung bestehender Wirtschaftswege durch Radfahrende** sowie den land- und forstwirtschaftlichen Verkehr bietet zahlreiche Vorteile. Sie ermöglicht eine **effiziente Nutzung vorhandener Infrastruktur** und kann kostspielige Neubauten vermeiden. Viele dieser Wege verlaufen durch landschaftlich attraktive Gebiete und eignen sich sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitradverkehr. Die Einbindung bestehender Wirtschaftswege stellt somit eine pragmatische und wirtschaftliche Lösung zur Schließung von Netzlücken dar.

Gleichzeitig bringt die Freigabe von Wirtschaftswegen für den Radverkehr auch **Herausforderungen** mit sich. Häufig sind die Wege zu schmal, um einen sicheren Begegnungsverkehr zwischen landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Radfahrenden zu gewährleisten. Besonders während saisonaler Arbeitsspitzen, etwa zur Erntezeit, steigt die Nutzung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge deutlich an. Dies führt oft zu einer stärkeren Verschmutzung der Fahrbahn durch Erde oder Erntegut, was die Unfallgefahr für Radfahrende erhöht.

Zudem bestehen teilweise Unsicherheiten oder Vorbehalte gegenüber einer Öffnung der Wege für den Radverkehr. Diese betreffen insbesondere Fragen der Haftung, der Verkehrssicherungspflicht sowie potenzielle Nutzungskonflikte.

Nutzungsrecht und Ausweisung

Die Nutzung von Wirtschaftswegen durch Radfahrende ist rechtlich grundsätzlich zulässig und ergibt sich aus dem **allgemeinen Betretungsrecht** – sofern keine entgegenstehenden Regelungen bestehen.²⁸ Einschränkungen können sich aus der Straßenverkehrsordnung (StVO), aus kommunalen Wegesatzungen oder anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften ergeben.

An einigen Stellen wird der Radverkehr auf Wirtschaftswegen im Landkreis Ansbach durch entsprechende Beschilderung eingeschränkt. Insbesondere das **Verkehrszeichen 250 („Verbot für Fahrzeuge aller Art“)** führt faktisch zu einem Nutzungsverbot für Radfahrende, sofern sie ihr Fahrrad nicht schieben. Eine Freigabe für den Radverkehr kann durch das **Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“)** – siehe Abbildung 42– erfolgen.²⁹

Die Entscheidung über eine solche Freigabe liegt bei den jeweiligen Eigentümerinnen und Eigentümern sowie der zuständigen Verkehrsbehörde. Dabei bleibt die Widmung als Wirtschaftsweg auch bei einer Freigabe für den Radverkehr bestehen. Eine Führung von Radrouten über Wirtschaftswege stellt somit keine rechtliche Umwidmung in Radwege dar.

Auf allen Wirtschaftswegen gilt die Straßenverkehrsordnung, wodurch alle Verkehrsteilnehmenden gleichgestellt sind. Es gilt das **Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme**.³⁰



Abbildung 42: Beispiel Freigabe Wirtschaftsweg

Sicherungspflicht und Haftung

Die **Verkehrssicherungspflicht** gilt für Wirtschaftswege unabhängig davon, ob diese offiziell als Radroute ausgewiesen sind oder nicht. Die bloße **Aufnahme eines Weges in das Radverkehrskonzept** begründet **keinen zusätzlichen Anspruch auf Verkehrssicherung oder Haftung**. Maßgeblich ist der Maßstab des landwirtschaftlichen Verkehrs, der sich an den typischen, auf solchen Wegen zu erwartenden Gefahren orientiert.

Insbesondere im Außenbereich haben Verkehrsteilnehmende den Wegezustand grundsätzlich so hinzunehmen, wie er sich erkennbar darstellt; mit typischen, natur- und landwirtschaftsbedingten Gefahren (z. B. unebene oder unbefestigte Oberflächen sowie zeitweilige Verschmutzungen durch landwirtschaftliche Nutzung) ist zu rechnen und das Fahrverhalten entsprechend anzupassen.³¹

²⁸ Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) § 59 Abs. 1; Bayerisches Naturschutzgesetz (BayNatSchG) Art. 27; Bayerisches Waldgesetz (BayWaldG) Art. 13

²⁹ Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) Art. 1 und Art. 3

³⁰ Straßenverkehrsordnung (StVO) §1

³¹ Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (2026)

Miteinander und Akzeptanz

Ein **respektvolles und sicheres Miteinander** auf Wirtschaftswegen erfordert eine gezielte Sensibilisierung aller Nutzergruppen. Dazu zählen insbesondere Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit, wie Hinweise im Amtsblatt, auf den Internetseiten der Kommunen oder über soziale Medien. Diese dienen unter anderem dazu, über saisonale Besonderheiten wie Ernte- oder Jagdzeiten zu informieren und das Verständnis für unterschiedliche Nutzungsbedarfe zu fördern.

Eine einheitliche Beschilderung (vgl. z. B. Abbildung 43) sowie klare Bodenmarkierungen tragen zusätzlich dazu bei, die gegenseitige Rücksichtnahme zu stärken und potenzielle Konflikte zu vermeiden.

Von zentraler Bedeutung ist zudem die Einbindung relevanter Akteurinnen und Akteure – insbesondere aus Landwirtschaft, Kommunen und Verbänden – in die Planung und Umsetzung entsprechender Maßnahmen. Nur durch eine gemeinsame Abstimmung können tragfähige Lösungen für die multifunktionale Nutzung der Wege entwickelt und akzeptiert werden.



Abbildung 43: Beispielbeschilderung für konfliktfreies Miteinander³²

Sonderfall Forstweg

Forstwirtschaftliche Wege stellen einen Sonderfall in der Radverkehrsplanung dar. Ihre Nutzung durch Radfahrende ist grundsätzlich möglich, jedoch bestehen Einschränkungen hinsichtlich des Ausbaustandards.

Eine **Asphaltierung von Waldwegen sollte grundsätzlich vermieden werden**, da sie zu einer unerwünschten Versiegelung der Flächen führt und negative Auswirkungen auf den Wasserrückhalt im Waldökosystem haben kann.

Stattdessen sollten – wo möglich – wassergebundene Decken verwendet oder bestehende Asphaltflächen entsiegelt und mit geeigneten Materialien überarbeitet werden. Im Radverkehrskonzept wird daher bewusst von der „Schaffung einer radverkehrstauglichen Oberfläche“ gesprochen. Diese Formulierung lässt offen, welcher Belag im jeweiligen Fall angemessen ist, und ermöglicht eine differenzierte Auswahl je nach Streckencharakteristik und Lage. Eine pauschale Asphaltierung von Waldwegen ist ausdrücklich nicht vorgesehen.

Wenn Unterhaltungsaufwendungen zur Ertüchtigung der Radstrecken entstehen (z. B. durch die Wiederherstellung der Radwegeoberfläche nach forstbetrieblichen Maßnahmen), sollte im Vorfeld geklärt sein, wer sich um die Durchführung der Maßnahmen kümmert und wie die anfallenden Kosten getragen werden. Von den eingesetzten Forstunternehmen kann die Wiederherstellung in den Ausgangszustand in der Regel nicht verlangt werden, da sie grundsätzlich nicht über die geeigneten Geräte und Maschinen verfügen. Auch können die Kosten nach dem Verursacherprinzip nicht auf die Forstunternehmen umgelegt werden. Aus dem Forstbetrieb können diese zu erwartenden zusätzlichen Kosten einer Wegeertüchtigung im laufenden Betrieb nicht finanziert werden. Daher ist es sinnvoll, frühzeitig gemeinsame Lösungen zu vereinbaren, beispielsweise durch

³² LBM RLP (2025)

Kooperation mit Kommunen, Radverkehrsinitiativen oder Förderprogrammen, um die Finanzierung und Umsetzung einer radverkehrstauglichen Oberflächengestaltung sicherzustellen.

9.5.3 Übergang vom Radweg in den Mischverkehr

Radwege im Landkreis Ansbach enden häufig unmittelbar auf der Fahrbahn, ohne dass ein gesicherter Übergang zum Mischverkehr mit Kfz hergestellt ist (vgl. Abbildung 44). An den Stellen, an denen Rad- und Kfz-Verkehr zusammengeführt werden, entsteht ein erhöhtes Konfliktpotential und damit ein gesteigertes Unfallrisiko.

Dies betrifft insbesondere die Anfangs- und Endbereiche von Zweirichtungsradwegen, auf denen der Radverkehr im Zweirichtungsverkehr auf einer Fahrbahnseite geführt wird. Solche Führungsformen finden sich besonders häufig auf Streckenabschnitten zwischen Ortschaften. Die Übergangssituationen liegen typischerweise im Bereich der Ortsein- und -ausgänge.

Problematisch ist dies vor allem für Radfahrende, die zum Erreichen des Radwegs die Fahrbahnseite wechseln müssen. An diesen Stellen sind eine erhöhte Aufmerksamkeit seitens des Kfz-Verkehrs sowie ein sicheres Queren für den Radverkehr erforderlich.



Abbildung 44: Kritischer Übergang zwischen Radweg und Fahrbahn (links: Weihenzell, rechts: Bonnhof)

Um das Gefahrenpotenzial dieser Übergänge zu reduzieren, müssen sie **eindeutig erkennbar** sein. Empfohlen wird die Einrichtung einer **baulichen Überquerungshilfe mit Mittelinsel**. Alternativ kann der Übergang bei geringer Kfz-Verkehrsstärke und eingeschränkter Flächenverfügbarkeit durch **Fahrbahneinengung** sowie entsprechender **Markierung und Beschilderung** verbessert werden.

Einen guten Überblick über mögliche Umgestaltungsmaßnahmen bieten die Musterlösungen des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg „Basis 9b-5“ bis „Basis 9b-9“ (2025)³³.

Beispiele für gelungene Übergänge von Zweirichtungsradwegen am Ortseingang/-ausgang in den Mischverkehr mit Kfz sind in Sachsbach und Wittelshofen zu finden (vgl. Abbildung 45).

³³ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2025)



Abbildung 45: Erfolgreich umgestaltete Übergänge von Fahrbahn zu Radweg
(links: Sachsbad, rechts: Wittelshofen)

9.5.4 Geeignete Höchstgeschwindigkeit für die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr

Wie in Kapitel 9.3.1 dargelegt, erfolgt die Prüfung der bestehenden Führungsform sowie die Empfehlung einer geeigneten Radverkehrsführung anhand der Belastungsbereiche bzw. unter Berücksichtigung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und des Verkehrsaufkommens.

Ist gemäß dem Belastungsbereich grundsätzlich eine (teilweise) getrennte Führung des Radverkehrs vorzusehen, deren Umsetzung jedoch aufgrund äußerer Rahmenbedingungen nicht realistisch erscheint, wird empfohlen, eine **Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit** zu prüfen. Folgende Umstände können eine entsprechende Empfehlung begründen:

- Die Fahrbahnbreiten sind für die Anlage von Radverkehrsinfrastruktur (z. B. Schutz- oder Radfahrstreifen) nicht ausreichend.
- Eine Rad- oder Fußverkehrsanlage im Seitenraum ist nicht vorhanden oder eine Verbreiterung zur Ausweisung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs ist aus Platzgründen nicht möglich.
- Die geringe Länge des Streckenabschnitts ist für die Einrichtung einer (teilweise) getrennten Führung nicht geeignet.
- Eine (teilweise) getrennte Radverkehrsführung lässt sich nicht sinnvoll in die angrenzenden Führungsformen oder Maßnahmenempfehlungen integrieren.

Grundsätzlich gilt, dass eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs aufgrund der verringerten Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Rad- und Kfz-Verkehr sowohl die objektive als auch die subjektive Sicherheit des Radverkehrs erhöht. Dadurch wird der gemeinsame Nutzen der Fahrbahn konfliktärmer gestaltet. Gleichzeitig wirkt sich eine Geschwindigkeitsreduzierung positiv auf die Lärm- und Schadstoffbelastung aus.³⁴

Seit der **Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) im Jahr 2024** verfügen Kommunen über erweiterte Spielräume bei der Anordnung von Tempo 30. Die zuständige Straßenverkehrsbehörde sollte daher auf Grundlage der StVO sowie der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) prüfen, ob eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zur Anpassung des Belastungsbereichs für den Radverkehr in Betracht kommt.

³⁴ Umweltbundesamt (2016)

Weiterhin formuliert die Die E Klima 2022 (Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele) den Auftrag, dass im jeweils geltenden rechtlichen Rahmen, insbesondere bei der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf Hauptverkehrsstraßen, ausdrücklich die Reduktionen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit geprüft werden sollte.³⁵

Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Radverkehrskonzepts für den Landkreis Ansbach wurden alle Streckenabschnitte des Zielnetzes, für die die Maßnahmenempfehlung „Zulässige Höchstgeschwindigkeit reduzieren“ ausgesprochen wurde, bereits durch die untere Straßenverkehrsbehörde des Landkreises geprüft. Eine Umsetzung dieser Maßnahmen war unter den zum damaligen Zeitpunkt geltenden Rahmenbedingungen nicht möglich. Sofern sich jedoch die Umstände (neue Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), mögliche weitere Novellen der StVO und VwV-StVO) ändern, ist deren Umsetzung erneut zu prüfen.

Für die betroffenen Abschnitte ist es daher wichtig, alternative Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit vertieft zu prüfen. Dabei ist zu klären, ob im Einzelfall doch Möglichkeiten für eine (teilweise) getrennte Führung des Radverkehrs bestehen. Sofern dies nicht umsetzbar ist, kann beispielsweise durch das Aufbringen von Piktogrammketten verstärkt auf die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn durch den Kfz- und Radverkehr hingewiesen werden, um das Bewusstsein zu schärfen und die gegenseitige Akzeptanz zu erhöhen (vgl. Kapitel 9.5.5).

Sind keine geeigneten Alternativen umsetzbar, kann als letzter Ausweg eine Verlegung des Zielnetzes in Betracht gezogen werden, um das Gefährdungspotenzial für den Radverkehr zu reduzieren. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass der Alltagsradverkehr sensibel auf Umwege reagiert. Ist eine alternative Streckenführung nicht intuitiv, geradlinig und möglichst umwegarm, wird sie in der Regel kaum angenommen, sodass der Radverkehr weiterhin im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr verbleibt. Eine Verlegung des Zielnetzes sollte daher nur nachrangig geprüft und unter Einbeziehung aller betroffenen Akteure abgestimmt werden.

9.5.5 Piktogrammketten

Piktogrammketten sind gemäß § 39 Absatz 7 StVO alleinstehende Sinnbilder für den Radverkehr, die am Fahrbahnrand öffentlicher Straßen angebracht werden können, um auf die Radfahrenden im Mischverkehr aufmerksam zu machen und deren Sicherheit zu erhöhen. Piktogrammketten sind keine eigenständigen Radverkehrsanlagen und dürfen nur in Ausnahmefällen angewendet werden.³⁶

Sie können dort zum Einsatz kommen, wo eine gesonderte Radverkehrsinfrastruktur entweder fehlt oder aufgrund baulicher Gegebenheiten nicht umsetzbar ist. Typische Anwendungsbereiche sind Hauptverkehrsstraßen, Netzlücken oder übergeordnete Radverbindungen mit hoher Bedeutung für das Radverkehrsnetz, bei denen beispielsweise kein Platz für baulich getrennte Anlagen besteht. Piktogrammketten können dort eine sinnvolle, kostengünstige und verkehrssichere Alternative zur Führung des Radverkehrs sein.³⁷ Der Einsatz von Piktogrammketten sollte kein adäquater Ersatz für den Bau von Radverkehrsanlagen darstellen bzw. keine Auswirkungen auf etwaige Planungen zum Bau von separaten Radverkehrsanlagen haben.

Die Farbe der Piktogramme sollte Weiß sein. Andere Vorgaben wie Größe und Abstände, unterscheiden sich in den jeweiligen Erlässen. Beispielsweise ist in Niedersachsen je nach Bedarf ein allgemeiner Abstand von 30 bis 50 Metern in Längsrichtung festgelegt. In Baden-Württemberg gelten innerorts 25 bis 50 Meter und außerorts 50 bis 100 Meter.

³⁵ FGSV (2022)

³⁶ StMI & StMB Bayern (2023)

³⁷ Aktivmobil BW (2024)

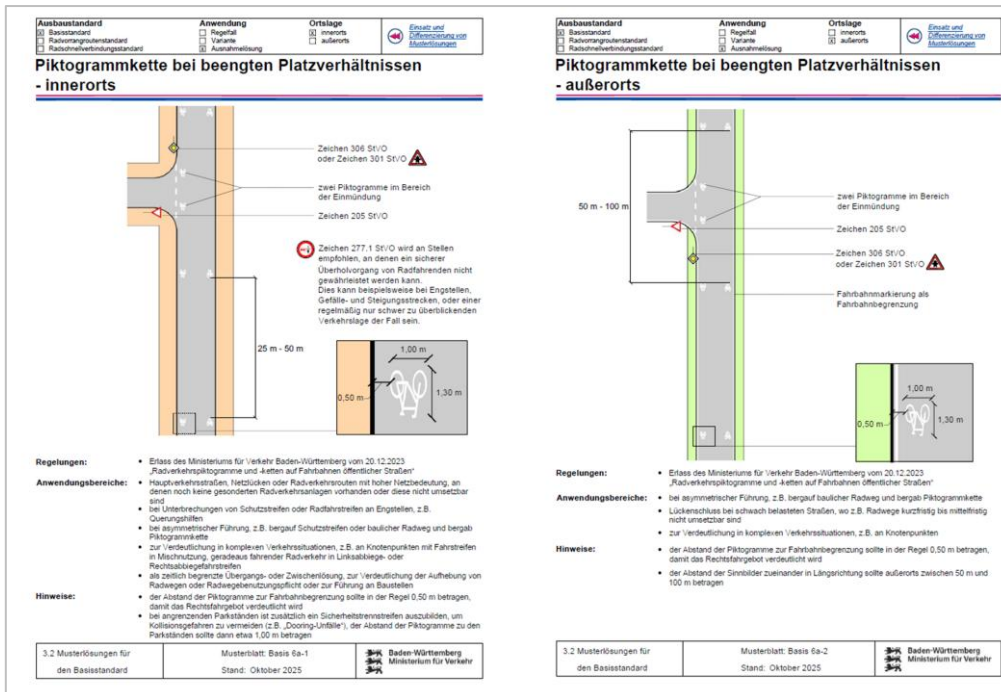


Abbildung 46: Musterlösungen Piktogrammketten des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg

9.5.6 Sichere Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten

An Einmündungen, Ausfahrten oder bei Querungen stark frequentierter Straßen ist getrennt geführter Radverkehr besonders gefährdet. Verstärkt wird dies durch unübersichtliche Knotenpunkte, mangelnde Sichtbeziehungen und unklare Vorrangregelungen. Zur Entschärfung dieser Problemlagen werden folgende Maßnahmen empfohlen.

9.5.6.1 Querungshilfen

Überquert getrennt geführter Radverkehr (bspw. Radweg oder gemeinsamer Geh- und Radweg) eine klassifizierte Straße, wird ab einer bestimmten Kfz-Verkehrsstärke die Querung mithilfe einer baulichen Mittelinsel empfohlen. Nach den Vorgaben der ERA (2010) wird bei folgenden Grenzwerten eine **Mittelinsel** empfohlen:

- Zulässige Höchstgeschwindigkeit \leq zu 50 km/h und durchschnittlich tägliche Verkehrsbelastung \geq 10.000 Kfz/24h
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit $>$ zu 50 km/h und durchschnittlich tägliche Verkehrsbelastung \geq 5.000 Kfz/24h

Hinweise zur Ausgestaltung von Mittelinseln finden sich in den Musterblättern des AGFK Bayern „5.2-1 Überquerungsanlagen innerorts und außerorts“ (2024)³⁸.

³⁸ AGFK Bayern e. V. (2024)



Abbildung 47: Links: Radweg nördlich Industriegebiet Wilburgstetten quert ungesichert die B 25 (DTV 5880 Kfz/24h); Rechts: Mittelinsel zur Überquerung der St 2250 in Rothenburg ob der Tauber vorhanden (DTV = 10994 Kfz/24h)

Ist die Verkehrsbelastung außerorts vergleichsweise hoch, jedoch gemäß ERA nicht ausreichend für die Anordnung einer baulichen Querungshilfe in Form einer Mittelinsel, kann alternativ die **Anbringung des Verkehrszeichens „Achtung Radverkehr“** (VZ 138 StVO) in Kombination mit dem Zusatzzeichen „Radverkehr kreuzt von links und rechts“ (VZ 1000-32 StVO) geprüft werden. Diese Maßnahme wird im Rahmen dieses Konzepts außerorts insbesondere bei einer durchschnittlichen Verkehrsbelastung der zu querenden Straße zwischen 3.000 und 5.000 Kfz/24 h sowie bei gleichzeitig eingeschränkten Sichtbeziehungen empfohlen.

9.5.6.2 Radfurtmarkierungen

Grundlegende Anforderungen für den Radverkehr nach ERA sind das Vermeiden unnötiger Wartepflichten und Umwege sowie die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Um diese Anforderungen erfüllen zu können, sollten straßenbegleitende Radwege im Regelfall bevorrechtigt geführt werden, das heißt bei Einmündungen oder Ausfahrten straßenverkehrsrechtlich Vorrang haben.

Bevorrechtigt geführt werden sollte, solange die zu querende bzw. einmündende Straße eine geringe Verkehrsbelastung hat (**Dtv < 3.000 Kfz/24h**) und gute Sichtbeziehungen bestehen. Wird ein straßenbegleitender Radweg bevorrechtigt geführt,

- ist die Querungsstelle nicht mehr als 5 m von der Mündung (außerorts am besten 4–5 m) entfernt anzulegen.
- ist die Querungsstelle als Furt zu markieren (zu empfehlen ist zusätzlich eine Roteinfärbung).
- ist mit entsprechender Beschilderung der Kfz-Verkehr unterzuordnen (VZ 205 StVO „Vorfahrt gewähren“).



Abbildung 48: Bevorrechtigte Führung des Radverkehrs mit roteingefärbter Radfurtsmarkierung bei Lammelbach

Passende Musterlösungen für eine bevorrechtigte Führung des Radverkehrs liefert das Verkehrsministerium Baden-Württemberg (Basis 2a-4, Basis 2b-1 sowie Basis 2b-2).³⁹

Untergeordnet geführt werden sollte so lange die zu querende bzw. einmündende Straße eine hohe Verkehrsbelastung hat ($D_{tv} \geq 3.000$ Kfz/24h) und schlechte Sichtbeziehungen bestehen. Wird ein straßenbegleitender Radweg untergeordnet geführt,

- ist die Querungsstelle ≥ 6 m von der Einmündung abzusetzen (eindeutige Verschwenkung).
- ist die Markierung von Radverkehrsfurten nicht zulässig.
- sollte der Radverkehr mit entsprechender Beschilderung auf seine Wartepflicht hingewiesen werden (VZ 205 StVO „Vorfahrt gewähren“).

Eine passende Musterlösungen für die untergeordnete Führung des Radverkehrs liefert das Verkehrsministerium Baden-Württemberg (Basis 2b-3)⁴⁰

Daraus ergeben sich für den Radverkehr folgende Maßnahmenempfehlungen:

- Wird der straßenbegleitende Radverkehr entgegen den fachlichen Grundsätzen untergeordnet geführt, ist eine Bevorrechtigung zu prüfen. Neben der Anpassung der Markierungen und der vorfahrtsregelnden Beschilderung kann es erforderlich sein, die Querungsstelle baulich zu verlegen und näher an den Einmündungsbereich heranzuführen.
- Wird der straßenbegleitende Radverkehr entgegen den fachlichen Grundsätzen übergeordnet geführt, ist eine Unterordnung zu prüfen. Hierzu sind die Markierungen sowie die vorfahrtsregelnde Beschilderung anzupassen; gegebenenfalls ist die Querungsstelle baulich zu verlegen und mit ausreichendem Abstand von der Einmündung anzuordnen.

³⁹ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2025)

⁴⁰ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2025)

- Wird der straßenbegleitende Radverkehr bevorrechtigt geführt, fehlt jedoch die erforderliche Radfurmarkierung, ist diese regelkonform herzustellen.



Abbildung 49: Untergeordneter Radweg, obwohl entsprechend der Grenzwerte eine bevorrechtigte Führung vorzusehen wäre (bei Wolfertsbronn)

10 Maßnahmenübersicht

10.1 Interaktive Online-Karte mit allen Maßnahmenempfehlungen

Für das Zielnetz für den Alltagsradverkehr wurden insgesamt **1.167** Maßnahmen erarbeitet. Generell wird zwischen **streckenbezogenen und punktuellen Maßnahmen** und jeweils verschiedenen Maßnahmentypen unterschieden.

Ebenso wie die Daten zur Bestandsinfrastruktur sind auch alle Maßnahmen in einer der Verwaltung vorliegenden **interaktiven Online-Karte** dargestellt (vgl. Abbildung 50). Eine öffentliche Bereitstellung der Karte mit regelmäßig aktualisiertem Datenstand wird empfohlen, um sie als einheitliche Planungsgrundlage für alle Baulastträger zu nutzen und den Umsetzungsstand transparent darzustellen.

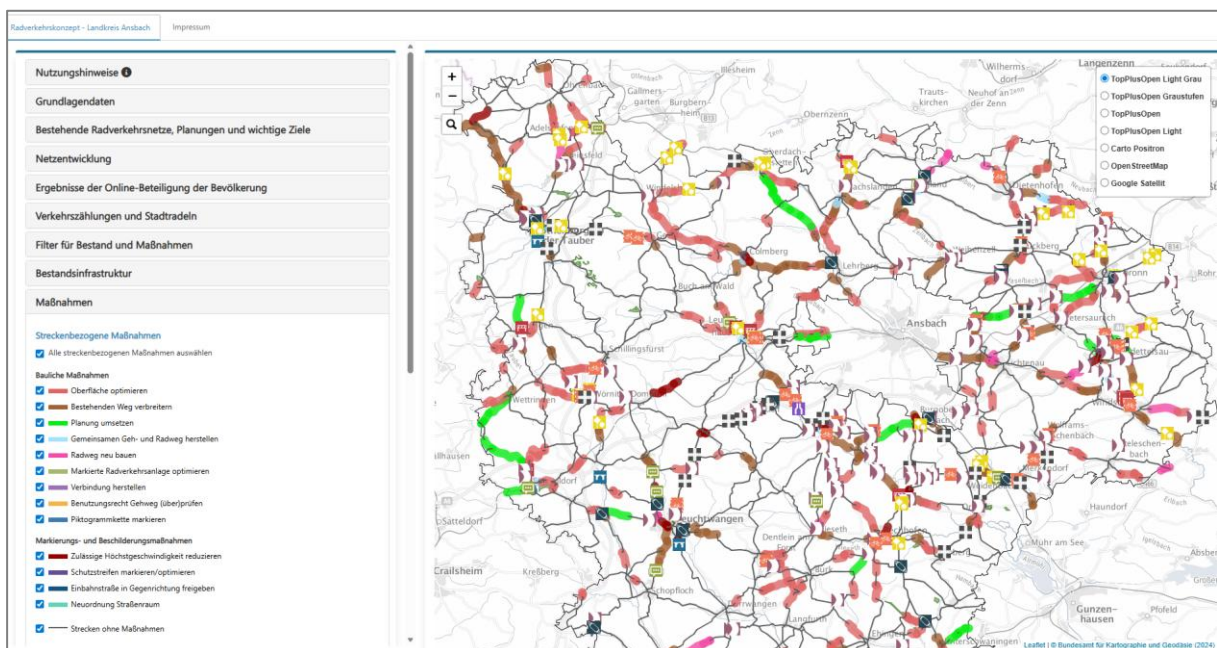
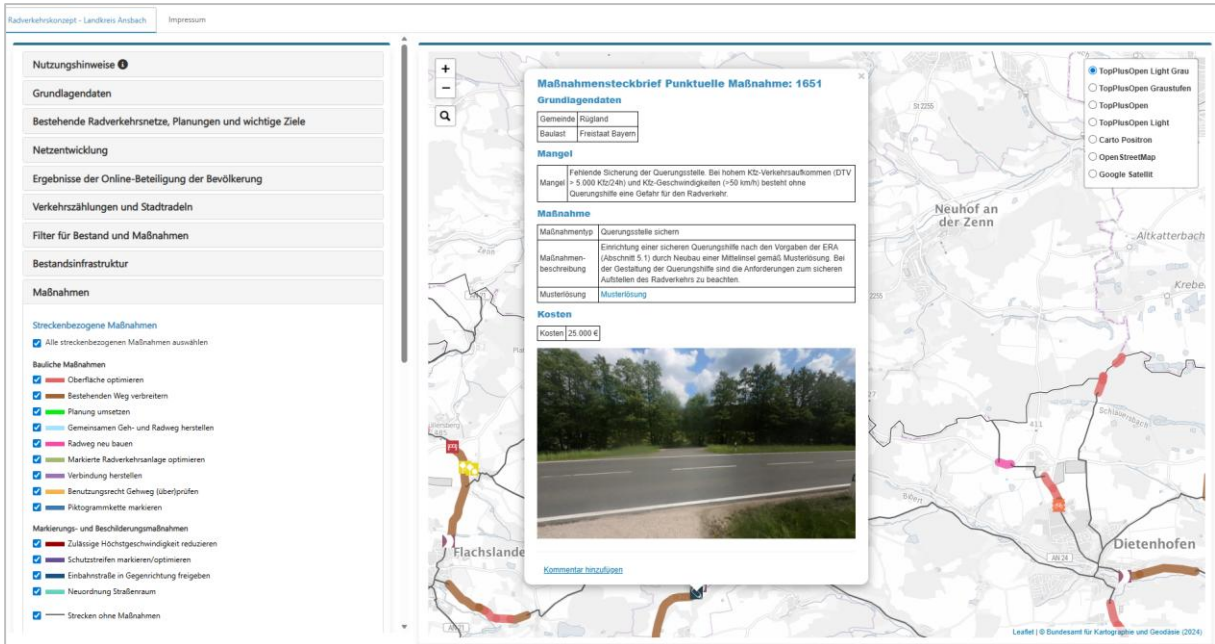


Abbildung 50: Screenshot interaktive Online-Karte zur Einsicht der Maßnahmen

Wird ein Streckenabschnitt angeklickt, öffnet sich für die jeweilige Maßnahme ein Maßnahmensteckbrief (vgl. Abbildung 51) mit folgenden Informationen:

- **Grundlagendaten**
 - Maßnahmen-ID
 - Name Gemeinde
 - Lage (innerorts/außerorts)
 - DTV und DTV Schwerverkehr
 - Baulastträger
 - Länge des Streckenabschnittes
 - Radnutzungsprognose (Anzahl Radfahrende pro Tag)
- **Bestand**
 - Führungsform Bestand
 - Oberflächenbelag
 - Oberflächenqualität
 - Gemessene Breite
- **Mangel**

- **Maßnahme**
 - Ziel-Führungsform
 - Maßnahmentyp
 - Maßnahmenbeschreibung
 - Musterlösung (vgl. Anhang 2)
 - Kostenschätzung in € (vgl. Kapitel 10.3)
 - Fachliche Priorität (vgl. Kapitel 10.4)
 - Kosten-Nutzen-Verhältnis (vgl. Kapitel 10.4)



Maßnahmensteckbrief Punktueller Maßnahme: 1651

Grundlagendaten

Gemeinde Roggland
Baulast Freistaat Bayern

Mangel

Fehlende Sicherung der Querungsstelle. Bei hohem Kfz-Verkehrsaufkommen (DTV Mangel > 5 000 Kfz/24h) und Kfz-Geschwindigkeiten (>50 km/h) besteht ohne Querungshilfe eine Gefahr für den Radverkehr.

Maßnahme

Maßnahmentyp: Querungsstelle sichern
Maßnahmenbeschreibung: Einrichtung einer sicheren Querungshilfe nach den Vorgaben der ESA (Abschnitt 5.1) durch Neubau einer Mittelinsel gemäß Musterlösung. Bei der Gestaltung der Querungshilfe sind die Anforderungen zum sicheren Aufhalten des Radverkehrs zu beachten.
Musterlösung: Musterlösung

Kosten

Kosten: 25 000 €

[Kommentar hinzufügen](#)

Abbildung 51: Beispielhafter Maßnahmensteckbrief in der interaktive Online-Karte

10.2 Streckenbezogene und punktuelle Maßnahmen

In der Tabelle 17 sind die streckenbezogenen und punktuellen Maßnahmen nach Baulastträger (Baulast nach Straßenklassifikation) geordnet aufgelistet. Bei Verbindungen, auf denen mehrere Maßnahmen erforderlich sind (insbesondere bei komplexeren Umgestaltungen), erfolgte die Zuordnung jeweils nach der Hauptmaßnahme.

Tabelle 17: Maßnahmen für Kreis-Netz nach Maßnahmentyp

Maßnahmentyp	Insgesamt	Bund	Freistaat Bayern	Kreis	Gemeinde
Punktuelle Maßnahmen					
Übergang Radweg-Fahrbahn optimieren	126	5	46	42	33
Führung an Knotenpunkt optimieren	40	8	26	4	2
Ausfahrt/Einmündung sichern	40	4	18	6	12
VZ 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) oder VZ 267 (Verbot der Einfahrt) für Radverkehr freigeben	28	0	0	0	28
Hindernis optimieren/entfernen	24	0	1	0	23
Querungsstelle sichern	22	7	10	1	4
VZ 240 (gem. Geh- und Radweg) anbringen	9	0	5	0	4
Beschilderung optimieren/erneuern	5	2	1	0	2
Brücke optimieren	3	0	0	0	3
Bewuchs entfernen	3	1	1	0	1
VZ 277.1 (Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen) anbringen	2	0	0	2	0
VZ 138 (Achtung Radverkehr) und VZ 1000-32 (Radverkehr kreuzt von links und rechts) anbringen	2	0	1	0	1
Radverkehrstaugliche Umgestaltung der Treppen	2	0	0	0	2
VZ 138 (Achtung Radverkehr) anbringen	1	0	1	0	0
Engstelle optimieren	1	0	1	0	0
Streckenbezogene Maßnahmen					
Bestehenden Weg verbreitern	289	16	59	31	183
Radverkehrstaugliche Oberfläche schaffen	261	0	4	7	250
Planung umsetzen	89	10	56	5	18
Oberfläche sanieren	62	0	1	2	59
Zulässige Höchstgeschwindigkeit reduzieren ⁴¹	47	6	30	8	3
Gemeinsamen Geh- und Radweg herstellen	38	6	6	10	16
Radweg neu bauen	33	11	15	7	0
Schutzstreifen markieren/optimieren	20	3	12	5	0
Radfahrstreifen markieren/optimieren	6	0	6	0	0
Schutzstreifen entfernen	5	0	4	0	1
Neuordnung Straßenraum	2	0	2	0	0
Verbindung herstellen	2	0	1	0	1
Einbahnstraße in Gegenrichtung freigeben	2	0	0	0	2
Piktogrammreihe markieren	1	1	0	0	0
Freigabe des Gehweges für Radverkehr prüfen	1	0	1	0	0
Benutzungspflicht Seitenraum (über)prüfen	1	0	0	1	0
Gesamt	1.167	80	308	131	648

⁴¹ Alle Streckenabschnitte mit der Maßnahmenempfehlung "Zulässige Höchstgeschwindigkeit reduzieren" wurden zum Zeitpunkt der Konzeptveröffentlichung durch die untere Straßenverkehrsbehörde des Landkreises geprüft; eine Umsetzung ist derzeit nicht möglich. Sofern sich die Rahmenbedingungen (ERA, StVO, VwV-StVO) ändern, sind diese Abschnitte erneut zu prüfen. (Vgl. Kapitel 9.5.4)

In der Abbildung 52 sind die streckenbezogenen und punktuellen Maßnahmen im Überblick dargestellt.

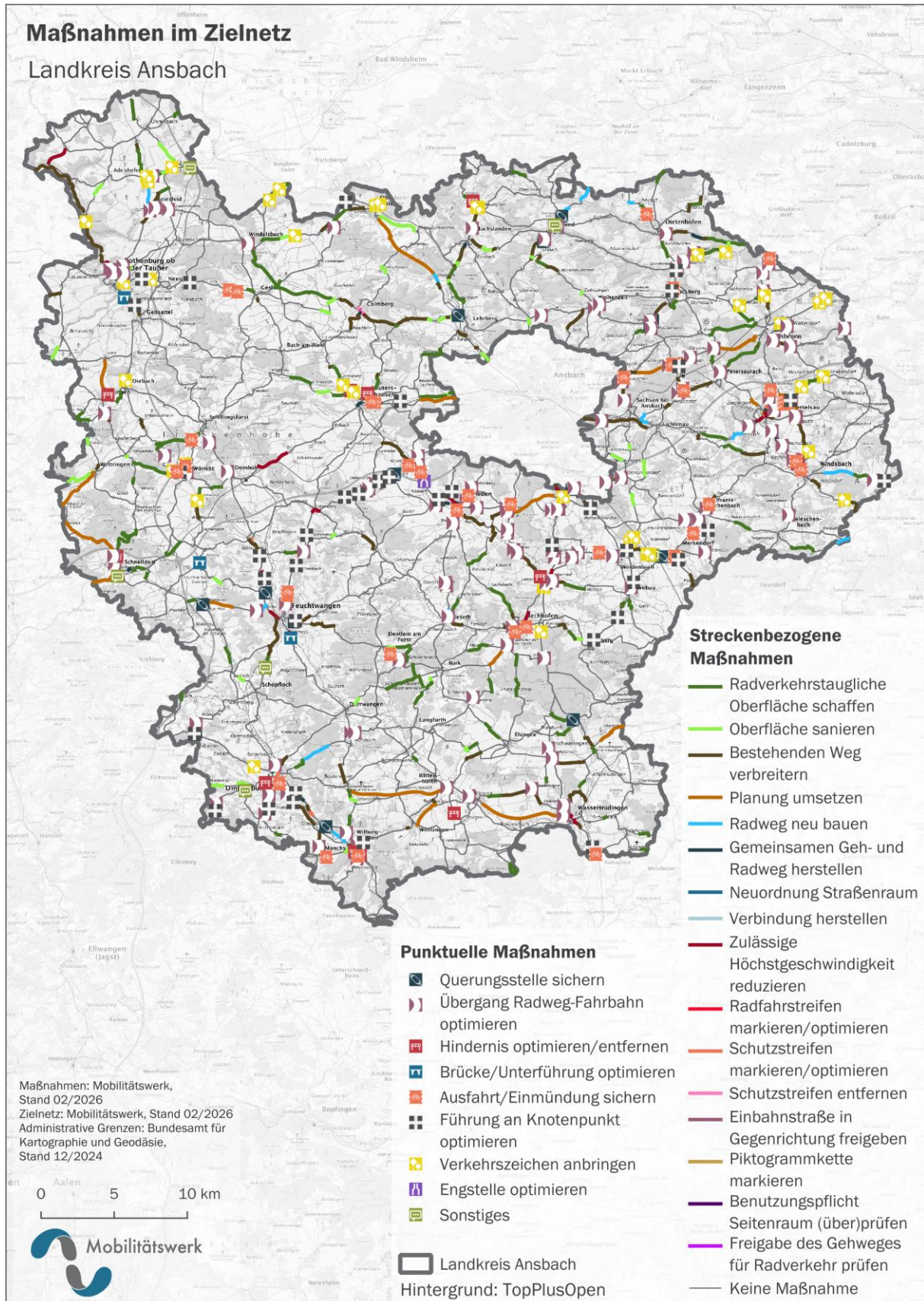


Abbildung 52: Streckenbezogene und punktuellen Maßnahmen nach Maßnahmentyp

Ergänzend finden sich alle Informationen pro Maßnahme auch in einem **Maßnahmensteckbrief** wieder (Beispiel in Abbildung 53, vgl. Anhang 1). Dieser ist ebenfalls bei der jeweiligen Maßnahme auf der interaktiven Online-Karte (vgl. Kapitel 10.1) verlinkt.




Streckenmaßnahmen-ID: 69		Radverkehrskonzept Landkreis Ansbach		 Mobilitätswerk GmbH
Allgemein				
Gemeinde	Oberdachstetten	DTV Kfz (2021)	- Kfz/24 h	
Ortslage	Außerorts	DTV Schwerverkehr (2021)	- Fahrzeuge/24 h	
Straße	-	Anteil Schwerverkehr	- %	
Ursprung Netzkonzept	Radverkehrsnetz Bayern	Teil des „Bayernnetz für Radler“	Nein	
Baulast nach Straßenklassifikation	Wirtschaftsweg/Forstweg	Schutzgebiet	Landschaftsschutzgebiet	
Länge	584 m	Bestehende Planung	Ja	
Lagekarte		Aktuelle Situation		
				
Bestand				
Führungsform	Feldweg/Waldweg	Zulässige Höchstgeschwindigkeit	- km/h	
Wegbreite (bei Befahrung gemessen)	4,5 m	Oberflächenbelag und Zustand	Asphalt, schlecht	
Maßnahme				
Zielführungsform	Gemeinsamer Geh- und Radweg			
Mangel	Noch nicht umgesetzte Planung.			
Maßnahmentyp	Planung umsetzen			
Maßnahmenbeschreibung	Neubau eines gem. Geh- und Radweges entsprechend Regemaß (ERA 2010: 2,50 m). Umsetzung der bestehenden Planung. Eigenständiges Radwegeprojekt an Bundesstraßen zwischen Oberdachstetten und Gräfenbuch. Umsetzungshorizont: 2025-2030			
Musterlösung	Basis 2a-1, Basis 2b-1			
Relevanz und Kosten				
Netzkategorie	AR IV	Fachliche Priorität	-	
Radnutzungsprognose	5 Radfahrende/Tag	Kosten-Nutzen-Verhältnis	-	
Kostenüberschlag (brutto)	0 €	Erarbeitungsstand	25.02.2026	

Abbildung 53: Beispiel für Maßnahmensteckbrief

10.3 Kostenschätzung

10.3.1 Kostensätze

Für die streckenbezogenen und punktuellen baulichen Maßnahmen wurde eine überschlägige Kostenschätzung vorgenommen. Diese basiert auf **pauschalen Kostensätzen** für Radverkehrsmaßnahmen (vgl. Tabelle 18, vgl. Tabelle 19). Die Werte wurden mit dem Tiefbauamt des Landkreises abgestimmt und basieren auf Erfahrungswerten.

Tabelle 18: Pauschale Kostensätze nach Maßnahmentyp für die streckenbezogenen Maßnahmen (in €/m)

Zielführungsform (inkl. Breite)	Oberflächenbelag	Hauptmaßnahmentyp	Ohne Untermaßnahme	Untermaßnahmentyp		
				Verbreitern	Radverkehrstaugliche Oberfläche schaffen	Oberfläche sanieren
Gemeinsamer Geh- und Radweg/ Gehweg Rad frei (2,5 m)	Asphalt oder Betonpflaster	Radweg neu bauen	500	//	//	//
		Bestehenden Weg verbreitern (0,5 m)	100	//	//	//
		Gemeinsamen Geh- und Radweg herstellen (inkl. Verbreitern)	100	//	500	340
		Radverkehrstaugliche Oberfläche schaffen (inkl. Verbreitern)	500	//	//	//
		Oberfläche sanieren	300	340	//	//
Mischverkehr mit Kfz (6 m angenommen, entspricht EKL 4)	Asphalt	Oberfläche sanieren	720	//	//	//
	Wassergebundene Decke	Radverkehrstaugliche Oberfläche schaffen	300	//	//	//
Wirtschafts- oder Forstweg (3,0-3,5 m)	Asphalt	Bestehenden Weg verbreitern auf 3,5 m	200	//	//	//
	Asphalt	Oberfläche sanieren (3 m)	360	500	//	//
	Wassergebundene Decke	Radverkehrstaugliche Oberfläche schaffen (3 m)	150	175	//	//

Tabelle 19: Pauschale Kostensätze nach Maßnahmentyp für die punktuellen Maßnahmen

Hauptmaßnahmentyp	Kosten/Einheit
Bordstein absenken (für gemeinsamen Geh-/Radweg, 2,5 m Breite)	250 €
Hindernis optimieren/entfernen (Poller)	200 €
Hindernis optimieren/entfernen (Umlaufsperr)	5.000 €
Übergang Fahrbahn - Radweg optimieren (für gemeinsamen Geh-/Radweg, 2,5 m Breite)	15.000 €
Querungsstelle sichern	25.000 €
Führung an Knotenpunkt optimieren	15.000 €
Brücke/Unterführung optimieren	Nicht kalkulierbar
Engstelle optimieren	Nicht kalkulierbar

Die angegebenen Werte stellen **Bruttokosten inklusive Planungskosten** dar. Kosten für den Flächenerwerb sowie potentielle Fördermittel sind darin nicht enthalten. In den weiteren Planungsphasen ist der Kostenrahmen zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

10.3.2 Kostenschätzung nach Baulastträgern

Die geschätzten Gesamtkosten für die Umsetzung aller 902 baulichen Maßnahmen (ohne bereits laufende Planungen) im Landkreis Ansbach – sowohl streckenbezogene als auch punktuelle – belaufen sich über alle Baulastträger (Baulast nach Straßenklassifikation) hinweg auf rund 69 Mio. €. Eine detaillierte Aufschlüsselung findet sich in Tabelle 20 und Tabelle 21.

Tabelle 20: Geschätzte Kosten je Baulastträger

Baulast nach Straßenklassifikation	Gesamtkosten
Bund	2,3 Mio. €
Freistaat Bayern	7 Mio. €
Landkreis Ansbach	3,7 Mio. €
Gemeinden	56 Mio. €
Gesamtkosten insgesamt	69 Mio. €

Die folgende Tabelle zeigt die Gesamtkosten für den Landkreis Ansbach je Maßnahmentyp und aufgeschlüsselt nach den Baulastträgern (Baulast nach Straßenklassifikation). Das Kapitel 12.4 gibt einen Überblick über bestehende Fördermöglichkeiten, mit deren Hilfe sich die anfallenden Kosten deutlich reduzieren lassen.

Tabelle 21: Gesamtkosten je Maßnahmentyp für die streckenbezogenen Maßnahmen, aufgeschlüsselt nach Baulast (Baulast nach Straßenklassifikation)

Kategorie	Hauptmaßnahmentyp	Insgesamt		Gemeinde		Kreis		Freistaat Bayern		Bund	
		Km	Kosten	Km	Kosten	Km	Kosten	Km	Kosten	Km	Kosten
Baulich	Radverkehrstaugliche Oberfläche schaffen	113,1	24 Mio. €	111,4	23,2 Mio. €	0,9	0,5 Mio. €	0,7	0,4 Mio. €	-	-
	Bestehenden Weg verbreitern	112,6	18,7 Mio. €	87,1	16,2 Mio. €	11,4	1,1 Mio. €	10,5	1,1 Mio. €	3,6	0,4 Mio. €
	Planung umsetzen	51	-	7,6	-	2,3	-	32,7	-	8,4	-
	Oberfläche sanieren	24,9	15,7 Mio. €	24,6	15,6 Mio. €	0,1	0,1 Mio. €	0,2	0,1 Mio. €	-	-
	Radweg neu bauen	13,5	6,8 Mio. €	-	-	2,3	1,1 Mio. €	8,1	4,1 Mio. €	3,1	1,6 Mio. €
	Gemeinsamen Geh- und Radweg herstellen	7,2	0,8 Mio. €	3,6	0,4 Mio. €	1,7	0,2 Mio. €	1,4	0,1 Mio. €	0,6	0,06 Mio. €
	Neuordnung Straßenraum	0,2	-	-	-	-	-	0,2	-	-	-
	Verbindung herstellen	0,02	0,01 Mio. €	0,01	5.000 €	-	-	0,01	5.000 €	-	-
Markierung und Beschilderung	Zulässige Höchstgeschwindigkeit reduzieren ⁴²	16,9	-	0,5	-	5,8	-	9,6	-	1	-
	Schutzstreifen markieren/optimieren	3,9	-	-	-	1	-	2,3	-	0,7	-
	Schutzstreifen entfernen	1,2	-	0,5	-	-	-	0,6	-	-	-
	Radfahrstreifen markieren/optimieren	0,9	-	-	-	-	-	0,9	-	-	-
	Einbahnstraße in Gegenrichtung freigeben	0,7	-	0,7	-	-	-	-	-	-	-
	Piktogrammreihe markieren	0,1	-	-	-	-	-	-	-	0,1	-
	Freigabe des Gehweges für Radverkehr prüfen	0,1	-	-	-	-	-	0,1	-	-	-
	Benutzungspflicht Seitenraum (über)prüfen	0,04	-	-	-	0,04	-	-	-	-	-

⁴² Alle Streckenabschnitte mit der Maßnahmenempfehlung "Zulässige Höchstgeschwindigkeit reduzieren" wurden zum Zeitpunkt der Konzeptveröffentlichung durch die untere Straßenverkehrsbehörde des Landkreises geprüft; eine Umsetzung ist derzeit nicht möglich. Sofern sich die Rahmenbedingungen (ERA, StVO, VwV-StVO) ändern, sind diese Abschnitte erneut zu prüfen. (Vgl. Kapitel 9.5.4)

Tabelle 22: Gesamtkosten je Maßnahmentyp für die punktuellen Maßnahmen, aufgeschlüsselt nach Baulastträgern (Baulast nach Straßenklassifikation)

Kategorie	Hauptmaßnahmentyp	Insgesamt		Gemeinde		Kreis		Freistaat Bayern		Bund	
		Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten
Baulich	Übergang Radweg-Fahrbahn optimieren	126	1,89 Mio. €	33	0,495 Mio. €	42	0,63 Mio. €	46	0,69 Mio. €	5	0,075 Mio. €
	Führung an Knotenpunkt optimieren	40	0,6 Mio. €	2	0,03 Mio. €	4	0,06 Mio. €	26	0,39 Mio. €	8	0,12 Mio. €
	Hindernis optimieren/entfernen	24	0,02 Mio. €	23	0,019 Mio. €	-	-	1	200 €	-	-
	Querungsstelle sichern	22	0,375 Mio. €	4	0,1 Mio. €	1	0,025 Mio. €	10	0,15 Mio. €	7	0,1 Mio. €
	Brücke optimieren	3	-	3	-	-	-	-	-	-	-
Markierung und Beschilderung	Ausfahrt/Einmündung sichern	40	-	12	-	6	-	18	-	4	-
	VZ 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) oder VZ 267 (Verbot der Einfahrt) für Radverkehr freigeben	28	-	28	-	0	-	0	-	0	-
	VZ 240 (gem. Geh- und Radweg) anbringen	9	-	4	-	0	-	5	-	0	-
	VZ 277.1 (Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen) anbringen	2	-	0	-	2	-	0	-	0	-
	VZ 138 (Achtung Radverkehr) und VZ 1000-32 (Radverkehr kreuzt von links und rechts) anbringen	2	-	1	-	0	-	1	-	0	-
	VZ 138 (Achtung Radverkehr) anbringen	1	-	0	-	0	-	1	-	0	-
	Beschilderung optimieren/erneuern	5	-	2	-	0	-	1	-	2	-
Sonstige	Bewuchs entfernen	3	-	1	-	0	-	1	-	1	-
	Radverkehrstaugliche Umgestaltung der Treppen	2	-	2	-	0	-	0	-	0	-
	Engstelle optimieren	1	-	0	-	0	-	1	-	0	-

10.4 Priorisierung

Die Umsetzung der im Zielnetz definierten Maßnahmen erfordert erhebliche Investitionen und organisatorischen Aufwand. Um die verfügbaren finanziellen Mittel möglichst wirkungsvoll und nutzbringend für den Radverkehr einzusetzen, ist eine gezielte **Priorisierung** unerlässlich. In der Priorisierung wurden ausschließlich bauliche Streckenmaßnahmen berücksichtigt.

Da eine gebündelte Maßnahmenumsetzung – etwa zwischen zwei Ortsteilen – besonders effizient und zielführend ist, wurde die Priorisierung auf Ebene definierter **Maßnahmenbündel** vorgenommen.

Im ersten Schritt wurden die baulichen Streckenmaßnahmen fachlich priorisiert. Dabei wurden folgende Aspekte berücksichtigt:

- **Erwartete Wirkung**
 - Gefährdungspotenzial bei Situation im Bestand
 - Wirkung der Maßnahmenempfehlung nach erfolgter Umsetzung
- **Netzbedeutung**
 - Erwartetes Nutzeraufkommen (vgl. Kapitel 8)
 - Bedeutung als Schulweg (Strecken im Umfeld von 5 km von Grundschulen bzw. 8 km von weiterführenden Schulen)
 - Bedeutung für den Tourismus (Prognose unter Berücksichtigung touristischer Ziele)

Die Maßnahmen wurden in drei Prioritätsstufen eingeteilt:

- Hohe Priorität (1)
- Mittlere Priorität (2)
- Geringere Priorität (3)

Diese Einstufung stellt ausdrücklich eine fachliche Priorisierung dar. Die **konkrete Umsetzung** obliegt dem **jeweiligen Baulastträger, der über Reihenfolge und Art der Realisierung** entscheidet.

Im Anschluss wurde das **Kosten-Nutzen-Verhältnis** ermittelt. Dabei wird die fachliche Priorität mit den Kosten pro m ins Verhältnis gesetzt. Auf dieser Grundlage erfolgte eine Einteilung der Maßnahmen in fünf Klassen von **A bis E**:

- **Klasse A:** bestes Kosten-Nutzen-Verhältnis
- **Klasse E:** geringstes Kosten-Nutzen-Verhältnis

Da bestimmte Maßnahmen durch Fördermittel finanziell entlastet werden können, dient das Kosten-Nutzen-Verhältnis lediglich als erste Orientierung für eine mögliche Umsetzungsreihenfolge. Bei der Erstellung eines konkreten Maßnahmenprogramms durch die jeweiligen Baulastträger sind verfügbare Fördermöglichkeiten, SowiSo-Maßnahmen im Bereich Straßenbau und Wirtschaftswegesanierung sowie die Unterstützung aller Akteure zu berücksichtigen.

Die folgenden Karten zeigen die Maßnahmen sowohl nach ihrer fachlichen Priorität (vgl. Abbildung 54) als auch nach dem ermittelten Kosten-Nutzen-Verhältnis (vgl. Abbildung 55).

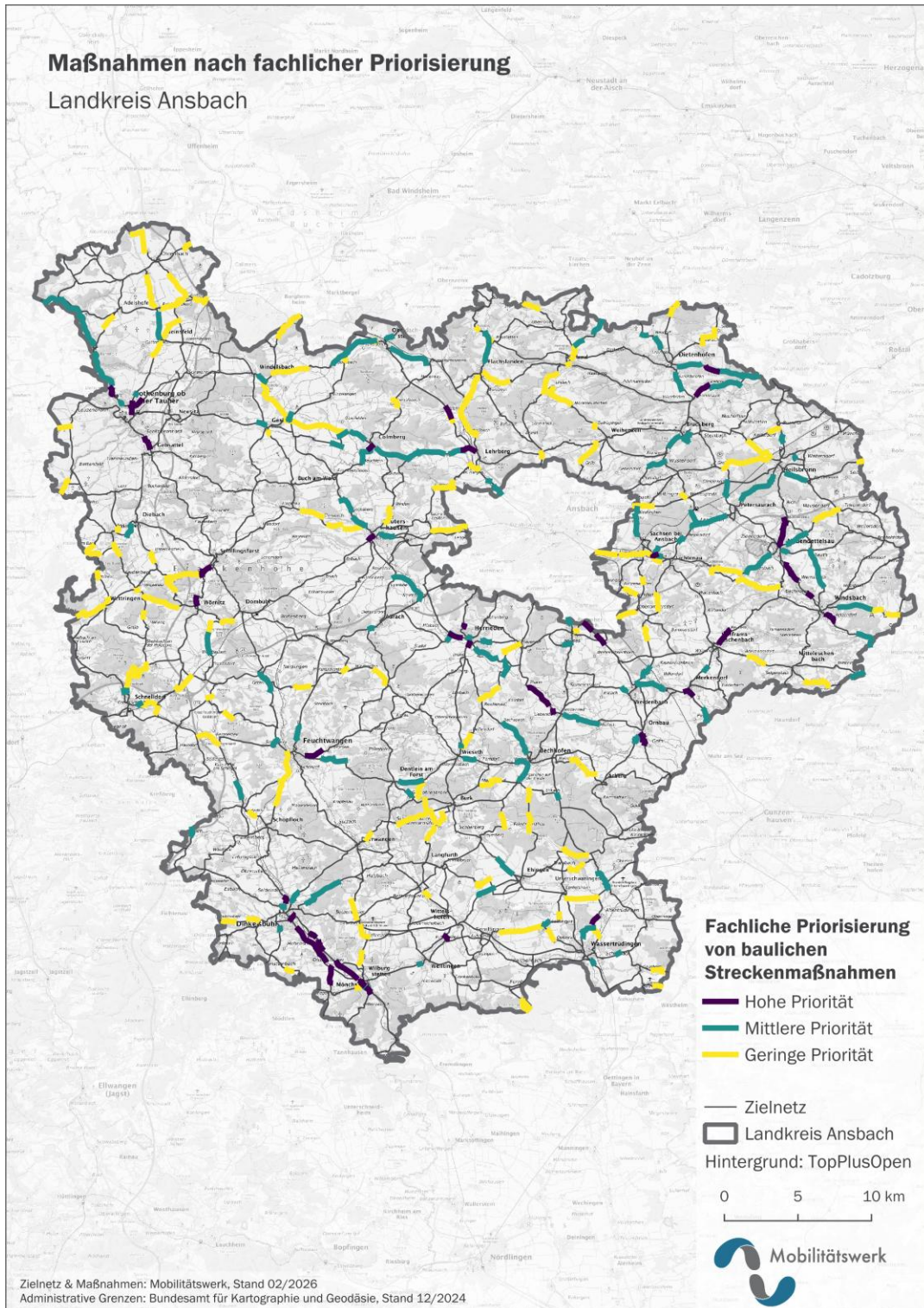


Abbildung 54: Fachliche Priorität der baulichen Streckenmaßnahmen

Tabelle 23: Bauliche Streckenmaßnahmen nach fachlicher Priorität

Fachliche Priorität	Anzahl	Länge	Kosten
Hohe Priorität	106	26,2 km	4,4 Mio. €
Mittlere Priorität	258	105,1 km	24,8 Mio. €
Geringe Priorität	319	140,1 km	36,9 Mio. €

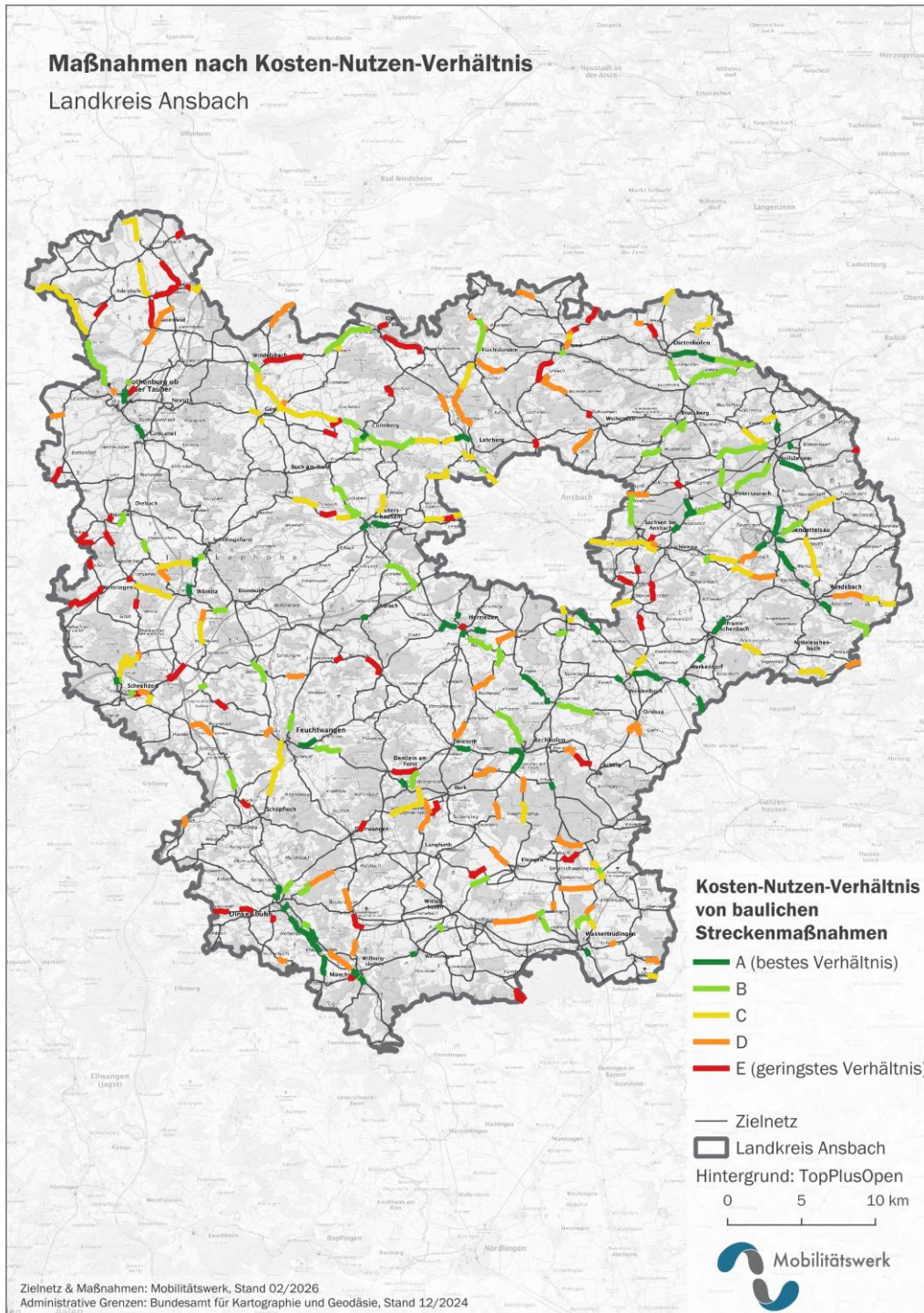


Abbildung 55: Kosten-Nutzen-Verhältnis für die baulichen Streckenmaßnahmen

Tabelle 24: Bauliche Streckenmaßnahmen nach Kosten-Nutzen-Verhältnis

Kosten-Nutzen-Verhältnis	Anzahl	Länge	Kosten
A (bestes Verhältnis)	138	33,6 km	3,4 Mio. €
B	150	65,6 km	11,3 Mio. €
C	153	71,1 km	13,7 Mio. €
D	139	57,2 km	16,4 Mio. €
E (geringstes Verhältnis)	103	43,9 km	21,3 Mio. €

11 Weitere Empfehlungen für die Umsetzung

11.1 Unterhaltung und Verkehrssicherung

Die regelmäßige Unterhaltung und Instandhaltung von Radverkehrsanlagen ist eine zentrale Voraussetzung für die dauerhafte Sicherheit, Nutzbarkeit und Attraktivität des Radverkehrsnetzes im Landkreis Ansbach. Sie umfasst sowohl die Pflege der Oberflächen als auch die Beseitigung von Hindernissen, Verschmutzungen und typischen Abnutzungserscheinungen.

Einen Leitfaden „**Betriebsdienst auf Radverkehrsanlagen**“ (2025)⁴³ zur Unterhaltung stellt die Landesbaudirektion Bayern zur Verfügung.

Grundsätze der Unterhaltung

- Die Unterhaltungspflicht für Radwege und -strecken liegt grundsätzlich bei den Baulastträgern (z. B. Kommunen oder Landkreis) bzw. Eigentümerinnen und Eigentümern der Wege.
- Regelmäßige Kontrollen sollten alle Streckenabschnitte erfassen, insbesondere solche mit hoher Nutzungsfrequenz oder besonderen Risiken (z. B. Wirtschaftswege, Wald- und Forstwege).
- Die Häufigkeit der Wartung richtet sich nach Nutzung, Witterungseinflüssen und Oberflächenart. Asphaltierte Strecken benötigen weniger intensive Pflege als wassergebundene Decken oder Schotterflächen.
- Unterhaltung ist als kontinuierlicher Prozess zu verstehen. Frühzeitige kleinere Reparaturen sind in der Regel wirtschaftlicher als spätere umfangreiche Sanierungen.
- Bei allen Unterhaltungsmaßnahmen ist auf eine radverkehrsgerechte Ausführung zu achten, insbesondere auf ebene Übergänge, griffige Oberflächen und eine möglichst hindernisfreie Führung.

Maßnahmen zur Unterhaltung

Zu den wesentlichen Unterhaltungsmaßnahmen zählen:

1. Oberflächenpflege und -instandsetzung:

- Beseitigung von Schlaglöchern, Rissen und Spurrinnen
- Nachbesserung von wassergebundenen Decken oder Pflasterflächen
- Entfernung von Wurzelschäden, Schotter- oder Erdablagerungen
- Sicherstellung ausreichender Querneigung und Entwässerung, um Wasseransammlungen und Frostschäden zu vermeiden
- Vermeidung provisorischer Ausbesserungen, die zu Unebenheiten oder Kanten führen können

2. Reinigung und Räumung:

- Entfernung von Laub, Ästen oder Sand, um Rutschgefahr zu vermeiden
- Regelmäßige Reinigung besonders nach Herbst- oder Winterperioden
- Zeitnahe Beseitigung außergewöhnlicher Verschmutzungen (z. B. nach landwirtschaftlicher Nutzung oder Starkregenereignissen)
- Konkrete Hinweise zum Winterdienst im Unterkapitel 11.2

⁴³ Landesbaudirektion Bayern – Zentralstelle Radverkehr (2025)

3. Verkehrssicherheit und Sichtbarkeit:

- Kontrolle und ggf. Erneuerung von Markierungen und Bodenpiktogrammen
- Prüfung und Instandhaltung von Beschilderung und Wegweisung
- Sicherstellung von freien Sichtachsen an Einmündungen, Kurven und Querungen
- Regelmäßiger Rückschnitt von Sträuchern und Bäumen zur Sicherstellung des Lichtraumprofils
- Kontrolle von Schutzeinrichtungen, Geländern und Übergangskonstruktionen

4. Spezielle Maßnahmen auf Wirtschafts- und Forstwegen:

- Abstimmung mit land- und forstwirtschaftlichen Nutzenden
- Berücksichtigung saisonaler Verkehrsspitzen, z. B. Erntezeiten
- Prüfung atypischer Gefahren (morsche Brückengeländer, große Schlaglöcher, Stacheldraht etc.) und zeitnahe Beseitigung

Organisation und Finanzierung

- Eigentümerinnen und Eigentümer von Radwegen oder Wirtschaftswegen tragen die Verantwortung für Bau und Unterhaltung.
- Für landwirtschaftliche Wege, die zusätzlich für den Radverkehr genutzt werden, entstehen in der Regel keine zusätzlichen Unterhaltskosten.
- Bei Sonderfällen, wie forstwirtschaftlich genutzten Waldwegen, ist eine frühzeitige gemeinsame Planung sinnvoll, um radverkehrstaugliche Oberflächen zu erhalten und zusätzliche Kosten abzusichern.
- Es wird empfohlen, standardisierte Kontroll- und Wartungsintervalle festzulegen und zu dokumentieren. Ein strukturiertes Mängelmelde- und Dokumentationssystem (z. B. digitale Erfassung) kann helfen, Schäden frühzeitig zu erkennen und Prioritäten bei der Unterhaltung zu setzen.

11.2 Winterdienst

Ein funktionierender **Winterdienst** ist eine zentrale Voraussetzung für die **ganzjährige Nutzbarkeit des Radverkehrsnetzes**. Ziel ist es, auch in der kalten Jahreszeit sichere und durchgängig befahrbare Radverbindungen bereitzustellen und diese transparent zu kommunizieren. Vor allem für benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen ist eine uneingeschränkte Befahrbarkeit relevant.⁴⁴

Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Verpflichtung zum Winterdienst ergibt sich aus der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht gemäß § 823 BGB. Für innerörtliche, verkehrsrelevante Radwege besteht eine Räumspflicht. Zusätzlich besteht auf verkehrsrelevanten und gefährlichen Abschnitten eine Streupflicht während des allgemeinen Tagesverkehrs. Aufgrund der fahrdynamischen Instabilität von Fahrrädern können Radverkehrsanlagen grundsätzlich als besonders sensibel gegenüber Schnee- und Eisglätte eingestuft werden. Die Räumung sollte daher vor dem morgendlichen Berufsverkehr erfolgen.

Der Umfang des Winterdienstes ist grundsätzlich von der Leistungsfähigkeit der Kommunen abhängig. In Bayern regelt Art. 9 Abs. 1 BayStrWG, dass die Träger der Straßenbaulast Straßen entsprechend dem gewöhnlichen Verkehrsbedürfnis und den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit zu bauen und zu unterhalten haben. Zwar zählen das Schneeräumen und Streuen nach Art. 9 Abs. 3 BayStrWG formal nicht zur Straßenbaulast, die Baulastträger sollen jedoch – unbeschadet

⁴⁴ StMI & StMB Bayern (2023)

der Verkehrssicherungspflicht – die Straßen bei Schnee und Eisglätte räumen und streuen (BayStrWG).

Zusätzlich formuliert Artikel 3 Absatz 4f der Verwaltungsvereinbarung des Förderprogramms „Stadt und Land“, dass Investitionen, die durch das Förderprogramm gefördert wurden, „dauerhaft, verkehrssicher und nachhaltig – einschließlich Winterdienst – durch die Träger der Straßenbaulast der Länder und Gemeinden“ zu betreiben und unterhalten sind.⁴⁵

Anforderungen und Handlungsempfehlung

Für einen effektiven Winterdienst ist ein priorisiertes Winterrouthenetz erforderlich. Es muss nicht jede Radverkehrsanlage geräumt werden; entscheidend ist ein durchgängiges Netz von Hauptrouthen, das wichtige Alltagsziele wie Schulen, Arbeitsplätze und Einkaufszentren verbindet.

Der **Winterdienstplan** sollte enthalten:

- Kartografische Darstellung der Routen
- Priorisierung der Strecken
- Zeitplan für Räumung und Streuung
- Öffentlichen Zugang zur Information

Die Abstimmung zwischen den unterschiedlichen Baulastträgern, insbesondere auf Landkreisebene, ist dabei entscheidend. Langfristiges Ziel sollte ein baulastträgerübergreifend abgestimmtes, durchgängiges Winterrouthenetz sein, das schrittweise erweitert werden kann, z. B. durch Abfragen zu betreuten Strecken in den Kommunen.

Weiterhin ist zu beachten, dass Radwege ein ausreichend dimensioniertes Lichtraumprofil besitzen, insbesondere Unterführungen, um eine Befahrbarkeit durch Räumfahrzeuge gewährleisten zu können.⁴⁶

Ein gutes Beispiel für einen funktionierenden Winterdienst ist die Stadt Münster: Sie verfügt über eine spezialisierte Winterdienstplanung mit priorisierten und auf einer öffentlichen Karte dokumentierten Routen und angepasste Fahrzeuge. Ergänzend erfolgt eine wissenschaftliche Begleitung zur kontinuierlichen Optimierung der Maßnahmen.

11.3 Radabstellanlagen und Mobilstationen

11.3.1 Grundsätzliche Anforderungen

Neben sicheren Radwegeverbindungen sind geeignete Radabstellanlagen ein wichtiger Baustein für die Förderung des Radverkehrs, da sie die Räder bei Nichtgebrauch vor Beschädigung oder Diebstahl schützen und die Fahrradnutzung im Alltag komfortabler machen.

Folgende Anforderungen an **sichere und nutzungsfreundliche Fahrradabstellanlagen** bestehen:

- eine **hohe Standsicherheit**,
- die **Sicherung des Rahmens** auch mit kurzem Schloss,
- ein **ausreichender Abstand** zwischen den Fahrrädern,
- das **einfache und schnelle Abstellen** und Entnehmen der Fahrräder,
- die Erreichbarkeit der Anlagen, ohne abzustiegen sowie
- **sicherer Betrieb und einfache Reinigung**.

⁴⁵ BMV (2020)

⁴⁶ StMI & StMB Bayern (2023)

Für das halbtägige oder Langzeitparken ist darüber hinaus eine Überdachung als Witterungsschutz wünschenswert.

Den Standard für die oben genannten Anforderungen stellen **Anlehnbügel dar**, da sie den vielfältigen Grundanforderungen gerecht werden und verhältnismäßig günstig in der Anschaffung sind. **Anlehnbügel sollten:**

- **80 bis 120 cm lang** sein (bei Einzelaufstellung) und
- eine mittlere Querstange/Querholm haben (für Kinder- und Damenfahräder) sowie
- größere **Achsabstände (100 bis 150 cm)** ermöglichen, um eine Doppelaufstellung der Fahrräder zu gewährleisten.
- Der **Seitenabstand** zwischen zwei Fahrradbügeln sollte **mindestens 120 cm** betragen, um bequemen beidseitigen Zugang zu bieten. Bei geringeren Maßen verhaken sich Körbe, breite Lenker, Taschen und Ähnliches. Die Folge ist, dass nur eine Seite des Bügels genutzt wird.
- Bei größeren Fahrradabstellanlagen (z. B. auf Schulhöfen), sind zusätzlich **kleine Gassen** von 200 cm zwischen den Reihen notwendig.

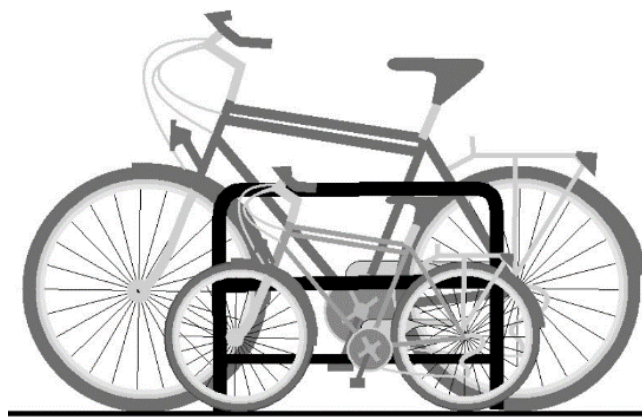


Abbildung 56: Anlehnbügel mit Unterholm (Darstellung aus den Hinweisen zum Fahrradparken - FGSV 2012)

Eine hohe **Nachfrage** ist vor allem an hoch frequentierten Quellen und Zielen gegeben, u.a. an Wohnorten, öffentlichen Plätzen, Freizeiteinrichtungen, ÖPNV- bzw. B+R-Anlagen. Aus der Nutzungsart sowie der jeweiligen Abstelldauer der Fahrräder kann die empfohlene Ausstattung der Radabstellanlagen abgeleitet werden (vgl. Kapitel 11.3.2). Für das halbtägige oder Langzeitparken ist ein Witterungsschutz durch Überdachung und eine Möglichkeit zum Abschließen durch Fahrradboxen oder -käfige wünschenswert.

11.3.2 Empfohlene Ausstattung von Radabstellanlagen

Die Tabelle 25 gibt einen Überblick über die zentralen Anforderungen an verschiedenen Orten des alltäglichen Lebens und empfiehlt je nach Nutzungsart eine passende Ausstattung der Abstellanlagen.

Tabelle 25: Anforderungen an Abstellanlagen nach „Hinweise zum Fahrradparken“⁴⁷

Nutzung	Abstelldauer			Anforderungen		Empfehlung zu Ausstattung				
	Kurzfristig	Mittelfristig	Langfristig	Soziale Kontrolle	Diebstahlschutz	Witterungsschutz	Zentralität	Typ	Überdachung	Abschließbar
Bahnhöfe/ZOBs	-	X	X	++	++	++	+	Bügel/ Fahrradbox	X	X, mind. teilweise
Mitfahrerparkplätze	-	X	X	+	++	++	+	Bügel/ Fahrradbox	X	X, mind. teilweise
Unternehmen/ Arbeitgeber	-	X	-	++	+	++	+	Bügel	X	-
Verwaltung	X	-	-	-	+	-	++	Bügel	-	-
Bildungseinrichtungen	-	X	-	++	+	++	+	Bügel	X	-
Freizeiteinrichtungen	X	X	-	+	+	-	+	Bügel	X	-
Medizinische Einrichtungen	X	-	-	-	+	-	++	Bügel	-	-
Soziale Einrichtungen	X	-	-	-	+	-	+	Bügel	-	-
Versammlungsstätten	X	X	-	+	+	+	++	Bügel	X	-

X = vorrangig zutreffend; ++ = hohe Relevanz; + = mittlere Relevanz; - = geringe/keine Relevanz

⁴⁷ Vgl. FGSV (2012b)

DIMENSIONIERUNG

Die **benötigte Anzahl an Fahrradstellplätzen** richtet sich in erster Linie nach der Nutzungsfrequenz sowie der verkehrlichen Erreichbarkeit des jeweiligen Standorts. Die nachfolgende Tabelle 26 enthält Erfahrungswerte des Planungsbüros, welcher Anteil der gleichzeitig anwesenden Personen bei der Planung von Fahrradabstellanlagen berücksichtigt werden sollte.

Tabelle 26: Übersicht Dimensionierungskriterien für Radabstellanlagen⁴⁸

Standorttyp	Hinweis zur Nutzung	Anteil max. gleichzeitig Nutzender bei ...		
		... guter Anbindung	... mittlerer Anbindung	... schlechter Anbindung
Bahnhöfe/ ZOBs	Pendlerverkehr mit Langzeitparkern	15 – 30 %	5 – 15 %	1 – 5 %
Mitfahreparkplätze	Pendlerverkehr mit Langzeitparkern	15 – 30 %	5 – 15 %	1 – 5 %
Unternehmen/ Arbeitgeber	Abhängig von Länge und Qualität Arbeitsweg	15 – 30 %	5 – 15 %	< 5 %
Verwaltung	Hoher Anteil Kurzzeitparker	15 – 25 %	5 – 15 %	< 5 %
Bildungseinrichtungen	Abhängig von Alter, Schulwegqualität	25 – 40 %	10 – 25 %	< 10 %
Freizeit- einrichtungen	Starke saisonale Schwankungen	20 – 35 %	5 – 20 %	< 10 %
Medizinische Einrichtungen	Hoher Anteil Kurzzeitparker	15 – 25 %	5 – 15 %	< 5 %
Soziale Einrichtungen	Hoher Anteil Kurzzeitparker	20 – 30 %	10 – 20 %	< 10 %
Versammlungs- stätten	Hohe Spitzenbelastungen bei Veranstaltungen	15 – 30 %	5 – 15 %	< 5 %

Da im Rahmen der Konzepterstellung keine belastbare Einschätzung zur Nutzungsstruktur an den betrachteten Standorten möglich war, konnten für einzelne Standorte **keine konkreten Empfehlungen zur Anzahl der Fahrradabstellplätze** ausgesprochen werden. Die in der Tabelle aufgeführten Richtwerte dienen daher als Orientierungshilfe für eine bedarfsgerechte Dimensionierung. Eine zusätzliche Unterstützung bietet das **Planungstool „Radparken“ der Infostelle Fahrradparken⁴⁹**, das sowohl Bedarf als auch Kosten kalkulierbar macht.

Es ist zu beachten, dass mit dem Ausbau der Radinfrastruktur und einem dadurch steigenden Anteil des Radverkehrs am Modal Split auch der Bedarf nach Fahrradabstellplätzen zunehmen wird. In solchen Fällen kann es notwendig werden, bestehende Abstellanlagen zu erweitern oder nachzurüsten. Um frühzeitig auf veränderte Bedarfe reagieren zu können, wird eine **regelmäßige Erfassung der Auslastung** empfohlen.

Gute weiterführende Hinweise zur Dimensionierung und Ausstattung von Fahrradabstellanlagen finden sich im Leitfaden „Fahrradabstellanlagen“ des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum.⁵⁰

⁴⁸ Basiert auf Erfahrungswerten des Planungsbüros

⁴⁹ <https://radparken.info/werkzeuge/planungstool/>

⁵⁰ HMWW (2024)

B+R-ANLAGEN/MOBILSTATIONEN

Bike-and-Ride-Anlagen (B+R) stellen eine spezielle Form von Fahrradabstellanlagen dar, die insbesondere an Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs eine wichtige Rolle spielen. Trotz der zunehmenden Verbreitung von Pedelecs und der damit verbundenen Möglichkeit, längere Strecken zurückzulegen, bleiben viele Alltagswege außerhalb der Reichweite durchschnittlicher Radfahrender.

Durch die gezielte Verknüpfung eines leistungsfähigen ÖPNV-Angebots, einer attraktiven Radinfrastruktur, sicherer Abstellmöglichkeiten und weiterer Service-Angebote für Radfahrende – etwa im Rahmen von **Mobilitätsstationen** – kann der Umweltverbund gestärkt und eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr geschaffen werden. Für **Langzeitparkende ist insbesondere ein wirksamer Diebstahl- und Witterungsschutz** entscheidend, um die Nutzung solcher Anlagen dauerhaft attraktiv zu gestalten.

Tabelle 27: Musterlösungen für Radabstellanlagen in Abhängigkeit von der Abstelldauer

Abstell-dauer	Anwendungs-bereich	Ausstattung	Beispiel
Kurz-fristig	Einzelhandel, Arzt, Verwaltung	<ul style="list-style-type: none"> Fahrradbügel, möglichst nah am Eingang 	 <p>Altstadtzentrum Rothenburg ob der Tauber</p>
Mittel-fristig	Schule, Unternehmen/Arbeitgeber, Freizeitstätte	<ul style="list-style-type: none"> Fahrradbügel, zentral, z. T. überdacht, z.T. abschließbar/ Fahrradboxen 	 <p>Technikerschule für Agrarwirtschaft & Höhere Landbau-schule Weidenbach</p>
Lang-fristig	Bahnhof, ZOB	<ul style="list-style-type: none"> Fahrradbügel, zentral, überdacht, beleuchtet, z.T. abschließbar/ Fahrradboxen ggf. Kameraüberwa-chung ggf. Reparaturstation 	 <p>Bahnhof Heilsbronn</p>

LADINFRASTRUKTUR FÜR E-BIKES

Für Nutzerinnen und Nutzer von **E-Bikes** sind sichere Radabstellanlagen besonders relevant – einerseits aufgrund des hohen Anschaffungspreises, andererseits wegen der erhöhten Diebstahlfahr insbesondere bei entnehmbaren Akkus. An Standorten mit längerer Abstelldauer empfiehlt sich daher die Installation von Schließfächern oder abschließbaren Fahrradboxen (vgl. Abbildung 57), um einen wirksamen Diebstahl- und Witterungsschutz zu gewährleisten.

Lademöglichkeiten für E-Bikes sind grundsätzlich **nicht flächendeckend erforderlich**. Moderne Elektrofahräder erreichen im Alltagsbetrieb Reichweiten von über 80 km, sodass ein Zwischenladen für die meisten alltäglichen Wege nicht notwendig ist. Zudem legen nur wenige Radfahrende im Alltag sehr lange Distanzen zurück.



Abbildung 57: Beispielhafte Fahrradabstellanlage mit Schließfächern zum Laden von E-Bike-Akkus am Bahnhof Neuendettelsau

Einen relevanten Mehrwert bieten E-Bike-Ladestationen vor allem im **touristischen Kontext**, wo sie zugleich ein Alleinstellungsmerkmal darstellen können. Besonders geeignet sind hierbei Gastronomie- und Beherbergungsbetriebe, da die Ladezeit des Akkus sinnvoll mit einer Pause oder einem Aufenthalt kombiniert werden kann. So haben Touristen die Möglichkeit, während eines Aufenthalts ihr E-Bike aufzuladen.

Auch für Arbeitgeber kann die Bereitstellung von Lademöglichkeiten für E-Bikes zur Steigerung der Attraktivität des Arbeitsplatzes beitragen. Pendelnde Mitarbeitende profitieren von sicheren Abstellmöglichkeiten und der Option, ihr E-Bike bei Bedarf während der Arbeitszeit zu laden.

11.4 Schulradverkehr

Schülerinnen und Schüler sind eine besonders schutzbedürftige Gruppe im Radverkehr. Kinder und Jugendliche verfügen über ein **eingeschränktes Gefahrenbewusstsein**, geringere Übersicht im Straßenraum und noch nicht vollständig entwickelte motorische Fähigkeiten. Daraus ergeben sich besondere Anforderungen an Infrastruktur und Verkehrsorganisation. Ziel ist es, Kindern **sichere, verständliche und attraktive Radverbindungen zur Schule** anzubieten. Schulwege sollten dafür systematisch auf Gefahrenstellen geprüft und diese beseitigt werden.

Grundsätze

Eine sichere Führung des Schüler-Radverkehrs beruht auf dem Grundprinzip einer **selbsterklärenden und fehlertoleranten Infrastruktur**. Schulwege sollen intuitiv nutzbar sein und ohne komplexe Verkehrsentscheidungen bewältigt werden können.

Besondere Bedeutung hat das unmittelbare Schulumfeld. Dort unterstützen verkehrsberuhigende Maßnahmen ein sicheres Ankommen. Fußverkehr, Radverkehr und Bringverkehr sind klar voneinander zu trennen und konfliktarm zu führen. Ergänzend sind zentral gelegene, sichere Fahrradabstellanlagen sowie übersichtlich gestaltete Ankunftsgebiete erforderlich, damit Schülerinnen und Schüler die Schule sicher und selbstständig erreichen können.

Darüber hinaus sind bei der Schulwegplanung folgende Grundsätze zu berücksichtigen:

- **Vermeidung der Führung des Radverkehrs im Mischverkehr** auf stark belasteten Straßen.
- **Bevorzugte Führungsformen**
 - Verkehrsarme Nebenstraßen und Tempo-30-Bereiche
 - Baulich geschützte oder klar markierte Radverkehrsanlagen auf Hauptachsen
 - Bündelung des Schülerverkehrs auf klar definierten Schulrouten
 - Direkte Anbindung an Schuleingänge ohne Konflikte mit Bring-/Holverkehr
- **Knotenpunkte und Querungen**
 - Sichere, möglichst signalgeregelte oder baulich unterstützte Querungen
 - Reduzierte Abbiegegeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs
 - Gute Sichtbarkeit wartender Kinder
 - Vermeidung mehrspuriger, unübersichtlicher Kreuzungen

Instrument Schulwegplan

Schulwegpläne für das sichere Erreichen der Schule zu Fuß oder mit dem Rad sind in erster Linie ein Sicherheitsinstrument und nicht nur ein Informationsangebot. Zentrales Element sind Vorschläge für eine **sicherheitsorientierte Routenwahl**, bei der nicht der kürzeste, sondern der sicherste Weg empfohlen wird. Bevorzugt werden, wie zuvor ausführlich beschrieben, verkehrsarme Straßen und gesicherte Querungen, während komplexe oder stark belastete Verkehrsräume möglichst umgangen werden. Die empfohlenen Routen sollen **eindeutig, übersichtlich** und für Kinder **leicht nachvollziehbar** geführt sein.

Grundlage für den Schulwegeplan ist eine **systematische Gefahrenanalyse**, bei der kritische Stellen wie Knotenpunkte, Engstellen oder Sichtbehinderungen erfasst und aus der Perspektive von Kindern bewertet werden. Dabei werden sowohl Unfallgeschehen als auch lokale Erfahrungen berücksichtigt und durch Vor-Ort-Begehungen mit Fachstellen ergänzt. Gute Ansatzpunkte bietet der Leitfaden „Schulwegpläne leichtgemacht“ (2024) der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen.

Die Ergebnisse werden **kindgerecht** aufbereitet und auch den Eltern zur Verfügung gestellt. Schulwegpläne sollen als übersichtliche, gut lesbare Karten gestaltet sein – mit klaren, eindeutigen Symbolen für sichere Wege und Gefahrenstellen, einer altersgerechten grafischen Aufbereitung sowie

einer leicht verständlichen Legende. Gleichzeitig sind Schulwegpläne handlungsorientiert: Sie bilden die Grundlage für konkrete Verbesserungsmaßnahmen, dokumentieren priorisierte Gefahrenstellen und verknüpfen diese mit kurz- und mittelfristigen Maßnahmenlisten.

Zusammenfassend sollten folgende **Aspekte im Schulwegeplan enthalten sein:**

- Übersichtliche Karte mit empfohlenen Schulrouten
- Kennzeichnung sicherer Querungsstellen
- Markierung besonderer Gefahrenstellen
- Hinweise zu Bereichen mit viel Verkehr
- Optional: Verhaltenshinweise für typische Verkehrssituationen
- Optional: Hinweise zu Fahrradabstellanlagen und Schuleingängen
- Verständliche Legende mit klaren, einheitlichen Symbolen für sichere Wege und Risiken

Die Aufstellung eines Schulwegplans erfolgt in einem **kooperativen Prozess zwischen Kommunen, Schulen, Schülerinnen und Schülern sowie ggf. Polizei.**

1. Analyse bestehender Schulwege und Erfassung von Gefahrenstellen
2. Festlegung sicherer Routen auf Basis der Analyseergebnisse
3. Kartografische Aufbereitung der empfohlenen Wege
4. Aktive Partizipation von Schülerinnen und Schülern durch Begehungen, Befragungen oder Workshops
5. Einbezug der Kinderperspektive als Ergänzung zur fachlichen Bewertung
6. Veröffentlichung und zielgruppengerechte Kommunikation des Schulwegplans
7. Regelmäßige Überprüfung und Aktualisierung (z.B. bei baulichen Änderungen)

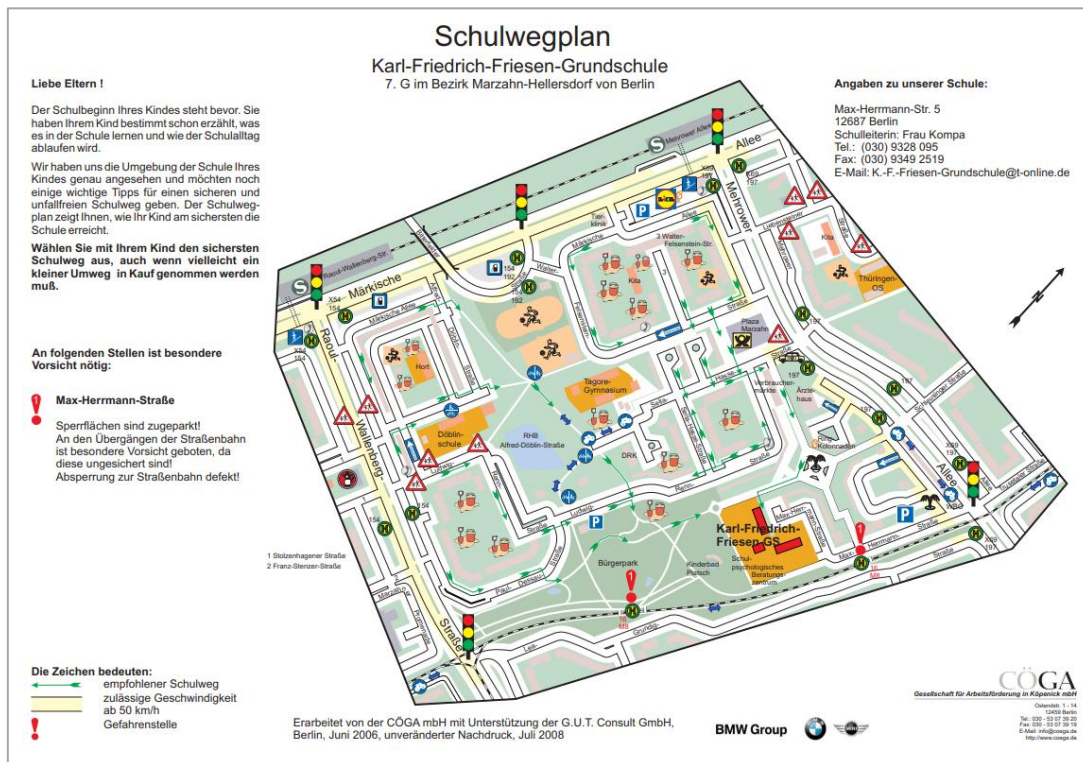


Abbildung 58: Beispiel-Darstellung Schulwegplan⁵¹

⁵¹ <https://kff.schule/wp-content/uploads/Marzahn-10G07-Karl-Friedrich-Friesen-GS.pdf>

11.5 Wegweisende Beschilderung

11.5.1 Bedeutung

Eine durchgängige wegweisende Beschilderung für den Radverkehr unterstützt sowohl ortsfremde als auch ortskundige Radfahrende dabei, sichere, direkte und komfortable Routen im Landkreis Ansbach zu finden. Durch die gezielte Lenkung des Radverkehrs entlang definierter Strecken trägt die Wegweisung maßgeblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

Ohne eine **klare und durchgängige Wegweisung** wählen viele Radfahrende Routen zurück, die sie aus dem Kfz-Verkehr kennen – auch wenn diese für den Radverkehr ungeeignet oder unsicher sind. Neben dem Aspekt der Verkehrssicherheit fördert die wegweisende Beschilderung die **Sichtbarkeit** des Radverkehrs und trägt so zu einer **stärkeren Nutzung des Fahrrads** bei.

Im Landkreis Ansbach sind **bisher vorrangig touristische Radrouten** mit wegweisender Beschilderung ausgestattet. Vereinzelt sind auch Verbindungen des „Radwegenetz Alltag“ ausgewiesen. Für die Koordination, Verwaltung und Pflege der Beschilderungsdatenbank ist der Radverkehrsbeauftragte des Landkreises zuständig. In der gleichen Verantwortlichkeit liegt auch die Organisation erforderlicher Beschilderungsanpassungen bei Änderungen der Wegführung sowie die Erstellung neuer Schilder- und Standortdatenblätter. Es erfolgt eine enge Abstimmung mit dem Tourismusverband Romantisches Franken. Die Verantwortung für die Kontrolle, Wartung, Aufstellung und Pflege der Wegweiser liegt bei den Kommunen bzw. den jeweils zuständigen Bauhöfen. Für die Pflege des Katasters wird die Anwendung RIWA-GIS verwendet. Die webbasierte Visualisierung erfolgt über eine Darstellung von topplan GmbH. Perspektivisch sollte die **Radwegweisung auch auf das Zielnetz für den Alltagsradverkehr ausgeweitet werden**. Dafür ist die bestehende Wegweisung zu ergänzen.

Die konkrete Planung der wegweisenden Beschilderung für den Alltagsradverkehr war kein Teil des vorliegenden Radverkehrskonzeptes. Eine detaillierte Planung der Wegweisung ist erst dann sinnvoll, wenn die Radverbindungen eindeutig festgelegt sind. Erst auf dieser Grundlage kann eine konsistente und bedarfsgerechte Beschilderung entwickelt werden, die den Radverkehr effektiv lenkt und unterstützt.

11.5.2 Empfehlungen für die Umsetzung

Für die Umsetzung der wegweisenden Beschilderung im Alltagsradverkehr wird auf die Hinweise im Faltblatt „**Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Bayern**“ (2020)⁵² sowie das aktualisierte „**Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr**“ (M WBR 2024) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) verwiesen.⁵³ Beide enthalten praxisnahe Empfehlungen und erläutern detailliert die Planung sowie die technische Ausführung der Wegweisung. Des Weiteren wird auf das „**Handbuch Qualitätsmanagement Rad**“ (2021)⁵⁴ sowie den „**Leitfaden „Vor Ort“ Qualitätsmanagement Rad**“ (2021)⁵⁵ des Landkreises Ansbach hingewiesen.

⁵² StMB (2020)

⁵³ FGSV (2024)

⁵⁴ Tourismusverband Romantisches Franken (2021)

⁵⁵ Tourismusverband Romantisches Franken (2021)

Die Planung der Wegweisung erfolgt grundsätzlich in drei aufeinander aufbauenden Arbeitsschritten:

1. **Auswahl der Radverkehrsverbindungen**, die mit Wegweisung ausgestattet werden sollen
 - Grundlage bildet das Zielnetz, insbesondere die Netzkategorien **AR II und III**. Ob Verbindungen der Kategorie **AR IV** ebenfalls mit wegweisender Beschilderung ausgestattet werden sollen, ist abzuwägen.
 - Es sollen ausschließlich **sicher befahrbare Routen** beschildert werden. Die Verbindungen im Zielnetz sind daher vorab zu bewerten. Eine Beschilderung sollte ggf. erst nach der Umsetzung notwendiger Maßnahmen erfolgen.
2. **Auswahl der Ziele**, die in die Wegweisung einzubeziehen sind (Zielkatalog)
 - Aufbauend auf der bestehenden Wegweisung wird ein erweiterter Zielkatalog erstellt. Dieser umfasst Haupt- und Unterziele sowie Nahbereichsziele, die in die neue Wegweisung integriert werden.
3. Entwicklung der **Zielspinnen** zur Festlegung der Wegweiserinhalte
 - Sogenannte Zielspinnen, dienen anschließend als Grundlage für die Ziel- und Kilometerangaben auf den einzelnen Wegweisern.

Abbildung 59 und Abbildung 60 zeigen die **zwei Typen von Wegweisern**, die sich hinsichtlich Einsatzbereich, Standort und Inhalt unterscheiden:

- **Zielwegweiser**
 - Umfassen **Pfeilwegweiser** und **Tabellenwegweiser** mit Angaben zu Ziel, Entfernung, Richtung und einem Fahrradpiktogramm.
 - Sie werden an Entscheidungspunkten auf der Route platziert, z. B. an Verzweigungen, Einmündungen oder Querungen wichtiger Straßen.

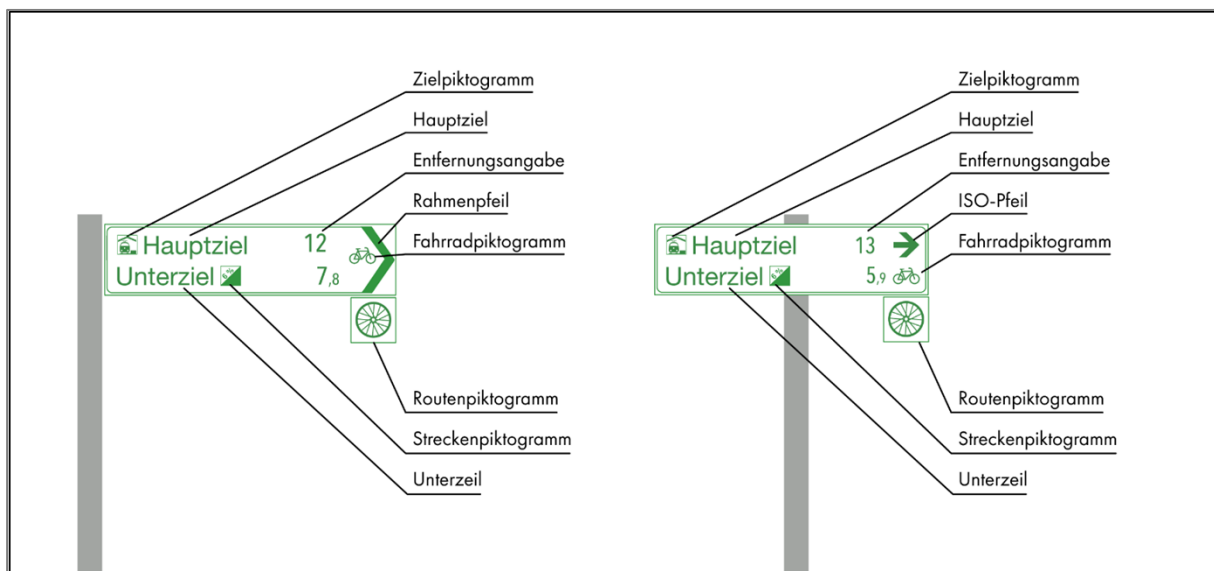


Abbildung 59: Inhalte von Pfeilwegweiser (links) und Tabellenwegweiser (rechts) nach (M WBR 2024)

- **Zwischenwegweiser**
 - Dienen der Reduktion des Beschilderungsaufwands und bestätigen den Streckenverlauf bei längeren Abschnitten (>1 km) oder Richtungswechseln.
 - Sie enthalten keine Zielangaben, sondern **lediglich Richtungspfeile** und das **Fahrradsymbol**.
 - Der Einsatz erfolgt nur **außerhalb von Entscheidungssituationen**. Dabei ist auf eine ausreichende Dichte an Zielwegweisern zu achten. Das M WBR empfiehlt ein Verhältnis von 1:2 bis 1:3 zwischen Ziel- und Zwischenwegweisern.

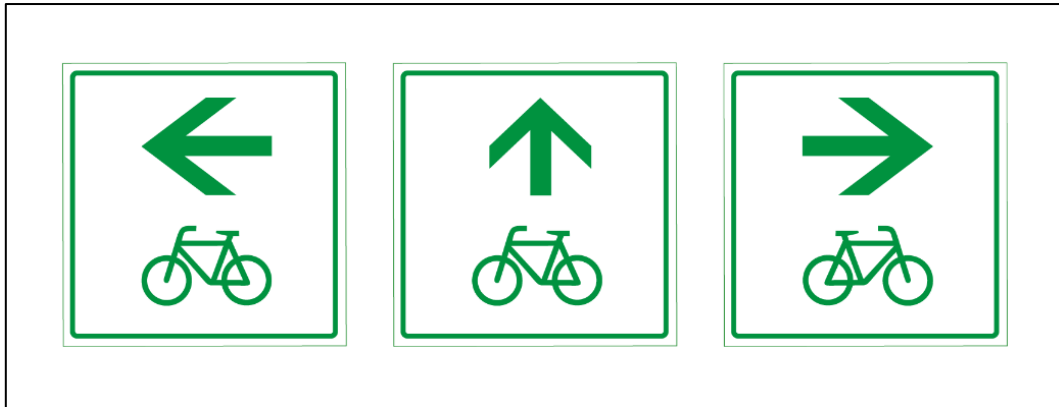


Abbildung 60: Beispiele für Zwischenwegweiser

Parallel zur physischen Wegweisung kann ein **digitales Informationsangebot** bereitgestellt werden. Dieses basiert auf dem Zielnetz und enthält Informationen zu Oberflächenbelag und -qualität, aber auch zu temporären Sperrungen von Verbindungen (z.B. bei Waldarbeiten). Je nach Suchanfrage können passende Routen vorgeschlagen werden – etwa bevorzugt über Asphalt, die kürzeste Strecke oder mit Vermeidung von Steigungen.

Ein Beispiel hierfür ist der **Radroutenplaner Thüringen**, der digitale Karten und individuelle Routenvorschläge bietet (vgl. Abbildung 61).⁵⁶

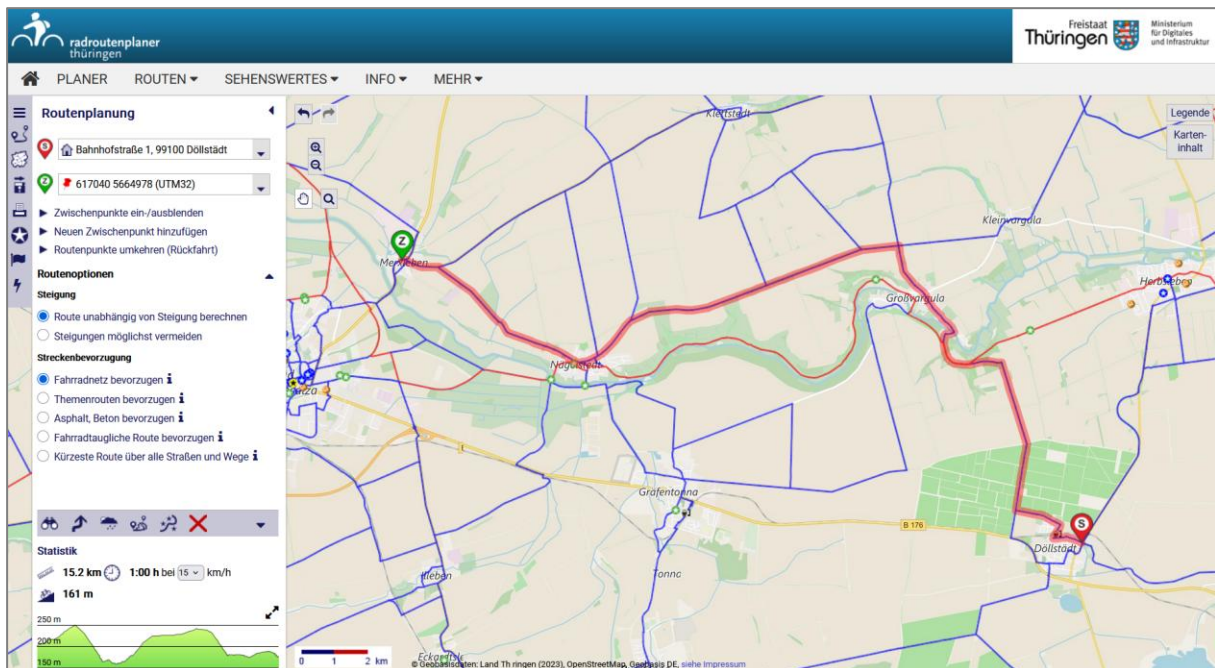


Abbildung 61: Beispiel für Routenplanungstool (Radroutenplaner Thüringen)⁵⁷

⁵⁶ <https://radservice.radroutenplaner.thueringen.de/rrp/th/cgi?lang=DE>

⁵⁷ Ebd.

12 Organisation, Finanzierung und Kommunikation

12.1 Radverkehrskonzept als Grundlage für weitere Planungsschritte

Das vorliegende Radverkehrskonzept für den Landkreis Ansbach bildet eine **umfassende Entscheidungs- und Planungsgrundlage**. Es wurde unter Beteiligung der Kommunen, der Träger öffentlicher Belange (TöB) sowie der Bürgerinnen und Bürger erarbeitet. Sämtliche Hinweise zu Maßnahmenempfehlungen, die ins Konzept eingeflossen sind, wurden fachlich geprüft.

Da der Realisierungshorizont eines Radverkehrskonzepts in der Regel mindestens **10 bis 15 Jahre** umfasst, ist eine langfristige strategische Steuerung erforderlich. Die landkreisweite Umsetzung sollte daher durch eine Arbeitsgruppe „**Runder Tisch Radverkehr**“ begleitet werden (vgl. Kapitel 12.3).

Für die Umsetzungsreihenfolge der Maßnahmen kann die in Kapitel 10.4 dargestellte **Priorisierung** der kostenintensiven baulichen Streckenmaßnahmen als Orientierung dienen, um zunächst Vorhaben mit dem größten Mehrwert für den Radverkehr anzugehen. Ein Abgleich mit bestehenden Planungen ist sinnvoll, um Synergien zu nutzen und Doppelstrukturen zu vermeiden. Parallel sollten verfügbare **Fördermittel** geprüft und gezielt eingesetzt werden.

Nach dem Konzeptbeschluss sollten die empfohlenen Maßnahmen durch die jeweils zuständigen Baulastträger in die **Handlungsprogramme** und **Haushaltsplanungen** übernommen werden. Anschließend sind die üblichen Abstimmungs- und Genehmigungsverfahren durchzuführen. Insbesondere bei Maßnahmen zum Radwegeneubau ist ein Variantenvergleich erforderlich, um die Vereinbarkeit mit Belangen des Landschafts-, Arten- und Wasserschutzes zu prüfen und zugleich wirtschaftliche Lösungen zu identifizieren. Fragen des Grunderwerbs sind nicht Bestandteil des vorliegenden Konzepts und müssen in den weiteren Planungsphasen gesondert geklärt werden. Die TöB wurden zwar bereits im Rahmen der Konzepterstellung beteiligt; aufgrund des frühen Planungsstands konnten relevante Belange jedoch vielfach nur in Grundzügen geprüft werden. Hinweise für die weitere Umsetzung sind daher in die jeweiligen Maßnahmenbeschreibungen integriert.

Sollte sich in den folgenden Planungsphasen herausstellen, dass einzelne Maßnahmen nicht umsetzbar sind, sind geeignete Alternativen zu entwickeln, um die Verkehrssicherheit und Durchgängigkeit des Radverkehrsnetzes dennoch zu gewährleisten.

12.2 Rolle des Landkreises Ansbach

In der Umsetzungsphase übernimmt der **Landkreis Ansbach** eine **zentrale koordinierende Rolle** mit folgenden Aufgaben:

- **Steuerung und Koordinierung der Maßnahmenumsetzung** zwischen Kommunen, Straßenbaulastträgern und Fördermittelgebern
- Gründung und Koordinierung des **Arbeitskreises „Runder Tisch Radverkehr**“ (vgl. Kapitel 12.3)
- **Evaluation der Umsetzung**, inklusive Fortschrittsberichten sowie der digitalen Aktualisierung aller als Ergebnis des Radverkehrskonzeptes übergebenen Daten zur Bestandsinfrastruktur und Maßnahmenumsetzung im Kreis
- **Unterstützung der kreisangehörigen Städte, Märkte und Gemeinden** bei Planung, Ausschreibung und Beantragung von Fördermitteln, insbesondere über die landkreiseigene „Richtlinie für die Beteiligung an den Kosten von fahrbahnbegleitenden Geh- und Radwegen an Kreisstraßen“
- **Kommunikationsschnittstelle** zwischen Politik, Bürgerinnen und Bürgern sowie Kommunen

Durch diese aktive Rolle stellt der Landkreis Ansbach sicher, dass das Radverkehrskonzept nicht nur als Planungsgrundlage dient, sondern auch effektiv umgesetzt, regelmäßig überprüft und transparent kommuniziert wird.

An dieser Stelle wird auch auf die Vorteile der **Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern (AGFK Bayern)** hingewiesen: Die Mitgliedschaft und Zertifizierung verpflichten Kommunen und Landkreise zu kontinuierlicher Radverkehrsförderung. Gleichzeitig ermöglicht die AGFK Vernetzung, Erfahrungsaustausch und den Transfer bewährter Praktiken zwischen den Mitgliedskommunen. Dies kann insbesondere für den Landkreis Ansbach wertvolle Impulse liefern, um Maßnahmen effizient umzusetzen und Synergien auf regionaler Ebene zu nutzen.

12.3 Arbeitskreis „Runder Tisch Radverkehr“

Der **Realisierungshorizont** eines Radverkehrskonzepts beträgt in der Regel **10 bis 15 Jahre**. Entsprechend ist für den Landkreis Ansbach eine kontinuierliche Bearbeitung sowie eine **langfristige strategische Steuerung** erforderlich. Zur strukturierten Umsetzung des Konzepts wird empfohlen, eine feste **Arbeitsgruppe „Runder Tisch Radverkehr“** einzurichten. Diese fungiert als zentrales Steuerungs- und Koordinierungsgremium für alle radverkehrsrelevanten Themen auf Landkreisebene.

Aufgaben und Funktion

Die Arbeitsgruppe dient als zentrale Schnittstelle für Information, Abstimmung und Entscheidungsvorbereitung zwischen den beteiligten Akteuren. Zu den wesentlichen **Aufgaben** gehören:

- Priorisierung und Fortschreibung von Maßnahmen des Radverkehrskonzepts
- Koordination und Begleitung der Umsetzung
- Regelmäßige Evaluation des Umsetzungsstands
- Abstimmung zwischen Landkreis, Kommunen und Fachbehörden
- Initiierung gemeinsamer Projekte und Förderanträge

Zusammensetzung

Die Arbeitsgruppe sollte interdisziplinär besetzt sein und sich aus zentralen Akteuren folgender Bereiche zusammensetzen:

- Radverkehrsbeauftragter des Landkreises
- Zuständige Fachbereiche der Kreisverwaltung des Landkreises Ansbach (z. B. Kreisentwicklung, Verkehrsplanung, Straßenbau, Klimaschutz)
- Staatliches Bauamt
- Straßenverkehrsbehörde
- Polizei
- Relevante Fachbehörden
- Ggf. Vertreterinnen und Vertreter der kreisangehörigen Städte, Märkte und Gemeinden
- Ggf. Tourismusverbände

Je nach Themenstellung können zusätzlich weitere Fachakteure des Freistaats Bayern sowie regionale Institutionen eingebunden werden. Bedarfsgerecht ist eine Erweiterung um weitere Akteure sinnvoll, beispielsweise aus den Bereichen Radtourismus, Wirtschaft, Interessenverbände oder Öffentlichkeitsarbeit.

Organisation und Arbeitsweise

Für eine effektive Zusammenarbeit werden eine professionelle Moderation der Sitzungen sowie eine kontinuierliche Dokumentation der Ergebnisse empfohlen. Zudem ist eine **regelmäßige Sitzungsfrequenz** (z. B. ein- bis zweimal jährlich) sinnvoll, um die Umsetzung des Radverkehrskonzepts verbindlich zu begleiten. Eine transparente Kommunikation der Ergebnisse stärkt die Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Akteuren und unterstützt die nachhaltige Verankerung des Themas Radverkehr im Landkreis.

12.4 Festlegung jährlicher Haushaltsmittel und Akquise von Fördermitteln

Die Gesamtkosten für die Umsetzung aller **baulichen, streckenbezogenen und punktuellen Maßnahmen** belaufen sich auf **69 Mio. €** (vgl. Tabelle 20). Bei den im Radverkehrskonzept ausgewiesenen Kosten handelt es sich grundsätzlich um **überschlägige Schätzwerte**. Berücksichtigt wurden ausschließlich **bauliche** Strecken- und Punktmaßnahmen. Für reine **Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen** wurde keine Kostenschätzung vorgenommen.

Angesichts des hohen Investitionsbedarfs und begrenzter finanzieller Ressourcen der Baulastträger sollten die vorgesehenen Maßnahmen frühzeitig mit bestehenden **Förderprogrammen** abgeglichen werden, um bei Förderfähigkeit rechtzeitig **Anträge** stellen zu können. Für den Freistaat Bayern – und damit auch für den Landkreis Ansbach – stehen derzeit verschiedene Programme zur Verfügung, die je nach Maßnahme **sehr hohe Förderquoten** ermöglichen.

Grundsätzlich bestehen folgende Fördermöglichkeiten (Stand 02/2026):

- **Förderprogramme des Bundes**
 - Förderung des Alltagsradverkehrs mit dem Sonderprogramm „Stadt und Land“
Fördersatz von bis zu 90 % der zuwendungsfähigen Ausgaben
 - Förderprogramm Innovative Mobilitätsprogramme
Fördersatz von bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben
 - Bundesförderprogramm Radinfrastruktur entlang von Bundesstraßen
Fördersatz von bis zu 100 % der zuwendungsfähigen Ausgaben
- **Förderprogramm des Freistaats Bayern**
 - Unterstützung bayerischer Gemeinden bei der Verbesserung kommunaler Radverkehrsinfrastruktur mit dem Förderprogramm „Radoffensive Klimaland Bayern“
Fördersatz von bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben
 - Gesetzliche Förderinstrumente wie das Bayerische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) und das Bayerische Finanzausgleichsgesetz (BayFAG)
 - Richtlinien für Zuwendungen des Freistaates Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (RZStra)
Fördersatz von bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Kosten
- **Andere**
 - Bike&Ride Offensive der Deutschen Bahn
 - LEADER-Förderprogramm
 - INTEREG-Förderprogramm

Zusätzlich unterstützt der Landkreis Ansbach die Kommunen beim Neubau von fahrbahnbegleitenden Geh- und Radwegen an Kreisstraßen. Entsprechend der Förderrichtlinie „**Richtlinie für die Beteiligung an den Kosten von fahrbahnbegleitenden Geh- und Radwegen an Kreisstraßen**“ (2024) beteiligt sich der Landkreis mit 40 % an den ungedeckten Kosten, wenn Kommunen über die „Richtlinie für Zuwendungen des Freistaates Bayern zu Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger (RZStra)“ eine Förderung beantragen. Neben der eigenen Förderrichtlinie

stellt der Landkreis Ansbach einen Handlungsleitfaden sowie ein Berechnungsbeispiel für die Landkreisbezuschung als Hilfestellung für die Kommunen zur Verfügung.

Die tatsächliche Förderfähigkeit einzelner Maßnahmen ist stets im Einzelfall mit dem jeweiligen Fördermittelgeber abzustimmen. Da Förderkulissen, Programminhalte und Antragsbedingungen Änderungen unterliegen und das Radverkehrskonzept auf einen langen Umsetzungszeitraum ausgerichtet ist, konnten EU-, Bundes- und Landesförderprogramme in dieser frühen Planungsphase nicht verbindlich in die Betrachtung einbezogen werden.

Unter der Annahme, dass **80 % der entstehenden Kosten durch Fördermittel gedeckt** werden können, verbleibt über alle Baulastträger hinweg ein **Eigenanteil von 13,8 Mio. €**. Die Aufschlüsselung nach Baulastträgern ist in Tabelle 28 dargestellt.

Tabelle 28: Geschätzte Kosten je Baulastträger (Baulast nach Straßenklassifikation) unter Berücksichtigung von Fördermitteln

Baulastträger nach Straßenklassifikation	Gesamtkosten	Unter Berücksichtigung von 80%-Förderung	
		Gesamtkosten	Jährliche Kosten bei Planungshorizont von 15 Jahren
Bund	2,3 Mio. €	0,46 Mio. €	30.700 €
Freistaat Bayern	7 Mio. €	1,4 Mio. €	93.300 €
Landkreis Ansbach	3,7 Mio. €	0,74 Mio. €	49.300 €
Gemeinden	56 Mio. €	11,2 Mio. €	746.700 €
Summe	69 Mio. €	13,8 Mio. €	920.000 €

12.5 Evaluierung des Radverkehrskonzeptes

Eine **regelmäßige Evaluierung** des Radverkehrskonzeptes wird empfohlen. Um allen Akteuren dauerhaft eine **aktuelle Planungsgrundlage** bereitzustellen, sollte der **Umsetzungsstand** der einzelnen Maßnahmen in der bereitgestellten **interaktiven Online-Karte** hinterlegt und mindestens vierteljährlich aktualisiert werden. Die Informationen sollten **transparent und öffentlich einsehbar** sein. Folgende Kategorien können dabei für den Umsetzungsstand genutzt werden:

- Umgesetzt,
- Teilweise umgesetzt,
- In Planung,
- Empfehlung,
- Verworfen.

Zusätzlich können **individuelle Stellungnahmen** sowie – bei Bedarf – Fotos zu den einzelnen Maßnahmen hinterlegt werden. Dies schafft Transparenz und Nachvollziehbarkeit für alle relevanten Akteure sowie für die interessierte Öffentlichkeit.

Darauf aufbauend sollte der Umsetzungsfortschritt einmal jährlich dem zuständigen Ausschuss auf Kreisebene vorgestellt werden. Neben dem Status der Maßnahmenumsetzung ist auch die tatsächliche Entwicklung des Radverkehrs zu beobachten.

Geeignete **Indikatoren** für das jährliche Update zum Radverkehr im Landkreis sind:

- Anzahl Radwegkilometer im Zielnetz
- Anzahl Verbindungskilometer im Zielnetz mit guter bzw. schlechter Oberflächenqualität
- Anzahl umgesetzter Maßnahmen im laufenden Jahr
- Anzahl geplanter Maßnahmen für das kommende Jahr
- Zählraten (z. B. Dauerzählstellen oder jährlich wiederholte Erhebungen an ausgewählten Standorten),
- Anzahl der Unfälle mit Personenschaden und Radbeteiligung im letzten Jahr im Vergleich zu den Vorjahren,
- Teilnehmerzahlen beim Stadtradeln,
- Zufriedenheit der Nutzerinnen und Nutzer (z. B. über Umfragen)
- Radverkehrsanteil am Modal Split (sofern neue Erhebung)

12.6 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Die erfolgreiche Umsetzung des Radverkehrskonzepts hängt wesentlich von der Mitwirkung der zuständigen Baulastträger sowie der Akzeptanz in der Bevölkerung ab. Um diese zu fördern, sollte der Landkreis eine **Kommunikationsstrategie** entwickeln, die Information, Beteiligung und Motivation gezielt miteinander verbindet.

Zu den empfohlenen **Informationsmaßnahmen für die Bevölkerung** zählen unter anderem öffentliche Veranstaltungen, Pressearbeit, Social-Media-Kommunikation, regelmäßige Newsletter sowie die bereits in Kapitel 12.2 erwähnte interaktive Online-Karte mit Angaben zum Umsetzungsstand.

Darüber hinaus stärken gezielte **Kampagnen** – wie das Stadtradeln, gemeinsame Radtouren, Rad-Aktionstage, Wettbewerbe, Schulwegprogramme oder Kooperationen mit Unternehmen – die Nutzung des Fahrrads und fördern ein positives Bewusstsein für nachhaltige Mobilität. So entsteht eine breite gesellschaftliche Unterstützung für die Umsetzung und Weiterentwicklung des Radverkehrskonzepts.

13 Fazit und Ausblick

Radfahren ist eine umweltfreundliche, gesundheitsfördernde und kostengünstige Form der Mobilität. Die Förderung des Radverkehrs trägt dazu bei, den Landkreis Ansbach attraktiver zu gestalten – als ein **Baustein der Mobilitätswende** und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Angestrebt wird eine **Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split um 5 %** innerhalb der nächsten fünf bis sieben Jahre. Beim aktuellen Anteil des Radverkehrs von 9,7 % (2013) entspricht dies einem **angestrebten Anteil von 14,7 %**.

Das Radverkehrskonzept wurde unter **Einbindung aller relevanten Akteure** entwickelt und bildet eine fundierte Grundlage für den gezielten Ausbau der Radinfrastruktur im Kreis. Es definiert ein **Zielnetz**, welches alle kreisangehörigen Kommunen verbindet und **vollständig befahren** wurde. Dabei wurden sowohl bereits sicher nutzbare Strecken identifiziert als auch bestehende **Handlungsbedarfe** aufgezeigt. Die erhobenen Geodaten stellen einen erheblichen Mehrwert dar und sollten zukünftig kontinuierlich aktualisiert werden.

Das Konzept versteht sich nicht als starres Dokument, sondern als **dynamisches und strategisches Planungsinstrument**, das regelmäßig aktualisiert und fortgeschrieben werden muss. **Änderungen in der Straßenverkehrsordnung (StVO)** und der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) können neue Möglichkeiten zur sicheren Gestaltung des Radverkehrs eröffnen. Auch die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sowie die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) befinden sich derzeit in Überarbeitung. Daher ist eine kontinuierliche Prüfung und Anpassung der Inhalte und Maßnahmenempfehlungen erforderlich. Dies trifft beispielsweise auf die Maßnahmenempfehlung „Zulässige Höchstgeschwindigkeit reduzieren“ zu, welche unter den aktuellen Rahmenbedingungen im Landkreis Ansbach entsprechend der unteren Straßenverkehrsbehörde nicht umsetzbar ist. Sofern sich die Umstände ändern, ist die Maßnahmenumsetzung erneut zu prüfen.

Bei der Umsetzung gilt es, **Synergien** mit anderen Planungsprozessen und Projekten zu nutzen, um Ressourcen effizient einzusetzen. Insbesondere sogenannte **„Sowieso-Maßnahmen“** – also ohnehin geplante Bauvorhaben – bieten die Chance, Radverkehrsbelange kosteneffizient zu integrieren. Mit vergleichsweise geringem Aufwand lassen sich bereits spürbare Verbesserungen erzielen. Daher sollte der Fokus auf Maßnahmen liegen, die sich schnell und ressourcenschonend umsetzen lassen und **kurzfristig sichtbare Fortschritte** ermöglichen.

Die Umsetzung des Radverkehrskonzepts ist in hohem Maße von den verfügbaren **finanziellen Ressourcen** abhängig. Die fachliche Priorisierung der Maßnahmen soll als Grundlage dienen, damit jeder Baulasträger einen eigenen **Plan zur Maßnahmenumsetzung** entwickeln und entsprechende Mittel in den Haushaltsplan aufnehmen kann.

Da sich **Förderprogramme** zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen im Laufe der Zeit verändern können, ist eine regelmäßige Prüfung der Förderfähigkeit einzelner Maßnahmen unerlässlich. Dies sollte bereits bei der Erstellung der Maßnahmenprogramme berücksichtigt werden, um die Finanzierung möglichst effizient zu gestalten.

Ein weiterer zentraler Erfolgsfaktor ist die **enge Zusammenarbeit zwischen den unterschiedlichen Akteuren**. Der Landkreis Ansbach sollte dabei nicht nur mit den kreisangehörigen Kommunen sowie den Trägern öffentlicher Belange, sondern auch mit benachbarten Landkreisen und Bundesländern kooperieren, um überregionale Radverkehrsverbindungen zu verbessern. Darüber hinaus spielen lokale Initiativen, Fahrradhändler, Schulen und Vereine eine wichtige Rolle. Sie sollten aktiv in die Umsetzung sowie in die begleitende Öffentlichkeitsarbeit eingebunden werden, um eine breite Akzeptanz und nachhaltige Wirkung zu erzielen.

Anhang

Anhang 1 – Maßnahmensteckbriefe

Anhang 2 – Musterlösungen

Literaturverzeichnis

aktivmobil BW (2024): *Baden-Württemberg: Erweiterte Möglichkeiten für Radverkehrs-Markierungen.* Online verfügbar unter: <https://www.aktivmobil-bw.de/aktuelles/news/mehr-moeglichkeiten-fuer-radverkehrs-markierungen/vom/29/2/2024> [26.02.2026].

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern – AGFK Bayern e. V. (2022): *Aufnahmekriterien für Landkreise in die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern - AGFK Bayern e. V.* Online unter: <https://agfk-bayern.de/wp-content/uploads/2022/07/AGFK-Bayern-Aufnahmekriterien-Landkreise.pdf> [26.02.2026]

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern – AGFK Bayern e. V. (2024): *Musterblätter Radverkehr Bayern.* Online unter: https://www.radverkehr.bayern.de/assets/stmi/miniwebs/radverkehr/2404_musterblaetter-radverkehr-bayern.pdf [Zugriff: 20.01.2026].

Bayerische Verwaltung für Ländliche Entwicklung (2018): *Ländliche Entwicklung in Bayern.* Online unter: https://www.stmelf.bayern.de/mam/cms01/landentwicklung/dokumentationen/dateien/laendliches_kernwegenetz.pdf [Zugriff: 13.10.2025].

Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration (StMI) & Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) (2023): *Verkehrssicherheitsprogramm 2030 - Handlungsleitfaden Radverkehr.* Online unter: <https://www.radverkehr.bayern.de/assets/stmi/miniwebs/radverkehr/vsp2030rad.pdf> [26.02.2026]

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (2020): *Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Bayern.* Online unter: <https://www.bestellen.bayern.de/med/7c9e2d70-b4a5-11f0-81ee-c3fc7d0a3316/4b0e6a70-1059-11d9-4c85-9d915831e9eb/0/03500178.pdf> [13.10.2025].

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) (2021): *Radverkehrsprogramm Bayern 2025 – Eine Halbzeitbilanz.* Online unter: https://www.radverkehr.bayern.de/assets/stmi/miniwebs/radverkehr/stmb_radverkehrsprogramm_2025.pdf [26.02.2026].

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) (2026): *FAQ zu Radnetzen und Routenplaner.* Online unter: <https://www.radverkehr.bayern.de/faq/index.php> [26.02.2026].

Bundesagentur für Arbeit (2023): *Interaktive Statistiken Pendler.* Online unter: <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Pendler/Pendler-Nav.html;jsessionid=557B9E3CAD3FDFFE2B3B1626CD08DD8> [Zugriff: 19.07.2024].

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2021): *Raumordnungsprognose 2040* [Zugriff: 08.10.2024].

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2022): *Nationaler Radverkehrsplan 3.0 - Fahrradland Deutschland 2030.* Online unter: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/nationaler-radverkehrsplan-3-0.html> [Zugriff: 28. März 2023].

Bundesministerium für Verkehr (BMV) (2020): *Verwaltungsvereinbarung Sonderprogramm „Stadt und Land“.* Online unter: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/verwaltungsvereinbarung-sonderprogramm-stadt-und-land.pdf?__blob=publicationFile [26.02.2026].

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMDV) (2012): *Nationaler Radverkehrsplan 2020.* Online unter: <https://bmdv.bund.de/blaetterkatalog/catalogs/235168/pdf/complete.pdf> [Zugriff: 23. Januar 2024].

DB (2024): *Bahnhofssuche.* Online unter: <https://www.bahnhof.de/suche>
[Zugriff: 16.07.2024].

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2002): *Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS).*

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2008): *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN).*

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2010): *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen.*

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2012a): *Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko).*

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2012b): *Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL).*

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2018): *Hinweise zu Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R).*

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2024): *Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (M WBR).*

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (HMVWW) (2024): *Leitfaden Fahrradabstellanlagen.* Online unter: https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2024/11/241107_AGNH_Leitfaden_Fahrradabstellanlagen_web.pdf [Zugriff: 10.10.2025].

infas, DLR, IVT und infas 360 (2019): *Mobilität in Deutschland 2023 – MiD Ergebnisbericht.* Online unter: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-2017-regionalisierung-von-mid-ergebnisse.html> [25.11.2025].

infas, DLR, IVT und infas 360 (2025): *Mobilität in Deutschland 2023 (MiD) – Auswertungstool MiD 2023 1.0 Mobilität in Tabellen.* Online unter: <https://mobilitaet-in-tabellen-2023.bast.de/> [26.02.2026].

Landesbaudirektion Bayern – Zentralstelle Radverkehr (2025): *Leitfaden Betriebsdienst auf Radverkehrsanlagen.* Online unter: <https://www.bay-landkreistag.de/media/105351/strassen-nachricht-nr-06-27022025-leitfaeden-der-zentralstel.pdf> [26.02.2026].

LBM RLP (2025): *Einsatz von HBR-Bodenpiktogrammen auf gemeinsam genutzten Wegen.* Online unter: https://lbm.rlp.de/fileadmin/lbm/Themen/Radverkehr/Dokumente/HBR-Beschilderung/250116_Einsatzkriterien_Bodenpiktogramme_auf_gemeinsamen_Wegen.pdf [Zugriff: 26.02.2026].

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg Ministerium für Verkehr (2025): *Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg.* Online unter: https://www.aktivmobil-bw.de/downloads/RadNETZ/OS_MULOE_BW_10_2025.pdf [Zugriff: 20.01.2026].

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2026): *Unfallatlas Deutschland.* Online unter: [Unfallatlas | Kartenanwendung](#) [21.09.2025].

Statistisches Bundesamt (2023): *Kreisfreie Städte und Landkreise am 31.12.2023.* Online unter: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Laender-Regionen/Regionales/Gemeindeverzeichnis/Administrativ/04-kreise.html> [Zugriff: 12.10.2024].

Tourismusverband Romantisches Franken (2021): Leitfaden „Vor Ort“ Qualitätsmanagement Rad.

Umweltbundesamt (2016): *Wirkung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen.* Online unter:
[https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/2546/publikationen/wirkun-
gen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/system/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf) [Zugriff:31.03.2026]