



Aufnahmekriterien der AGFK Bayern e.V.

Bewertung der Stadt Hilpoltstein im Rahmen der AGFK Bayern Hauptbereisung am 13. Juli 2021

Hinweise:

Bitte füllen Sie den Fragebogen vollständig aus. Die kursiven Erläuterungen dienen zum Verständnis der einzelnen Kriterien.

Einzelne Punkte müssen spätestens bis zur Hauptbereisung (zumindest ausreichend) erfüllt sein (**rot**), bei anderen Punkten (**grün**) muss zumindest dargestellt werden, wie das Thema konzeptionell behandelt wird, hier interessiert wie die Umsetzung in der jeweiligen Kommune ist.

Es handelt sich um eine „offene Liste“ der Aufnahmekriterien. Sie bietet Anhaltspunkte und richtet sich auch nach den örtlichen und strukturellen Gegebenheiten.

| Kriterium | Vermerke der Bewertungs-kom- mission |
|--|--|
| <p>1. Kommunalpolitische Zielsetzungen (z. B. Beschlüsse) durch</p> <p>1.1 Politische Grundsatzentscheidung für die Radverkehrsförderung durch Rats- oder Kreistagsbeschluss <i>(Gibt es einen konkreten kommunalpolitischen Grundsatzbeschluss zur Radverkehrsförderung? Wo ist dieser ggf. verortet (z.B. Klimaschutz)? Bitte fügen Sie entsprechende Beschlüsse bei)</i></p> | <p><input checked="" type="checkbox"/> erfüllt</p> <p><input type="checkbox"/> teilweise erfüllt</p> <p><input type="checkbox"/> nicht erfüllt</p> |
| Beschluss Stadtrat: 09.03.2017 (Anlage 1) | |
| <p>1.2 Organisatorische, personelle und finanzielle Vorkehrungen (Radverkehrsbeauftragter, Ansprechstelle, z. B. auch im Unterhaltungsdienst) <i>(Gibt es einen Radverkehrsbeauftragten? Wo ist der/die Radverkehrsbeauftragte verortet? Welche Aufgaben und welchen Stellenanteil für den Radverkehr hat er? Welche Befugnisse/ Einflussmöglichkeiten hat er? Wie erfolgt die Zusammenarbeit mit anderen Ämtern/Abteilungen? Wie wird seine Funktion intern und extern kommuniziert? Welches finanzielle Budget steht dem Radverkehrsbeauftragten zur freien Verfügung und was wird damit finanziert? Darstellung der Haushaltsmittel speziell für den Radverkehr in den vergangenen drei Jahren sowie das aktuelle und folgende Jahr)</i></p> | <p><input checked="" type="checkbox"/> erfüllt</p> <p><input type="checkbox"/> teilweise erfüllt</p> <p><input type="checkbox"/> nicht erfüllt</p> |
| <p>Im Bauamt der Stadtverwaltung Hilpoltstein ist eine Stelle mit Frau Stadlbauer besetzt. Ansprechpartnerin für alle touristischen Radverkehrsmaßnahmen im Amt für Kultur und Tourismus ist Frau Dellert.</p> <p>Frau Stadlbauer und Herr Neuweg, als Radverkehrsbeauftragten der Stadt Hilpoltstein (RVB), sind auf der Internetseite als Ansprechpartner für den Radverkehr mit Telefonnummer veröffentlicht.</p> <p>Darstellung der Haushaltsmittel, speziell für den Radverkehr in den vergangenen drei Jahren sowie das aktuelle und folgende Jahr: (Anlage 2)</p> <p>Der RVB hat nur indirekt Einfluss auf die Haushaltsmittel. Bisher wurden alle seine Vorschläge im Kostenansatz auch im Haushaltsplan verankert.</p> <p>Die Stadt Hilpoltstein hat Herrn Helmut Neuweg, Altbürgermeister der Stadt, zum RVB durch eine vertragliche Vereinbarung ernannt. Dieses Verhältnis wurde am 28.06.2018 unterschrieben und am 20.7.2020 bis 30.04.2023 verlängert. Anschließend verlängert es sich automatisch um ein Jahr, wenn es von keiner Seite gekündigt wird.</p> <p>Der RVB ist im Internetauftritt der Stadt und in der Presse bekannt gegeben worden. Herr Neuweg ist zugleich der Radwegekoordinator des Landkreises Roth und somit direkt mit den Radwegeangelegenheiten der überörtlichen Baulastträger vernetzt und in seinen Funktionen auch landkreisweit bekannt.</p> <p>Herr Neuweg betreibt selbst ein Büro für Klimaschutzconsulting und bearbeitet schwerpunktmäßig Radverkehrsmaßnahmen aller Art.</p> <p>Der RVB arbeitet ehrenamtlich für die Stadt Hilpoltstein. Seine Leistungen werden mit einer festgelegten Aufwandsentschädigung vergütet. Der RVB hat in allen Bereichen der Stadtverwaltung, die mit Radverkehr betraut sind, jederzeit Vorspracherecht, Einflussmöglichkeit und ist auch mit allen Behörden im Umfeld gut vernetzt. Er ist im Verteiler der Arbeitskreises Verkehr, wird zu allen Besprechungen mit der Thematik Radverkehr eingeladen und hat vor allen Gremien zum Thema Radverkehr Rede- und Vorschlagsrecht.</p> | |

1.3 Erarbeitung und kontinuierliche Weiterentwicklung eines klaren und stringen-ten Konzeptes für die Radverkehrsförderung

(Ist ein Radverkehrskonzept vorhanden? Ist es ggf. integrierter Teil eines übergeordneten Konzeptes? Welche Elemente enthält das Konzept unter Berücksichtigung der vier Säulen? Gibt es ein Maßnahmenprogramm/Priorisierung? Nähere Maßnahmen und Teilplanungen können in den weiteren Punkten detaillierter ausgeführt werden (s. Kriterien 2. ff))

- erfüllt
- teilweise erfüllt
- nicht erfüllt

Radwegeplan 2030, Landkreis Roth

Der Landkreis Roth erstellte im Jahr 1997 eine erste Radwegeplanung. 2013 und 2014 wurde diese Planung an die aktuellen Gegebenheiten angepasst. Das entstandene Planungskonzept für den Alltagsradverkehr bekam den Arbeitstitel: „Radwegeentwicklungsplan 2030“ des Landkreises Roth und wurde einstimmig vom Kreistag verabschiedet.

Die Planunterlagen und Statistiken werden seitdem unter dem Namen „Radwegeplan 2030, Landkreis Roth“ auf dem aktuellen Stand gehalten und alljährlich dem Tiefbauausschuss des Kreistages vorgestellt. Dieser Plan ist aufgebaut auf einem „Zentrale-Orte-Modell“, welches diese Zentralorte mit seinen umliegenden „wichtigen Trabanten“ verbindet.

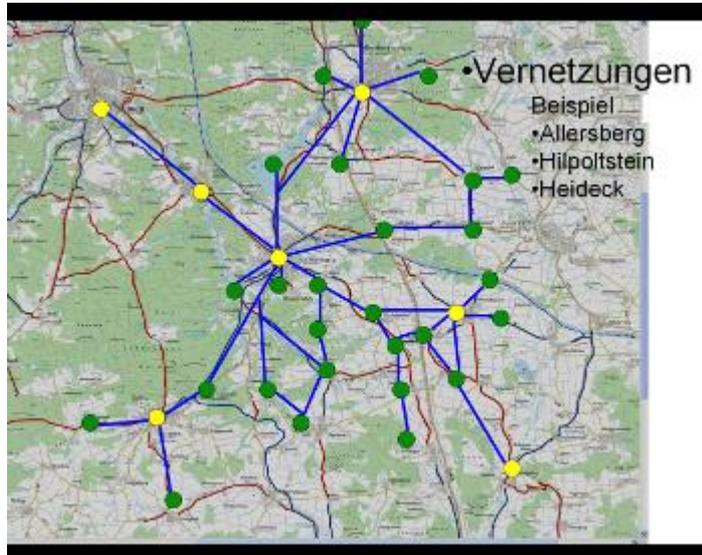
Wichtige Trabanten (= für den Alltagsradverkehr relevante Orte) wurden nach folgenden Kriterien ausgewählt:

- Schulen
- Arbeit
- Einkauf
- Wohnen
- ÖPNV
- Rothsee und Brombachsee als herausragende touristische Anlaufpunkte
- Anschlusspunkte zu den Nachbarkommunen in den umliegenden Landkreisen

Beispiel für die Vernetzung (für die Landkreiskommunen Hilpoltstein, Heideck und Allersberg)

Gelb: die Zentralorte, zuzüglich Freystadt und Pyrbaum im Landkreis Neumarkt i.d.OPf.

Grün: die Trabanten



Daraus wurden anhand der Vernetzungslinien mögliche Radwegeverbindungen abgeleitet und festgelegt. Diese Wegeverbindungen konnten vorhandene, neu zu bauende Radwege oder zweckmäßige Alternativrouten sein. Daraus entstand das für den Landkreis Roth geplante Alltagsradwegenetz. (Anlage 3, Radwegeplan 2030, Landkreis Roth)

Einige Verbindungen dieses Netzes liegen in der Baulast von Gemeinden. Die Landkreiskommunen wurden aufgefordert, das Landkreisradwegenetz innerhalb ihrer Grenzen zu

ergänzen und selbst eine Planung oder ein Radverkehrskonzept für sowohl Alltags- als auch touristische und Freizeitradwege zu entwickeln.

Bürgerentscheid

Bei einem Bürgerentscheid zur Errichtung einer Umgehungsstraße um den Kernort Hilpoltstein, entschied sich die Mehrheit der Bürger gegen dieses Vorhaben. Der Stadtrat entschied im Verlauf dieses Verfahrens, sich mit einem Bündel von Alternativansätzen dem innerörtlichen Verkehr zu widmen. Neben Verbesserung des ÖPNV und anderen Maßnahmen war das wichtigste Standbein, die Entwicklung eines nachhaltigen Radverkehrskonzeptes (RVK) für das gesamte Stadtgebiet von Hilpoltstein.

Radverkehrskonzept Stadt Hilpoltstein

Folgende Beschlüsse fasste der Stadtrat:

Mit den Haushaltsbeschlüssen der Jahre 2018 wurden ausreichend Haushaltsmittel sowohl im jeweiligen Haushaltsjahr, als auch in die mittelfristige Finanzplanung eingestellt.

Auch in der laufenden Nachhaltigkeitsstrategie spielt das RVK eine zentrale Rolle.

Zusätzlich wurde hierzu in der Stadtratssitzung am 09.03.2017 ein Grundsatzbeschluss zur Radverkehrsförderung gefasst:

- In dem zu treffenden Grundsatzbeschluss wird gefordert, dass die Stadt Hilpoltstein die Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Stadt“ anstrebt und die dazu erforderlichen Voraussetzungen erfüllen will
- Zur kontinuierlichen und zielgerichteten Umsetzung sind über das RVK Maßnahmen zur Radverkehrsförderung mit Maßnahmenblättern eingestellt worden und befinden sich nach Priorisierungsreihenfolge in der Umsetzung und Planung (Anlage 4, RVK)
- Einen Beschluss über die Steigerung des Radverkehrsanteils im Modal-Split vom 15.04.2021 (Anlage 5)

Dieser Beschluss ist Grundlage für die Zertifizierung zur Fahrradfreundlichen Kommunen durch die AGFK Bayern e.V.

Beauftragung des Büros Brenner Bernhard, Aalen, zur Erstellung eines Radverkehrskonzeptes im Jahr 2017: Seit Mitte 2018 liegt das Radverkehrskonzept vor und wird kontinuierlich abgearbeitet.

Die Priorisierung der Maßnahmen, die umgesetzt werden sollen, können sich nicht an den dringlichsten Maßnahmen für den Radverkehr richten. Vielmehr wird dem Grundsatz „Gleiche Mobilität für alle“ gefolgt. Da Hilpoltstein eine von Menschen mit Handicap geprägte Stadt ist (3 große Behinderteneinrichtungen mit vielen Außenwohngruppen), werden in Barrierefreiheit und Maßnahmen für Menschen mit Handicap besondere Schwerpunkte gelegt. Bei jeder Maßnahme werden die Anforderungen aller Verkehrsteilnehmer geprüft. Insbesondere auch in Hinblick auf die Langlebigkeit von Infrastrukturen, können manche Mängel im Radverkehrsnetz erst in einigen Jahren kostenmäßig sinnvoll behoben werden.

Das Umsetzungskonzept des Gesamtverkehrsplans stellt deshalb Abhängigkeiten der verschiedenen Maßnahmen dar, sodass eine integrierte Lösung für alle Verkehrsteilnehmer möglich ist.

Dennoch werden bei der Umsetzung des RVK der Bereich Radverkehr stets darauf hin abgeprüft, ob die weiteren Verkehrsteilnehmer nicht allzu sehr eingeschränkt werden, der Radverkehr aber möglichst sicher, schnell und mit möglichst wenig Aufwand abläuft. Radfahren soll in Hilpoltstein so attraktiv gestaltet sein, dass die Nutzung von klimaschädlichen Fahrzeugen nicht mehr im Vordergrund steht.

Weiterhin werden Unfallhäufungen, sollten sie entstehen, durch ein permanentes Monitoring (Polizeiinspektion Hilpoltstein) im Stadtgebiet analysiert und wenn möglich eine Verbesserung der Situation hergestellt. Eine Sensibilisierung für diese Schwerpunkte erfolgt durch die Zusammenarbeit mit der Polizei, die viele Termine mit der Bauverwaltung wahrnimmt, sodass die stetige Bearbeitung von Gefahrenstellen gewährleistet sein kann. Kleinere Maßnahmen, die ohne kompletten Umbau von Straßen realisiert werden können, werden durch Absprachen und Ortstermine mit den relevanten Akteuren besprochen und auf kurzen Weg umgesetzt.

1.4 Klare, stringente kommunale Radverkehrspolitik in den vier gleichwertigen Komponenten Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation
(Welche kommunalpolitischen und verkehrspolitischen Zielsetzungen mit Bezug auf den Radverkehr gibt es?)

- erfüllt
- teilweise erfüllt
- nicht erfüllt

Infrastruktur:

Die Ausstattung mit hochwertigen, dem Stand der Forschung (ERA 2010) angepassten Radwegeverbindungen, soll in der Stadt Hilpoltstein gemäß dem Netzplan entwickelt werden und bei Straßenumbaumaßnahmen und Neubauten verstärkt etabliert werden. Im Bestand sollen dort Anpassungen vorgenommen werden, wo es ohne größeren finanziellen Aufwand von Statten gehen kann. Insgesamt sollen die Maßnahmen des RVK vollständig umgesetzt werden, um ein flächendeckendes Netz mit einheitlichem Standard etablieren zu können.

Für alle größere Kreuzungen und überregionalen Einfallstraßen in den Hauptort werden zurzeit Pläne erstellt und mit dem Straßenbaulastträger (StBA Nürnberg) umgesetzt.

Weiterhin werden mit dem Landkreis Roth die noch fehlenden straßenbegleitenden Radwege sukzessive umgesetzt. Alle dahin gehenden Maßnahmen sind bereits im Laufen und auch die ersten Radwege konnten bereits eingeweiht werden.

Das RVK weist außerdem verschiedene Maßnahmen für den Radverkehr aus, die bei anstehenden Straßenumbaumaßnahmen integriert mitgeführt werden. Neben dem Alltagsradwegenetz sind zusätzlich die Wege aus dem touristischen Netz und der FGSV-konforme Radwege-Beschilderung aller überörtlichen Radwegeverbindungen derzeit in der Umsetzung.

Service:

Der Service für den Radverkehr von städtischer Seite wird vor allem durch attraktive Gestaltung radfahrerfreundlicher Räume und die Bereitstellung von hochwertiger Infrastruktur definiert.

Zudem wird der Service vor allem in Verbindung mit Naherholungsangeboten und Fahrradtourismus geboten.

Einheitliche Abstellanlagen müssen beim Thema Service integriert betrachtet werden. Es wird aktuell die Festlegung auf ein Standardmodell geklärt, um die verschiedenen Standorte in der Stadt abdecken zu können. Schulen, Bahnhof, Schwimmbad und Innenstadt sind im Maßnahmenkatalog abgebildet. Am Bahnhof in Hilpoltstein werden mittels eines Förderprogrammes der Deutschen Bahn neue Fahrradabstellmodule errichtet. Die mögliche Stellplatzanzahl wird hierdurch merklich erhöht.

Zukünftig könnte die Bereitstellung zweier Fahrradservicestationen und abschließbaren Fahrradboxen mit vergleichsweise geringem Einsatz viel Service bieten. Darüber hinaus sind drei versierte Rad-Reparaturwerkstätten attraktive Unterstützer für alle Radfahrer.

Alle überregionalen Radwege sind inzwischen FGSV-konform ausgeschildert. Die Stadteigenen touristischen Radwege HIP 1 bis HIP 3 sind auf dem Hauptnetz FGSV-konform ausgeschildert und in den Flurwegen mit zusätzlicher eigenen HIP-Zwischenwegweisern beschildert.

Der Rest des Hilpoltsteiner überörtlichen Radwegenetzes ist oder wird aktuell ausgeschildert.

Information:

Die Informationsweitergabe an Bürger, Touristen und Alltagsradler ist eine wichtige Grundlage und Sicherheit für Planungen von Wegen mit dem Rad. Um den Informationsstand der

Interessenten zu erhöhen, soll vor allem auf der Internetseite der Stadt Hilpoltstein das Thema Radverkehr stärker in Erscheinung treten.

Grundsätzlich müssen die Verbindungen und Wegebeziehungen in einer Karte für Bürger und Alltagsradler verortet werden und durch die Beschilderung den Radverkehr im Straßen- und öffentlichen Raum verstärkt in Erscheinung treten lassen. Zudem soll der Kontakt zwischen Stadtverwaltung und Bürgern

durch den Radverkehrsbeauftragten etabliert werden, um Anregungen und Kritik aufzunehmen und neue Maßnahmen zu kommunizieren bzw. die Bevölkerung für das Thema Radverkehr zu sensibilisieren. Dieses Aufgabenfeld gehört in alle vier Säulen der Radverkehrsförderung.

Um den direkten Kontakt mit den Verantwortlichen auf städtischer Seite für die Bevölkerung zu gewährleisten, wurde bereits die Internetseite <https://www.hilpoltstein.de/rad/> eingerichtet, welche über das RVK und Aktionen der Stadt zum Thema Rad informiert. Hierüber können Planungen und Maßnahmen des RVK direkt abgerufen werden.

Unter <https://www.hilpoltstein.de/radwege/hilpoltstein/> und <https://www.hilpoltstein.de/sterrenradwege> findet der touristisch interessierte Radler Routenangebote aller Art. Mit Links auf den Landkreis Roth und das fränkische Seenland kommt der Internetnutzer auf über 50 Radroutenvorschläge, die durch Hilpoltstein führen, welche für alle Leistungsgruppen von Familie bis Spitzensportler ein adäquates Angebot finden lässt.

Darüber hinaus gibt es die Freizeitkarte Hilpoltstein in dem rund 20 km um Hilpoltstein mit vielen Radrouten und – strecken zu finden sind. Die Sternen Radwege Hilpoltstein sind in einem Sammelordner mit internetbasierten Informationen kostenfrei in den Tourist-Info zu erhalten. Ebenso wird dort die Landkreis-Radwegkarte mit über 1500 km nutzbarem Radwegenetz zum Kauf angeboten. Die Landkreis-Radwegeübersichtskarte ist kostenlos zu erhalten. Darüber hinaus informieren Flyer über die Routenführung verschiedener Radwege.

Kommunikation:

Auf Ebene der Kommunikation gelten die Werbemittel der touristischen Verbände als Basis für die deutschlandweite Bewerbung der touristischen Radwege. Der Fränkischen WasserRadweg, der auch durch Hilpoltstein führt, wurde kürzlich besonders herausgestellt. Davon zeugt der „Bike & Travel Award“ des gleichnamigen Radreisemagazins, mit dem die Route ausgezeichnet wurde. Die Strecke belegte den ersten Platz in einem Online-Voting, bei dem die Leser des Magazins dazu aufgerufen waren, ihren Favoriten unter 17 nominierten Flussradwegen in Deutschland und seinen Nachbarländern auszuwählen.

Regional werden durch lokale/regionale Medien der Hilpoltsteiner Zeitung (Nordbayerische Zeitung) und des Hilpoltsteiner Kuriers (Donaukurier), sowie die regionalen Medien Burgblatt, Marktspiegel u.v.m. Maßnahmen und Routenvorschläge bezüglich der heimischen Radwege zeitnah kommuniziert und die Bürger stets mit aktuellen Berichten über Bau und Planung von Radwegen auf dem neuesten Stand gehalten.

Die Nutzung der eigenen Homepage der Stadtverwaltung, Facebook und Instagram werden ebenfalls genutzt, um Bürger zu informieren. Der Radverkehrsbeauftragte wickelt Meldungen/E-Mails von Bürgern zum Radwegenetz direkt ab.

An Schulen werden Wegeführungen für den Schulweg kommuniziert. Über den Seniorenbeirat werden die älteren Bürger für den Radverkehr sensibilisiert.

Auch APPs vom Landkreis und Stadt informieren über Radwegeangebote.

| | |
|---|---|
| <p>1.5 Politische Zielvorgabe zur deutlichen Anhebung des Radverkehrsanteils im Modal-Split in einem konkreten überschaubaren Zeitraum <i>(Gibt es einen Beschluss zur Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen? Bitte fügen Sie entsprechende Beschlüsse bei. Die Entscheidung über das jeweilige Erhebungsverfahren trifft die Kommune selbst solange auf AGFK-Ebene noch kein einheitliches Bewertungsverfahren etabliert ist)</i></p> | <input checked="" type="checkbox"/> erfüllt <input type="checkbox"/> teilweise erfüllt <input type="checkbox"/> nicht erfüllt |
| <p>Beschluss Stadtrat: 15.04.2021 (Anlage 5)</p> <p>Bei Beobachtungen des mit dem RVK beauftragten Büros BERNHARD Gruppe zu Morgen- und Mittagstunden wurde festgestellt, dass aktuell bereits ein erheblich höherer Anteil des Radverkehrs im Modal Split für den Kernort Hilpoltstein festzustellen ist, als er für eine Durchschnittskommune in ähnlicher Größe zu erwarten wäre. Dennoch ist die Stadt fest entschlossen diesen Anteil in einigen Jahren weiter zu steigern.</p> | |
| <p>1.6 Förderung der Nahmobilität (Kommune der kurzen Wege, Nahmobilität, barrierefreie Stadt, Nahversorgung und Naherholung sichern z. B. durch Berücksichtigung in der Bauleitplanung) <i>(Welche Möglichkeiten nimmt die Kommune wahr?)</i></p> | <input checked="" type="checkbox"/> erfüllt <input type="checkbox"/> teilweise erfüllt <input type="checkbox"/> nicht erfüllt |
| <p>ÖPNV: Zusammen mit dem Landkreis wurde ein überregionales ÖPNV-Konzept kreiert, das auf die Abfahrtszeiten des Bahnhofs Allersberg/Rothsee (S-Bahn und Regionalexpress Nürnberg-Ingolstadt-München) und dem Hilpoltsteiner Bahnhof (Gredlbahn) abgestimmt ist. Alle Nachbarkommunen und 32 Hilpoltsteiner Ortsteile sind durch dieses Netz von Anrufsammeltaxi, Linienbedarfstaxi, Bahn- und Busverbindungen angebunden.</p> <p>Bereits in der Bauleitplanung der letzten Jahrzehnte wurde auf die Belange der Menschen mit Behinderung in Hilpoltstein und Zell eingegangen und wo möglich, Barrierefreiheit hergestellt. Die Lage von Einkaufsmöglichkeiten wurde auf das Stadtgebiet verteilt, so dass für die Nahversorgung des Kernortes der Weg zum Einkauf maximal 1300 m beträgt und somit bequem mit dem Rad zu erledigen ist. Alle Naherholungsgebiete sind bequem mit dem Rad zu erreichen und sind sehr stark frequentiert.</p> | |
| <p>1.7 Kooperation mit den räumlich angrenzenden Gebietskörperschaften <i>(Wie wird mit angrenzenden Kommunen im Bereich Radverkehr zusammengearbeitet?? In welchen Arbeitsgruppen, Regionalinitiativen etc. ist die Kommune tätig? Welche laufenden Einzelkontakte werden gepflegt?)</i></p> | <input checked="" type="checkbox"/> erfüllt <input type="checkbox"/> teilweise erfüllt <input type="checkbox"/> nicht erfüllt |
| <p>Bei der Aufstellung des Radwegeplans des Landkreises Roth war die Stadt Hilpoltstein, sowie auch alle anderen Landkreiskommunen direkt beteiligt. Dadurch dass der jetzige RVB, Herr Neuweg, die Geschäftsführung des Arbeitskreises (Landkreis Roth) innehatte, wurden die Belange der Stadt Hilpoltstein direkt berücksichtigt. Bei den überregionalen Sitzungen war Erster Bürgermeister Markus Mahl persönlich vertreten. Bei allen Planungen fand eine enge Vernetzung mit den Nachbarkommunen von Hilpoltstein statt, da auch die Nachbarkommunen aus den Nachbarlandkreisen in das Konzept einbezogen wurden und direkt mit deren eigenen Planungen mitkonzeptioniert wurden. Die Vernetzung der Alltags- und touristischen Radwege ist inzwischen nahezu abgeschlossen, die Beschilderung wurde bereits bestellt und größtenteils aufgestellt. Das Monitoring der Maßnahmen funktioniert insofern optimal, da Herr Neuweg auch für die Radwegeausschilderung der Kommunen im westlichen Landkreis Neumarkt zuständig ist und somit immer direkt über Veränderungen im Wegenetz informiert wird. Außerdem ist er direkt in die Radwegeplanung der Nachbargemeinden Allersberg und Thalmässing involviert und steht in enger Verbindung zu den Planungen der Nachbarstädte Roth und Heideck. Die Nachbarn und der Landkreis Roth haben auch beim Aufstellen der überörtlichen Beschilderung unterstützt.</p> | |

Im Landkreis Roth wird im Mobilitätsausschuss des Kreistages, durch zwei Vertreter der Stadt Hilpoltstein (Zweite Bürgermeisterin Frau Dietzel und dem RVB) repräsentiert. Ebenso wird im Tiefbauausschuss (Herr Neuweg) die Nahmobilität auf allen Ebenen mit den Planungen des Landkreises koordiniert. Auch der Hilpoltsteiner Arbeitskreis Verkehr kümmert sich mit der Vorsitzenden, Ulla Dietzel (Zweite Bürgermeisterin) um diese Vernetzungsthemen. Der überregionale Arbeitskreis S-Bahn HIP/Gredl hat mit dem Ziel der Verbesserung der direkten Bahnanbindung von Roth nach Hilpoltstein mit der Stadt Roth und der Nachbarkommunen eine direkte Gesprächsplattform für die „Fahrradmitnahme in der Bahn“.

Auch vom Amt für Kultur und Tourismus wurden bereits viele Projekte mit den angrenzenden Kommunen und den touristischen Verbänden umgesetzt. Diese Projekte hatten den Hintergrund, attraktive Routen für touristische Radrouten zu finden, die gleichzeitig auch für die Bürger der Stadt Hilpoltstein für Alltagswege von Bedeutung sind. Eine aktive Zusammenarbeit der Anrainerkommunen ist in diesem

Thema unabdingbar, um attraktive Routen zu identifizieren, die auch für ein Alltagsradwegenetz genutzt werden können. Alle touristisch relevanten Radtouren sind zum Großteil überregional bzw.

mindestens interkommunal angelegt, so dass es hier kaum Stadt-, Gemeinde und Landkreisgrenzen gibt. Aktuell neu entwickelt und vorgestellt wurde der Fränkische WasserRadweg mit Eröffnung am 21.06.2019. Die überregional D 11 Radroute wurde, koordiniert mit dem Bundesministerium für Verkehr, auf eine neue Trasse verlegt und mit FGSV-Beschilderung ausgeschildert. Darüber hinaus gibt es eine Reihe regionaler Radwege, welche alle in enger Absprache mit der katholischen und evangelischen Kirche (Kapellenradweg und Jakobus-Radpilgerweg) gerade neu erstellt werden und in der Fahrradkarte Hilpoltstein aufgelistet sind/werden. Als Beispiele für aktuelle interkommunale Zusammenarbeit lassen sich zwei neue Geh- und Radwegeverbindungen nennen: Mindorf (Stadt Hilpoltstein) – Pyras (Markt Thalmässing), Fertigstellung in 2020 und Weinsfeld (Stadt Hilpoltstein) – Offenbau (Markt Thalmässing) Fertigstellung Anfang 2021.

1.8 Bereitschaft zur Mitarbeit in der Arbeitsgemeinschaft (ideell und materiell) (Wie wird sich der Radbeauftragte in die Arbeitsgemeinschaft einbringen? Z. B. durch Teilnahme an Veranstaltungen, Seminaren, Arbeitsgruppen etc.)

erfüllt
 teilweise erfüllt
 nicht erfüllt

Der RVB ist in allen zuständigen Arbeitskreisen lokal, regional und überregional vernetzt und arbeitet, wo nötig, mit. Durch seine Funktion als Kreisrat ist er auch in allen zum Thema Radfahren zuständigen, politischen Entscheidungsgremien involviert. Er besucht AGFK-Veranstaltungen, ist Radwegekoordinator des Landkreises Roth und als Unternehmer berät er die Kommunen des westlichen Landkreises Neumarkt in der Oberpfalz. Er hält ständigen Kontakt zur Regierung von Mittelfranken bezüglich des Bayernnetzes für Radler und überregionale Radwegeentwicklungen. Mit Herrn Wölfel (Regierung Mittelfranken) ist er zu Förderthemen im ständigen Kontakt, ebenso wie zum Staatlichen Bauamt Nürnberg auf Grund der vielen geplanten und in Bau befindlichen Radwegebaumaßnahmen im Zuge von Staatsstraßen im Landkreis.

Neben dem RVB, Helmut Neuweg, ist Herr Christian Elsner als ehrenamtlicher „Radwege-Pate“ für die stadt eigenen touristischen Radwege verpflichtet worden. Dieser hält ständigen Kontakt mit dem RVB.

2. Fahrradfreundliche Infrastruktur schaffen, pflegen und erhalten

2.1 Erarbeitung einer Netzplanung für den nicht motorisierten Verkehr (Radverkehrskonzept)

(hier ist eine Plandarstellung unumgänglich; siehe auch Radverkehrshandbuch „Radland Bayern“ - Netzplanung für den Radverkehr)

erfüllt
 teilweise erfüllt
 nicht erfüllt

Siehe Anlage 3: Radwegeplan 2030, Landkreis Roth,
 Siehe Anlage 4: RVK Hilpoltstein

| | |
|--|---|
| Landkreisradwegkarte Landkreis Roth aktuell Freizeitkarte Hilpoltstein Radwegeübersichtskarte Landkreis Roth | |
| 2.2 Verknüpfung der Netzplanung mit den vorhandenen bzw. geplanten Radverkehrsnetzen der angrenzenden Gebietskörperschaften <i>(Ist die Netzplanung grenzüberschreitend abgestimmt? Wie erfolgt die Umsetzung?)</i> | <input type="checkbox"/> erfüllt <input checked="" type="checkbox"/> teilweise erfüllt <input type="checkbox"/> nicht erfüllt |
| <p>Über den RVB sind alle Nachbarn im engen Kontakt mit der Stadt und alle Planungen und Baumaßnahmen wurden und werden mit diesen abgestimmt. Da inzwischen viele Verknüpfungen schon umgesetzt sind, stehen nun die Asphaltierungsmaßnahmen des Main-Donau-Kanals an, die wiederum mit den Nachbarkommunen koordiniert sind und weiterhin verfolgt werden. Das Radwegeprojekt „Sindersdorf-Höfen“ soll als Verknüpfung in den südlichen Landkreis Neumarkt zusammen mit dem Staatlichen Bauamt Nürnberg angegangen werden (noch keine Mittel eingestellt).</p> <p>Die Nachbarkommunen sind wie folgt angebunden: Roth: 9 Routen Allersberg: 6 Routen Freystadt: 10 Routen Greding: 1 Route Thalmässing: 15 Routen Heideck: 3 Routen</p> <p>Die Nachbarlandkreise (inkl. Staatsstraßen) werden über den RVB koordiniert und Planungen im Alltags- und touristischem Radwegenetz abgestimmt.</p> | |
| 2.3 Einbindung der Routenführung und Wegweisung des Bayernnetz für Radler und anderer übergeordneter Routennetze <i>(Wird das Bayernnetz für Radler und weitere überregionale Routen in Kartenwerken dargestellt? Sind die Routen des Bayernnetzes in der FGSV-Wegweisung berücksichtigt?)</i> | <input type="checkbox"/> erfüllt <input checked="" type="checkbox"/> teilweise erfüllt <input type="checkbox"/> nicht erfüllt |
| <p>Alle überregionalen Routenführungen sind auf dem neuesten Stand FGSV-konform ausgeschildert ins „Bayernnetz für Radler“ mit dem Änderungsantrag des Landkreises Roth genehmigt und richtig eingepflegt. Lediglich im Bayernatlas stehen die eingereichten Änderungen noch aus. Die veröffentlichten Karten und Tracks sind für das Stadtgebiet Hilpoltstein auf aktuellem Stand. Die Routen des Bayernnetz für Radler sind mit entsprechenden Einhängern gekennzeichnet.</p> | |
| 2.4 Entschärfung von Unfallschwerpunkten <i>(Sind Unfallschwerpunkte und unfallauffällige bzw. gefahrgeneigte Stellen bekannt und werden diese analysiert? Wie wird mit Gefahrenstellen umgegangen? Welche Konzepte zur Entschärfung sind vorhanden?)</i> | <input checked="" type="checkbox"/> erfüllt <input type="checkbox"/> teilweise erfüllt <input type="checkbox"/> nicht erfüllt |
| <p>Siehe Unfallstatistik PI Hilpoltstein vom 15.03.2021 (Anlage 6)</p> <p>Es sind folgende Unfallhäufungen für den Radverkehr ausgemacht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einfahrten zur den Nahversorgern am Altstadtring - Christoph-Sturm-Straße. <p>Die Radverkehrsplanungen haben mögliche Unfallschhäufungen berücksichtigt und wurden in der Ausführung bereits teilweise entschärft und werden in Kürze durch weitere Baumaßnahmen verbessert.</p> | |
| 2.5 Die Infrastruktur soll sich an dem anerkannten Stand der Technik orientieren, der in den Regelwerken der FGSV (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA) und dem „Radverkehrshandbuch Radland Bayern“ enthalten ist <i>(Ist die ERA in der Verwaltung bekannt und wird diese berücksichtigt?)</i> | <input checked="" type="checkbox"/> erfüllt <input type="checkbox"/> teilweise erfüllt <input type="checkbox"/> nicht erfüllt |

Einzubindende Unterlagen

- Jeweils gültige StVO-Vorschriften zum Radverkehr
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - Ausgabe 2010 - ERA
Herausgeber: FGSV / Ausgabe: 2010 / Umfang: 96 S. A 4 (R 2) / ISBN 978-3-941790-63-6

Die ERA bilden die Grundlage für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen. Sie gelten für den Neubau und wesentliche Änderungen an Straßen. Für bestehende Straßen wird ihre Anwendung empfohlen. Die ERA gelten für Radverkehrsverbindungen der Verbindungsfunktionsstufen II bis V gemäß den RIN (Richtlinien für integrierte Netzgestaltung) innerhalb und außerhalb bebauter Gebiete. Die ERA ergänzen und vertiefen die maßgeblichen planerischen und entwurfstechnischen Richtlinien, insbesondere die

- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) (FGSV 121),
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) (FGSV 200),
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) (FGSV 201) und die
- Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RILSA) (FGSV 321)

Sie ersetzen gleichzeitig die "Hinweise zur Beschilderung von Radverkehrsanlagen nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung" (FGSV 241) in der gültigen Form. Die ERA behandeln folgende Themen:

- Radverkehrskonzept (für Hilpoltstein erarbeitet vom Büro Bernhard-Gruppe aus Aalen)
- Entwurfsgrundlagen (Planunterlagen erarbeitet vom Büro Bernhard-Gruppe, weitergeführt über Straßenbaulastträger)
- Radverkehrsführung an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen
- Radverkehrsführung an Knotenpunkten
- Querungsanlagen
- Radverkehr in Erschließungsstraßen
- Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung
- Radverkehr in Bereichen des Fußgängerverkehrs
- Radverkehr an Landstraßen
- Selbstständig geführte Radwege
- Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen
- Wirkungskontrolle und Qualitätssicherung.

Weiterhin werden zur Vorplanung herangezogen:

- Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg und Hessen
- Radverkehrsprogramm des Freistaates Bayern
- Radverkehrshandbuch „Radland Bayern“
- FGSV 2018: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise zu Park+Ride (P+R) und Bike+Ride (B+R), Ausgabe 2018, Köln, 2018
- FGSV 2012: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Hinweise zum Fahrradparken, Ausgabe 2012, Köln, 2012
- FGSV 2010: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, Köln, 2010
- FGSV 2007: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006, Köln, 2007

AGFK Leitfäden

- Baustelle
- Umleitungen
- Öffentlichkeitsarbeit
- Schulungsunterlagen
 - StVO-Novelle
 - Kreisverkehre

u.a.

| | |
|---|--|
| <p>2.6 Bauliche Elemente der Infrastruktur <i>(Welche Möglichkeiten werden für die Infrastruktur genutzt? Welche Planungen gibt es? Wie verläuft die Koordinierung mit den angrenzenden Kommunen? Gibt es z.B. Vereinbarungen, Musterlösungen)</i></p> <p>Radwege</p> | <p><input type="checkbox"/> erfüllt <input checked="" type="checkbox"/> teilweise erfüllt <input type="checkbox"/> nicht erfüllt</p> |
| <p>Nahezu an allen Ein- bzw. Ausfahrtsstraße führen beidseitig gemischte Geh- und Radwege, teilweise getrennt, teilweise gemeinsam. Einige Streckenabschnitte sind für den Zweirichtungsverkehr freigegeben.</p> <p>Alle Ein- bzw. Ausfahrtsstraßen-Radwege münden in eine Radverbindung in die jeweilige Nachbargemeinde oder Ortsteil. Entlang der St 2220 führt die Radwegeverbindung über Altenhofen. Dort endet der Radweg und wird als Radverbindung über Minettenheim und Mörlach nach Freystadt weitergeführt. Der Radweg nach Allersberg wird als touristischer Radweg (teilweise nicht asphaltiert) am Rothsee entlanggeführt. Die Radwegeverbindung nach Heideck führt über den als straßenbegleitend eingestuften Gredlradweg (Bahntrassenradweg). Dieser fungiert sowohl als Alltags- als auch als touristischer Radweg. Der Radweg Richtung Pyras über den Kränzleinsberg wird in 2021/2022 neu errichtet.</p> <p>Innerhalb des Kernortes Hilpoltstein gilt es derzeit zwei Schwachstelle zu beseitigen. Zwischen Allersberger und Rother Straße ist der Platz für einen Radweg nicht vorhanden. Die Regelung „Radfahrer frei“ ist als Notlösung kein Dauerzustand und soll sukzessive durch Grunderwerb, wie 2020 an anderer Stelle schon geschehen, entschärft werden.</p> <p>Die Zweite Engstelle, und somit ein Problemfeld, ist der westliche Teil des Döderleinsweges, der in seiner Breite für einen im Gegenverkehr befahrbaren Geh- und Radweg nicht ausreicht. Auch hier muss langfristig gedacht werden. Durch schwierige Grundstücksverhältnisse wird man die Problematik nicht so einfach lösen können. Die stetige Nutzung durch Radfahrer ist allerdings nicht problematisch, obwohl viele touristische Trassen über den Döderleinsweg führen.</p> <p>Auch die wichtigsten Ortsteile sind fast vollständig mit normgerechten Radwegen oder Radrouten verbunden. So ist zum Beispiel der nach Hilpoltstein größte Ortsteil Meckenhausen in allen fünf Richtungen (nach Karm, Sindersdorf, Pierheim, Freystadt, Forchheim) mit Radwegen verbunden. Drei Alltagsradwegeverbindungen aus dem Radwegeplan 2030 fehlen derzeit noch (Hilpoltstein - Mörlach; Sindersdorf - Höfen; Pierheim - Mörlach). Für all diese Strecken gibt es jedoch akzeptable, alltagstaugliche Ersatzrouten bzw. Führungen. Es ist zu erwarten, dass in absehbarer Zeit das komplette Netz geschlossen werden kann.</p> | |
| <p>Radfahrstreifen, Schutzstreifen für Radfahrer</p> | |
| <p>Fahrradstreifen sind in Hilpoltstein nicht angelegt oder vorgesehen.</p> <p>Fahrradschutzstreifen sind jedoch inzwischen gebaut bzw. markiert oder geplant, wo die Regelbreiten der ERA unterschritten sind, oder Grundstückseinfahrten, parkende Kfz oder die Verkehrsmenge dies anbieten. In der Industriestraße/Hofstetter Hauptstraße ist eine Ortsverbindungsstraße mit einem Schutzstreifen für Radfahrer versehen worden. Auch im Bereich der umgestalteten Rother Straße wurde ein Schutzstreifen angelegt. Die zügige Querung von beampelten Kreuzungen sollen durch Schutzstreifen ermöglicht werden, die im Ampelbereich oftmals mit eigenen Radfahreraufstellflächen verknüpft werden. Die Planungen des Büros BERNARD Gruppe ZT GmbH sind sehr vielversprechend für eine akzeptierte Radverkehrslösung an bisher kritischen Stellen.</p> <p>Die Einhaltung der Verkehrsregeln ist bei Schutzstreifen eher selten. Hier soll durch intensive Aufklärung über die neuen Radverkehrs-Infrastrukturelemente eine schnelle Verbesserung erzielt werden.</p> <p>Fahrradschleuse: siehe nächster Punkt „Fahrradstraße“</p> | |
| <p>Fahrradstraßen</p> | |

Im Zuge des nachfolgenden Punktes „Fahrradstraße“ ist eine Fahrradschleuse beim Gasthof „Bögl“ denkbar, um die Querung der „Zwingerstraße“ vom „Sankt-Georgen-Weg“ kommend in „Am Stadtweiher“ zu ermöglichen. Hier müsste jedoch noch eine detaillierte Planung erfolgen.

Fahrradstraßen sind bisher noch nicht eingerichtet worden, sollen aber in Kürze angelegt werden.

Zwischen Adalbert-Stifter-Straße und Freystädter Straße besteht eine Trasse, die als direkte Radverbindung Ost-West abseits des Hauptverkehrs verschiedene Zieltrabanten miteinander verbindet. Auch die Nord-Süd-Richtung lässt sich über eine solche wenig befahrene Route „Hochfeldstraße – Julie-Brau-Weg – Stadtpark – Parkweg“ die außerdem als Schulweg geeignet ist, zu einer Fahrradstraße entwickeln, die ohne Umweg zu wichtigen Zieltrabanten führt. Die Einrichtung von Fahrradstraßen sollten wo nötig eingerichtet werden. Eine Befahrung mit der Polizei hat hier die Möglichkeit der Realisierung bereits aufgezeigt. Bauliche Maßnahmen wären dazu ebenfalls sinnvoll.

In einigen Wohngebieten (z. B. Dorotheenhöhe) ließen sich die Wohnsammelstraßen als Fahrradstraßen ausweisen. Dadurch, dass die untergeordneten Straßen weitestgehend als „Verkehrsberuhigter Bereich“ ausgeschildert sind, sind Fahrradstraßen nur mit hohem Beschilderungsaufwand möglich und wurde als nicht zielführend angesehen.

Radfahrschleusen und -aufstellflächen an Knotenpunkten

Sichere Querungsstellen

Der Radverkehr wird bei Querungen auf möglichst sichere Art behandelt. Sind keine beampelten Querungen möglich, werden Querungshilfen, falls nötig, angeboten. Der Bau weiterer Querungshilfen ist im RVK vorgesehen und teilweise schon in Planung oder Vorbereitung. Als ein schwieriges Kapitel sind die Querungen der Gredlbahn zu sehen. Die Stadt Hilpoltstein versucht seit ca. 20 Jahren die Querung der Gredlbahn an der Hans-Sachs-Straße – Bahnhofstraße für Radfahrer zu optimieren. Leider scheint ein größerer Umbau nicht möglich. Vor 8 Jahren wurde versucht, zusammen mit der Deutschen Bahn eine kleine Lösung ohne bürokratischen Aufwand hinzubekommen. Obwohl ständig ein Handeln oder eine Erlaubnis zum Umbau in Aussicht gestellt wurde, ist trotz über 14 Außentermine noch nichts geschehen. Hierbei bedarf es lediglich einer zusätzlichen Asphaltierung von ca. 2 m².

Tempo 30/Verkehrsberuhigung

Die meisten Baugebiete in der Kernstadt und auf den Ortsteilen sind mit Tempo 30 und „Verkehrsberuhigten Bereichen“ versehen. Auch Kombinationen der beiden verkehrsberuhigenden Maßnahmen haben sich bewährt. In der Innenstadt wurde eine „Tempo 20-Zone“ in einem eingeschränkten Geschäftsbereich eingerichtet. Neben den Staatsstraßen und Gewerbegebieten gibt es kaum noch Tempo-50 Bereiche.

Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer gegen die Fahrtrichtung

Die Öffnung von Einbahnstraßen fand schon vor ca. 15 Jahren erstmals in der Sankt-Jakob-Straße statt. Markt- und Siegertstraße wurde mit der Eröffnung des Fränkischen WasserRadweges für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben. Die restlichen Einbahnstraßen stehen in Diskussion und werden wohl in Kürze geöffnet, da nach der neuen StVO erforderliche Begründung für „Nichtöffnung“ die Basis fehlt. Lediglich in der Kolpingstraße gilt es die Enge nochmals genau zu untersuchen, aber auch hier muss davon ausgegangen werden, dass eine Öffnung möglicherweise erfolgen kann.

Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs bei Lichtsignalsteuerungen

An allen Ampelanlagen wurden die Ausplanungen an die notwendigen Erfordernisse für Fußgänger und Radfahrer angepasst. Neue Furt-, Schleusen- und Aufstellsituationen wurden an

allen Ampelkreuzungen eingeplant. Auch eine Kreisverkehrslösung in der Freystädter Straße wurde als Diskussionsentwurf vorgestellt. Die bisherigen Umbaumaßnahmen an der Rother Straße haben sich bewährt. Im Zuge der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes werden sämtliche Ampelanlagen in der Stadt neu gesetzt, berechnet und modernisiert. Dabei wird auch der Rad- und Fußgängerverkehr stärker als bisher berücksichtigt.

Abstellanlagen (Fahrradabstellsatzung)

Die Stadt Hilpoltstein hat derzeit keine Fahrradabstellsatzung. Im Zuge der Entwicklung der Einkaufszentren soll erreicht werden, dass Radabstellanlagen normgerecht und in ausreichender Anzahl für Räder und Lastenräder eingerichtet werden. An öffentlichen Einrichtungen (Schule, Schwimmbad, Stadthalle, Marktplatz und Rathaus) werden sukzessive normgerechte Abstellanlagen gebaut. Abstellanlagen für Fahrräder werden FGSV-konform errichtet. Die Abstellanlagen am Bahnhof in Hilpoltstein werden durch die Inanspruchnahme eines Förderprogrammes (Bike + Ride-Offensive) neu errichtet und die Stellplatzanzahl damit deutlich erhöht. Im Stadtgebiet gibt es noch eine große Anzahl veralteter Abstellanlagen (z.B. Felgenklemmer bei Geschäften in der Innenstadt). Um den Fahrradfahrern attraktive Abstellmöglichkeiten zu bieten, müssen diese erneuert werden. Aktuell wird die Errichtung abschließbarer Fahrradboxen in der Nähe des Rathauses diskutiert. Hierzu muss zunächst beschlossen werden, für welches Modell sich die Stadt Hilpoltstein entscheidet und an welchen Standorten die Boxen stehen sollen. Im Rahmen dieser Diskussion sind ebenfalls eine Service-Station im Bereich des Rathauses/Residenz im Gespräch. Vorhanden ist aktuell ein Stromtreter E-Bike-Schrank, seitlich des Rathauses.

Radstationen, B + R

Für den Bahnhof in Hilpoltstein wurde das Förderpaket „Bike+Ride-Offensive“ der Deutschen Bahn in Anspruch genommen. Hier wird die Anzahl der Stellplätze mehr als verdoppelt und diese normgerecht eingerichtet. Der Förderbescheid liegt vor, die Ausführung der Arbeiten ist für 2021 vorgesehen.

Radwanderwege

Die Stadt Hilpoltstein hat die letzten Jahrzehnte intensiv in den touristischen (und Alltags-) Radwegbau investiert. Partner waren neben dem Staatlichen Bauamt Nürnberg, dem Landkreis Roth auch der Zweckverband Rothsee und der Tourismusverband Fränkisches Seenland. Der RVB hält darüber hinaus die Verbindung zu den Gebietskörperschaften, die Radwanderwege durchs Hilpoltsteiner Stadtgebiet organisiert haben.

Etwa 50 touristische Radwege tangieren das Stadtgebiet von Hilpoltstein:

- D11-Route
- Fränkischer WasserRadweg (auf 2 Trassen)
- Jakobus-Radpilgerweg

Landkreisradwege:

- Nürnberg-Rothsee-Altmühltal
- Rothsee-Altmühlsee
- Rothsee – Brombachsee
- Thalachtal – Brombachsee
- Gredl-Radweg
- Markgrafenkirchen
- Zwei-Seen-Tour
- Auf den Spuren der Gredl
- Rund um den Rothsee
- Triathlon-Strecke
- Mühlen im Rothtal
- Jurapanorama

Stadteigene Radwegetouren: (ehrenamtlicher „Radwege-Pate“: Christian Elsner)

- Hilpoltstein 1

- Hilpoltstein 2
- Hilpoltstein 3
- Kapellenradweg Hilpoltstein
- Sternenradwege: 21 Tourenvorschläge

Weitere Routenvorschläge findet man unter Apps wie z.B. Komoot, Radwege zur Umweltstation LBV, Radwegetrassen am Main-Donau-Kanal, Radrouten des Landkreises Neumarkt und der Marktgemeinde Thalmässing. Die Strava-Heatmap zeigt an, dass der Raum Hilpoltstein deutlich stärker von Radlern befahren wird als andere Regionen im Umfeld, wie Nürnberg-Süd, Neumarkt, Roth oder im Bereich des Brombachsees. Die Heatmap für den Hilpoltsteiner Kernort zeigt, dass die ausgewiesenen Routen gut genutzt werden und alle im Prüfnetz erfassten Routen auch im Alltag gut frequentiert sind. Dies bedeutet, dass die Planungen nicht an der Realität vorbeilaufen! (Siehe Präsentation, Folie 9-12)

Radwegweisung

Die Wegweisung der touristischen Routen ist durchweg durch eine Beschilderung nach FGSV Vorgaben gegeben. Zusammen mit dem Landkreis Roth und externen Partnern wird die FGSV-Beschilderung auch zukünftig umgesetzt. Die Routen sind mit Einhängern gekennzeichnet. Eigene Radwege sind auf Flurwegen mit Zwischenwegweisern, welche mit einem Routensymbol bedruckt sind, ausgeschildert.

Radwegeauffahrkanten möglichst mit gesicherter Nullabsenkung unter Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Verkehrsteilnehmer

Durch die drei Behinderteneinrichtungen bedingt, wurden seit über 20 Jahren Bordsteinkanten weitestgehend vollständig abgesenkt. Beim Radwegebau hat sich gezeigt, dass wo immer möglich, eine Null- oder Minimal-Absenkung realisiert wird. Alte Kanten konnten abgefräst werden. Außerdem wird inzwischen versucht, dynamische Ausleitungen von Radwegen zu gewährleisten. Das Tiefbauamt des Landkreises Roth ist hier lobend zu erwähnen.

2.7 Organisatorische Elemente der Infrastruktur

Erstellung eines Winterdienstplanes für die Radverkehrsinfrastruktur

(Kartendarstellung mit Routen, Priorisierung und Zeitplan; Wie wird der Winterdienstplan öffentlich (für Bürgerinnen und Bürger) kommuniziert?)

- erfüllt
 teilweise erfüllt
 nicht erfüllt

Siehe Planunterlagen (Anlage 7)

Der Winterdienstplan des Bauhofs der Stadt Hilpoltstein, Landkreis Roth und die Straßenmeisterei umfasst die Räumung von Fuß- und Radwegen und basiert auf verschiedenen ausgerichteten Räumtrupps. Durch Räum-LKWs werden auf insgesamt 8 Touren die Straßen und Radfahrstreifen geräumt.

Durch 4 Touren von Kleinschleppern werden gleichzeitig die Fuß- und Radwege und Radstreifen kontrolliert und geräumt, wenn die Räum-LKWs, deren Räumtätigkeit gröber ausfällt, die Radfahrstreifen unbedacht belassen haben. 4 Touren werden durch Handbereitschaftstruppen bearbeitet, die sich vor allem Zebrastreifen, Kreuzungen, Querungshilfen, Treppen, etc. vornehmen. Prioritäten haben die Schulwege, die vor 07:30 Uhr bereits geräumt sein müssen. Im Zuge der Aktualisierung des Online-Auftritts der Stadt Hilpoltstein wurde der Winterdienstplan für die Radverkehrsinfrastruktur nun auf der Homepage veröffentlicht und ist für jedermann einsehbar, somit kann auch im Winter die beste und sicherste Routenwahl für Radfahrer gewährleistet werden.

Auch bei Umwandlung von kombinierten Geh/Radwegen in Gehwege mit „Radfahrer frei“ Beschilderung in Tempo-30 Zonen werden diese weiterhin vom Winterdienst geräumt und müssen nicht von den Anliegern durchgeführt werden.

| | |
|--|---|
| <p>Berücksichtigung des Radverkehrs beim Baustellenmanagement <i>(Wie stimmt sich die Verkehrsbehörde bei Baustellen mit dem Radverkehrsbeauftragten ab? Ist der AGFK Bayern Baustellenleitfaden bekannt? Wie werden Umleitungen für den Radverkehr geplant und kommuniziert? Beispiele im Rahmen der Befahrung)</i></p> | <input type="checkbox"/> erfüllt <input checked="" type="checkbox"/> teilweise erfüllt <input type="checkbox"/> nicht erfüllt |
| <p>Grundsätzlich geht der PKW und LKW-Verkehr beim Baustellenmanagement vor. Da der Großteil des Stadtgebiets aber als verkehrsberuhigt bzw. Tempo-30 Zone ausgewiesen ist, profitiert der Radverkehr zu großen Teilen auch vom Baustellenmanagement. Beim Baustellenmanagement für den Radverkehr wird auf die Leitfäden der AGFK zurückgegriffen. Für die Führung von Fuß- und Radverkehr im Baustellenbereich orientiert sich die Bauverwaltung am Leitfaden der RSA bzw. ASR an Baustellen. Bei großen Baustellen bzw. Sperrungen ganzer Straßenzüge wird ebenfalls der Radverkehr entsprechend dem Leitfaden der Umleitungen der AGFK umgeleitet.</p> <p>Für die Festveranstaltungen in der Innenstadt wurden keine Umleitungspläne erstellt. Diese Veranstaltungen sind so angelegt, dass Radverkehr zumindest schiebend passieren kann. Da alle Veranstaltungen auch für den Radfahrenden Touristen interessant sind, lässt die Stadt den Radler bewusst zum Veranstaltungsgeschehen fahren.</p> | |
| <p>3. Service für den Radverkehr</p> <p>3.1 Fahrradbezogenen Dienstleistungen der Kommune <i>(Was unternimmt die Kommune in eigener Zuständigkeit, z.B. eigene Fahrradabstellplätze an den Dienststellen? Werden Fahrradkurier eingesetzt? Gibt es weitere (Pilot-)Projekte, z.B. Anschaffung von Lastenrädern als Testräder für örtliche Firmen oder Unterstützung von Selbsthilfe-Reparaturwerkstätten?)</i></p> | <input type="checkbox"/> erfüllt <input checked="" type="checkbox"/> teilweise erfüllt <input type="checkbox"/> nicht erfüllt |
| <p>Das Thema Service-Stationen mit öffentlichen Luftpumpen und Werkzeug ist zurzeit in der Umsetzungsphase. Um Bürgern aber auch Fahrradtouristen die Möglichkeit zu bieten, kleinere Maßnahmen an ihren Fahrrädern zu reparieren, sollen an zentralen Punkten Service-Stationen errichtet werden.</p> <p>Als erste Maßnahmen wurden bereits Modelle verglichen und eine grobe Standortsuche begonnen. Drei Standorte sind dabei in Zukunft näher zu betrachten: Bahnhof Hilpoltstein, Residenz und am Rothsee. Alle drei Standorte sind entweder Kreuzungs- und Ausgangs-, Endpunkte von touristischen Routen und dabei gleichzeitig gut für Bürger zu erreichen. Bei der Modellauswahl werden mehrere Punkte berücksichtigt. Wichtig für eine Service-Station sind die freie Verfügbarkeit sowie eine umfangreiche Ausstattung von Fahrradpumpe bis Werkzeugausstattung. Eine entsprechende Beschichtung soll gegen Verwitterung und Vandalismus schützen. Abgesehen davon gibt es drei Fahrradwerkstätten, bei der fachkundige „Schrauber“ bei Reparaturmaßnahmen am Fahrrad helfen und unterstützen.</p> <p>Stellplätze für Fahrräder sind am Rathaus II, an der Residenz, an den Schulen, vor Einkaufsmöglichkeiten und am Bahnhof in Hilpoltstein vorhanden.</p> | |
| <p>3.2 Wie wird der Radverkehr im Umweltverbund (z.B. Mitnahme und Verknüpfung im ÖV) berücksichtigt?</p> | <input checked="" type="checkbox"/> erfüllt <input type="checkbox"/> teilweise erfüllt <input type="checkbox"/> nicht erfüllt |
| <p>Auf der Internetseite des VGN wird auf den Gredl-Express hingewiesen. Dieser fährt am Wochenende und an Feiertagen vom 1.5. bis 1.11. mit Bahn und Bus mehrmals von Nürnberg nach Greding.</p> <p>(Siehe auch: https://www.naturpark-altmuehltal.de/freizeitlinien/; https://www.vgn.de/linien-netze/landkreis_roth/; https://www.vgn.de/1a622847-692a-1a3a-7ee7-7eb0e6675c1f)</p> <p>Im Gredl-Express können bis zu 5 Räder mitgenommen werden. Bei anderen ÖPNV-Angeboten für Bus und Bahn gelten die Regeln des VGN bei der Fahrradmitnahme (Siehe auch: https://www.vgn.de/ratgeber/fahrrad/; letzter Zugriff 08.07.2020). Somit ist die Fahrradmitnahme grundsätzlich möglich, wie auch in den S-Bahnen nach Nürnberg.</p> | |

| | |
|--|---|
| <p>3.3 Fahrradfreundlicher Einzelhandel und Unternehmen (z. B. hochwertige überdachte Stellplätze, Hol-/Bringdienste des Einzelhandels) (Wie nimmt die Kommune über Veranstaltungen, Wirtschaftsförderung, z.B. Unternehmerfrühstück etc. Einfluss?)</p> | <input type="checkbox"/> erfüllt <input checked="" type="checkbox"/> teilweise erfüllt <input type="checkbox"/> nicht erfüllt |
| <p>In vielen Betrieben der Stadt existieren Radabstellanlagen, teilweise auch überdacht. Beispiele: Edeka (überdacht), Rewe, Netto-Markt, Norma, Stadthalle (überdacht) An allen größeren Betrieben gibt es weitestgehend Möglichkeiten, Fahrräder abzustellen.</p> | |
| <p>3.4 Fahrradfreundliche Arbeitgeber, Unternehmen, öffentliche Einrichtungen und Schulen (Wie erfolgt die Unterstützung durch die Kommune?)</p> | <input type="checkbox"/> erfüllt <input checked="" type="checkbox"/> teilweise erfüllt <input type="checkbox"/> nicht erfüllt |
| <p>Das Angebot der Radabstellanlagen an den Hilpoltsteiner Schulen wird stets berücksichtigt. Am Gymnasium (Landkreis Roth) wurde mit dem Umbau auf neue Abstellanlagen wert gelegt. Bei den städtischen Schulen werden im Zuge der RVK-Umsetzung bei anstehenden Umbaumaßnahmen die Abstellanlagen normgerecht in ausreichender Anzahl neu angelegt. Bei Aktionen wie das „Schulradeln“ und „Mit dem Rad zur Arbeit“ beteiligen sich Schulen und die Stadtverwaltung. Am Bahnhof Hilpoltstein existieren derzeit Abstellanlagen, diese werden jedoch mit der Bike+Ride-Offensive verbessert und die Anzahl erhöht.</p> | |
| <p>3.5 Einfach zugängliche Internetinformationen zum Radverkehr über kommunale Internetauftritte (Gibt es außerdem weitere Angebote, z.B. einen Online-Schadensmelder oder ein Scherbentelefon?)</p> | <input checked="" type="checkbox"/> erfüllt <input type="checkbox"/> teilweise erfüllt <input type="checkbox"/> nicht erfüllt |
| <p>Die Internetseite der Stadt Hilpoltstein wurde seit der Vorbereitung überarbeitet, sodass das Thema „Radeln“ nun noch stärker in Erscheinung tritt. Da die Stadt eng mit dem Landkreis Roth und dem Fränkischem Seenland zusammenarbeitet, sind die Links zu den Radfahrseiten der Region direkt auf der städtischen Fahrradseite zu finden. Hier wird auch zu der Seite „Mängelmeldung“ verwiesen, auf der Mängel, Fehler und Anregungen zum Thema „Radverkehr“ direkt gemeldet werden können.</p> <p>Die beiden Bereiche Freizeitradverkehr und Alltagsradverkehr leitet zu den entsprechenden Themen über.</p> <p>Alltagsradverkehr: Fahrradfreundliche Kommune: Aktuelle Informationen und Hintergründe zur Zertifizierung incl. RVK, Winterdienstplan. Mit dem Rad zur Arbeit: Die aktuellen Berichte werden eingestellt. Siehe 4: Vorbildfunktion kommunaler Repräsentanten</p> <p>Freizeitradverkehr: Radwanderkarte & Tourenvorschläge Alle Radtouren (siehe oben) Fahrradverleih am Rothsee, Firma Zweirad-Häckl, Firma Sport-Häckl Fahrradwerkstätten: Fahrrad-Werkstatt Ullmann, Firma Zweirad-Häckl, Radsport Buchstaller</p> | |
| <p>4. Fahrradfreundliches Klima fördern</p> | |
| <p>4.1 Offensives Marketingkonzept für den Alltags- und Freizeitradverkehr (Werbung, Medien)</p> | <input type="checkbox"/> erfüllt <input checked="" type="checkbox"/> teilweise erfüllt <input type="checkbox"/> nicht erfüllt |
| <p>Über die örtlichen Medien wird der Radverkehr aktiv gefördert und beworben. Neben den allgemeinen Aktionen, über die in der Presse berichtet wird, werden die touristischen Radwege-Routen aktiv beworben. Bei Messeauftritten begleitet die Stadt Hilpoltstein den Auftritt des</p> | |

Landkreises Roth. Über die Bewerbung der Triathlon- und Duathlonveranstaltungen kommen übers Jahr Tausende Sportler zum Trainieren und zu Wettbewerben in den Landkreis und machen sich auch bei den Übernachtungszahlen in Hilpoltstein deutlich bemerkbar. Der weltweit stärkste Brennpunkt des Triathlons liegt in Hilpoltstein auf der Radstrecke am Solarer Berg, wo beim Wettkampf bis zu 16.000 Zuschauer über Radfahren und touristische Highlights im Landkreis Roth informiert werden.

In den lokalen Medien, wie Burgblatt, wird über die Radverkehrsentwicklung berichtet. Die Klimaschutzbeauftragten des Landkreises Roth führen regelmäßig Aktionen zum Thema Klimaschutz durch, bei denen Radverkehrsthemen auch eine erhebliche Rolle spielen.

Auch die BR-Radltour hat bereits einmal in Hilpoltstein Station gemacht. Darüber hinaus gibt es in Hilpoltstein vier Vereine und Gruppierungen, in dem Radfahren eine wesentliche Rolle spielt. Die Vereine, die Jugendarbeit betreiben, werden von der Stadt gefördert.

| | |
|--|--|
| 4.2 Bürgerinformationen | <input checked="" type="checkbox"/> erfüllt |
| <i>(z.B. durch eigene Veranstaltungen der Kommune, Messestände, Infostände der Kommune auf diversen Veranstaltungen)</i> | <input type="checkbox"/> teilweise erfüllt <input type="checkbox"/> nicht erfüllt |

Ein Anliegen der Stadt Hilpoltstein ist es, ökologisches und klimaschonendes Handeln zu fördern und den Bürgern näher zu bringen. Aus diesem Grund wurde 2019 die Umwelt- und Klimainitiative „Grüne Hausnummer“ als Auszeichnung der Stadt Hilpoltstein ins Leben gerufen. Alle, die ein Gebäude nutzen oder einen Neubau bzw. eine Sanierung planen, werden im Bewerbungsbogen eine ganze Reihe von ökologisch sinnvoller Maßnahmen finden, an denen man sich orientieren kann. Richtig eingesetzt können diese Maßnahmen die Energieeffizienz des Gebäudes nach Stand der Technik und die Behaglichkeit steigern. Informationen sowie die Bewerbungsunterlagen sind auf der Internetseite der Stadt Hilpoltstein unter <https://www.hilpoltstein.de/gruenehausnummer/> zu finden.

| | |
|--|--|
| 4.3 Zusammenarbeit mit örtlichen Verbänden (ADFC, Handel, Industrie etc.) | <input checked="" type="checkbox"/> erfüllt |
| <i>(z.B. Jour fix, Seminare, Beratungen)</i> | <input type="checkbox"/> teilweise erfüllt <input type="checkbox"/> nicht erfüllt |

In Hilpoltstein wird die örtliche Wirtschaft durch den Gewerbeverein „Pluspol“ und das IHK-Gremium vertreten. Der ADFC ist im Landkreis Roth nicht stark vertreten. Es gibt in Wendelstein eine Gruppe „Meier-Alltagsradler“, die im ADFC mitarbeiten. Da in Hilpoltstein eine starke Fahrradvereinsarbeit stattfindet, haben die Vereine und der Arbeitskreis Verkehr sich den Radverkehrsthemen angenommen. Es vertreten ehrenamtliche Mitglieder fachkundig die Belange des Radverkehrs. Bei der Erstellung der RVK haben viele dieser Arbeitskreis-Mitglieder und viele weitere Interessierte bei der Erstellung des Konzeptes mitgeholfen, ähnlich wie es vorher auch schon auf Landkreisebene bei der Auftaktveranstaltung „Pedal on“ geschehen ist. Bei der Erstellung des Landkreiskonzeptes war der ADFC (Herr Helmut Wirkner) im Arbeitskreis „Radwegeplanung“ vertreten.

| | |
|--------------------------------------|--|
| 4.4 Fahrradtourismusförderung | <input checked="" type="checkbox"/> erfüllt |
| | <input type="checkbox"/> teilweise erfüllt <input type="checkbox"/> nicht erfüllt |

Erfolgt durch Info- und Prospektmaterial, sowie durch Vertrieb über Messen und Präsentationen. Das Konzept „Sternenradwege Hilpoltstein“ ist in Deutschland in dieser Form einmalig und wird auf Messen beworben. Hierbei geht es darum, dass der Gast sich in eine Unterkunft in und um Hilpoltstein für mehrere Tage einmietet. Von dort hat er ein Angebot von Rundtouren, die in 7 Richtungen verlaufen. Jede Richtung ist mit drei Längen für sportliche, durchschnittliche und Familienradler ausgestattet, so dass jeder individuell seine Routen aussuchen

kann. Die Routen sind mit Track, bebildeter Beschreibung und einem Highlight-Ratgeber im Internet hinterlegt.

Der Fahrradtourismus ist die Hauptzielgruppe in Hilpoltstein im sogenannten Leisure- und sportiven Bereich. Ein wichtiger Schritt im Zuge der Information für touristische Angebote war die Aktualisierung der Homepage. Touristische Angebote sind nun auf der neuen Website der Stadt (www.hilpoltstein.de) unter der Rubrik „Urlaub“ zu finden. Der Radler findet dort seine Serviceseiten.

4.5 Vorbildfunktion kommunaler Repräsentanten

(Bürgermeister, Gemeinde- bzw. Stadträte, z.B. Bürgersprechstunde mit dem Fahrrad, Fahrradnutzung im Alltag, Teilnahme an Aktionen und Veranstaltungen)

- erfüllt
 teilweise erfüllt
 nicht erfüllt

Die Stadt der kurzen Wege haben auch viele kommunale Repräsentanten von Verwaltung bis über Politik verinnerlicht. So kann man viele Angestellte aber auch politische Vertreter auf dem Fahrrad sehen.

Bürgermeister, Mitglieder des Stadtrates, Mitarbeiter der Verwaltung, der RVB und viele Repräsentanten aus dem öffentlichen Umfeld fahren in Hilpoltstein aktiv Rad.

4.6 Einführung und Förderung fahrradfreundlicher Technologien, z. B. Elektrofahrräder

- erfüllt
 teilweise erfüllt
 nicht erfüllt

Aufgrund von Redaktionsverhandlungen der Tarifvertragsparteien, kann derzeit kein Fahrradleasing über die Stadtverwaltung Hilpoltstein angeboten werden. Sollten die Abstimmungen final getroffen worden sein, wird die Stadt Hilpoltstein ein Leasing für Fahrräder für ihre Mitarbeiter anbieten. Die Fahrzeugflotte der Stadtverwaltung wurde um ein Elektrofahrrad „verstärkt“ und kommt vor allem bei den Hausmeistern zum Einsatz.

4.7 Mobilitätsbildung und –erziehung

(z.B. Zusammenarbeit mit der Verkehrswacht, Aufklärungsaktionen, Verkehrssicherheitskurse)

- erfüllt
 teilweise erfüllt
 nicht erfüllt

Die Polizeiinspektion Hilpoltstein ist mit Verkehrsschulungen in den Grundschulen (Meckenhäuser und Hilpoltstein) vertreten. Hierzu hat die Stadt einen eigenen Fahrradübungsplatz an der Stadthalle eingerichtet.

Außerdem werden Pedelec bzw. E-Bike-Kurse im Seniorenbeirat angeboten.

4.8 Fahrradverleihsysteme

- erfüllt
 teilweise erfüllt
 nicht erfüllt

Es gibt im Stadtgebiet Hilpoltstein drei Geschäfte, die Fahrräder verleihen.

Leihgebühr bei Fahrrad Herzog am Rothsee:

Fahrrad:

bis 2 Stunden 5,- €

bis 4 Stunden 8,- €

1 Tag 10,- €

Pedelec:

bis 2 Stunden 10,- €

bis 4 Stunden 15,- €

1 Tag (bis 8 Stunden) 18,- €

Kleine Rikscha:

1/2 Stunde 6,- €

1 Stunde 10,- €

Große Rikscha:

1/2 Stunde 8,- €

1 Stunde 15,- €

Tandem:

bis 2 Stunden 10,- €

bis 4 Stunden 16,- €

1 Tag (bis 8 Stunden) 20,- €

Bei Zweirad Häckl (Marktstraße) und Sport Häckl (Allersberger Straße) können zudem Räder geliehen werden.

5. Nahmobilität fördern

5.1 Adäquat dimensionierte Fußverkehrsanlagen (Radverkehrsanlage nicht zu Lasten des Fußgängerverkehrs)

- erfüllt
- teilweise erfüllt
- nicht erfüllt

Um die Richtlinien der ERA einzuhalten, wird vor allem versucht, den Fahrradverkehr durch Schutzstreifen und gemischte Geh- und Radwege zu führen. Es wird in den meisten Fällen versucht, den Radverkehr nicht zu Lasten des Fußverkehrs zu führen. Auch auf getrennten Geh- und Radwegen soll ein angemessener Fußweg Bestand haben. Defizite sind im RVK aufgezeigt und bekannt. Sie werden im Zuge der Umgestaltung des Altstadtrings und der umliegenden Staatsstraßen beseitigt.

5.2 Fußgängerwegweisung

- erfüllt
- teilweise erfüllt
- nicht erfüllt

Eine eigenes Wegweisesystem für Fußgänger existiert in Hilpoltstein nur an touristischen Punkten und für das umfangreiche Wanderwegnetz. Eine koordinierte Fußgängerauschilderung ist für eine zu kleinstrukturierte Stadt unverhältnismäßig. Die Rad-Wegweisung kann jedoch auch von anderen Verkehrsteilnehmern, wie Fußgängern, genutzt werden.

5.3 Attraktive öffentliche Räume (auch für Aufenthalt und Kommunikation)

- erfüllt
- teilweise erfüllt
- nicht erfüllt

Ein wichtiger Teil des Stadtgebietes sind die öffentlichen Räume. Vor allem in der Marktstraße öffnet sich der breite Platz auf bis zu 20 m und bietet Plätze zum Verweilen mit mehreren Außenbistrobetrieben. Diese Außenbiergarten gibt es im gesamten Stadtgebiet häufig. Der Stadtpark und seine Spiel- und Ruheräume in Verbindung mit dem, das ganze Kernstadtgebiet durchlaufenden Grünzug mit Stadtweiher, dient als „grüne Lunge“ der Stadt. Der Raum um die Burg, das Haus des Gastes und der Garten hinter der Residenz sind nicht zu vergessen. Ergänzt werden diese Räume durch ein vielfältiges Freizeitangebot in freier Natur. Hilpoltstein, mit seiner ca. 90 km² großen Fläche und 32 Ortsteilen, zusätzliche Weiher und Gehöfte, Wälder, Seen, Umweltzentren, Lehrpfaden und Weiher bietet aber auch auf den Ortsteilen jeweils mindestens einen Raum mit Freiflächen/Spielplätzen zum Versammeln und zur Dorfkommunikation.

5.4 Bauliche und verkehrliche Bevorzugung des nichtmotorisierten Verkehrs in Wohngebieten

- erfüllt
- teilweise erfüllt
- nicht erfüllt

In Wohngebieten wird durch eine Temporeduzierung versucht, die Lebensqualität im Stadtviertel zu erhöhen. Somit kann der Fahrradverkehr zudem auf der Straße mitgeführt werden. Es wird außerdem darauf geachtet, den Fußgängern und Radfahrern einen relativ großen Bereich im Straßenraum einzuräumen, um diese Verkehrsteilnehmer in Hinblick auf Sicherheit und Komfort zu stärken.

5.5 Hochwertige, wohnungsbezogene, attraktive Naherholungsangebote

- erfüllt
- teilweise erfüllt
- nicht erfüllt

Attraktive, wohnortnahe Naherholungsangebote werden bei der Planung berücksichtigt und sind gut vernetzt. Neben den städtischen Naherholungsbereichen bieten auch das Umland und die Landschaft einen reichen Pool an Angeboten (siehe oben).

5.6 Wie fördert die Kommune die Vernetzung von Alltags- und Freizeitmobilität?

- erfüllt
- teilweise erfüllt
- nicht erfüllt

Alltags- wie Freizeitmobilität nutzen oftmals dieselben Wege und Routen, da seit vielen Jahren mit Beginn der Planung darauf geachtet wird, beide Nutzergruppen zu berücksichtigen und somit attraktive Wegeführungen zu finden. Die überregionalen Radrouten bieten zudem attraktive Verbindungen in die Nachbarkommunen. Ein wichtiger Faktor hierbei ist auch die FGSV-Beschilderung, die von beiden Mobilitätsgruppen genutzt werden kann. Zurzeit entsteht die flächendeckende Beschilderung für alle Verbindungen überörtlich und innerhalb des Gebietes der Stadt Hilpoltstein. Die Stadt Hilpoltstein beteiligt sich außerdem federführend an der Initiative, den ostwärtigen Betriebsweg am Main-Donau-Kanal bis Nürnberg zu asphaltieren, damit aus der touristischen Route eine Alltagsroute für Pendler zu machen und die Fahrradsaison für den Alltagsverkehr zu den Arbeitsplätzen am MDK zu verlängern.

5.7 Wie werden nichtmotorisierte Verkehre in die Planung einbezogen?
(integrative Verkehrsplanung)

- erfüllt
- teilweise erfüllt
- nicht erfüllt

Bei Planungen werden alle Verkehre begutachtet und die Interaktivität gemeinsam für alle Verkehrsteilnehmer betrachtet. Im Arbeitskreis Verkehr, bei gemeinsamen Terminen mit den Vertretern der unterschiedlichen Behörden und im Stadtrat werden die Planungen besprochen, diskutiert und die unterschiedlichen Gesichtspunkte erörtert. Nach Abwägung und Abstimmung wird die beschlossene Variante beauftragt.

5.8 Freihalten der Fuß- und Radwege von ruhendem Kfz-Verkehr

- erfüllt
- teilweise erfüllt
- nicht erfüllt

Autofahrer, die in der Innenstadt auf Fuß- und Radwegen parken, werden von der Kommunalen Verkehrsüberwachung verwarnt, was mit einer Bußgeldzahlung verbunden ist.

| | |
|--------------------------------------|--|
| Kommune | Stadt Hilpoltstein |
| Bürgermeisterin/Bürgermeister | Herr Markus Mahl, Erster Bürgermeister |
| Ort, Datum | Hilpoltstein, 22.04.2021 |
| Unterschrift | Markus Mahl Erster Bürgermeister |