



Radwegekonzept für die Kommunen Regnitzlosau, Rehau und Schönwald



IMPRESSUM

Auftraggeber

ILE Dreiländereck
Martin-Luther-Str. 1
95111 Rehau

Auftragnehmer

GEO-PLAN
Stadt-, Orts- und. Regionalentwicklung
Hutzemann und Hacke, Dipl. Geogr., GbR
Am Mühlgraben 10, 95445 Bayreuth

Gefördert durch

Amt für Ländliche Entwicklung Oberfranken
Nonnenbrücke 7 a
96047 Bamberg

Bayreuth, 31.08.2020

Inhalte

1. Planungsanlass und Planungsschritte	5
2. Das Radwegenetz der Region	6
3. Untersuchung und Erläuterung möglicher innerörtlicher Verbindungen	8
3.1 Gemeinde Regnitzlosau	9
3.1.1 Anknüpfungspunkte für die innerörtliche Radwegeplanung	9
3.1.2 Mögliche Varianten der Streckenführung	10
3.1.3 Beurteilung der Varianten	11
3.2. Stadt Rehau	15
3.2.1 Anknüpfungspunkte für die innerörtliche Radwegeplanung	15
3.2.2 Mögliche Varianten der Streckenführung	16
3.2.3 Beurteilung der Varianten	21
3.3 Stadt Schönwald	26
3.3.1 Anknüpfungspunkte für die innerörtliche Radwegeplanung	26
3.3.2 Mögliche Varianten der Streckenführung	27
3.3.3 Beurteilung der Varianten	30
4. Anbindung der ILE-Region an den Kornberg	31
5. Stellungnahme zu Ladestationen für E-Bikes	34
5.1 Die verschiedenen Systeme	34
5.1.1 Ladesysteme mit Standardsteckdosen	34
5.1.2 Landeschränke mit integrierten Standardsteckdosen	35
5.1.3 Ladesäulen mit hauseigenen Anschlusskabeln	36
5.2 Vor- und Nachteile der Systeme	37
5.3 Bewertung	38
5.4 Fördermöglichkeiten	40

Verzeichnis der Abbildungen

Abb. 1: Gesamtübersicht bestehender und geplanter Radwege im Bereich der ILE-Region	7
Abb. 2: Anknüpfungspunkte des „Flüsse-Radwegs“ im Bereich Regnitzlosau	9
Abb. 3: Möglichkeiten der Streckenführung des Flüsse-Radwegs durch Regnitzlosau.....	11
Abb. 4: Wegweiserstandort in den Ortskern.....	13
Abb. 5: Anknüpfungspunkte des Perlenradweges im Bereich Rehau	15
Abb. 6: Möglichkeiten der Streckenführung des Perlenradwegs von Wurlitz zum Maxplatz	18
Abb. 7: Streckenführung des Perlenradwegs vom Maxplatz nach Eulenhhammer	20
Abb. 8: Empfohlene Variante des Perlenradwegs durch die Stadt Rehau	25
Abb. 9: Anknüpfungspunkte des „Perlenradwegs“ im Schönwald	26
Abb. 10: Mögliche Streckenführungen des Perlenradwegs durch die Stadt Schönwald	28
Abb. 11: Empfohlene Varianten des Perlenradwegs durch die Stadt Schönwald	29
Abb. 12: Gabelung Ortsausgang Pilgramsreuth.....	31
Abb. 13: Anbindung ILE-Region an den Kornberg	33
Abb. 14: Ladestationen mit normalen Steckdosen.....	34
Abb. 15: Ladeschränke.....	35
Abb. 16: Ladesäulen mit hauseigenen Anschlusskabeln	36
Abb. 17: Schild Lademöglichkeit	39

Verzeichnis der Tabellen

Tab. 1: Projektschritte.....	5
Tab. 2: Übersicht Radwegenetz in den ILE-Gemeinden.....	6
Tab. 3: Mögliche Streckenführungen des Flüsse-Radwegs durch Regnitzlosau.....	10
Tab. 4: Beurteilung der Varianten in Regnitzlosau.....	12
Tab. 5: Mögliche Streckenführungen des Perlenradwegs von Wurlitz zum Maxplatz	16
Tab. 6: Streckenführung vom Maxplatz bis Eulenhhammer	19
Tab. 7: Beurteilung der Varianten zwischen Wurlitz und Maxplatz	22
Tab. 8: Mögliche Streckenführungen des Perlenradwegs durch die Stadt Schönwald	27
Tab. 9: Beurteilung der Varianten durch Schönwald.....	30
Tab. 10: Übersicht Strecken ILE-Kommunen – Kornberghaus	32
Tab. 11: Vor- und Nachteile der Systeme	37

1. Planungsanlass und Planungsschritte

Im November 2019 wurde das Planungsbüro GEO-PLAN Bayreuth mit der Erstellung eines Konzepts für die innerörtlichen Radwegeverbindungen in den Kommunen der ILE Dreiländereck Bayern – Sachsen – Böhmen beauftragt. Hierbei geht es insbesondere um die Wegeführung der neu anzulegenden und zu beschildernden Radwege „Flüsse-Radweg“ von Tauperlitz bis an die tschechische Grenze bei Mittlernhammer (führt durch die Gemeinde Regnitzlosau) und „Perlenradweg“ von Oberkotzau nach Asch (führt durch die Städte Rehau und Schönwald). Neben der Anbindung an die Ortskerne und an touristisch relevante Einrichtungen wurden die Routenoptionen hinsichtlich Attraktivität und Sicherheit geprüft.

Auch die Radanbindung der ILE-Region an den 827 Meter hohen Kornberg und nordöstlichen Eckpfeiler des Fichtelgebirges sollte im Zuge des Konzepts geprüft werden.

Folgende Arbeitsschritte wurden für die Erstellung des Konzepts durchgeführt:

Tab. 1: Projektschritte

Arbeitsschritt	Ort	Datum
Erste Projektbesprechung mit der ILE-Steuerungsgruppe	Rathaus Rehau	21.11.2019
Bestandsaufnahme und Analyse innerörtlicher Radwegeverbindungsvarianten in Regnitzlosau, Rehau und Schönwald	Regnitzlosau, Rehau, Schönwald	06.02.2020
Vorstellung der Bestandsaufnahme und Analyse innerörtlicher Verbindungsvarianten in der ILE-Steuerungsgruppe	Rehau	21.02.2020
Prüfung der Strecke Wurlitz – Innenstadt Rehau und Anbindung an den Kornberg	Rehau, Schönwald Kornberg	16.03.2020
Schriftliche Stellungnahme zur Führung des „Perlenradwegs“ zwischen Wurlitz und Innenstadt Rehau	-	18.03.2020
Schriftliche Stellungnahme zur Führung des „Flüsse-Radwegs“ durch die Gemeinde Regnitzlosau	-	08.05.2020
Runder Tisch Rad: Themenschwerpunkt Flüsse- und Perlenradweg in den Landkreisen Hof und Wunsiedel	Rathaus Rehau	26.05.2020
Schriftliche Stellungnahme zur Führung des „Perlenradwegs“ durch die Stadt Schönwald	-	28.05.2020

2. Das Radwegenetz der Region

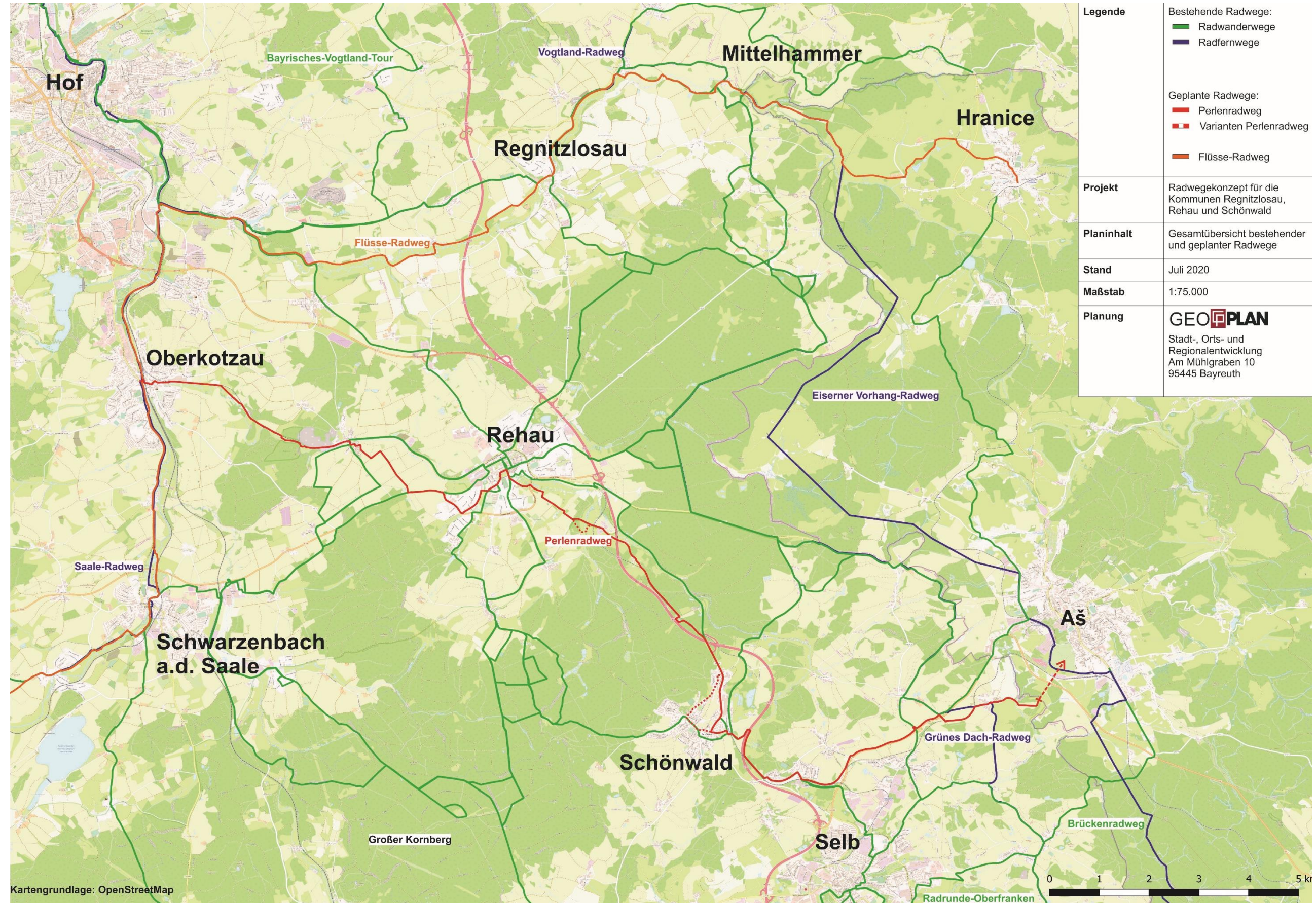
Die Gemeinde Regnitzlosau und die Stadt Rehau liegen im Landkreis Hof, die Stadt Schönwald im Landkreis Wunsiedel. Naturräumlich liegen die drei Kommunen am Rande (Regnitzlosau und Rehau) bzw. im (Schönwald) Naturpark Fichtelgebirge. Insgesamt ist ein dichtes Netz an Freizeitwegen vorhanden, hierzu gehören zahlreiche regionale und überregionale Radwege.

Im Einzelnen führen folgende touristisch bedeutsame Fernradwanderwege durch die ILE-Region:

Tab. 2: Übersicht Radwegenetz in den ILE-Gemeinden

Fernradwanderweg	Kommune	Status
Radrunde Oberfranken	Regnitzlosau Rehau Schönwald	
Bayerisches Vogtland	Regnitzlosau	
Durch Bayerns steinreiche Ecke	Regnitzlosau Rehau	
Vogtland Radweg	Regnitzlosau	Bayernnetz für Radler
Grünes Dach Radweg	Regnitzlosau Rehau	Bayernnetz für Radler
EuroVelo-Route 13 (Iron Curtain Trail)	Regnitzlosau	Europäischer Radfernweg
Siebensterntour	Rehau Schönwald	

Abb. 1: Gesamtübersicht bestehender und geplanter Radwege in und um die ILE-Region



3. Untersuchung und Erläuterung möglicher innerörtlicher Verbindungen

Für den Flüsse- und Perlenradweg gibt es bereits seit einigen Jahren Planungen mit unterschiedlichen Varianten für die Streckenführungen, auch im innerörtlichen Bereich der drei ILE-Kommunen. Im Februar 2020 wurden von den Planern alle potenziellen Varianten der innerörtlichen Streckenführungen für den „Flüsse-Radweg“ in Regnitzlosau sowie für den „Perlenradweg“ in Rehau und Schönwald begutachtet.

Am 21.02.2020 wurden die Ergebnisse im ILE-Gremium vorgestellt und diskutiert. Hier wurden einige Varianten bereits ausgeschlossen.

Im Folgenden werden die übrigen infrage kommenden Varianten erläutert und hinsichtlich Sicherheit, Attraktivität sowie Anbindung an die Innenorte und an POIs (Points of Interest) bewertet.

3.1 Gemeinde Regnitzlosau

3.1.1 Anknüpfungspunkte für die innerörtliche Radwegeplanung

Im Bereich des Gemeindegebiets Regnitzlosau wird der „Flüsse-Radweg“ von Südwesten über den Kalkofenweg kommend durch die Ortschaft Regnitzlosau führen und diese über die Nentschauer Straße wieder verlassen.

Abb. 2: Anknüpfungspunkte des „Flüsse-Radwegs“ im Bereich Regnitzlosau



Quelle: www.bayernatlas.de

3.1.2 Mögliche Varianten der Streckenführung

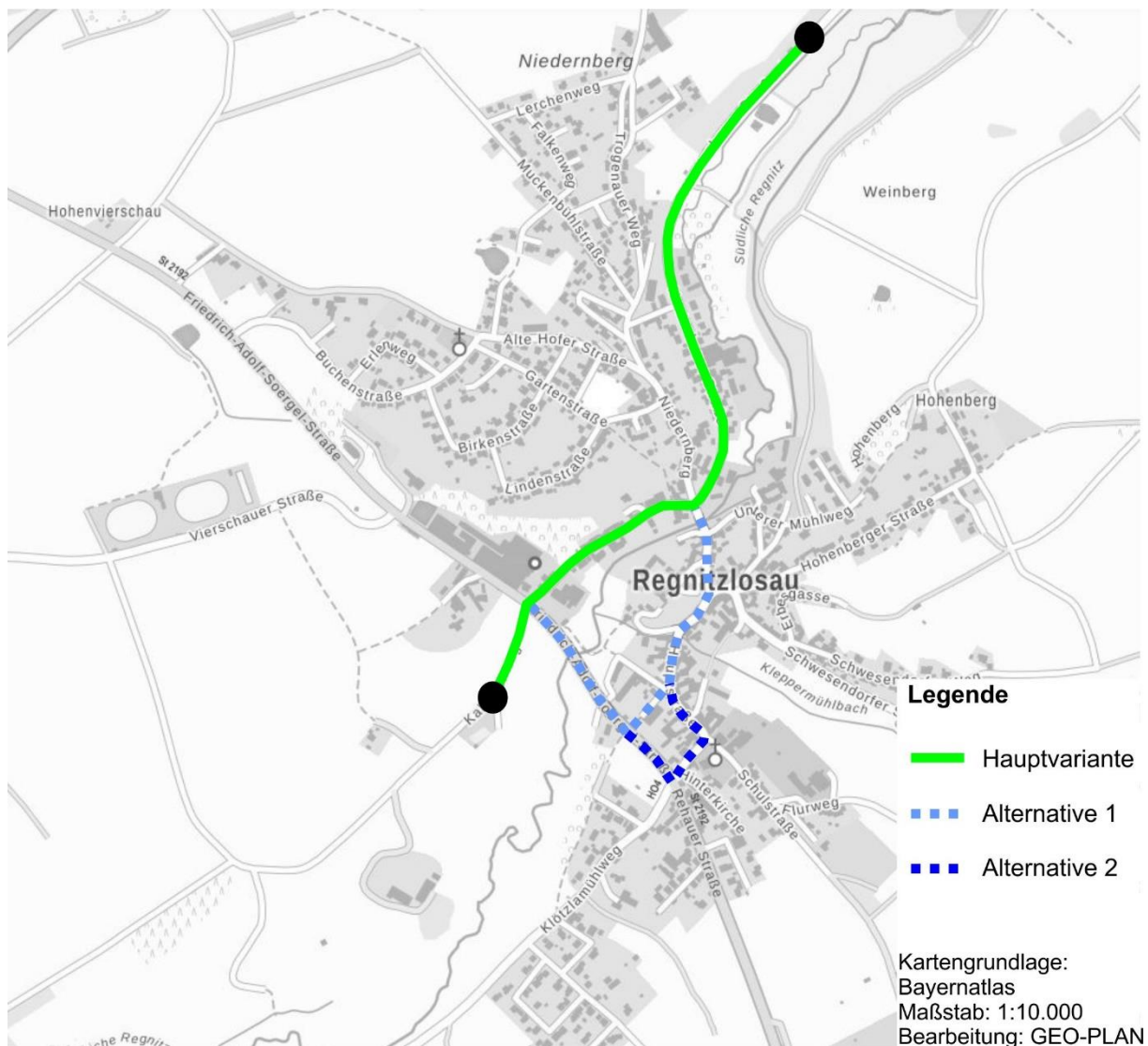
Tab. 3: Mögliche Streckenführungen des Flüsse-Radwegs durch Regnitzlosau

Hauptvariante	
Routenführung	Kalkofenweg – Friedrich-Adolf-Soergel-Straße – Nentschauer Straße
Distanz	rd. 750 m (von Übergang über St. 2192 bis Einmündung Hangweg)
Höhenmeter	10 hm ↗ / 10 hm ↘
Überquerung St2192 Kalkofenweg - Friedrich-Adolf-Soergel-Straße	Blick von Friedrich-Adolf-Soergel-Straße auf Parkplatz und Nentschauer Straße
	

Alternative 1	
Routenführung	Kalkofenweg – nach Südosten auf St2192 – nach Nordosten auf Brauhausgasse – Hauptstraße – Nentschauer Straße
Distanz	1,1 km (von Übergang über St2192 bis Einmündung Hangweg)
Höhenmeter	10 hm ↗ / 10 hm ↘

Alternative 2	
Routenführung	Kalkofenweg – nach Südosten auf St2192 – an Ampel nach Nordosten auf Rehauer Straße – Hauptstraße – Nentschauer Straße
Distanz	1,3 km (von Übergang über St2192 bis Einmündung Hangweg)
Höhenmeter	20 hm ↗ / 10 hm ↘

Abb. 3: Möglichkeiten der Streckenführung des Flüsse-Radwegs durch Regnitzlosau



3.1.3 Beurteilung der Varianten

Die **Hauptvariante** ist die logischste Streckenführung für eine Durchquerung des Ortes Regnitzlosau. Neben der hohen Verkehrssicherheit für Radfahrer (kein Verlauf auf, und kein Abbiegevorgang von der Staatsstraße) sprechen der direkte und damit kürzeste Streckenverlauf sowie die weitgehend flache Wegführung für diese Variante.

Nachteilig ist, dass der Ortskern inkl. Postplatz, an dem ein Radlerhostel geplant ist, von der Variante nicht tangiert wird.

Alternative 1 überquert die St2192 nicht direkt, sondern führt zunächst noch rd. 300 m entlang der Straße, bevor sie über die Brauhausgasse in den Ort führt. Die Variante führt am örtlichen Supermarkt vorbei und durch den Ortskern. Nachteilig ist an der Variante, neben einer längeren Strecke von rd. 400 m, vor allem der Sicherheitsaspekt (linksabbiegen von der St.2192 in die Brauhausgasse).

Alternative 2 verlängert den Weg auf der St2192 bis zur Ampelkreuzung. Hier biegt man nach links in die Rehauer Straße ab, folgt der Hauptstraße und biegt schließlich wieder nach rechts in die Nentschauer Straße ein. Vorteil der Strecke ist die vollständige Erfassung des Innenortes, inkl. St. Aegidien Kirche an der Rehauer Straße. Nachteilig ist gefahrenreiche Wegführung entlang der St2192 und die Linksabbiegesituation an der Ampel.

Tab. 4: Beurteilung der Varianten in Regnitzlosau

Vorteile	Nachteile
Hauptvariante	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ sicherer Weg, da keine Wegführung über St2192 ✓ kürzester Weg zwischen Anknüpfungspunkten ✓ keine Steigung 	<ul style="list-style-type: none"> – führt nicht durch Ortszentrum
Alternative 1	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ führt durch Ortszentrum ✓ führt an Supermarkt vorbei 	<ul style="list-style-type: none"> – rd. 400 m länger als Hauptvariante – rd. 300 m auf St2192 – Steigung
Alternative 2	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ führt durch Ortszentrum und an Kirche vorbei 	<ul style="list-style-type: none"> – längste Variante (rd. 600 m länger als Hauptvariante) – stärkste Steigung – rd. 400 m auf St2192

Fazit

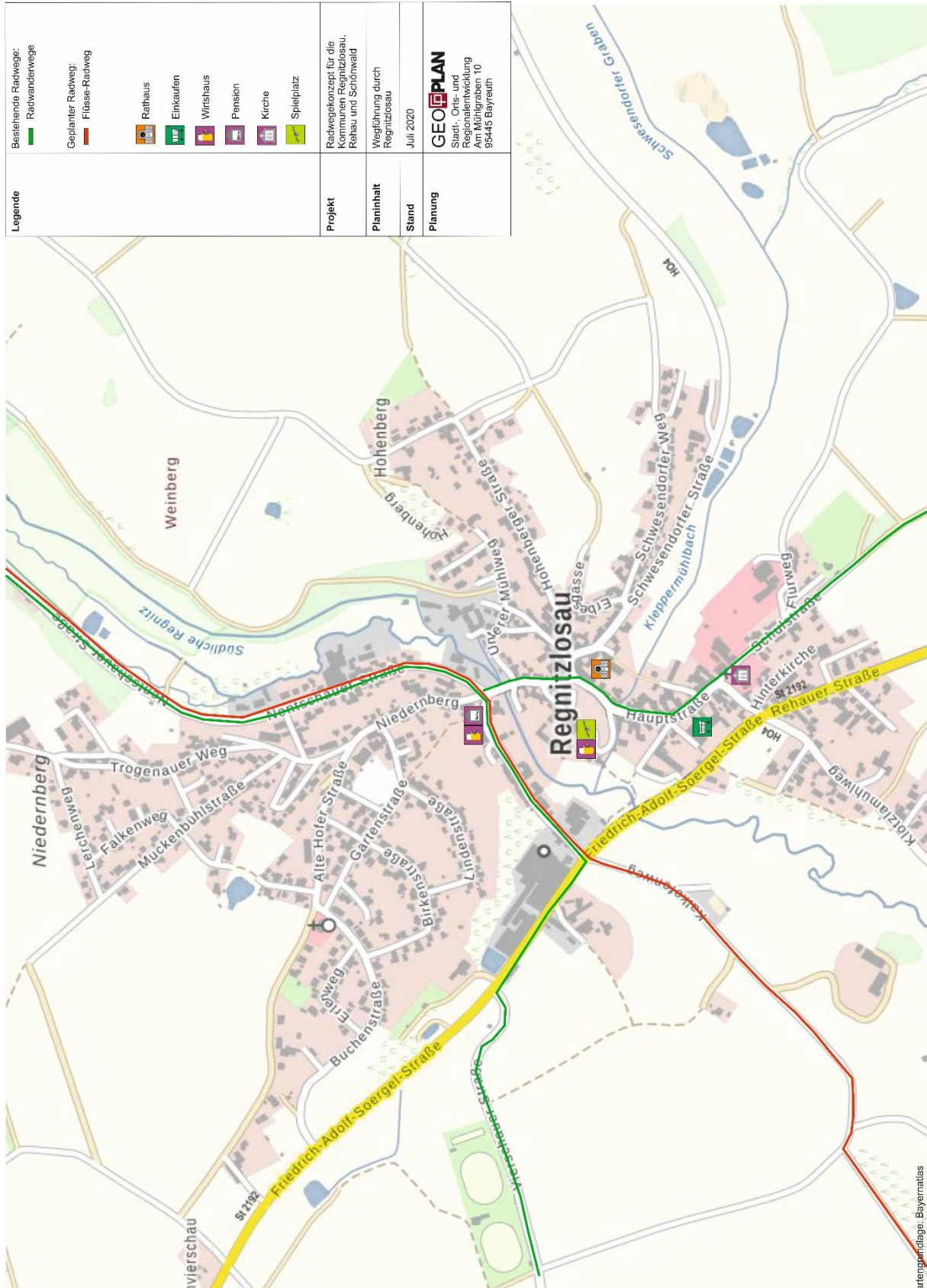
Empfohlen wird eine Wegführung entlang der Hauptvariante. Es ist der sicherste, steigungsärmste und kürzeste Weg durch Regnitzlosau. Zudem führen bereits weitere Radwege entlang dieser Route.

Um das Ortszentrum an diese Variante anzubinden, wird eine Ausschilderung des Ortskerns ab der Kreuzung Friedrich-Adolf-Soergel-Straße – Nentschauer Straße empfohlen. Im Falle der Realisierung des Radlerhostels am Postplatz ist dieses auf der Beschilderung unbedingt zu vermerken.

Abb. 4: Wegweiserstandort in den Ortskern



Abb. 4: Empfohlene Variante des Flüsse-Radwegs durch Regnitzlosau



3.2. Stadt Rehau

3.2.1 Anknüpfungspunkte für die innerörtliche Radwegeplanung

Im Bereich des Stadtgebietes Rehau wird der Perlenradweg von Wurlitz kommend durch das Stadtgebiet von Rehau führen, um bei Eulenhhammer auf den im Bau befindlichen Radweg entlang der St2454 zu treffen und weiter nach Schönwald zu führen.

Abb. 5: Anknüpfungspunkte des Perlenradweges im Bereich Rehau



Quelle: www.bayernatlas.de

3.2.2 Mögliche Varianten der Streckenführung

Tab. 5: Mögliche Streckenführungen des Perlenradwegs von Wurlitz zum Maxplatz

Hauptvariante von Wurlitz zum Maxplatz	
Routenführung Hauptvariante 1	Wurlitz – Pflasterweg auf Radweg entlang der B289 – Baukondukteur-Baumann-Allee – Jägerstraße – Hirschberger Straße – Harststraße – Birkenstraße – Potrasweg – Genossenschaftsstraße – Pilgramsreuther Straße – Kirchgasse – Friedrich-Ebert-Straße – Maxplatz
Routenführung Hauptvariante 2	Wurlitz – Pflasterweg auf Radweg entlang der B289 – Schwarzenbacher Straße – Potrasweg – Genossenschaftsstraße – Pilgramsreuther Straße – Kirchgasse – Friedrich-Ebert-Straße – Maxplatz
Routenführung Hauptvariante 3	Wurlitz – Pflasterweg auf Radweg entlang der B289 – Schwarzenbacher Straße – Potrasweg – Genossenschaftsstraße – Westendstraße – Adlerspoint – Hans-Höllrich-Weg – Kirchgasse – Friedrich-Ebert-Straße – Maxplatz
Distanz	4,8 km (Hauptvariante 2: 600 m kürzer / Hauptvariante 3: 100 m länger)
Höhenmeter	40 hm ↗ / 30 hm ↘ (Hauptvariante 2: 40 hm ↗ / 20 hm ↘)
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <p>Plattenweg zwischen Wurlitz und B289</p>  </div> <div style="width: 48%;"> <p>Problematische Abbiegesituation von B289 auf Birkenstraße (Hauptvariante 1)</p>  </div> </div>	
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 48%;"> <p>Westliches Ende Hans-Höllrich-Weg: Kein abgesenkter Bordstein (Hauptvariante 3)</p>  </div> <div style="width: 48%;"> <p>Sehenswert: Kunsthaus Rehau</p>  </div> </div>	

Alternative von Wurlitz zum Maxplatz	
Routenführung Alternative 1	Wurlitz – Katharinenhöhe – Steinleitenweg – Otto-Hahn-Straße – Frauenberger Straße – Gerberstraße – Pfarrstraße – Kirchgasse- Friedrich-Ebert-Straße – Maxplatz
Routenführung Alternative 2	Wurlitz – Katharinenhöhe – Steinleitenweg – Otto-Hahn-Straße – Frauenberger Straße – Goethestraße – Gartenstraße – Maxplatz
Distanz	3,8 km
Höhenmeter	20 hm ↗ / 0 hm ↘

Steinleitenweg: Begegnungsverkehr mit LKW im engen Straßenraum zwischen Wurlitz und Rehau



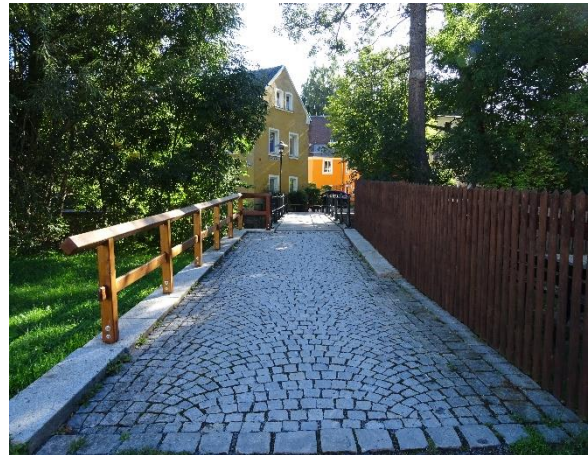
Abb. 6: Möglichkeiten der Streckenführung des Perlenradwegs von Wurlitz zum Maxplatz



Tab. 6: Streckenführung vom Maxplatz bis Eulenhammer

Vom Maxplatz nach Eulenhammer	
Routenführung Hauptvariante	Maxplatz – Sofienstraße – Fichtig – Dürrnloher Straße – Ortsverbindungsstraße zwischen Eulenhammer und Fohrenreuth – Eulenhammer
Routenführung Alternative	Maxplatz – Am Graben – Unterer Fichtigweg – Fichtig – Dürrnloher Straße – Ortsverbindungsstraße zwischen Eulenhammer und Fohrenreuth – Eulenhammer
Distanz	2,6 km (Alternative 2,7 km)
Höhenmeter	30 hm ↗ / 20 hm ↘

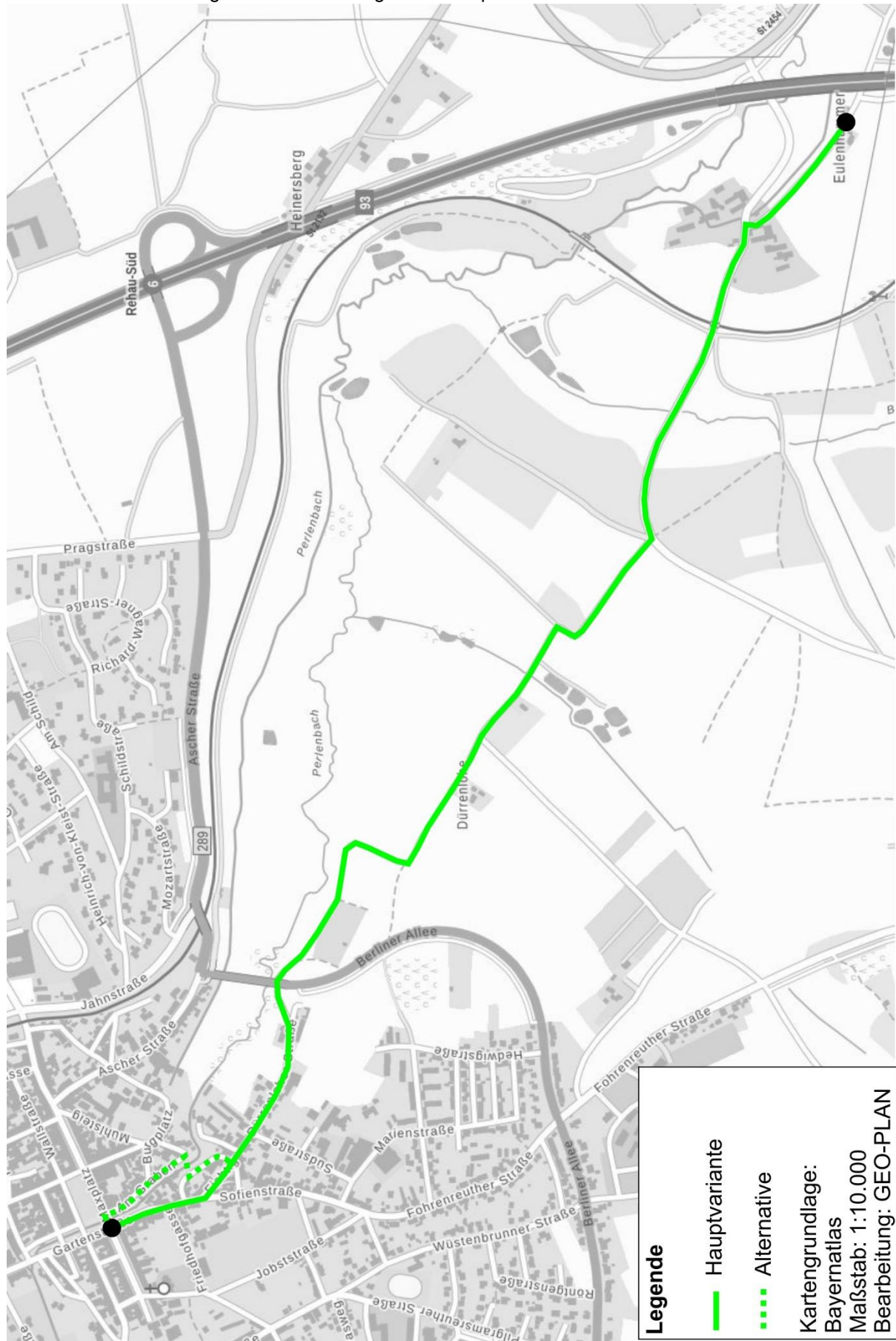
Am Graben und Brücke über den Perlenbach zwischen Unterer Fichtigweg und Am Graben



Problematische Abbiegesituation vom Schotterweg auf Ortsverbindungsstraße



Abb. 7: Streckenführung des Perlenradwegs vom Maxplatz nach Eulenhammer



3.2.3 Beurteilung der Varianten

Wurlitz – Maxplatz

Auf der **Hauptvariante 1** besteht die Möglichkeit, dass zwischen Wurlitz und dem Wohnmobilstellplatz in Rehau komplett auf Radwegen gefahren werden kann. Voraussetzung dafür ist die beidseitige Widmung der aktuellen Gehwege als kombinierte Geh- und Radwege entlang der Baukondukteur-Baumann-Allee bis zur Einmündung in die Birkenstraße, bzw. bis zur Jägerstraße (in Richtung Innenstadt). Somit würde entlang dieses abschüssigen Streckenabschnitts Begegnungsverkehr zwischen entgegenkommenden Radfahrern verhindert werden.

Die Strecke ist die landschaftlich und städtebaulich attraktivste Möglichkeit, um mit dem Fahrrad von Wurlitz in die Innenstadt von Rehau zu gelangen. Der Anstieg zwischen Wurlitz und der B289 ermöglicht weite Blicke in die Landschaft. Zudem werden in Wurlitz der Spielplatz und das Gasthaus direkt passiert. In Rehau führt die Strecke zunächst am Wohnmobilstellplatz (auch potenzieller Ausgangspunkt für Radtouren) sowie am Schwimmbad vorbei. Im weiteren Verlauf wird über die attraktive Kirchgasse in die Innenstadt geleitet.

Zwar sind zwischen Wurlitz und der Unterführung hin zum Radweg entlang der B289 einige Höhenmeter zu bewältigen, die attraktive Wegführung durch eine abwechslungsreiche Landschaft wiegt diesen Nachteil jedoch wieder auf.

Um in Richtung Innenstadt eine potenziell gefährliche Linksabbiegesituation zwischen B289 und Birkenstraße zu vermeiden, wird eine Weiterführung des Radwegs auf der Jägerstraße bis zur Hirschberger Straße empfohlen. Hier kann die B289 relativ gefahrlos überquert werden. Zusätzlich werden eine Querungshilfe für Radfahrer und auf Radfahrer hinweisende Gefahrenzeichen empfohlen.

Aus der Innenstadt kommend verläuft die Route entlang der Birkenstraße bis zur B289. Hier kann gefahrlos nach rechts auf den Radweg abgebogen werden.

Der Vorteil der **Hauptvariante 2** ist, dass ohne weitere bauliche Maßnahmen oder Umwidmungen von Wegen bis zur Einmündung in den Potrasweg auf autofreien Wegen gefahren werden kann. Allerdings werden die touristisch relevanten Punkte Wohnmobilstellplatz und Schwimmbad nicht passiert.

Hauptvariante 3 ist mit den beiden anderen Hauptvarianten kombinierbar. Statt durch die Pilgramsreuther Straße führt die Route über den schmalen, jedoch gut befahrbaren Hans-Höllerich-Weg. Für die Variante spricht die touristisch attraktive Routenführung entlang der dort aufgestellten Kunstelemente. Der Gehweg am westlichen Ende des Hans-Höllerich-Wegs müsste aber für Radfahrer abgesenkt werden; zudem ist der Weg aktuell noch nicht für den Radverkehr gewidmet. Zu bedenken ist, dass ein hohes Radverkehrsaufkommen in beide Richtungen auf dem Weg zu Konflikten mit Fußgängern führen kann.

Bei der beschriebenen **Alternative 1** handelt es sich um die kürzeste mit dem Fahrrad mögliche Strecke zwischen Wurlitz und der Innenstadt. Neben der Distanz spricht auch der nahezu ebene Streckenverlauf auf geteilter Straße für diese Verbindung.

Das Verkehrsaufkommen fällt auf der Straße zwar gering aus, jedoch sind am Verkehrsgeschehen aufgrund der Produktionsstätten in Rehau viele LKW beteiligt. Dies wirkt sich auf der engen Straße negativ auf den Radverkehr aus. Im Falle der Wahl dieser Streckenführung wird die Markierung eines gestrichelten Schutzstreifens für Fahrradfahrer entlang der Straße auf beiden Seiten dringend empfohlen. Das gleiche gilt für ein durchgängiges Tempolimit zwischen Wurlitz und Ortsteingang Rehau (Tempo 60).

Die gerade, an der Bahnlinie entlangführende Straße ist wenig attraktiv. Negativ wird die mangelnde Abwechslung hinsichtlich Landschaft und Streckenführung entlang der Straße gesehen.

Die **Alternative 2** über Göthestraße – Rudolph-Breitscheid-Straße – Gartenstraße – Maxplatz wird nicht empfohlen, da die innerörtliche Streckenführung über die Göthestraße städtebaulich wenig attraktiv ist.

Tab. 7: Beurteilung der Varianten zwischen Wurlitz und Maxplatz

Vorteile	Nachteile
Hauptvarianten	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ landschaftlich und städtebaulich reizvolle Varianten ✓ Verlauf weitgehend auf Radwegen und Kernwegen 	<ul style="list-style-type: none"> – steigungsreich – rd. 900 m länger als Alternative – bauliche Maßnahmen im Kreuzungsbereich B289 / Birkenstraße notwendig (Hauptvariante 1)
Alternative	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ steigungsarm ✓ kürzeste Variante 	<ul style="list-style-type: none"> – landschaftlich weniger attraktiv – lässt städtebaulich attraktive Punkte aus – LKW Verkehr entlang der Straße an der Bahnlinie

Fazit:

Im Prinzip sind alle beschriebenen Streckenführungen für die Ausweisung eines Radweges zwischen Wurlitz und Rehau geeignet. Nach Abwägung aller Parameter wird die Streckenführung entlang der Hauptvariante 1 empfohlen.

Entscheidung zwischen Hauptvarianten und Alternativen:

Zwischen Wurlitz und der Unterführung hin zum Radweg entlang der B289 sind 40 Höhenmeter zu bewältigen, zudem ist die Strecke rd. 900 m länger als die kürzest mögliche Verbindung entlang der Alternativen 1 oder 2. Die attraktive, abwechslungsreiche Wegführung und der weite Blick in die Landschaft wiegen diese vermeintlichen Nachteile jedoch wieder auf. Zudem ist die zu bewältigende Steigung als moderat einzustufen. Zu beachten ist außerdem, dass ein stetig größer werdender Anteil an Fahrradfahrern E-Bikes benutzt, wodurch zumindest für diese Nutzergruppe ein hügeliges Relief ohnehin relativ mühelos befahrbar ist.

Hinsichtlich des Begegnungsverkehrs mit Autos ist die Strecke deutlich gefahrloser und damit entspannter zu bewältigen als auf der Straße entlang der Schwesnitz. Hier ist besonders die Frequentierung durch LKW auf der engen Straße ein erhebliches Problem für den Radverkehr. Dies gilt besonders, wenn Familien mit Kindern unterwegs sind.

Entscheidung zwischen Hauptvariante 1, 2 und 3:

Bei der Hauptvariante 1 müssen die Gehwege an der B289 beiderseits dem Fahrradverkehr zugänglich gemacht werden. Zudem wird die Installation einer Querungshilfe für Radfahrer zwischen Hirschberger Straße und Harststraße empfohlen. Trotz der nötigen Anpassungsmaßnahmen wird diese Variante gegenüber der Hauptvariante 2 favorisiert. Grund ist die Streckenführung entlang der beiden wichtigen touristischen Einrichtungen Wohnmobilstellplatz und Schwimmbad.

Die Hauptvariante 3 durch den Hans-Höllrich-Weg ist aus touristischer Sicht reizvoll. Letztlich kommt es hier auf Frequentierung des Weges durch Fußgänger und Radfahrer an, da die Kapazitäten des Weges aufgrund seiner Breite begrenzt sind.

Maxplatz – Eulenhhammer

Für den ersten Teil vom Maxplatz bis Fichtig gibt es zwei Möglichkeiten der Routenführung.

Die **Hauptvariante** entlang der Garten- und Sophienstraße ist die schnellste und hinsichtlich Beschilderung sowie Routenführung unkomplizierteste Verbindung Richtung Fichtig. Städtebaulich ist sie jedoch wenig attraktiv.

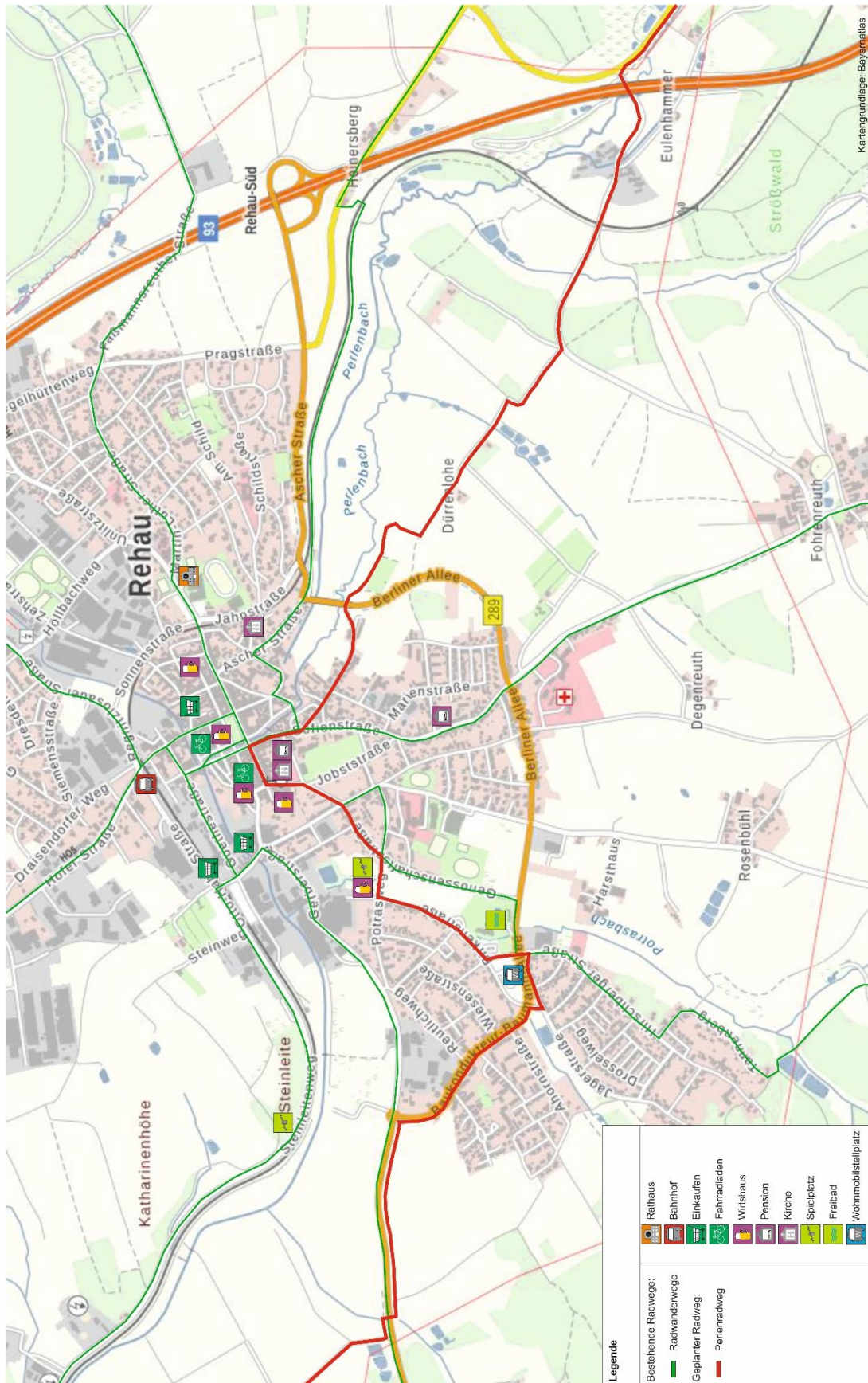
Die **Alternative** führt vom Maxplatz über die Straße Am Graben und über eine relativ schmale Brücke durch den Unteren Fichtigweg auf die Straße Fichtig. Städtebaulich und touristisch ist diese Variante sehr attraktiv. An einigen Stellen muss der Weg für den Radverkehr ertüchtigt werden (tiefer Schotter im Bereich der Kurve von Brücke nach Unterer Fichtigweg zum Zeitpunkt der Begutachtung). Wie im Hans-Höllerich-Weg am Kunsthaus ist auch bei dieser Variante im Falle von hohem Radverkehrsaufkommen Konfliktpotenzial mit Fußgängern gegeben. Grund sind die teilweise geringen Wegbreiten.

Zwischen Dürrnloher Straße und Eulenhhammer führt ein für Fahrradfahrer gut geeigneter Schotterweg an Dürrnlohe vorbei auf die Ortsverbindungsstraße zwischen Fohrenreuth und Eulenhhammer. Von hier aus folgt die Routenführung der Straße bis nach Eulenhhammer.

Vor allem in Richtung Rehau – Eulenhhammer ergibt sich an der Kreuzung zwischen dem von Dürrnhohe kommenden Schotterweg und der Ortsverbindungsstraße eine gefährliche Abbiegesituation nach links auf die in eine schwer einsehbare Kurve verlaufende Straße. Die konsequenteste Maßnahme um diese Situation zu entschärfen, wäre der Bau eines in beide Richtungen nutzbaren straßenbegleitenden Radweges von der Einmündung bis Eulenhhammer, oder mindestens bis zur Eisenbahnbrücke vor Eulenhhammer.

Infrage kommt an dieser Stelle auch ein Tempolimit für Autos, in Kombination mit Schutzstreifen für Radfahrer auf beiden Seiten der Straße. Diese Variante ist kostengünstiger als ein straßenbegleitender Radweg, bietet aber weniger Sicherheit.

Abb. 8: Empfohlene Variante des Perlenradwegs durch die Stadt Rehau



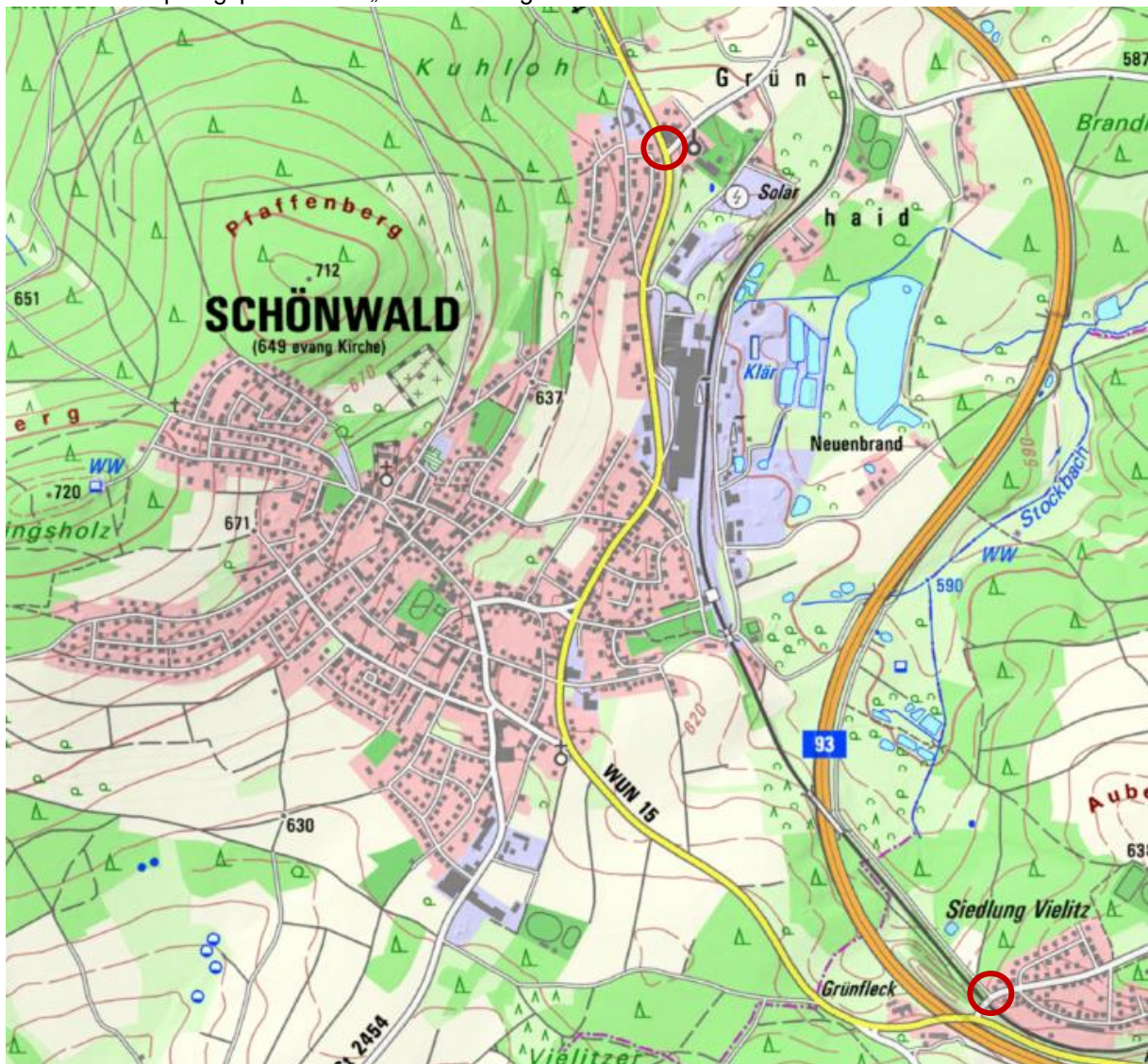
Quelle: www.bayernatlas.de, eigene Erhebung

3.3 Stadt Schönwald

3.3.1 Anknüpfungspunkte für die innerörtliche Radwegeplanung

In Schönwald wird der „Perlenradweg“ zunächst von Norden über den neu gebauten Radweg entlang der St2454 auf das Stadtgebiet treffen. Der gebaute Radweg endet südlich der Abzweigung in die Ortsstraße Richtung Schönwind. Von hier aus werden zwei Möglichkeiten für die Wegführung durch das Stadtgebiet gesehen. Beide enden am Bahnhof Schönwald. Der weitere Routenverlauf führt nach Osten unter der Autobahn A93 hindurch und dann nach Süden entlang der Autobahn über den neuen Radweg in die Siedlung Vielitz.

Abb. 9: Anknüpfungspunkte des „Perlenradwegs“ im Schönwald



Quelle: www.bayernatlas.de

3.3.2 Mögliche Varianten der Streckenführung

Tab. 8: Mögliche Streckenführungen des Perlenradwegs durch die Stadt Schönwald

Hauptvariante	
Routenführung	Radweg entlang St2454 – Rehauer Straße – Selber Straße – Neue Straße – Bahnhof
Distanz	1,2 km (von Einmündung in Ortsstraße nach Schönwind bis zum Bahnhof)
Höhenmeter	0 hm ↗ / 0 hm ↘

Alternative	
Routenführung	Radweg entlang St2454 – neu zu bauender Abschnitt in den Ahornweg – Lindenweg – Grünhaider Straße – Friedhofstraße – Hauptstraße – Bahnhofstraße - Bahnhof
Distanz	rd. 2,2 km (von Verlassen des Radweges entlang der Rehauer Straße Richtung Ahornweg bis zum Bahnhof)
Höhenmeter	30 hm ↗ / 30 hm ↘

Abb. 10: Mögliche Streckenführungen des Perlenradwegs durch die Stadt Schönwald

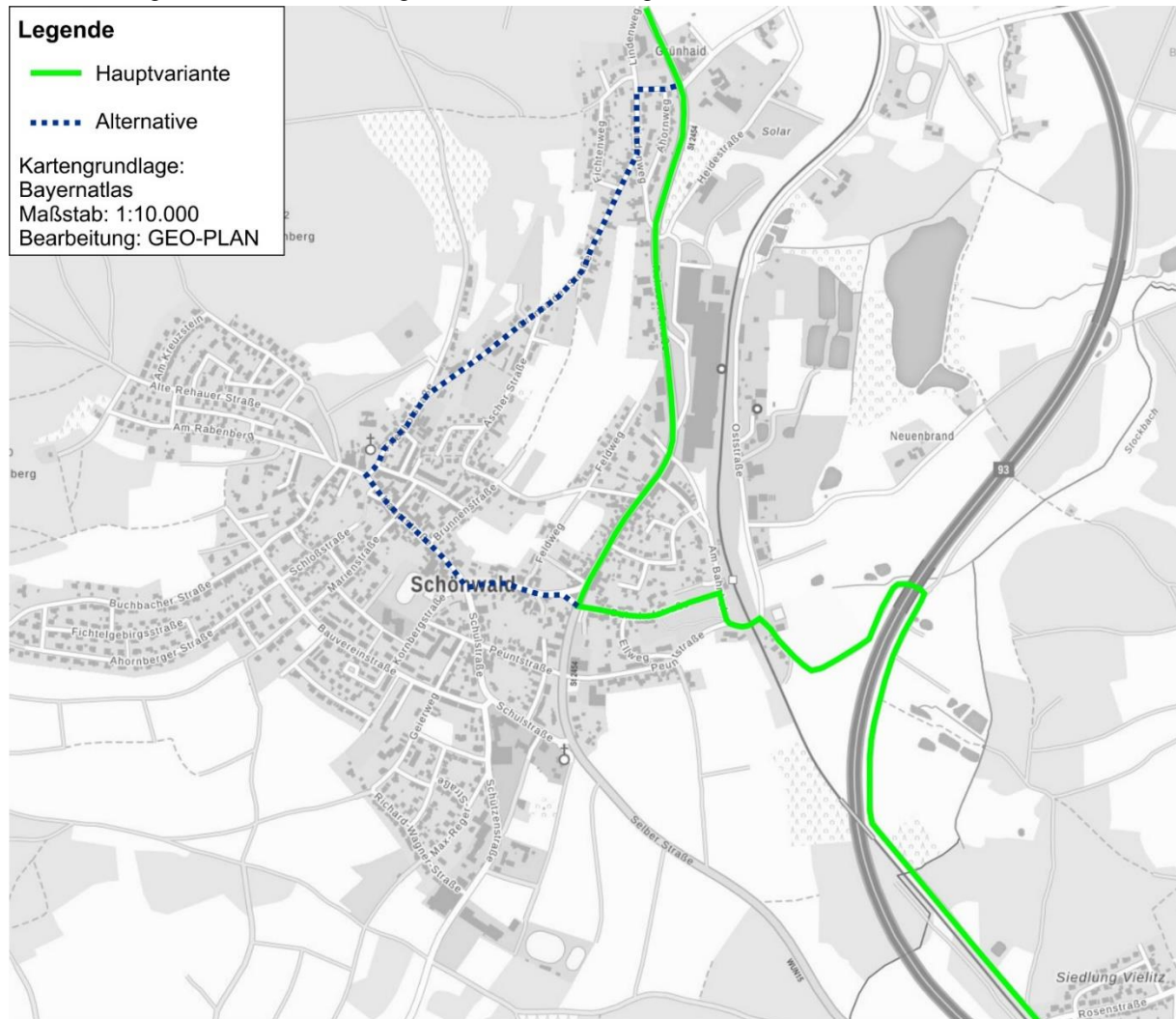


Abb. 11: Empfohlene Varianten des Perlenradwegs durch die Stadt Schönwald



3.3.3 Beurteilung der Varianten

Die **Hauptvariante** verläuft auf der Rehauer Straße. Sie ist flach und stellt die direkteste Variante zwischen den Anknüpfungspunkten Grünhaid und der Kreuzung Rehauer Straße / Bahnhofstraße dar. Die Innenstadt wird nicht tangiert.

Die **Alternative** führt durch die Innenstadt von Schönwald, vorbei am Rathaus und an mehreren Gastronomiebetrieben. Durch den Verlauf durch Wohngebiete und anschließend auf kleinen Straßen mit einem verhältnismäßig geringen Verkehrsaufkommen ist das Befahren der Route mit dem Fahrrad angenehm und stressfrei möglich. Die Streckenführung ist allerdings einen Kilometer länger als die Alternativroute, zudem sind in beide Richtungen jeweils 30 Höhenmeter bergauf zu überwinden.

Tab. 9: Beurteilung der Varianten durch Schönwald

Vorteile	Nachteile
Hauptvariante	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ kürzer als Alternative ✓ flach ✓ führt an Gastronomie und Metzgerei vorbei ✓ führt am Werksverkauf der Porzellanfabrik vorbei (Versand der Produkte ist möglich) 	<ul style="list-style-type: none"> – umgeht das Stadtzentrum – Routenführung entlang breiter Straße – angrenzende Industriebauten optisch wenig ansprechend – keine touristisch relevanten Ziele oder Einrichtungen entlang der Streckenführung
Alternative	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ führt durch das Stadtzentrum und am Rathaus vorbei ✓ führt an mehreren Gastronomiebetrieben vorbei ✓ Route verläuft auf kleinen Straßen mit deutlich weniger Verkehr als Hauptvariante 	<ul style="list-style-type: none"> – länger als Hauptvariante – steigungsreich

Fazit

Empfohlen wird eine Wegführung entlang der Hauptvariante. Es besteht die Möglichkeit sowohl die Hauptvariante als auch die Alternative auszuschildern. So bleibt es letztlich den Radfahrern selbst überlassen, ob die steigungsreiche Variante durch die Innenstadt gewählt wird, oder die flache Variante entlang der Rehauer Straße.

4. Anbindung der ILE-Region an den Kornberg

Eine touristisch bedeutsame naturräumliche Attraktion der Region ist der Kornberg. Der Gipfel ist mit 827 m die höchste Erhebung der Region und markiert den nordöstlichen Anfang des Fichtelgebirges.

Am Kornberg ist aktuell die Eröffnung eines Mountainbikeparks geplant, womit der Berg weiter an touristischer Bedeutung gewinnt. Daher ist die ILE-Dreiländereck bestrebt den Kornberg in das regionale Radwegenetz einzubinden.

Regnitzlosau – Kornberg

Regnitzlosau liegt nördlich des Kornbergs und ist von den ILE-Kommunen am weitesten vom Kornberg entfernt. Die Stadt Rehau liegt zwischen Regnitzlosau und Kornberg, daher wird empfohlen bis Rehau auf dem ausgeschilderten Radweg zwischen den beiden ILE-Kommunen zu fahren. Der weitere Weg zum Kornberg verläuft dann wie Rehau – Kornberg.

Rehau – Kornberg

Von Rehau kommend wird die Benutzung des Radwanderwegs HO11-S1 („Genuss und Arnika“ Schleife 1) empfohlen. Der Radweg führt von Rehau nach Fohrenreuth und weiter nach Pilgramsreuth. Am Ortsausgang Pilgramsreuth stehen zwei Wegführungen zur Auswahl.

Abb. 12: Gabelung Ortsausgang Pilgramsreuth



Die westliche Variante ist der offiziell ausgeschilderte Radweg. Er folgt dem bis auf den Kornberggipfel führenden Radwanderweg HO11-S1 und ist die kürzeste Möglichkeit von Pilgramsreuth zum Kornberg zu gelangen.

Die östliche Variante folgt ab der Gabelung am Ortsausgang dem Radweg WUN2 („Zwischen Selb und Kornberg“) und führt über den Wanderparkplatz bei Wüstenbrunn bis kurz vor die Gaststätte Göringsreuth. Hier führt ein beschilterter, 850 m langer Zubringer wieder auf die Route des Radwanderwegs HO11-S1. Diese Variante ist ca. einen Kilometer länger als die westliche. Aufgrund ihres attraktiven Verlaufs und dem fast unmittelbaren Anschluss an den Gastronomiebetrieb in Göringsreuth wird eine Ausschilderung der Variante empfohlen.

Schönwald – Kornberg

Schönwald liegt nordöstlich des Kornbergs und weist die geringste Distanz zum Kornberg auf. Über den Radwanderweg WUN2 gelangt man nach Göringsreuth. Kurz hinter der Gaststätte führt der bereits erwähnte Zubringer zum Radwanderweg HO11-S1. Eine direktere, durchgängig auf Asphalt oder Schotter verlaufende Route gibt es nicht.

Tab. 10: Übersicht Strecken ILE-Kommunen – Kornberghaus

Strecke	führt über	Distanz	Höhenmeter
Regnitzlosau – Kornberghaus	Wüstenbrunn	19 km	340 ↗ / 140 ↘
Regnitzlosau – Kornberghaus	Rehauer Weg	18 km	320 ↗ / 120 ↘
Rehau – Kornberghaus	Wüstenbrunn	10 km	240 ↗ / 40 ↘
Rehau – Kornberghaus	Rehauer Weg	9 km	220 ↗ / 30 ↘
Schönwald – Kornberghaus	Göringsreuth	7 km	140 ↗ / 40 ↘

Beurteilung

Der Kornberg ist bereits zum jetzigen Zeitpunkt gut über das vorhandene Radwegenetz erreichbar.

Aufgrund ihres attraktiven Verlaufs und dem fast unmittelbaren Anschluss an den Gastronomiebetrieb in Göringsreuth wird neben der bestehenden Route eine Ausschilderung der Variante Wüstenbrunn – Göringsreuth – Kornberg an der Gabelung in Pilgramsreuth empfohlen.

Während der Erstellung des Konzepts kam die Frage nach der Ausweisung von Mountainbikestrecken als Zubringer zum Kornberg auf. Eine mountainbikespezifische Beschilderung in Richtung Kornberg ist besonders von Schönwald kommend möglich. Sie bedarf aber der sorgfältigen Abstimmung mit Trägern öffentlicher Belange (u.a. Jägern, Waldbesitzern, Untere Naturschutzbehörde). Zudem sind hinsichtlich Streckenführung die Betreiber des Bikeparks in die Planungen mit einzubeziehen.

Abb. 13: Anbindung ILE-Region an den Kornberg



5. Stellungnahme zu Ladestationen für E-Bikes

Aufgrund der stark wachsenden Beliebtheit von E-Bikes bei Radfahrern gehört heutzutage die Bereitstellung von entsprechender Ladeinfrastruktur zu den wichtigsten Serviceleistungen in radtouristischen Destinationen. Die folgende Stellungnahme gibt einen Überblick über die verschiedenen Systeme auf dem Markt und deren Einsatzgebiete.

5.1 Die verschiedenen Systeme

Auf dem Markt der E-Bike Ladestationen gibt es unterschiedliche Ausführungen und Systeme. Je nach bestehenden Eigenschaften der Destinationen (u.a. Relief, touristische Strukturen) und deren Angebot an fahrradspezifischen Wegenetzen (u.a. Randwanderwege, Mountainbikewege) sowie den daraus ableitbaren touristischen Zielgruppen haben die unterschiedlichen Systeme Vor- und Nachteile.

5.1.1 Ladesysteme mit Standardsteckdosen

Ladesysteme mit Standardsteckdosen sind einfach in ihrer Handhabung. Die Nutzer müssen eigene Ladegeräte mitbringen, die Ladezeit ist abhängig vom mitgeführten Ladegerät und der Akkukapazität. Da es sich um handelsübliche Steckdosen handelt und die Ladegeräte nicht wasserdicht sind, müssen die Ladestationen im Außenbereich vor Witterung geschützt werden. Durch den offenen Zugang können für den Ladevorgang die Akkus in den Fahrrädern verbleiben.

Abb. 14: Ladestationen mit normalen Steckdosen



<https://www.outdooractive.com/de/poi/saalbach-hinterglemm/e-bike-ladestation-sonnalm-saalbach/23838374/>

Preisbereich:
200 € - 3.000 €

5.1.2 Landeschränke mit integrierten Standardsteckdosen

Ladeschränke funktionieren mit Standardsteckdosen. Auch hier muss von den Nutzern das eigene Ladegerät mitgebracht werden. Im Unterschied zu den Ladestationen muss für die Benutzung von Ladeschränken der Akku aus dem Fahrrad ausgebaut werden. Vorteil der Ladeschränke gegenüber den Ladeboxen mit Standardstecker ist die Diebstahlsicherheit des Akkus und des Ladegeräts sowie die Sicherheit vor Witterungseinflüssen. Die Ladeschränke können zusätzlich auch für die Aufbewahrung von anderen Gegenständen oder zum Aufladen anderer Geräte wie etwa Handys genutzt werden. Die meisten Systeme nutzen als Pfand 1 oder 2 Euro Münzen.

Abb. 15: Ladeschränke



Beispielbild links: https://media.ziegler-metall.de/images_sh/620x465.png/.img/KAT0/035/839/originalf.png

Beispielbild rechts: <https://www.duelmen.de/2642.html?&L=0>

Preisbereich:

1.000 € – 12.000 €

5.1.3 Ladesäulen mit hauseigenen Anschlusskabeln

Ladesäulen mit hauseigenen Anschlusskabeln sind verhältnismäßig teuer, weil neben der Ladesäule auch die hauseigenen Kabel gekauft werden müssen.

Aktuell gibt es rd. 20 Motorsysteme für E-Bikes auf dem Markt, die gängigsten Kabel sollten idealerweise vom Betreiber der Ladesäule mehrfach vorgehalten werden. Zwar können auch die Nutzer der Säulen entsprechende Kabel kaufen, dies kann aber nur in Regionen mit einem sehr dichten Versorgungsnetz dieser speziellen Ladesäulen erwartet werden (in einigen Regionen der Alpen ist dies der Fall). Die Ladekabel müssen daher entweder vom Betreiber der Säule ausgegeben werden oder in einem speziellen Schrank diebstahlsicher zur Selbstentnahme aufbewahrt werden. Der Vorteil dieses Systems ist vor allem die deutlich verkürzte Ladezeit gegenüber den normalen Ladegeräten.

Abb. 16: Ladesäulen mit hauseigenen Anschlusskabeln



Beispielbild: http://www.habicher.it/uploads/tx_bh/01_8.jpg

Preisbereich:

Ladestation: 1.900 € - 8.000 €

Kabel: 50 € - 80 € brutto je Kabel

5.2 Vor- und Nachteile der Systeme

Tab. 11: Vor- und Nachteile der Systeme

Vorteile	Nachteile
Ladestationen mit normaler Steckdose	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ kostengünstig und wenn gewünscht 24h am Tag nutzbar, da keine Ladekabel von Seiten des Stationsbetreibers zur Verfügung gestellt werden müssen. ✓ Akku kann für den Ladevorgang im Fahrrad bleiben 	<ul style="list-style-type: none"> – zum Laden der E-Bikes muss das eigene Ladekabel mitgeführt werden. – die Nutzung des eigenen Ladekabels ist witterungsabhängig, daher für den ungeschützten Außenbereich kaum geeignet. – eigenes Ladegerät nicht gegen Diebstahl gesichert
Schließfächer mit integrierten Standardeckdosen	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ kostengünstig und wenn gewünscht 24h am Tag nutzbar, da keine Ladekabel von Seiten des Stationsbetreibers zur Verfügung gestellt werden müssen. ✓ witterungsunabhängig ✓ Akku und Ladekabel Diebstahlsicher verstaut 	<ul style="list-style-type: none"> – zum Laden des E-Bikes muss das eigene Ladekabel mitgeführt werden. – Akku muss vor dem Ladevorgang aus dem Fahrrad ausgebaut werden.
Ladesäulen mit hauseigenen Anschlusskabeln	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ witterungsunabhängig ✓ schnellere Ladezeiten als mit Standard-Ladegeräten. 	<ul style="list-style-type: none"> – um alle auf dem Markt befindlichen E-Bike Systeme abzudecken, müssen von Seiten des Betreibers rd. 20 verschiedene Ladekabel zur Verfügung gestellt werden. – teuer

5.3 Bewertung

Bei allen drei vorgestellten Systemen werden verschiedenste Ausführungen in unterschiedlichen Preisklassen, abhängig von Optik und zusätzlicher Ausstattung, angeboten. Einige Ausführungen verfügen über die Möglichkeit das Ladesystem abzuschalten, z.B. um unerwünschte Ladevorgänge in der Nacht zu verhindern. Zudem werden Versionen mit integrierten Abstellmöglichkeiten für die zu landenden Fahrräder angeboten.

Grundsätzlich ist für jeden Betreiber, kommunal oder privat, genau zu prüfen, ob der Aufbau einer Ladestation überhaupt sinnvoll ist und welches System genutzt werden sollte.

Auf dem E-Bike Markt ist seit Jahren ein Trend zur Entwicklung von immer größeren und damit reichweitenstärkeren Akkus zu erkennen. Die Anschaffung von teuren Ladesäulen mit hauseigenen Anschlusskabeln lohnt sich nur in Regionen mit einem hohen Aufkommen an E-Bike-Touristen in Verbindung mit einem bergigen Relief und einem hohen Nutzungsgrad an E-Mountainbikes. Aufgrund der vielen Höhenmeter, der Nutzung von Mountainbikes im technischen Gelände und der betont sportlichen Fahrweise der Zielgruppe ist die Wahrscheinlichkeit, dass die E-Bikes während der Tour geladen werden müssen, am höchsten. Eine kurze Ladedauer, wie es die Systeme mit hauseigenen Ladekabeln bieten, ist für diese Zielgruppe durchaus sinnvoll.

Ein Anwendungsbeispiel wäre eine touristisch stark frequentierte Alpenregion, die entlang teilnehmender Almen und Berggasthäuser ein dichtes Netz an solchen Ladestationen aufbaut und für alle gängigen Systeme entsprechend Ladekabel bereithält.

In hügeligen bis mittelgebirgigen Lagen, entlang von „normalen“ touristischen Radwegen und technisch weniger anspruchsvollen Mountainbikerouten sowie keinem massentouristischen Aufkommen von Fahrradfahrern, werden Ladestationen mit Standardsteckdosen empfohlen. Diese Gegebenheiten sind in der ILE- Region gegeben. Ist vor Ort das Angebot für eine hohe Verweildauer der fahrradfahrenden Touristen gegeben (beispielsweise eine attraktive Innenstadt mit vielfältigen touristischen Angeboten oder ein Freibad), so werden von der Kommune zur Verfügung gestellte Ladeschränke sicher dankbar angenommen.

Für Regionen, die darauf bedacht sind den Fahrradtourismus zu fördern und entsprechende Infrastrukturen auszubauen, empfiehlt sich eine enge Zusammenarbeit mit den Gastronomiebetrieben vor Ort.

In Gastronomiebetrieben kann bei hoher Nachfrage, oder auch aus Marketinggründen, die Installation einer oder mehrerer Ladestationen mit normaler Steckdose sinnvoll sein. Wird die Anschaffung als nicht lohnenswert erachtet und der Gastronom möchte dennoch auf Lademöglichkeiten aufmerksam machen, ist das Anbringen eines entsprechenden Schildes vor der Tür sinnvoll.

Abb. 17: Schild Lademöglichkeit



Beispielbild: <https://www.fahrrad-xxl.de/blog/e-bike-ladestation/>

5.4 Fördermöglichkeiten

Derzeit (Stand: 05.2020) ist eine Förderung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im Rahmen des Bundesförderprogrammes „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge“ des BMVI möglich. Der aktuelle fünfte Förderaufruf gilt für eine Antragstellung im Zeitraum von 29.04.2020 bis 17.06.2020.

„Mit der veröffentlichten „Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ und den dazugehörigen Aufrufen soll ein flächendeckendes, bedarfsgerechtes und nutzerfreundliches Netz an Ladeinfrastruktur initiiert werden, so dass die Nutzer von E-Fahrzeugen überall in Deutschland schnell und unkompliziert nachladen können. Hierfür werden bis 2020 insgesamt 300 Mio. Euro an Fördermitteln zur Verfügung gestellt.

Die Förderrichtlinie und die jeweiligen Aufrufe dienen in erster Linie der Errichtung von Schnellladeinfrastruktur. Daneben soll aber auch der weitere Ausbau der Normalladeinfrastruktur unterstützt werden, um die Kundenbedürfnisse (z.B. Nachladen bei Warenhaus-, Restaurant-, Kinobesuchen etc.) je nach Park- und Fahrverhalten abzudecken.“¹

Normalladepunkte (3,7 bis einschl. 22 kW) werden im Bundesförderprogramm mit einem Anteil von maximal 40% bis höchstens 2.500 € gefördert. Ergänzend wird der Netzanschluss pro Standort, im Niederspannungsnetz bis höchstens 5.000 €, gefördert. Die Förderquote für den Netzanschluss entspricht der Förderquote der Hardware. Eine Förderung ist nur möglich, wenn die Ladeinfrastruktur öffentlich zugänglich ist. Ebenso ist Voraussetzung für die Zuwendung, dass der erforderliche Strom für den Ladevorgang aus erneuerbaren Energien stammt. Antragsberechtigt sind natürliche und juristische Personen.

Alternativ zum beschriebenen Bundesförderprogramm existiert auf Landesebene das bayerische Förderprogramm „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Bayern“, das ebenso die Einführung einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur unterstützt. Gefördert wird die Errichtung der Ladesäulen sowie in Spezialfällen die Aufrüstung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur sowie der Netzanschluss und die Montage.

Unterschied zu den geschilderten Eckpunkten des Bundesprogrammes ist der im bayerischen Programm höhere maximale Förderbetrag von 3.000 €, bei gleichen Förderanteil von 40%. Wenn die Ladestation einen zusätzlichen Mehrwert bietet, z.B. Park & Ride-Parkplätze oder E-Car / E-Bike-Sharing, kann der Fördersatz um 10% erhöht werden.

Aktuell läuft im bayerischen Förderprogramm kein Förderaufruf. Der letzte Förderaufruf lief im Zeitraum vom 02.12.2019 bis 14.02.2020.

¹https://www.bav.bund.de/DE/4_Foerderprogramme/6_Foerderung_Ladeinfrastruktur/1_Das_Foerderprogramm/Das_Foerderprogramm_node.html;jsessionid=E0E2F5D729B04019765605B07DF25A1F.li ve11291