

Abschlussbericht



WEIßENBURG
in Bayern

Radverkehrskonzept Stadt Weißenburg i. Bay.

Dezember 2022



Auftrag:

Stadt Weißenburg in Bayern

SG 45 Stadtplanung

Marktplatz 19

91781 Weißenburg i. Bay.

WEIßENBURG
in Bayern

Bearbeitung:

Dipl.-Geogr. Lisa Wagner

Planungsbüro RV-K

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 94 94 21 61 – 00

E-Mail: kontakt@rv-k.de

Homepage: www.rv-k.de



Frankfurt am Main, Dezember 2022

Inhalt

1	HINTERGRUND UND ZIELE	1
1.1	Ausgangslage und Ziele	1
1.2	Projekttablauf	2
1.3	Gesetzliche Grundlagen	2
1.4	Grundsätze der Radverkehrsplanung	3
2	GRUNDLAGENERMITTLUNG UND BETEILIGUNG	5
2.1	Unfallanalyse	5
2.2	Quell-Ziel-Analyse	6
2.3	Pendel-Verflechtungen	7
2.4	Fahrdaten „Stadtradeln“	7
2.5	Onlinebeteiligung	8
2.6	Beteiligung Verwaltung, Politik und Interessensvertretungen	9
3	RADVERKEHRSNETZ	11
3.1	Hintergrund	11
3.2	Zielnetz Radverkehr	11
3.3	Radverkehrsnetz Bayern	12
3.4	Touristische Routen	12
4	MAßNAHMENEMPFEHLUNGEN	14
4.1	Übersicht	14
4.2	Besondere Herausforderungen	15
4.2.1	Hauptverkehrsstraßen ohne Radverkehrsanlagen	15
4.2.2	Knotenpunkte am Altstadtring	18
4.2.3	Radverkehr in der Altstadt	20
4.2.4	Befestigung von Wirtschaftswegen	21
4.2.5	Anfang und Ende von Radwegen	22
4.3	Priorisierung der Maßnahmen	22
4.4	Kostenrahmen	23
4.5	Weitere Empfehlungen	24
4.5.1	Fahrradabstellanlagen	24
4.5.2	Wegweisende Beschilderung	24
4.5.3	Unterhaltung und Verkehrssicherung	25
4.5.4	Radverkehr bei Neu- und Umbaumaßnahmen	26
4.5.5	Verkehrsversuche	26
4.5.6	Kommunikation	26
4.5.7	Mitgliedschaft in der AGFK Bayern	27

5 WEITERES VORGEHEN	27
5.1 Umsetzung.....	27
5.2 Finanzierung.....	28
5.3 Evaluierung.....	28
6 ANLAGEN	29

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Unfalltypen.....	5
Abbildung 2: Eingabemaske der Beteiligungsplattform.....	8
Abbildung 3: Beteiligung im Rahmen der Stadtratsklausur	9
Abbildung 4: Touristische Radrouten im Weißenburger Stadtgebiet	13
Abbildung 5: Verlauf der touristischen Radrouten in der Altstadt	13
Abbildung 6: Radverkehrsführungen im Schattennetz	17
Abbildung 7: Mögliche Ausgestaltung einer Fahrradstraße.....	18
Abbildung 8: Knotenpunkte am Altstadtring	19
Abbildung 9: Asphaltähnliche Deckschichten	21
Abbildung 10: Ende eines geräumten Radwegeabschnitts an einer Gemarkungsgrenze	25
Abbildung 11: Verschmutzter Wirtschaftsweg	25

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Wichtigste Pendel-Verflechtungen mit Zahl der Ein- und Auspendelnden.....	7
Tabelle 2: Kostenverteilung nach Baulastträger	23

1 Hintergrund und Ziele

1.1 Ausgangslage und Ziele

Die Stadt Weißenburg in Bayern möchte die Attraktivität des Radverkehrs vor Ort weiter fördern und daher das Radverkehrskonzept aus den 1990er Jahren aktualisieren. Das Radverkehrsnetz soll den aktuellen Entwicklungen und Bedürfnissen angepasst werden. Hierfür sollen eine umfangreiche Bestandserfassung und -bewertung sowie ein Maßnahmenkatalog mit Verbesserungsvorschlägen erarbeitet werden. Dieser soll in den nächsten Jahren als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung dienen.

Der Radverkehr spielt schon heute in der Alltagsmobilität in Weißenburg i. Bay. eine wichtige Rolle. So lag der Anteil der Personen, die das Fahrrad mindestens einmal die Woche nutzten gemäß der Studie „Mobilität in Deutschland (MID) 2017¹ bei 40 %. Da die Umfrage auf Landkreisebene durchgeführt wurde und schon einige Jahre zurück liegt, ist anzunehmen, dass der Anteil der Radfahrenden in der Kernstadt Weißenburg heute sogar noch höher liegt.

Das Konzept zeigt Möglichkeiten und Wege auf, wie die Attraktivität, die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit für den Radverkehr weiter erhöht werden kann. Von hoher Bedeutung ist hierbei, dass dies im Einklang mit den Belangen der weiteren Verkehrsträger (Fußverkehr, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und dem motorisierten Individualverkehr (MIV)) und unter Beachtung der finanziellen Rahmenbedingungen geschieht.

Konkrete Ziele des Radverkehrskonzeptes sind die Entwicklung eines durchgehenden innerstädtischen Radverkehrsnetzes, die Anbindung sämtlicher Ortsteile und die Verknüpfung mit überörtlichen Radverbindungen. Im Fokus steht dabei der Alltagsradverkehr, aber auch die vorhandenen touristischen Radrouten sollen überprüft werden. Es werden alle Verbindungen und Strecken innerhalb des Stadtgebietes unabhängig von der Baulastträgerschaft und der Netzhierarchie berücksichtigt.

Ebenso wichtig ist bei der Konzeptionierung die Berücksichtigung von Radfahrenden jeglichen Alters und körperlicher, sowie geistiger Fitness. Das Ergebnis ist ein den Radfahrerbedürfnissen entsprechendes Radverkehrsnetz mit unterschiedlichen Netzkategorien sowie eine priorisierte Maßnahmenliste. Auf Basis der Maßnahmenempfehlungen können Fördergelder des Landes, des Bundes oder von anderen Fördergebern eingeworben werden.

¹ <https://www.mobilitaet-in-tabellen.de/mit/login.html?bayern> (Abgerufen am 15.01.2020).

1.2 Projektablauf

- 1. Bestandsdatenanalyse:** Untersuchung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung, Ermittlung und Darstellung von Quellen und Zielen des Radverkehrs, sowie Analyse von Pendlerbeziehungen und „Stadtradeln“-Fahrdaten.
- 2. Onlinebeteiligung:** Durchführung und Auswertung der Meldungen aus der Online-Beteiligung.
- 3. Bestandsnetzanalyse und Befahrung:** Befahrung des gesamten Bestandsnetzes mit dem Fahrrad sowie Fotodokumentation von Mängeln und Gefahrenstellen.
- 4. Netzentwurf:** Entwurf eines kategorisierten Zielnetzes Radverkehr gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN).
- 5. Maßnahmenentwicklung:** Entwicklung von Maßnahmenempfehlungen und Ermittlung eines groben Kostenrahmens.
- 6. Abstimmung:** Kontinuierliche Abstimmung des Zielnetzes und der Maßnahmenideen mit dem Auftraggeber, den politischen Vertretern und den Trägern öffentlicher Belange.
- 7. Priorisierung:** Fachliche Priorisierung der Maßnahmen und Ableitung eines Kosten-Nutzen-Verhältnisses.
- 8. Präsentation:** Präsentation der Ergebnisse in politischen Gremien und in der Öffentlichkeit.
- 9. Dokumentation:** Aufbereitung und Darstellung der Ergebnisse.
- 10. Datenübergabe:** Übergabe aller Daten in digitaler Form als Grundlage für weitere verwaltungsinterne und -externe Prozesse.

1.3 Gesetzliche Grundlagen

Das Planungsbüro RV-K orientiert sich bei der Erstellung von Planungen an den geltenden gesetzlichen Vorgaben für die Verkehrs- und Radverkehrsplanung in Deutschland.

Der Gesetzgeber hat die Straßenverkehrsordnung (StVO) aufgrund der wachsenden Bedeutung des Verkehrsmittels Fahrrad innerhalb von zwölf Jahren dreimal zugunsten des Radverkehrs novelliert (1997, 2013 und 2020). Bei Fragen des Radverkehrs bezieht sich die StVO und die dazugehörige Verwaltungsvorschrift auf

- die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)²,
- die Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002)³,
- die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)⁴ und
- den Nationalen Radverkehrsplan 3.0⁵.

Diese gesetzlichen Rahmenbedingungen, die vor allem für den Radverkehr eine gleichberechtigte Rechtsgrundlage geschaffen haben, werden bei der Maßnahmenplanung im Rahmen des Konzeptes herangezogen.

Besondere Aufmerksamkeit widmet die StVO dem Thema Verkehrssicherheit. Hier wird betont, dass die Gewährleistung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden Vorrang gegenüber der Leistungsfähigkeit Einzelner, wie z.B. der des Kraftfahrzeugverkehrs, hat. Dieser Grundsatz wird bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes berücksichtigt.

Bei der weiteren Planung der konkreten Maßnahmenvorschläge sind die jeweiligen gesetzlichen Vorgaben (z.B. Naturschutz, Wasserrecht, Landwirtschaft u.a.) zu prüfen.

1.4 Grundsätze der Radverkehrsplanung

Die Beurteilung der Ist-Situation und die Maßnahmenentwicklung im Rahmen des Radverkehrskonzeptes orientieren sich an folgenden Grundsätzen der Radverkehrsplanung:

Verkehrssicherheit: Die Belange der Verkehrssicherheit genießen oberste Priorität und sind über die Belange der Leistungsfähigkeit zu stellen. Dies gilt für alle Verkehrsarten, insbesondere aber für zu Fuß Gehende und Radfahrende als schwächere Verkehrsteilnehmende.

Direktheit: Radfahrende sollen zügig und direkt fahren können. Umwege, Hindernisse und sonstige kritische Stellen, an denen Radfahrende Zeit verlieren, sollen auf ein Minimum reduziert werden.

Fahrkomfort: Radfahren soll bei jeder Wetterlage und bei möglichst geringem Kraftaufwand und Verschleiß möglich sein. Eine entsprechende Oberflächenqualität wird daher angestrebt. Unter Berücksichtigung der Vermeidung von Umwegen sind Strecken abseits großer Kfz-Verkehrsströme vorzuziehen.

² Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2010, Köln.

³ Hinweise für Radverkehrsanlagen außerhalb städtischer Gebiete (HRaS 2002), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2002, Köln.

⁴ Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2008, Köln

⁵ Nationaler Radverkehrsplan 3.0, BMVI 2021.

Wahlfreie Führungsform: Radfahrende sollen auf allen Verbindungen die Wahl zwischen einer direkten Führung entlang der Kfz-Hauptverkehrsstraßen und einer Führung mit wenig Interaktionen mit dem Kfz-Verkehr haben. Diese führt entweder im Seitenraum auf eigenen Wegen oder im Schattennetz über Nebenstraßen und Grünanlagen.

Visualisierung Radverkehrsnetz: Ein für alle Verkehrsteilnehmende gut erkennbares Radverkehrsnetz ist anzustreben, weil dadurch die Aufmerksamkeit erhöht wird und Radfahrende den Netzverbindungen intuitiv folgen können. Eine Visualisierung des Radverkehrsnetzes ist durch Radwege oder andere Radverkehrsanlagen zu erreichen. Dort, wo dies nicht möglich ist, können Fahrradpiktogramme das Radverkehrsnetz sichtbar machen.

2 Grundlagenermittlung und Beteiligung

2.1 Unfallanalyse

Ein Hinweis auf Mängel in der Radverkehrsführung sind Häufungen von Unfällen, insbesondere, wenn diese typgleich oder typähnlich sind. Vor diesem Hintergrund wurden Unfälle im Stadtgebiet Weißenburgs mit Beteiligung von Radfahrenden der Jahre 2016 bis 2019 ausgewertet⁶.

Die Anzahl der Unfälle mit Fahrradbeteiligung in der Stadt Weißenburg i. Bay. betrug im Untersuchungszeitraum von vier Jahren insgesamt 81. Dabei waren glücklicherweise keine Getöteten, aber 16 Schwerverletzte und 65 Leichtverletzte zu verzeichnen. Unfälle, bei der es lediglich zu Sachschäden kam, wurden nicht berücksichtigt.

Auffällig ist, dass bei über der Hälfte der Unfälle (42) Pkw als Unfallgegner beteiligt waren. Häufigster Unfalltyp ist mit 36 % der Einbiegen-/Kreuzen-Unfall. Fahrnfälle schlagen sich mit einem Anteil von 33 % in der Statistik nieder. Abbiegeunfälle, Unfälle im Längsverkehr und Überschreiten-Unfälle sind mit 10 %, 7% und 3 % vergleichsweise selten, während kein einziger Unfall durch ruhenden Verkehr erfasst wurde. Die restlichen 11 % entfallen auf sonstige Unfälle (siehe Abbildung 1).

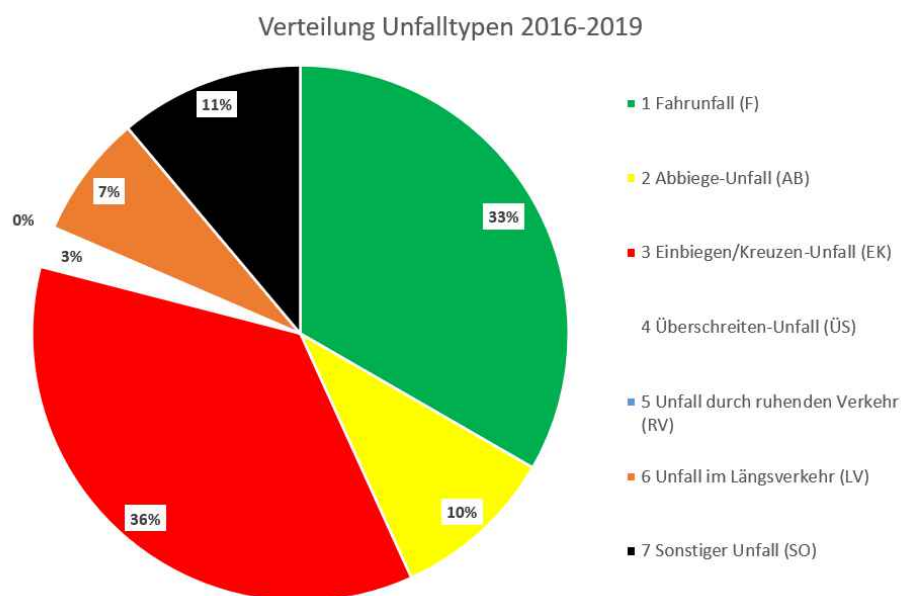


Abbildung 1: Unfalltypen

⁶ E-Mail der Polizeiinspektion Weißenburg i. Bay. vom 05.02.2021, sowie Daten von www.unfallatlas.statistikportal.de (Abruf am 20.04.2021).

Räumlich konzentrieren sich die Unfälle deutlich in der Kernstadt und hier auffällig auf den Ausfallstraßen und innerhalb der Altstadt. Eine Übersicht über die Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung gibt **Anlage 1**. Anlage 1

Diese räumliche Verteilung ist einerseits damit erklärbar, dass sich auf diesen Abschnitten oder Bereichen viele Radfahrende konzentrieren (vgl. Fahrdaten „Stadtradeln“). Eine Begünstigung der Unfallstellen durch nicht vorhandene oder nicht den aktuellen Standards entsprechende Radverkehrsinfrastruktur ist außerdem anzunehmen. Die Behebung dieser systematischen Mängel ist wesentlicher Bestandteil der Maßnahmenentwicklung. Die Unfallstellen wurden bei der Befahrung besonders berücksichtigt und das Unfallgeschehen fließt in die Priorisierung der Maßnahmen ein.

Generell ist bei der Unfalluntersuchung zu berücksichtigen, dass Unfälle mit Beteiligung des Radverkehrs sehr häufig nicht gemeldet werden. Eine Studie des Universitätsklinikums Münster⁷ hat ergeben, dass die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung dreimal so hoch liegt, wie die Daten der Polizei dies aussagen.

2.2 Quell-Ziel-Analyse

Um den Bedarf an Radverkehrsverbindungen im Stadtgebiet zu ermitteln, wurden die wichtigsten Quellen und Ziele des Radverkehrs bestimmt. Folgende Funktionen wurden dabei berücksichtigt:

- Wohnen
- Arbeiten
- Bildung
- Versorgen / Einkauf / Öffentliche Einrichtungen / Verwaltung
- Kultur / Freizeit / Sport / Jugendeinrichtungen
- ÖPNV / Bahnhof

Die Stadt Weißenburg i. Bay. verfügt über eine funktionierende Infrastruktur im Bereich Versorgung, Einkaufen, Gastronomie und Freizeit. Die Altstadt stellt dabei einen Versorgungsschwerpunkt mit Bedeutung für die gesamte Stadt inklusive der Ortsteile und der Nachbarkommunen dar. Entlang der Augsburgener Straße befindet sich eine weitere Konzentration an Einzelhandel und Gewerbe. Auch die beiden Standorte des großflächigen Einzelhandels in der Schwärzgasse und in der Eichstätter Straße sind wichtige Ziele.

Bedeutende Arbeitsplatzschwerpunkte bilden die Industriegebiete Süd I entlang der Augsburgenerstraße und Süd II westlich der B2, sowie die Gewerbegebiete West I und II an der Kreisstraße WUG 5. Weitere

⁷ Quelle: Pressemitteilung auf der Internetpräsenz (www.klinikum.uni-muenster.de) des Universitätsklinikum Münster (UKM) vom 30.09.2010

bedeutende Unternehmensstandorte befinden sich entlang der Nürnberger (u.a. Gutmann AG), der Jahnstraße (Plastic Omnium, Ossberger) und dem Lehenwiesenweg.

Bedeutende Ziele für den Freizeitradverkehr und Touristen sind außerhalb der Altstadt das Freibad, die Römertherme und das Römerkastell, Aumühlweiher, Sommerkeller und der Badeweiher, sowie das Bergwaldtheater und die Wülzburg, wobei letztere aufgrund der Topografie vor allem für E-Bike-Fahrende relevante Ziele darstellen.

Eine Übersicht der Quellen und Ziele geben die **Anlage 2a und 2b** des Abschlussberichtes.

2.3 Pendel-Verflechtungen

Auf Basis von Pendel-Daten⁸ wurden Verflechtungen mit einer für Fahrrad-Pendelnde relevanten Distanz analysiert. Die Daten werden für die Gemeindeebene erfasst. Es wurden nur sozialversicherungspflichtige Beschäftigungsverhältnisse berücksichtigt.

Die Auswertung zeigt, dass von den insgesamt 7.294 Menschen, die nach Weißenburg i. Bay. einpendeln, 73 % aus anderen Gemeinden des Landkreises Weißenburg-Gunzenhausen kommen. Von den 3.542 Weißenburgerinnen und Weißenburgern, die für die Arbeit auspendeln, haben immerhin 42 % ein Ziel im Landkreis. Tabelle 1 fasst die wichtigsten Pendel-Verbindungen für Weißenburg i. Bay. zusammen. Dabei zeigt sich, dass vier der fünf wichtigsten regionalen Pendelverbindungen eine Distanz von weniger als 15 Kilometern (einfach, von Zentrum zu Zentrum) aufweisen und damit als potenzielle Radverkehrsverbindungen eingestuft werden können.

Tabelle 1: Wichtigste Pendel-Verflechtungen mit Zahl der Ein- und Auspendelnden

Nr.	Relation	Aus Wbg	Nach Wbg	Summe	Distanz
1	Stadt Treuchtlingen	395	1.255	1.650	ca. 10 km
2	Markt Pleinfeld	119	646	765	ca. 10,5 km
3	Stadt Gunzenhausen	217	497	714	ca. 25 km
4	Stadt Ellingen	155	549	704	ca. 5 km
5	Stadt Pappenheim	234	373	607	ca. 15 km

2.4 Fahrdaten „Stadtradeln“

Im Rahmen der Aktion „Stadtradeln“⁹ haben Teilnehmende die Möglichkeit ihre Radfahrten mittels GPS zu dokumentieren. In anonymisierter Form werden diese Daten den Kommunen zur Verfügung gestellt, wodurch eine planerische Auswertung möglich wird. Für die Stadt Weißenburg i. Bay. liegen

⁸ Bundesagentur für Arbeit – Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte – Einpendler und Auspendler nach Gemeinden, Stichtag 30.06.2018.

⁹ www.stadtradeln.de/darum-geht-es (Abruf am 19.12.2022)

Fahrdaten aus dem Jahr 2021 vor. Der Aktionszeitraum war vom 05. bis 25. Juli 2021. In diesen Zeitraum wurden von 165 Personen 3.119 Fahrten mit einer Gesamtlänge von 14.936 km aufgezeichnet¹⁰.

Die Auswertung zeigt, welche Wege und wie häufig diese von Radfahrenden genutzt wurden. Hieraus können Rückschlüsse für die Netz- und Maßnahmenplanung gezogen werden. Zu berücksichtigen ist, dass es sich um keine repräsentative Erhebung handelt. Die Auswertung der gefahrenen Strecken gibt die **Anlage 3** des Abschlussberichtes.

2.5 Onlinebeteiligung

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wurde zu Beginn des Projektes eine webbasierte Bürgerbeteiligung durchgeführt. Über das Portal www.radverkehr-weissenburg.de haben die Weißenburgerinnen und Weißenburger im Teilnahmezeitraum von 24.03.2021 bis 25.04.2021 insgesamt 393 Meldungen abgegeben. Die für die Größe der Stadt hohe Beteiligung zeigt die gewachsene Bedeutung des Radverkehr deutlich auf.

Die Teilnehmenden hatten dabei die Möglichkeit in einer Karte Gefahrenstellen und fehlende Radverbindungen zu melden, bestehende Radverkehrsverbindungen zu kommentieren und den Bedarf an Fahrradabstellanlagen anzuzeigen (siehe Abbildung 2).



Abbildung 2: Eingabemaske der Beteiligungsplattform

¹⁰ <https://portal.radverkehr-in-deutschland.de/map/> (Abruf am 19.12.2022).

Alle Meldungen der Bürgerbeteiligung sind in **Anlage 4** dargestellt. Die Ergebnisse der Onlinebeteiligung fließen auch bei der Priorisierung der Maßnahmen mit ein (siehe Kapitel 4.3).

2.6 Beteiligung Verwaltung, Politik und Interessensvertretungen

Im Projektverlauf fanden fünf **Abstimmungstermine** mit der Stadtverwaltung statt, wobei diese aufgrund der pandemischen Situation zum Teil in Präsenz und zum Teil online durchgeführt wurden. Im Rahmen dieser Termine wurde das Vorgehen und die Schwerpunkte des Radverkehrskonzeptes festgelegt sowie die Zwischenergebnisse diskutiert und angepasst. Anlassbezogen wurden in den Abstimmungsterminen neben dem zuständigen Stadtplanungsamt auch das Tiefbauamt, der Oberbürgermeister, das Rechtsamt, die Straßenverkehrsbehörde, die Tourist-Information und die Zukunftsinitiative Altmühlfranken des Landratsamtes Weißenburg-Gunzenhausen einbezogen.

Um eine noch breitere Abstimmung zu ermöglichen, wurde im Mai 2021 zu einer **erweiterten Steuerungsgruppensitzung** eingeladen, bei der bis dahin erarbeiteten Zwischenergebnisse einem weiteren Kreis von Betroffenen und Interessensgruppen präsentiert und zur Diskussion gestellt wurden. Neben verschiedenen Abteilungen der Stadtverwaltung waren bei diesem Termin die Polizei, die Kreisverkehrswacht, das Landratsamt, der ADFC und ADAC, eine Fahrschule und die Stadtratsfraktionen vertreten.

Kurz vor Abschluss der Maßnahmenplanung im Juni 2022 wurde den politischen Vertretern der Stadt Weißenburg i. Bay. und weiteren Interessensgruppen (Seniorenbeirat, Umweltbeirat, Jugendparlament, Stadtmarketingverein, Polizei) im Rahmen einer **Stadtratsklausur** noch einmal die Möglichkeit gegeben, Hinweise in das Konzept einzubringen. Die Anwesenden wurden über den bisherigen Projektverlauf informiert, konnten die Maßnahmenempfehlungen einsehen und eine Bewertung vornehmen (siehe Abbildung 3), um der Verwaltung ein Stimmungsbild für die Umsetzungsentscheidung zu geben. Außerdem gab es Raum, um ausgewählte Maßnahmen und Situationen zu diskutieren.



Abbildung 3: Beteiligung im Rahmen der Stadtratsklausur

Das Radverkehrskonzept war außerdem Gegenstand einer **Bürgerversammlung** im Oktober 2022. Zusammen mit dem Altstadtverkehrskonzept wurden hier die zentralen Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes vorgestellt.

Im Projektverlauf fand darüber hinaus ein Treffen mit der Ortsgruppe des ADFC statt. Die Nachbarkommune Treuchtlingen wurde um eine Stellungnahme gebeten und das staatlichen Bauamt Ansbach als Baulastträger der Bundes- und Staatsstraßen vom Stadtplanungsamt über die relevanten Maßnahmenvorschläge informiert. Eine Stellungnahme des Umweltbeirats vom 18.05.2022 wurde außerdem berücksichtigt.

3 Radverkehrsnetz

3.1 Hintergrund

Die Erarbeitung des Radverkehrsnetzes bildet die Grundlage für die Maßnahmenempfehlungen des Radverkehrskonzeptes. Durch das Radverkehrsnetz werden für den Radverkehr besonders wichtige Verbindungen abgebildet. Dies bedeutet, dass diese Verbindungen regelmäßig einer Qualitätskontrolle unterzogen werden und ganzjährig befahrbar sein sollen.

Eine durchgehende Erkennbarkeit des Netzes ist durch Radverkehrsanlagen, Markierungen und Fahrradwegweisung anzustreben. So kann eine Bündelung des Radverkehrs erreicht werden. Ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen steigert die Wahrnehmung des Radverkehrs bei anderen Verkehrsteilnehmenden, die ihr Verhalten daraufhin anpassen, was zu einer verbesserten Verkehrssicherheit führt. Der Verkehrsraum sollte selbsterklärend und die Übergänge zwischen Führungsformen so gestaltet sein, dass sie von Allen leicht nachzuvollziehen sind.

3.2 Zielnetz Radverkehr

Das Zielnetz Radverkehr ist in **Anlage 5** Bestandteil des Radverkehrskonzeptes. Es bildet solche Verbindungen ab, die nach Umsetzung der Maßnahmen sicher, zügig und komfortabel befahren werden können. Das Zielnetz Radverkehr umfasst insgesamt eine **Länge von 127 km**.

In Anlehnung an die Vorgaben zur Netzsystematik in den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN)¹¹ wurde das Netz in die folgenden drei Kategorien unterteilt:

- **1. Kategorie – Überregionale / Regionale Radverkehrsverbindungen (19 km)**

Verbindung zwischen Mittelzentren zu Oberzentren und zwischen Mittelzentren sowie Verbindung von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren.

- **2. Kategorie – Nahräumige Radverkehrsverbindungen (36 km)**

Verbindung von Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindung zwischen Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion und mit mäßigem Potenzial.

- **3. Kategorie – Innergemeindliche Radverkehrsverbindungen (72 km)**

Verbindung von Stadtteilzentren zum Hauptzentrum der Mittel- und Grundzentren, Verbindung von Ortsteilzentren untereinander sowie zwischen Wohngebieten und allen wichtigen Zielen.

¹¹ Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2008, Köln

Die Netzkategorien 1 und 2 erfüllen damit auch Verbindungsfunktionen auf Landes- bzw. Kreisebene. Netzkategorie 3, die innergemeindlichen Radverkehrsverbindungen, sind kommunale Netzergänzungen.

Bei der Netzplanung ist zu berücksichtigen, dass der Umwegfaktor gemäß den ERA¹² maximal 1,2 gegenüber der kürzesten möglichen Verbindung, maximal 1,1 gegenüber parallelen Hauptverkehrsstraßen betragen darf und dass keine zusätzlichen Steigungen bewältigt werden müssen.

3.3 Radverkehrsnetz Bayern

Parallel zur Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes wurde vom Freistaat Bayern damit begonnen das „Radverkehrsnetz Bayern“ zu entwickeln. Perspektivisch soll damit ein landesweites Netz für den Alltagsradverkehr realisiert werden, das alle bayerischen Städte und Gemeinden möglichst durchgängig und direkt miteinander verbindet.¹³

Im Zuge der Netzentwicklung wurde der Verlauf der überörtlich relevanten Verbindungen mit dem Landratsamt abgestimmt und an das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr gemeldet. Das Radverkehrsnetz Bayern wird auf dem Zielnetz des Radverkehrskonzeptes durch die Radverbindungen der 1. Kategorie als „Überregionale/Regionale Radverkehrsverbindung“ abgebildet.

Das Radverkehrsnetz Bayern soll in den kommenden Jahren durch eine Wegweisende Beschilderung ausgestattet werden, dessen Kosten vom Freistaat übernommen werden sollen. Dem Radverkehrsnetz Bayern soll bei der Radverkehrsförderung oberste Priorität eingeräumt werden¹⁴, so dass davon auszugehen ist, dass in Zukunft auch Fördermittel für den Ausbau bereitgestellt werden.

3.4 Touristische Routen

Durch das Stadtgebiet von Weißenburg i. Bay. verlaufen mehrere überregionale und regionale touristische Radrouten (Mountainbike-Routen wurden nicht berücksichtigt) (siehe Abbildung 4):

- Deutscher Limes Radweg
- Radweg Pleinfeld-Weißenburg-Altmühltal (PWA)
- Anlautertal-Radweg
- Radweg Brombachsee 7

¹² Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2010, Köln.

¹³ Faltblatt Radverkehrsnetz Bayern, Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, 2020, München.

¹⁴ ebenda

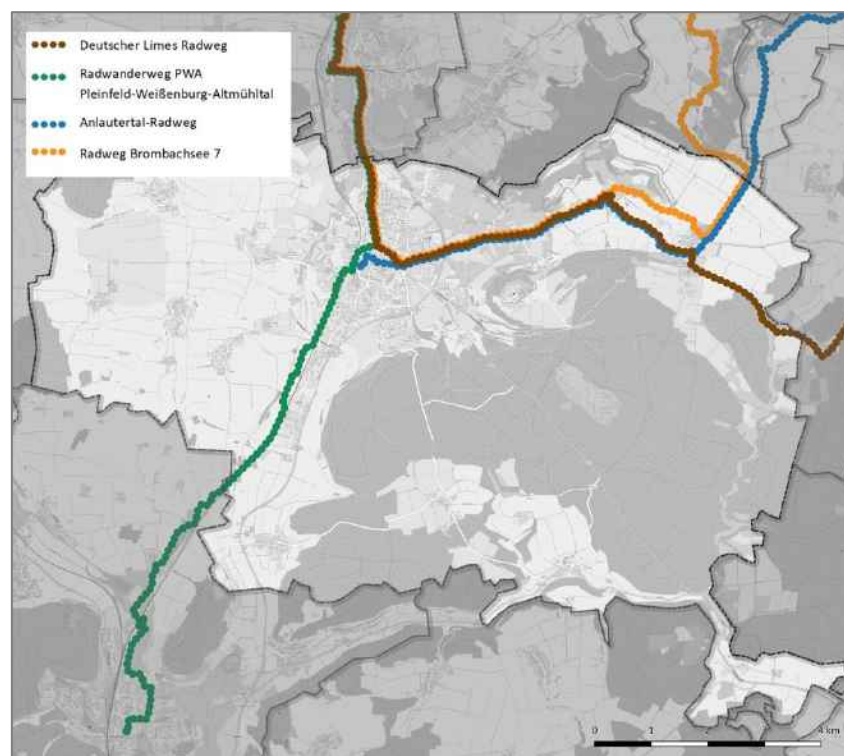


Abbildung 4: Touristische Radrouten im Weissenburger Stadtgebiet

Perspektivisch wird empfohlen den Verlauf der touristischen Radwege insbesondere in der Kernstadt auf Verbindungen mit weniger Kfz-Verkehr umzulegen und zu bündeln. Momentan werden der Limesradweg, der Radweg Brombachsee 7 und der Radwanderweg Pleinfeld-Weissenburg-Altmühltal entlang des Altstadtrings und damit an der Altstadt vorbei geführt. Von der Bündelung des touristischen Radverkehrs in der Rosen- und Luitpoldstraße würden auch Gastronomie, Einzelhandel und kulturelle Einrichtungen der Stadt profitieren. Grundsätzlich muss dabei entschieden werden, ob die Routen Richtung Norden durch die Ellinger Straße und das Ellinger Tor oder über den Martin-Luther-Platz geführt werden sollen. Beide Varianten sind in Abbildung 5 dargestellt. Entscheidend hierfür wird sein, ob und welche Maßnahmen im Bereich der Schulhausstraße umgesetzt werden.



**Abbildung 5: Verlauf der touristischen Radrouten in der Altstadt
links: Bestand, Mitte: Variante 1, rechts: Variante 2**

4 Maßnahmenempfehlungen

4.1 Übersicht

Das definierte Radverkehrsnetz wurde auf das Vorhandensein angemessener Verknüpfungen, sowie hinsichtlich Verkehrssicherheit, direkter Führung und Fahrkomfort untersucht. Dort wo der Ist- vom Soll-Zustand abweicht, wurden Maßnahmen zur Verbesserung entwickelt, abgestimmt und priorisiert. Die Maßnahmenempfehlungen lassen sich in folgende Kategorien einteilen:

Priorisierte Streckenmaßnahmen (65): Streckenmaßnahmen beziehen sich auf Wegeabschnitte. Die priorisierten Streckenmaßnahmen **M001-M066** umfassen die Maßnahmentypen:

- Radweg neu bauen (10x, 16 km)
- Bestehenden Weg verbreitern (5x, 12 km)
- Oberfläche asphaltieren (9x, 10 km)
- Unbefestigten Weg ausbauen (7x, 3 km)
- Neuordnung Straßenraum (4x)
- Radverkehrsanlage markieren (5x)
- Radfahr- / Schutzstreifen optimieren (1x)
- Fahrradstraße anordnen (13x)
- Sonstige Streckenmaßnahmen (12x)

Priorisierte Punktmaßnahmen (50): Punktuelle Maßnahmen beziehen sich auf eine bestimmte Situation oder einen Knotenpunkt. Die priorisierten Punktmaßnahmen **M067-M116** umfassen die Maßnahmentypen:

- Übergang Fahrbahn – Radweg anlegen (15x)
- Überquerungsstelle sichern (4x)
- Ausfahrt/Einmündung sichern (8x)
- Führung an Knotenpunkt verbessern (4x)
- Aufgeweiteten Radaufstellstreifen markieren (3x)
- Sonstige Punktmaßnahmen (16x)

Sofortmaßnahmen (21): Für Maßnahmen, die in der Regel ohne großen Abstimmungs- und Planungsaufwand umgesetzt werden können, wurden keine Maßnahmendatenblätter erstellt. Sie umfassen die Maßnahmen **S001-S021** und die Maßnahmentypen:

- Piktogrammreihe markieren (4x)
- Freigabe Einbahnstraße (2x)
- Bordstein absenken (6x)
- Einbauten (Poller, Umlaufsperrern etc.) optimieren (2x)
- Vz 357 (Sackgasse) als durchlässig kennzeichnen (4x)
- Sonstige nicht-priorisierte Punktmaßnahmen (3x)

Alle im Rahmen des Radverkehrskonzeptes entwickelten Maßnahmen sind dauerhaft als zoombare Online-Karte (Web GIS) unter folgender Adresse abrufbar:

www.rv-k.de/Weissenburg/Radverkehrskonzept2022/WebGIS.html

Darüber hinaus wurden Übersichtspläne mit allen Maßnahmen für das gesamte Stadtgebiet (**Anlage 6a**) und die Kernstadt (**Anlage 6b**) erstellt. Zur weiteren Erläuterung wird jede der priorisierten Maßnahmen zusätzlich auf einem standardisierten Maßnahmendatenblatt ausführlich dargestellt (**Anlage 7**). Eine tabellarische Übersicht über die Sofortmaßnahmen findet sich in **Anlage 9**.

Für den Großteil der Maßnahmentypen existieren darüber hinaus Musterlösungen. Diese sind in **Anlage 11** Bestandteil des Abschlussberichtes sowie im Web GIS für die jeweiligen Maßnahmen hinterlegt.

4.2 Besondere Herausforderungen

In der Stadt Weißenburg i. Bay. gibt es mit Blick auf die zukünftige Radverkehrsführung die im Folgenden aufgeführten Herausforderungen. Für die entsprechenden Situationen auf dem definierten Radverkehrsnetz wurden zusätzlich zu den folgenden Beschreibungen individuelle Maßnahmen erarbeitet.

4.2.1 Hauptverkehrsstraßen ohne Radverkehrsanlagen

Ein Schwachpunkt der Weißenburger Verkehrsinfrastruktur aus Sicht des Radverkehrs ist das innerörtliche Hauptstraßennetz. Dort sind die Kfz-Verkehrsmengen verhältnismäßig hoch, in den meisten Fällen aber keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Da häufig nur sehr geringe Straßenraumbreiten vorhanden sind, kann eine baulich getrennte Führung für den Radverkehr dort auch durch die Umgestaltung des Straßenraums nicht erreicht werden.

Betroffen hiervon ist der Hauptstraßenring um die Altstadt (Südliche Ringstraße, Bismarckanlage, Schulhausstraße) und die Ausfallstraßen (Nürnberger Straße, Eichstätter Straße, Augsburger Straße, Gunzenhausener Straße), sowie sämtliche Ortsdurchfahrten in den Ortsteilen.

Schutzstreifen

Neben der Führung im Mischverkehr verbleibt als planerische Lösung meist nur der Einsatz von Schutzstreifen. Diese sind heute als Führungsform allerdings umstritten. Dies hängt mit zu gering gewählten Breiten sowie fehlenden Sicherheitstrennstreifen zu parkenden Pkw zusammen.

Empfehlung: Den Erkenntnissen der Unfallforschung der Versicherer ¹⁵ folgend, sollen Schutzstreifen, wenn möglich, mit einer Breite von 1,85 m, mindestens jedoch mit 1,50 m Breite, markiert werden. Die Breite der verbleibenden Restfahrbahn für den Kfz-Verkehr sollte außerdem mindestens 5 m betragen. Eine Sicherheitstrennstreifen von mind. 0,75 m zum ruhenden Verkehr wird den heutigen Standards entsprechend als obligatorisch angesehen.

Können diese Maße nicht eingehalten werden, sollte genau geprüft werden, ob durch die Anlage von Schutzstreifen wirklich ein Mehrwert für den Radverkehr geschaffen wird. Einseitige Schutzstreifen, die Markierung einer Piktogrammspur oder die Führung auf Nebenstraßen können je nach Situation zweckmäßiger sein.

Anordnung Tempo-30 prüfen

Dort, wo der Radverkehr aufgrund mangelnder Alternativen gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird, wird generell eine Kfz-Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h empfohlen. Die Literatur zum Thema Geschwindigkeit und Verkehrssicherheit deutet nicht nur auf einen enormen Sicherheitsgewinn durch Tempo 30 hin, auch eine positive Wirkung auf die Lärmentlastung und ein leichter Rückgang von straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffen sind zu erwarten.¹⁶

Durch einen geringeren Geschwindigkeitsunterschied zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr wird das Radfahren auf der Fahrbahn sowohl objektiv und subjektiv sicherer und attraktiver. So nimmt in der Regel auch die illegale Mitbenutzung des Seitenraums ab, die insbesondere mit Blick auf den Fußverkehr konfliktträchtig ist.

Allerdings liegen die gesetzlichen Hürden für die Anordnung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen innerorts momentan sehr hoch. Der § 45 der Straßenverkehrsordnung legt fest, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung nur bei konkreten Gefährdungen oder vor sozialen Einrichtungen wie z.B. Kitas, Pflegeheimen oder Schulen angeordnet werden darf.

Empfehlung: Die Stadt Weißenburg i. Bay. sollte sich der kommunalen Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ anschließen. Diese fordert den Bund auf, die rechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass Kommunen Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit innerorts anordnen können, wo sie es für notwendig halten.¹⁷ Organisiert wurde die Initiative von der Agora Verkehrswende mit Beteiligung des Deutschen Städtetages. Bis Dezember 2022 haben sich 360 Städte, Gemeinden und Landkreise aus ganz Deutschland angeschlossen.

¹⁵ Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V., Unfallforschung der Versicherer, 2019, Berlin.

¹⁶ Umweltwirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h, Umweltbundesamt, 2022, Berlin.

¹⁷ www.lebenswerte-staedte.de (Abruf am 15.12.2022)

Alternative Führung in Nebenstraßen

Falls die Straßenraumbreiten an Kfz-Hauptverkehrsstraßen keine Markierung von Radverkehrsanlagen möglich machen, oder die Führung auf der Fahrbahn (bspw. für den Schulverkehr) ungeeignet ist, werden alternative Führungsmöglichkeiten auf Nebenstraßen, im sogenannten Schattennetz, vorgeschlagen. Dabei sind die Faktoren Umwegigkeit und Reisezeitverluste/-gewinne zu beachten. Insbesondere gegenüber Kfz-Hauptverkehrsstraßen mit lichtsignalgeregelten Knotenpunkten kann die Führung des Radverkehrs im Schattennetz trotz größeren Umwegen mit einer geringeren Reisezeit verbunden sein.

Empfehlung: Falls eine Führung auf einer Kfz-Hauptverkehrsstraße nicht möglich oder ungeeignet ist, soll eine Führung im Schattennetz geprüft werden. In einer Ausprägung als bevorrechtigte Fahrradstraßenachse ergibt sich dann ein attraktives Alternativangebot, das auch bei größeren Umwegen (siehe Abbildung 6, Fall 2) in Frage kommt. Dies gelingt insbesondere durch die Ausweisung und Umgestaltung als Fahrradstraße.

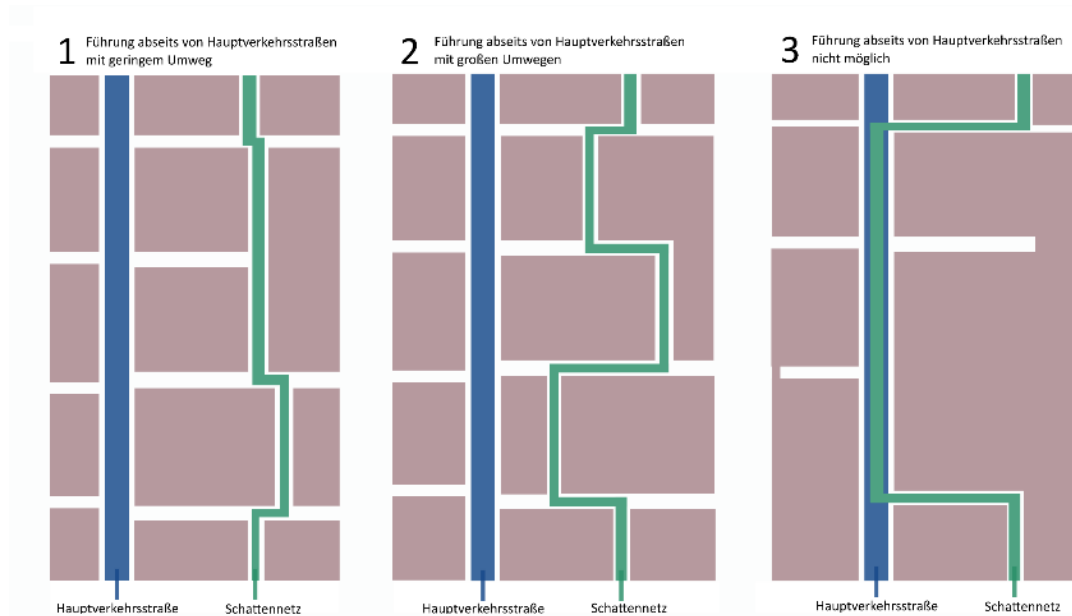


Abbildung 6: Radverkehrsführungen im Schattennetz

Fahrradstraßennetz

Fahrradstraßen eignen sich auf Hauptverbindungen des Radverkehrs und machen diese im Schattennetz sichtbar. Eine Fahrradstraße wird durch Zeichen 244.1 StVO beschildert, anderer Kraftfahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise zugelassen. Die Kombination mit Zusatzzeichen 1020-30 „Anlieger frei“ ist aufgrund der Funktion zur Erschließung von Wohngebieten meist sinnvoll und wird in Weißenburg immer empfohlen.

Die Erfahrung seit der Einführung von Fahrradstraßen in ähnlichen Kommunen zeigt, dass es nicht ausreichend ist, die notwendigen Verkehrszeichen anzubringen, um einen positiven Effekt durch die Anordnung zu erreichen. Es ist dagegen notwendig, Fahrradstraßen an Kreuzungen mit gleichrangigen Straßen möglichst bevorrechtigt zu führen, den Durchgangsverkehr durch modale Filter oder Einbahnstraßenregelungen zu begrenzen, sowie die Führung in einer Fahrradstraße durch eine einheitliche Gestaltung erkennbar zu machen¹⁸. Entscheidend ist auch, wie die Fahrradstraßen in das restliche Radverkehrsnetz eingebunden sind. An Knotenpunkten mit Hauptverkehrsstraßen muss eine Weiterführung immer mitgedacht werden.

Empfehlung: Fahrradstraßen sollen an Kreuzungen, wenn möglich, bevorrechtigt geführt werden. Durch Fahrbahnmarkierungen (z. B. Sicherheitstrennstreifen zu Parkständen und Piktogramme) soll die Führung in einer Fahrradstraße verdeutlicht werden. Darüber hinaus soll insbesondere der Kfz-Durchgangsverkehr wirksam begrenzt werden, so dass eine Fahrradstraße nicht als Umfahrung genutzt wird.



Abbildung 7: Mögliche Ausgestaltung einer Fahrradstraße mit bevorrechtigter Führung in Offenbach (links), modaler Filter in einer Fahrradstraße in Esslingen (rechts)

4.2.2 Knotenpunkte am Altstadttring

Eine lokale Besonderheit stellen die großen lichtsignalgeregelten Knotenpunkte dar, die den Altstadttring an die Ausfallstraßen anschließen (siehe Abbildung 8). Aufgrund ihrer unkonventionellen Geometrie bestehen Defizite in der rechtzeitigen Erkennbarkeit der Verkehrsführung und der eindeutigen Begreifbarkeit der Vorfahrtsregeln insbesondere für Ortsunkundige. Vor allem aber wurde die Rad- und Fußverkehrsführung nur sehr unzureichend berücksichtigt. Eine Integration von Radverkehrsanlagen in den Bestand ist nur mit Abstrichen möglich, so dass eine Umgestaltung der Knotenpunkte mit Neuordnung der Verkehrsflächen nötig ist.

¹⁸ Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis, Deutsche Universität Wuppertal, Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH, 2021, Wuppertal. Online: https://repository.difu.de/jsui/bitstream/difu/582184/1/Leitfaden_Fahrradstrassen.pdf.



Abbildung 8: Knotenpunkte am Altstadtring

- Kreuzung am Ellinger Tor (KP Schulhausstr./Nördliche Ringstr./Nürnberger Str.), Abbildung 8, oben links
- „Anselm Kreuzung“ (KP Bahnhofstr./Gunzenhausener Str./Am Kirchhof, Abbildung 8, oben rechts)
- Kreuzung am Grünen Kranz (KP Südliche Ringstr./Frauentorstr./ Holzgasse/Augsburger Str.), Abbildung 8, unten links
- Kreuzung am Schiffla (KP Nördliche Ringstr./Niederhofener Str./Eichstätter Str./ Obertorstr.), Abbildung 8, unten rechts

Empfehlung: Kurzfristig sollen für alle vier Knotenpunkte Verkehrssicherheitsaudits mit Fokus auf die Rad- und Fußverkehrsführung durchgeführt werden. Bei diesem Verfahren erfolgt eine Beurteilung von Planungen und bestehende Verkehrsanlagen durch ausgebildete Gutachter im Hinblick auf

Sicherheitsdefizite.¹⁹ Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr fordert, Sicherheitsaudits vermehrt im Bestand durchzuführen.²⁰

Langfristig soll der Umbau der Knotenpunkte angestrebt werden. Alle vier Knotenpunkte liegen im Sanierungsgebiet „Altstadt II“. Eventuell bietet dies die Chance eine Sanierung des Verkehrsraums im Zuge der Städtebaulichen Sanierungsmaßnahme als Ordnungsmaßnahme nach § 147 Abs. 1 Pkt. 4 durchzuführen.

4.2.3 Radverkehr in der Altstadt

Die Weißenburger Altstadt ist nicht nur aufgrund der Vielzahl von öffentlichen und kulturellen Einrichtungen, sowie des gastronomischen Angebots und der Einkaufsmöglichkeiten attraktiv für Gäste und Einheimische. Der Bereich innerhalb der Stadtmauer ist auch aufgrund seiner historischen Bausubstanz identitätsstiftend für die Stadt.

Daraus ergeben sich besondere Anforderungen an die Erreichbarkeit, aber auch an die Aufenthaltsqualität und die Aufteilung des dortigen öffentlichen Raums. Handlungsfelder sind hierbei Verkehrsberuhigung, Parkraummanagement und Freiraumgestaltung und damit weit über die Radverkehrsplanung hinaus gehende Maßnahmen (vgl. das Verkehrskonzept Altstadt 2022 der Bernard Gruppe). Dennoch kann die Stärkung des Radverkehrs einen großen Beitrag für die positive Entwicklung der Altstadt leisten.

Empfehlungen:

Zahlreiche *Einbahnstraßen* in der Weißenburger Altstadt sind nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Eine Freigabe ist grundsätzlich im gesamten Stadtgebiet zu prüfen. In der Regel ist die Freigabe unproblematisch möglich, v.a. wenn sie durch Markierungen ergänzt und mit Öffentlichkeitsarbeit begleitet wird.

Eine *verkehrsberuhigende Umgestaltung* durch bauliche/gestalterische Maßnahmen, flankiert durch die Ausweisung eines *Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs*, führt zu einem nutzungsverträglichen Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Die Kfz-Geschwindigkeit wird wirksam gedämpft und die Nutzung des Fahrrads sicherer und attraktiver. Neben den Vorteilen für den Radverkehr werden durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht.

Eine ausreichende Anzahl an qualitativ hochwertigen *Fahrradabstellanlagen* erhöht die Attraktivität als Nahversorgungsstandort. Im separaten Teilbericht in **Anlage 10** werden ausführliche Empfehlungen gegeben.

¹⁹ <https://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v1-sicherheitsaudit/v1-sicherheitsaudit.htm>

²⁰ https://www.stmb.bayern.de/vum/verkehrssicherheit/sicherheitsaudit_strassen/index.php

4.2.4 Befestigung von Wirtschaftswegen

Für die Verbindung in die Nachbarkommunen haben land- und forstwirtschaftliche Wege eine entscheidende Bedeutung. In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen²¹ werden Deckschichten

- mit ebener Oberfläche,
- möglichst geringem Rollwiderstand,
- hoher Griffigkeit (auch bei Nässe) und
- Allwettertauglichkeit

als grundlegende Anforderungen gestellt.

Entsprechend wird im Zielnetz eine betonierte, asphaltierte oder asphaltähnliche Oberfläche angestrebt (siehe Abbildung 9). Als asphaltähnliche Oberflächen mit gleichen Fahreigenschaften können beispielsweise wasserdurchlässige Deckschichten aus einem Gemisch von Basaltstein und Spezialsanden verwendet werden. Aus Gründen des Natur-, Umwelt- und Landschaftsschutzes sollten beim Aus- und Neubau von Wegen helle Oberflächen angelegt werden.



Abbildung 9: Asphaltähnliche Deckschichten aus Gemisch von Basaltstein (links) und Spezialsanden (Mitte), heller Split-Mastix-Asphalt (rechts)

Um eine ganzjährige attraktive Nutzung für möglichst viele Radfahrende zu ermöglichen, ist eine asphaltierte oder asphaltähnliche Oberfläche erforderlich. Eine solche Oberfläche ist auch Voraussetzung für eine regelmäßige Reinigung und die Räumung der Wege im Winter (vgl. Kapitel 4.5.3).

Ein Ausbau solcher Wirtschafts- und Forstwegeverbindungen ist dort Bestandteil des Maßnahmenprogramms, wo ein hohes Radverkehrspotenzial gesehen wird.

²¹ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV e.V.), 2010, Köln.

4.2.5 Anfang und Ende von Radwegen

Positiv zu bewerten sind die zahlreichen im guten oder sehr guten Ausbaustandard vorhandenen Verbindungen zwischen den Ortsteilen und der Kernstadt. Insbesondere die westlichen Ortsteile sind bereits jetzt weitestgehend gut mit baulichen Radwegen an die Kernstadt angebunden. Möglichkeiten zur Verbesserung bestehen dort vor allem bei den Ortseingangssituationen, wo die Radwege enden und der Radverkehr auf die Fahrbahn wechseln muss.

Auch dort wo im innerstädtischen Raum getrennte Radwege vorhanden sind, wie in der Bismarckanlage, der Schulhausstraße oder der Niederhofener Straße, sind diese nur einseitig angelegt und beginnen bzw. enden ohne befriedigende Weiterleitung.

An baulich getrennten Geh- und Radwegen entstehen an den Stellen, an denen Rad- und Kfz-Verkehr wieder zusammenfließen, häufig Konfliktpunkte mit Unfallgefahr. Diese sind bei der Planung neuer Radwege mitzudenken und im Bestand zu optimieren.

Empfehlung: Die Schnittstellen zwischen Radweg und Fahrbahn müssen klar erkennbar sein. Bei hoher Verkehrsbelastung wird eine bauliche Querungshilfe empfohlen. Als Mindeststandards werden Nullabsenkungen an den Bordsteinen sowie Markierungslösungen empfohlen. Häufig kann es hilfreich sein, die Überführung auf die Fahrbahn bereits einige Meter vor dem Ende des Radweges / der Einmündung auf die Fahrbahn herzustellen. Die Musterlösungen in **Anlage 11** geben Hilfestellungen für die oben genannten Anwendungsfälle.

4.3 Priorisierung der Maßnahmen

Für alle Maßnahmen zum Streckenausbau und zur Markierung von Radverbindungen wurde eine Priorisierung in vier Prioritätsklassen von A bis D durchgeführt, wobei A der höchsten, D der niedrigsten Kategorie entspricht. Eine Tabelle mit den Maßnahmen, sortiert nach Stadtteilen und Priorisierung, findet sich in **Anlage 8**.

Die Priorisierung stellt eine fachliche Beurteilung dar und gibt an, wie wichtig die Umsetzung einer Maßnahme aus Sicht des Radverkehrs ist. Sie basiert auf der erwarteten Wirkung der Maßnahme und der Bedeutung der betroffenen Verbindung für das System Radverkehr. Die Wirkung der Maßnahmen ergibt sich aus der angestrebten Verbesserung in den Kategorien **Verkehrssicherheit**, **Fahrkomfort** und **direkte Führungsform** und geht aus dem Vergleich von Ist- und Soll-Zustand in den Maßnahmendatenblättern hervor.

Die Bedeutung des Netzelementes wird auf Basis folgender Attribute bestimmt:

- **Netzkategorie:** Die Netzkategorie stellt die Bedeutung der Verbindung dar. Folglich wirkt sich eine höherwertige Netzkategorie positiv auf die Priorität einer Maßnahme aus.

- **Schulverbindung:** Eine Verbesserung von Schulverbindungen wirkt sich positiv auf die Priorität aus.
- **Verknüpfung ÖPNV:** Sind Verbindungen wichtig für die Erschließung von Haltepunkten des Öffentlichen Nahverkehrs und damit für die Verknüpfung der Verkehrsmittel wird dies ebenfalls bei der Priorität berücksichtigt.
- **Öffentliches Interesse:** Maßnahmen, die über die Online-Beteiligung gemeldete Mängel und Verbesserungsvorschläge betreffen oder im Rahmen des zweiten Beteiligungs-Workshops bewertet wurden, werden ebenfalls positiv bewertet.

Die Priorität gibt keine Umsetzungsreihenfolge vor. Für die Reihenfolge der Umsetzung sind zahlreiche weitere Faktoren wie die Finanzierung sowie die Abstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange wie Naturschutz, Wasserschutz, etc. mitentscheidend.

4.4 Kostenrahmen

Für jede Maßnahme wurde ein überschlägiger Kostenrahmen auf Basis einer jährlich aktualisierten Kostenliste Radverkehr durchgeführt. Die Kostenliste basiert auf bisherigen Erfahrungswerten des Planungsbüros. Bei den Kosten handelt es sich um Infrastruktur-Bruttokosten inklusive Planungskosten. Kosten für Eingriffs-Ausgleichs-Maßnahmen und gegebenenfalls vorhandene Besonderheiten werden nicht berücksichtigt. Der Kostenrahmen dient als eine Grundlage für die Entscheidung über die Bedarfsplanung, sowie für grundsätzliche Wirtschaftlichkeits- und Finanzierungsüberlegungen. Im weiteren Planungsverfahren wird der Kostenrahmen überprüft und angepasst.

Die 115 priorisierten Maßnahmen haben insgesamt ein Investitionsvolumen von etwa 18,5 Millionen Euro, das sich – wie in folgender Tabelle dargestellt – auf verschiedene Baulastträger verteilt:

Tabelle 2: Kostenverteilung nach Baulastträger

Bund	5.600.000 €
Freistaat Bayern	200.000 €
Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen	3.000.000 €
Stadt Weißenburg i. Bay.	9.700.000 €
Gesamt	18.500.000 €

Für 23 Maßnahmen konnte aufgrund der Komplexität kein Kostenrahmen ermittelt werden. Diese Maßnahmen sind daher nicht im oben genannten Investitionsvolumen enthalten. In diesen Fällen wurde der Kostenrahmen als *umsetzungsabhängig* gekennzeichnet. Eine Kostenschätzung für diese Maßnahmen sollte in den weiteren Planungsschritten durchgeführt werden.

Darüber hinaus wurde ein **Kosten-Nutzen-Verhältnis** ermittelt. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis setzt die Priorität in Relation zu den geschätzten Baukosten und ist damit ein wichtiger Wert für die Beurteilung der Maßnahmen.

4.5 Weitere Empfehlungen

4.5.1 Fahrradabstellanlagen

Fehlende Möglichkeiten zum sicheren und komfortablen Fahrradparken sind ein zentrales Hindernis für die alltägliche Nutzung des Fahrrads. Der *Nationale Radverkehrsplan* enthält deshalb explizit den Auftrag an Kommunen, sowie private und öffentliche Bauherren, Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl und Qualität bereit zu stellen²². Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum sind insbesondere an Schulen und Ausbildungsstätten, Arbeitsplätzen, Einzelhandelsstandorten sowie an öffentlichen und Freizeiteinrichtungen notwendig. Darüber hinaus spielen Fahrradabstellanlagen in der Funktion als Bike+Ride-Anlagen, also der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV, eine besondere Rolle. So können auch lange Wege in dieser Kombination zurückgelegt werden und Anreize für eine Verlagerung vom Pkw auf den Umweltverbund gesetzt werden.

Entlang des definierten Zielnetzes wurden in der Stadt Weißenburg i. Bay. die Fahrradabstellanlagen für die genannten Standorte untersucht. Eine Analyse und Bewertung der bestehenden Abstellanlagen sowie Empfehlungen für weitere Abstellanlagen werden in einem separaten Bericht zu Fahrradabstellanlagen zusammengefasst. Dieser ist in **Anlage 10** des Radverkehrskonzeptes hinterlegt.

4.5.2 Wegweisende Beschilderung

Eine durchgehende Fahrradwegweisung hilft sowohl ortsunkundigen als auch ortskundigen Radfahrenden die optimalen Wege mit Blick auf die Verkehrssicherheit, die direkte Führung und den Fahrkomfort zu finden. Durch die dadurch erreichte Bündelung des Radverkehrs trägt die Fahrradwegweisung generell zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit bei. Durch die verbesserte Verkehrssicherheit und die zusätzliche Aufmerksamkeit für das Thema Radverkehr führt die Installation einer Fahrradwegweisung in der Regel auch zu einer verstärkten Nutzung des Fahrrads.

Aktuell wird die Fahrradwegweisung für den Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen im Rahmen des kreisweiten Radverkehrskonzeptes neu geplant. In diesem Zuge wird auch die Wegweisung im Stadtgebiet von Weißenburg überarbeitet.

²² Nationaler Radverkehrsplan 2020, BMVBS 2012.

Im Bestand finden sich im Stadtgebiet von Weißenburg i. Bay. Wegweiser verschiedener Herkunft und Systematik, die allesamt nicht dem gültigen FGSV-Standard entsprechen. An manchen Stellen, z.B. im Ortsteil Dettenheim, ist zudem eine veraltete Streckenführung ausgewiesen.

Durch die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen können sich Änderungen am Wegweisungsnetz ergeben. Dies sollte bei der Anpassung der Fahrradwegweisung bereits in der Planungsphase berücksichtigt und mit dem Landkreis abgestimmt werden.

4.5.3 Unterhaltung und Verkehrssicherung

Der Radverkehrsanteil ist seit jeher witterungsabhängig. Um eine gleichbleibende und nachhaltige Entlastung des Kfz-Verkehr und des öffentlichen Personennahverkehr zu erreichen, ist es notwendig, das Angebot für Radfahrende ganzjährig attraktiv anzubieten.

Erforderlich sind hierfür in erster Linie geräumte und gereinigte Wege. Ist dies innerorts für verkehrswichtige Radverbindungen laut eines Urteils des Bundesgerichtshofes vorgeschrieben²³ und wird auch weitestgehend umgesetzt, besteht außerorts weder auf gemeinsamen Geh- und Radwegen noch auf Wirtschaftswegen eine Verpflichtung zur Räumung und Säuberung von Radverbindungen. Dies führt dazu, dass geräumte Wege mitunter an Gemarkungsgrenzen enden (vgl. Abbildung 10) oder Wirtschaftswegen so verschmutzt sind, dass ihr Zustand ein Sicherheitsrisiko darstellt (vgl. Abbildung 11).



Abbildung 10: Ende eines geräumten Radwegeabschnitts an einer Gemarkungsgrenze



Abbildung 11: Verschmutzter Wirtschaftsweg

Ziel soll es sein, dass alle wichtigen Alltagsverbindungen des Radverkehrskonzeptes ganzjährig durchgehend befahrbar sind. Dafür sollte die Stadt Weißenburg i. Bay. in Abstimmung mit anderen Baulastträgern und Wegeeigentümern Zuständigkeiten, Fragen der Haftung sowie Kostenübernahme klären und Streckenpriorisierungen und Standards erarbeiten.

²³ Bundesgerichtshof Urteil vom 09.10.2003 – III ZR 8/03

4.5.4 Radverkehr bei Neu- und Umbaumaßnahmen

In Zukunft sollte der Radverkehr selbstverständlich bei allen städtebaulichen Planungen und Infrastrukturmaßnahmen Berücksichtigung finden. Dies gilt sowohl für die verkehrliche Erschließung im Rahmen der Bauleitplanung und der städtebaulichen Sanierung, als auch für Maßnahmen des Verkehrswegebbaus. Die Stadt Weißenburg i. Bay. sollte sich dafür auch bei anderen öffentlichen Baulastträgern und privaten Bauherren einsetzen.

4.5.5 Verkehrsversuche

Insbesondere für Maßnahme, die stark in die Verkehrsführung eingreifen, besteht die Möglichkeit sie zunächst temporär im Rahmen eines Verkehrsversuchs umzusetzen. Straßenverkehrsbehörden können gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 der Straßenverkehrsordnung (StVO) „[...] zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen“ „die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken [...] beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten“.²⁴

Verkehrsversuche bieten der Stadt die Möglichkeit, die gewollten und ungewollten Wirkungen von Maßnahmen zu erproben und gegebenenfalls nachzubessern. Eine Laufzeit von mindestens 12 (besser 24 Monaten) wird empfohlen, damit sich Gewohnheiten im Verkehrsverhalten anpassen können und die Saisonalität und Witterungsabhängigkeit des Radverkehrs ausgeglichen wird. Verkehrsversuche sollten immer durch Öffentlichkeitsarbeit begleitet und evaluiert werden.

4.5.6 Kommunikation

Das Mobilitätsverhalten in Bezug auf Verkehrsmittelwahl und Verkehrssicherheit hängt nicht nur von der Infrastruktur ab, sondern auch von der Einstellung zum Radfahren allgemein. Diese kann durch Kommunikation beeinflusst werden.

Im Landkreis Weißenburg-Gunzenhausen wird der Radverkehr bisher vor allem im touristischen Bereich beworben. Dagegen wurde das Fahrrad als Verkehrsmittel für den Alltag in der Vergangenheit kaum betrachtet. Erst im Zuge der Erstellung der Radverkehrskonzepte für die Stadt Weißenburg i. Bay. und den Landkreis hat der Radverkehr durch die Beteiligungsplattformen und diverse Pressemitteilungen eine erhöhte Aufmerksamkeit erhalten. In Zukunft sollte das Engagement in diesem Bereich verstetigt werden, um den Radverkehr auch auf alltäglichen Wegen nachhaltig zu fördern.

²⁴ https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/_45.html (Abruf am 19.12.2022).

4.5.7 Mitgliedschaft in der AGFK Bayern

Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) in Bayern unterstützt Kommunen und Landkreise bei der Radverkehrsförderung. Ansätze sind dabei unter anderem Weiterbildung, Erfahrungs- und Informationsaustausch sowie die Unterstützung im Bereich Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit mit kostenlosen Informationsmaterialien und Vorlagen. Die Mitgliedschaft ist zudem ein klares Bekenntnis zur Verkehrswende und ein Gütesiegel für die lokale Fahrrad- und Mobilitätskultur. Eine Mitgliedschaft in der AGFK wird daher empfohlen. Der jährliche Mitgliedsbeitrag beläuft sich für die Städte mit der Einwohnerzahl von Weißenburg i. Bay. auf 1.500 €. Die Landkreiskommunen Spalt und Gunzenhausen sind bereits Mitglieder.²⁵

5 Weiteres Vorgehen

5.1 Umsetzung

Das hier vorliegende Radverkehrskonzept stellt die Entscheidungsgrundlage für die Radverkehrsplanung der nächsten Jahre dar. Ziel ist es, die aufgeführten Maßnahmen sukzessiv umzusetzen. Die erarbeitete Priorisierung gibt dabei nicht zwingend die Reihenfolge der Umsetzung vor, sondern zeigt lediglich die Bedeutung der Maßnahme für den Radverkehr auf.

Es handelt sich dabei um ein ganzheitliches und – aufgrund der zahlreichen und umfangreichen Maßnahmenempfehlungen – um ein ambitioniertes Radverkehrskonzept. Trotzdem wird es explizit angestrebt, das Konzept fortzuschreiben und weitere Maßnahmen aufzunehmen, wenn ein zusätzlicher Bedarf erkannt wird.

Der Umsetzung der Maßnahmen muss das übliche Abstimmungs- und Genehmigungsverfahren vorausgehen. Hierzu gehört auch der Vergleich der im Radverkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen mit alternativen Radverkehrsführungen. Die Vereinbarkeit mit Landschafts-, Arten- und Wasserschutz sowie Fragen des Grunderwerbs, der Finanzierung und land- und forstwirtschaftliche Interessen sind dabei Aspekte, die im Variantenvergleich und im anstehenden weiteren Planungsprozess berücksichtigt werden müssen. Diese können zu einer erheblichen Verzögerung und unter Umständen auch zum Ausschluss von Maßnahmen führen. In diesen Fällen sind Alternativen mit einer vergleichbaren Wirkung zu erarbeiten.

²⁵ <https://agfk-bayern.de/> (Abruf am 20.12.2022).

5.2 Finanzierung

Für die meisten genannten Maßnahmen bestehen diverse Fördermöglichkeiten des Bundes oder des Freistaates. Eine ständig aktualisierte Auflistung aller Fördermöglichkeiten findet sich in der Förderfibel des Mobilitätsforum Bund (<https://www.mobilitaetsforum.bund.de>). Hier werden für bestimmte Maßnahmen die in Frage kommenden Förderprogramme, die entsprechende Rechtsgrundlage sowie weitere Informationen, sofern vorhanden, dargestellt. Insbesondere mit Blick auf die aktuellen Beschlüsse des Klimakabinetts der Bundesregierung, ist davon auszugehen, dass auch zukünftig ausreichend finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden.

5.3 Evaluierung

Eine regelmäßige Evaluierung des Radverkehrskonzeptes wird empfohlen. Dabei soll der Planungsstatus aller Maßnahmen dokumentiert werden und Umsetzungshürden analysiert werden. Umgesetzte Maßnahmen werden ermittelt und können als Best-Practice-Beispiel für andere Maßnahmen als Vorlage genutzt werden.

Um eine möglichst zufriedenstellende Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zu erreichen, wird empfohlen, den Prozess mit einer regelmäßig tagende Steuerungsgruppe Radverkehr zu begleiten. Der bereits bestehende Umweltbeirat kann ein geeignetes Gremium hierfür darstellen.

6 Anlagen

Anlage 1	Plan Unfälle mit Beteiligung Radverkehr	[a] Gesamtstadt [b] Kernstadt
Anlage 2	Plan Quellen und Ziele	[a] Gesamtstadt [b] Kernstadt
Anlage 3	Plan Fahrdaten Radverkehr	[a] Gesamtstadt [b] Kernstadt
Anlage 4	Plan Meldungen Onlinebeteiligung	[a] Gesamtstadt [b] Kernstadt [c] Altstadt
Anlage 5	Plan Zielnetz Radverkehr	[a] Gesamtstadt [b] Kernstadt
Anlage 6	Plan Maßnahmen Radverkehr	[a] Gesamtstadt [b] Kernstadt
Anlage 7	Maßnahmendatenblätter	
Anlage 8	Tabelle Maßnahmen priorisiert	
Anlage 9	Tabelle Sofortmaßnahmen Radverkehr	
Anlage 10	Teilbericht Fahrradabstellanlagen	
Anlage 11	Musterlösungen	

Radverkehrskonzept Stadt Weißenburg i.Bay.

Radverkehrsunfälle 2016-2019

Unfalltyp

- Fahr Unfall
- Abbiegeunfall
- Einbiegen-/Kreuzen-Unfall
- Überschreiten-Unfall
- Unfall durch ruhenden Verkehr
- Unfall im Längsverkehr
- Sonstiger Unfall

Unfallkategorie

- Getötete
- Schwerverletzte
- Leichtverletzte

Anlage 1a

Plan 01a: Unfälle mit Beteiligung Radverkehr Gesamtstadt

Projekt: Radverkehrskonzept Stadt
Weißenburg i.Bay.

Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Lisa Wagner

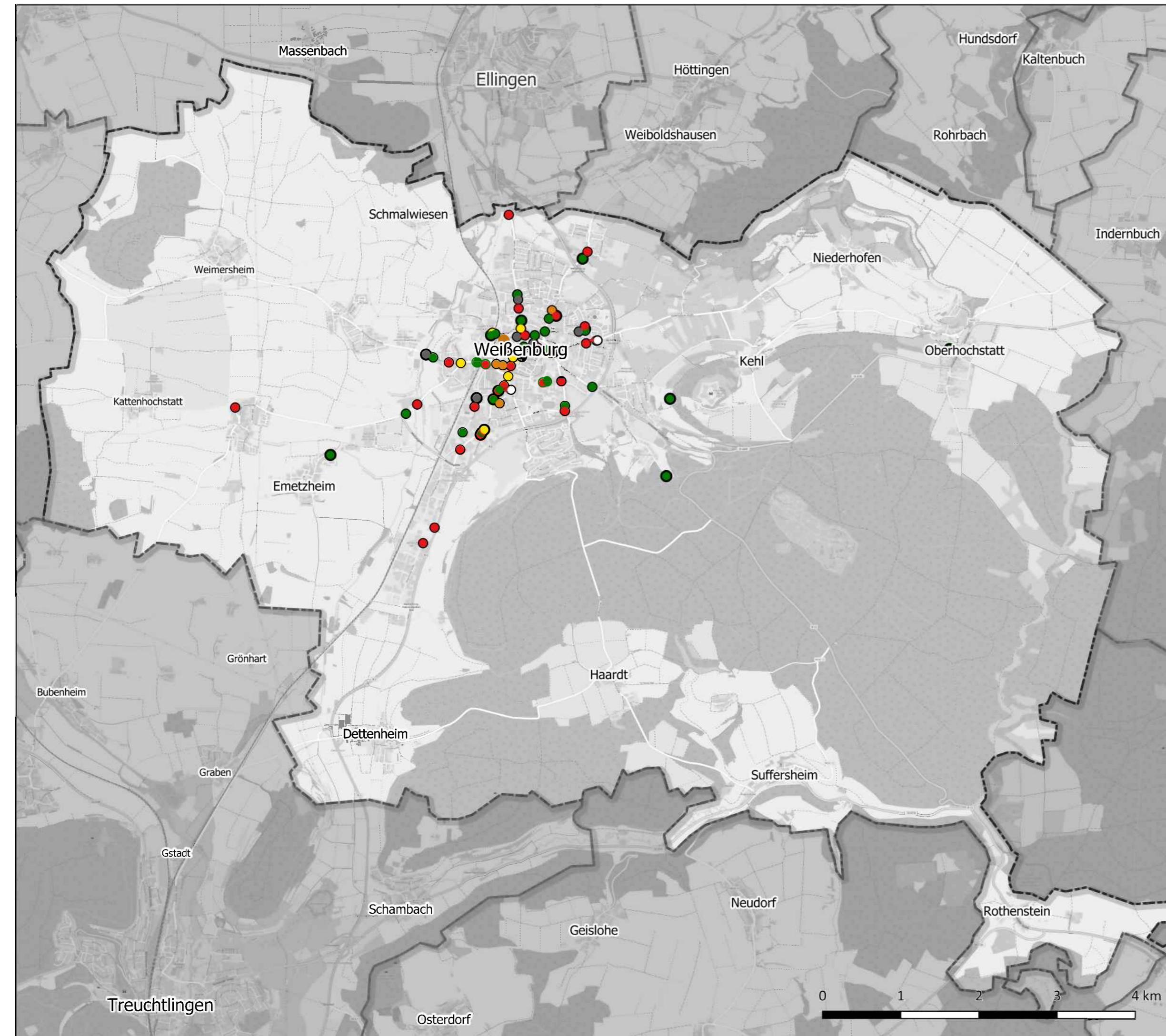
Datum: 04.02.2021

Kartengrundlage: Openstreetmap

Datengrundlage: Unfallatlas Deutschland



Planungsbüro RV-K
Franziskusstraße 8 14
60314 Frankfurt



Radverkehrskonzept Stadt Weißenburg i.Bay.

Radverkehrsunfälle 2016-2019

Unfalltyp

- Fahr Unfall
- Abbiegeunfall
- Einbiegen-/Kreuzen-Unfall
- ◐ Überschreiten-Unfall
- Unfall durch ruhenden Verkehr
- Unfall im Längsverkehr
- Sonstiger Unfall

Unfallkategorie

- Getötete
- Schwerverletzte
- Leichtverletzte

Anlage 1b

Plan 01b: Unfälle mit Beteiligung Radverkehr Kernstadt

Projekt: Radverkehrskonzept Stadt
Weißenburg i.Bay.

Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Lisa Wagner

Datum: 04.02.2021

Kartengrundlage: Openstreetmap

Datengrundlage: Unfallatlas Deutschland

0 0,25 0,5 0,75 1 km



Radverkehrskonzept Stadt Weißenburg i.Bay.

Quellen und Ziele

- Weiterführende Schulen / Hochschulen
- Grundschulen / Kinderbetreuung / Weiterbildung
- Freizeit / Kultur / Sport
- Öffentliche Einrichtung
- Versorgung
- Gastronomie
- Einzelhandel / Kundenorientierte Dienstleistungen
- Beherbergungsgewerbe

Gebietstypen

- Wohn- und Mischgebiete
- Gewebe-/ Industriegebiete

Anlage 2a

Plan 02a: Quell- und Zielkarte Gesamtstadt

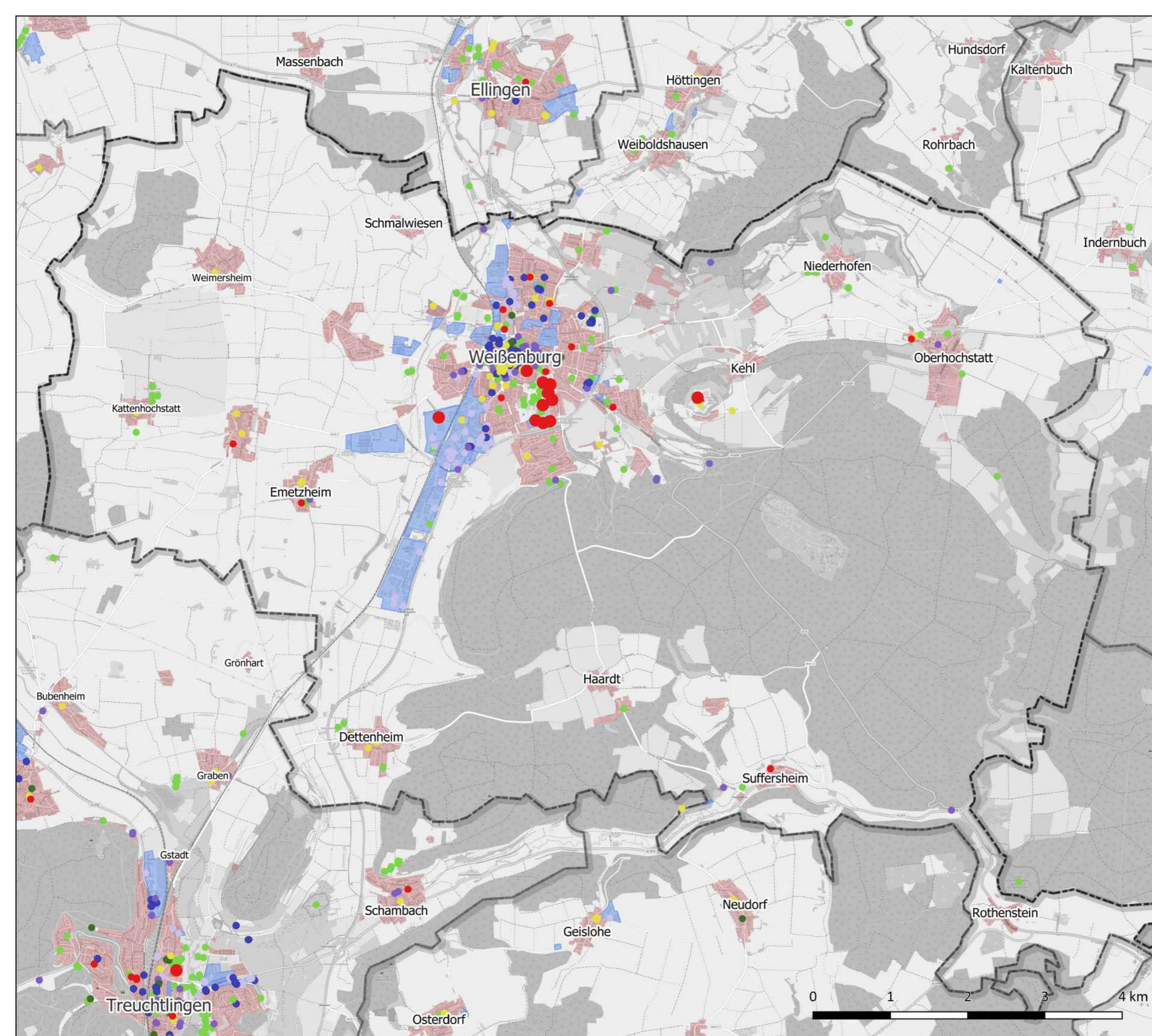
Projekt: Radverkehrskonzept Stadt Weißenburg i.Bay.

Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Lisa Wagner

Datum: 04.02.2021

Kartengrundlage: Openstreetmap

Datengrundlage: Openstreetmap



Radverkehrskonzept Stadt Weißenburg i.Bay.

Quellen und Ziele

- Weiterführende Schulen / Hochschulen
- Grundschulen / Kinderbetreuung / Weiterbildung
- Freizeit / Kultur / Sport
- Öffentliche Einrichtung
- Versorgung
- Gastronomie
- Einzelhandel / Kundenorientierte Dienstleistungen
- Beherbergungsgewerbe

Gebietstypen

- Wohn- und Mischgebiete
- Gewebe-/ Industriegebiete

Anlage 2b

Plan 02b: Quell- und Zielkarte Kernstadt

Projekt: Radverkehrskonzept Stadt Weißenburg i.Bay.

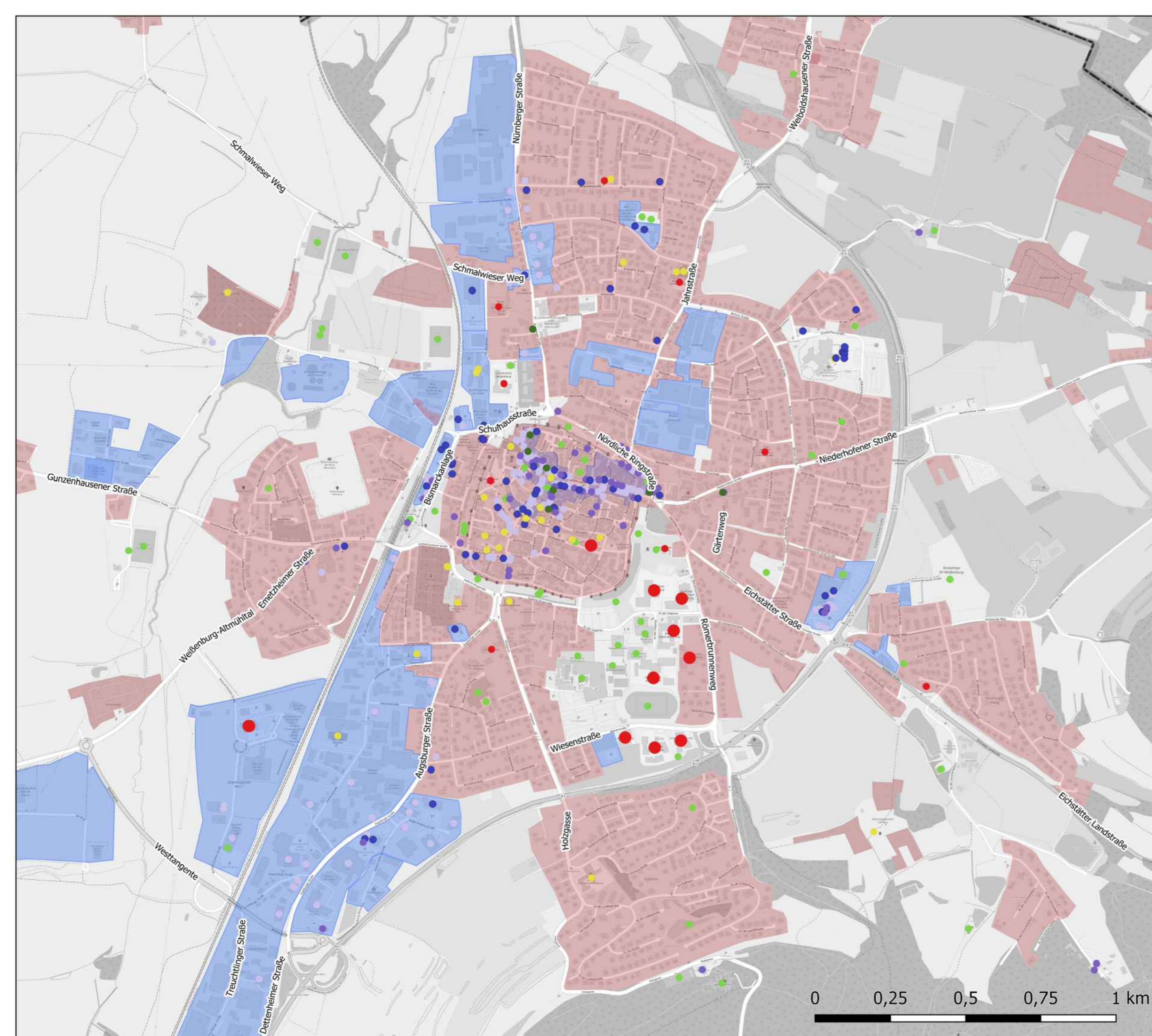
Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Lisa Wagner

Datum: 04.02.2021

Kartengrundlage: Openstreetmap

Datengrundlage: Openstreetmap

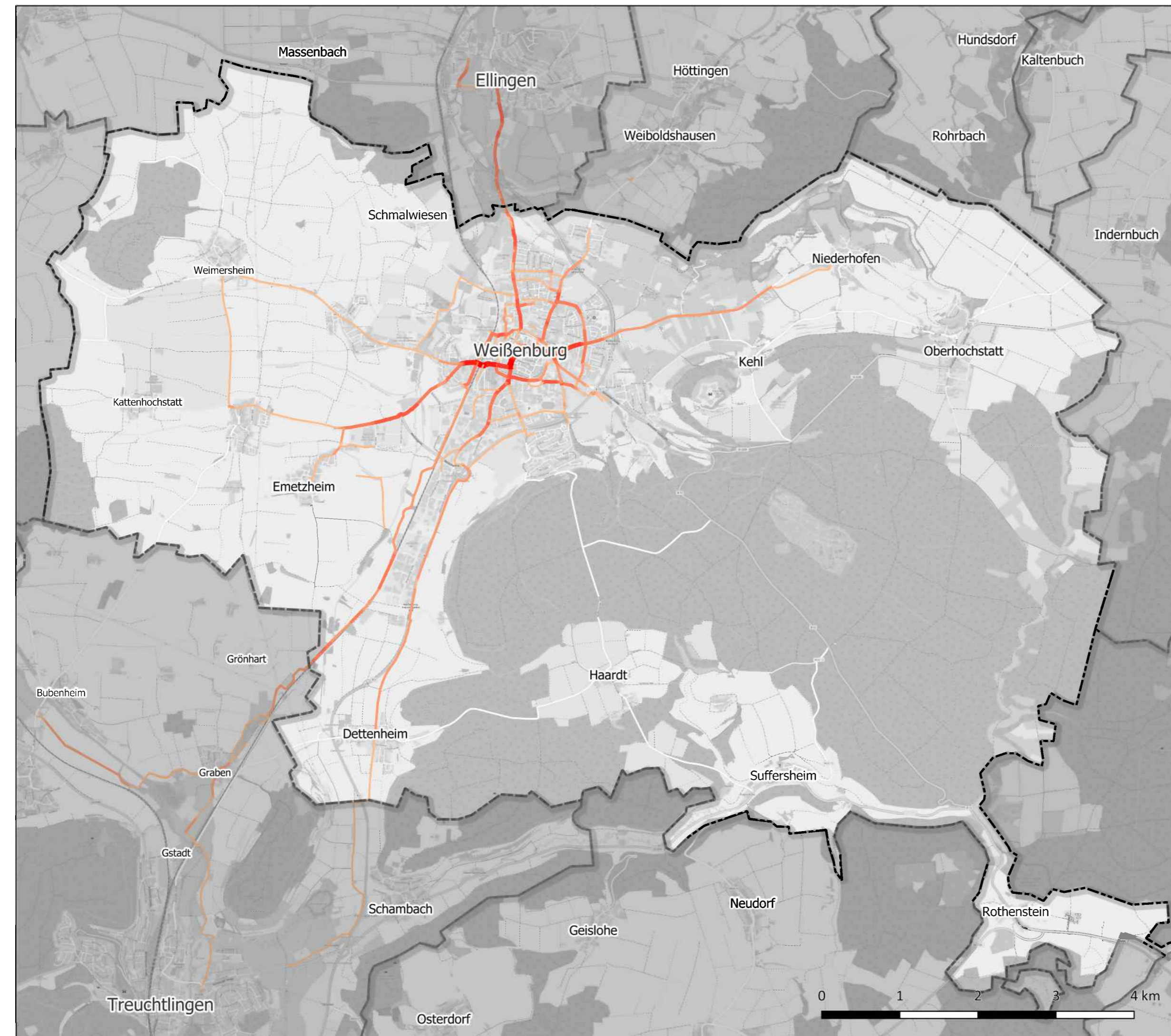
0 0,25 0,5 0,75 1 km



Radverkehrskonzept Stadt Weißenburg i.Bay.

Verkehrsmengen

- Moderate Nutzung (> 50 Fahrten)
- Starke Nutzung (< 400 Fahrten)



Anlage 3a

Plan 03a: Stadtradeln 2021 Fahrdaten Gesamtstadt

Projekt: Radverkehrskonzept Stadt Weißenburg i.Bay.
Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Lisa Wagner
Datum: 08.09.2022
Kartengrundlage: Openstreetmap
Datengrundlage: Aktion Stadtradeln 2021

Radverkehrskonzept Stadt Weißenburg i.Bay.

Verkehrsmengen

- Moderate Nutzung (> 50 Fahrten)
- Starke Nutzung (< 400 Fahrten)







Anlage 3b

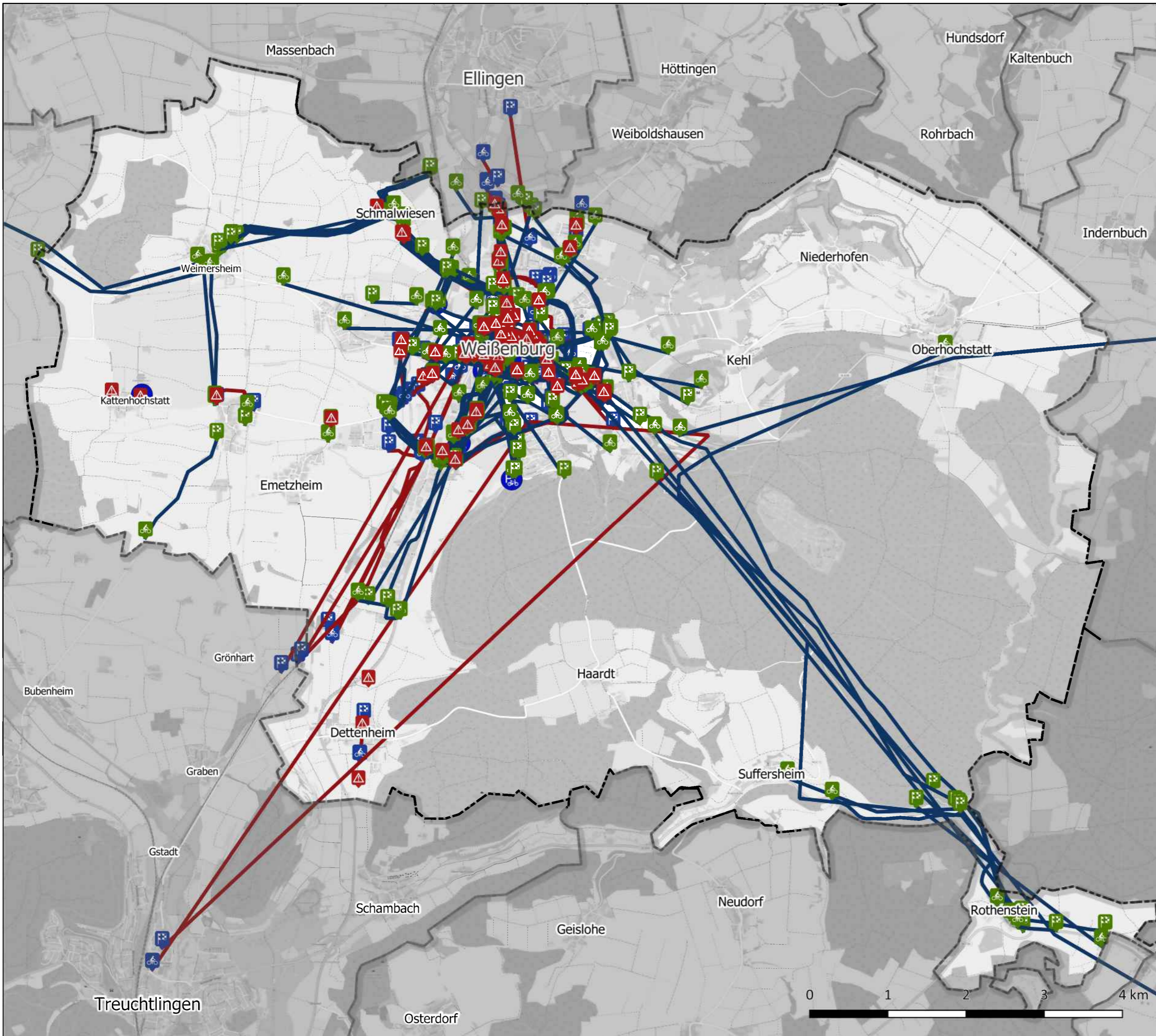
Plan 03b: Stadtradeln 2021 Fahrdaten Kernstadt

Projekt: Radverkehrskonzept Stadt
Weißenburg i.Bay.
Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Lisa Wagner
Datum: 08.09.2022
Kartengrundlage: Openstreetmap
Datengrundlage: Aktion Stadtradeln 2021

Radverkehrskonzept Stadt Weißenburg i.Bay.

Meldungstypen

-  Gefahrenstellen
-  Fehlende Verbindungen
-  Bestehende Verbindungen verbessern
-  Bedarf Abstellanlagen







Anlage 4a

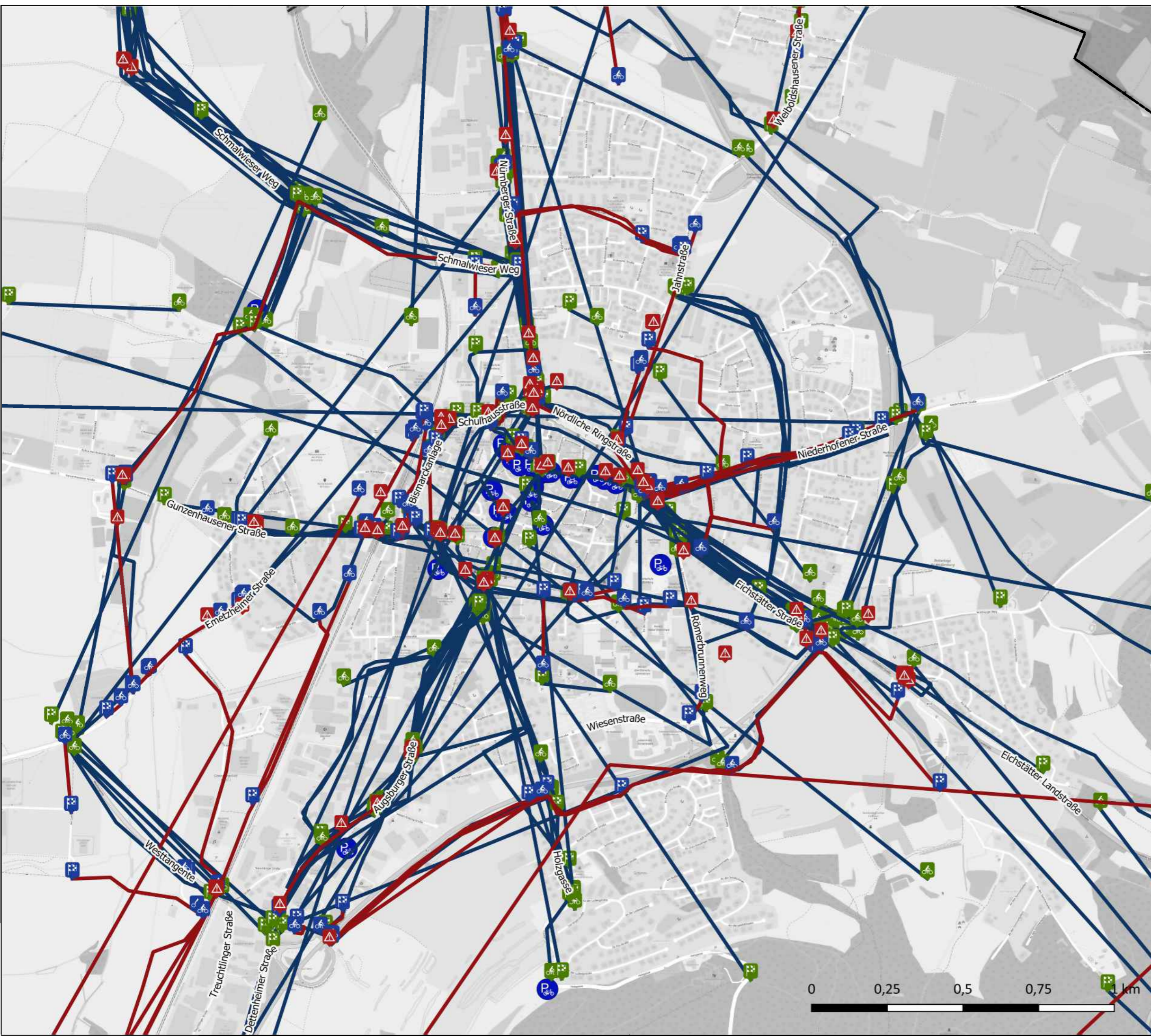
Plan 04a: Onlinebeteiligung Meldungen Gesamtstadt

Projekt: Radverkehrskonzept Stadt Weißenburg i.Bay.
Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Lisa Wagner
Datum: 26.04.2021
Kartengrundlage: Openstreetmap
Datengrundlage: www.radverkehr-weissenburg.de

Radverkehrskonzept Stadt Weissenburg i.Bay.

Meldungstypen

-  Gefahrenstellen
-  Fehlende Verbindungen
-  Bestehende Verbindungen verbessern
-  Bedarf Abstellanlagen



Anlage 4b

Plan 04b: Onlinebeteiligung Meldungen Kernstadt

Projekt: Radverkehrskonzept Stadt Weissenburg i.Bay.

Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Lisa Wagner





Datum: 26.04.2021

Kartengrundlage: Openstreetmap

Datengrundlage: www.radverkehr-weissenburg.de

Radverkehrskonzept Stadt Weißenburg i.Bay.

Meldungstypen

-  Gefahrenstellen
-  Fehlende Verbindungen
-  Bestehende Verbindungen verbessern
-  Bedarf Abstellanlagen

Anlage 4c

Plan 04c: Onlinebeteiligung Meldungen Altstadt

Projekt: Radverkehrskonzept Stadt
Weißenburg i.Bay.

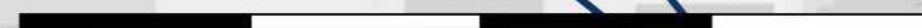
Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Lisa Wagner

Datum: 26.04.2021

Kartengrundlage: Openstreetmap




Datengrundlage: www.radverkehr-weissenburg.de

0 100 200 300 400 m



Radverkehrskonzept Stadt Weißenburg i.Bay.

Radverkehrsnetz

-  Überregionale / Regionale Radverkehrsverbindung (Kat. 1)
-  Nahräumige Radverkehrsverbindung (Kat.2)
-  Inngemeindliche Radverkehrsverbindung (Kat. 3)

Anlage 5a

Plan 05a: Zielnetz Radverkehr Gesamtstadt

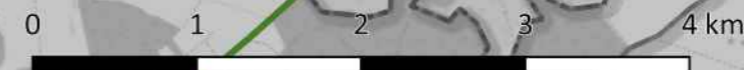
Projekt: Radverkehrskonzept Stadt
Weißenburg i.Bay.

Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Lisa Wagner

Datum: 13.10.2022




Kartengrundlage: Openstreetmap

Datengrundlage: Eigene Planung



Radverkehrskonzept Stadt Weißenburg i.Bay.

Radverkehrsnetz

-  Überregionale / Regionale Radverkehrsverbindung (Kat. 1)
-  Nahräumige Radverkehrsverbindung (Kat. 2)
-  Innergemeindliche Radverkehrsverbindung (Kat. 3)

Anlage 5b

Plan 05b: Zielnetz Radverkehr Kernstadt

Projekt: Radverkehrskonzept Stadt
Weißenburg i.Bay.

Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Lisa Wagner

Datum: 13.10.2022

Kartengrundlage: Openstreetmap

Datengrundlage: Eigene Planung










0 0,25 0,5 0,75 1 km

Radverkehrskonzept Stadt Weißenburg i.Bay.

Streckenmaßnahmen

-  Radweg neu bauen
-  Bestehenden Weg verbreitern
-  Oberfläche asphaltieren
-  Unbefestigten Weg ausbauen
-  Neuordnung Straßenraum
-  Radverkehrsanlage markieren
-  Radfahr- / Schutzstreifen optimieren
-  Piktogrammreihe markieren
-  Fahrradstraße anordnen
-  Sonstiges

Punktuelle Maßnahmen

-  Übergang Fahrbahn - Radweg
-  Überquerungsstelle sichern
-  Ausfahrt/Einmündung sichern
-  Führung an Knotenpunkt verbessern
-  Aufgeweiteten Radaufstellstreifen
-  Bordstein absenken
-  Poller, Umlaufsperr etc. optimieren
-  Durchlässige Sackgasse kennzeichnen
-  Sonstiges

Anlage 6a

Plan 06a: Maßnahmen Radverkehr Gesamtstadt

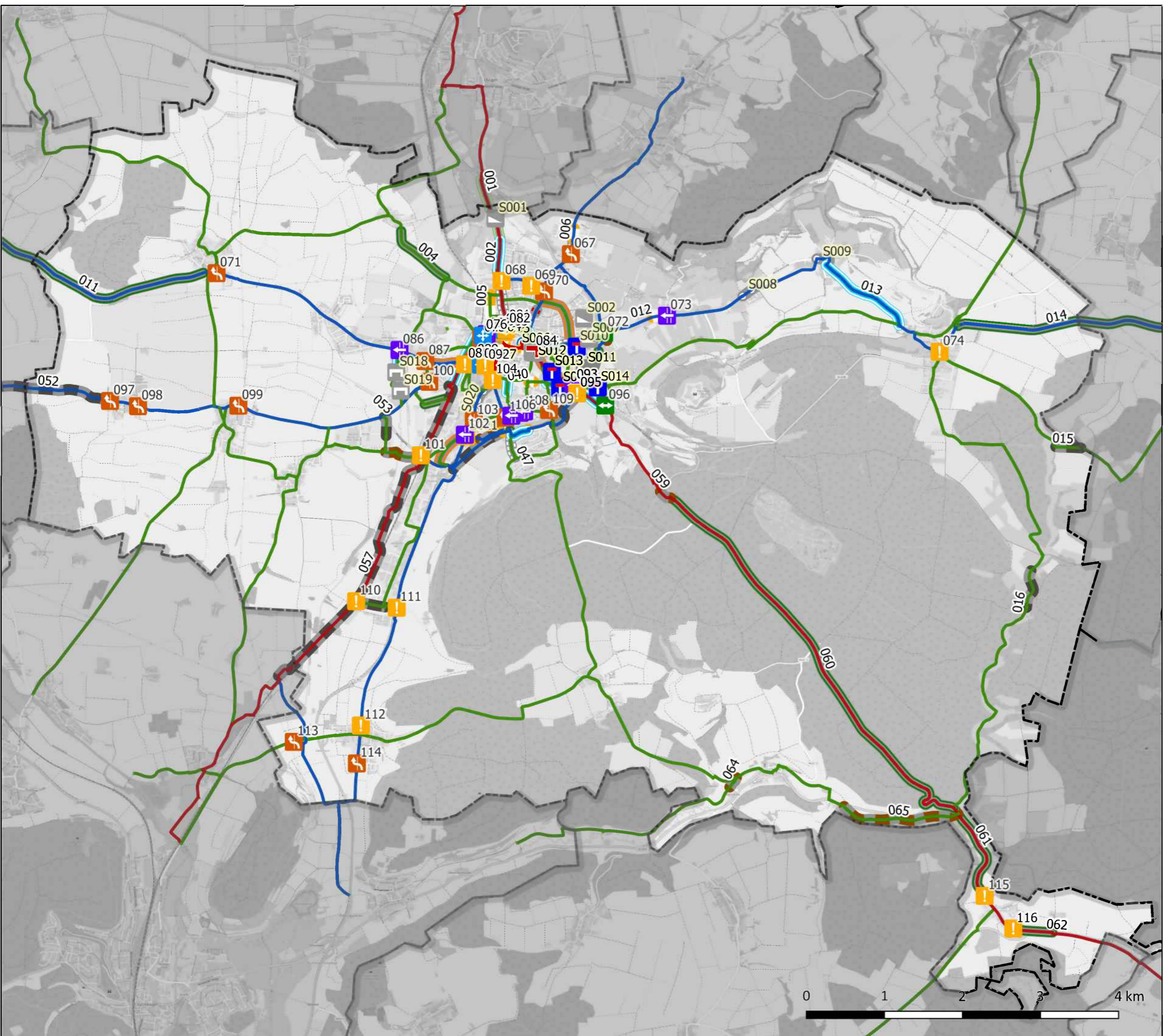
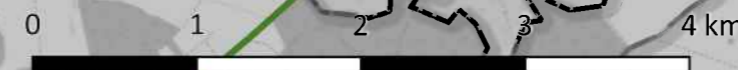
Projekt: Radverkehrskonzept Stadt
Weißenburg i.Bay.

Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Lisa Wagner

Datum: 12.12.2022

Kartengrundlage: Openstreetmap

Datengrundlage: Eigene Planung











Radverkehrskonzept Stadt Weißenburg i.Bay.

Streckenmaßnahmen

-  Radweg neu bauen
-  Bestehenden Weg verbreitern
-  Oberfläche asphaltieren
-  Unbefestigten Weg ausbauen
-  Neuordnung Straßenraum
-  Radverkehrsanlage markieren
-  Radfahr- / Schutzstreifen optimieren
-  Piktogrammreihe markieren
-  Fahrradstraße anordnen
-  Sonstiges

Punktuelle Maßnahmen

-  Übergang Fahrbahn - Radweg
-  Überquerungsstelle sichern
-  Ausfahrt/Einmündung sichern
-  Führung an Knotenpunkt verbessern
-  Aufgeweiteten Radaufstellstreifen
-  Bordstein absenken
-  Poller, Umlaufsperr etc. optimieren
-  Durchlässige Sackgasse kennzeichnen
-  Sonstiges

Anlage 6b

Plan 06b: Maßnahmen Radverkehr Kernstadt

Projekt: Radverkehrskonzept Stadt
Weißenburg i.Bay.

Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Lisa Wagner

Datum: 12.12.2022

Kartengrundlage: Openstreetmap

Datengrundlage: Eigene Planung

Detailausschnitt
Bereich Schulhausstraße



0 0,25 0,5 0,75 1 km

Anlage 7

Maßnahmendatenblätter

Radverkehrskonzept Stadt Weißenburg in Bayern 2022

Verbindung: Weißenburg - Ellingen

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Straße: Nürnberger Straße (St 2389)

Netzkategorie: Regionale Hauptverbindung

DTV Kfz/24h: 10.300

Länge: ca. 800 Meter

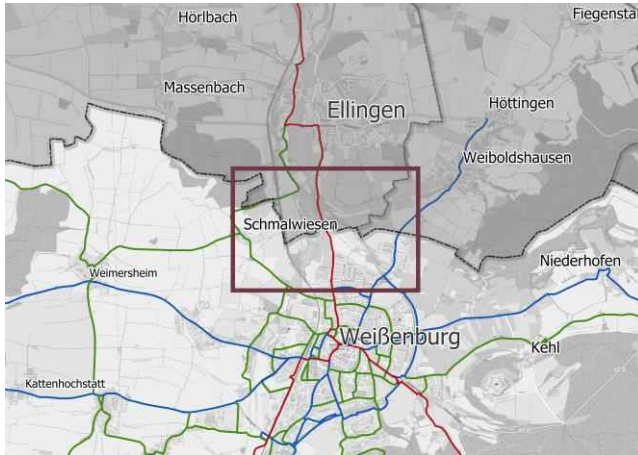
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Ja

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: dringlich

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Zweirichtungs-Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal und in schlechtem Zustand. Im Bereich der Parkbucht besteht eine Gefahrenstelle.

Maßnahme: **Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.**

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 440.000 €

Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Sonstiges: Die Maßnahme betrifft auch die Nachbargemeinde Ellingen. Die Kosten können je nach notwendigen Natur- und Gewässerschutzmaßnahmen abweichen.

Verbindung: Weißenburg - Ellingen

Maßnahmentyp: **Fahrradstraße anordnen**

Straße: Talweg

Netzkategorie: Regionale Hauptverbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: ca. 390 Meter

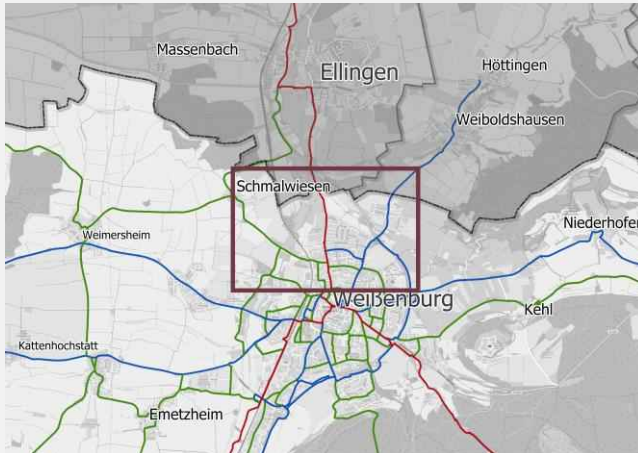
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Ja

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: mittel

Lage:



IST-Zustand: Geeignete Alternativverbindung für den Radverkehr im Nebennetz. Bereits im Bestand nur für Anlieger freigegeben.

Maßnahme: **Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen.**

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kostenrahmen: **14.000 €**

Begründung: Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort (Verkehrsberuhigung, Nebeneinanderfahren), reduzieren die Reisezeit (Aufhebung „Rechts-vor-Links“) und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Des Weiteren kennzeichnen sie für den Radverkehr besonders wichtige Routen im Radverkehrsnetz und bündeln diesen dort.

Sonstiges: Die Planung von Fahrradstraßen sollte mit Anwohnerschaft und Anliegern abgestimmt und öffentlichkeitswirksam begleitet werden.

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Radverkehrsanlage markieren**

Straße: Nürnberger Straße

Netzkategorie: Regionale Hauptverbindung

DTV Kfz/24h: 14.100

Länge: ca. 700 Meter

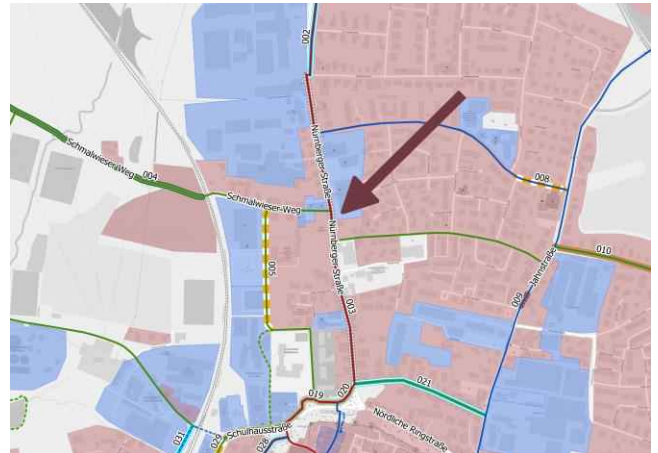
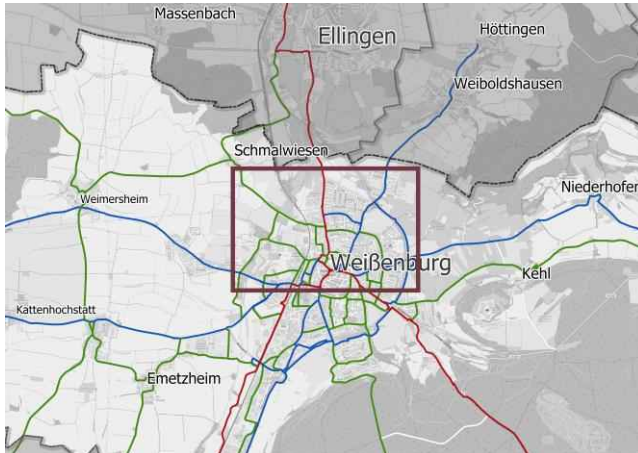
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Ja

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: sehr dringlich

Lage:



IST-Zustand: Momentan existieren keine Radverkehrsanlagen.

Maßnahme: **Markierung von beidseitigen Schutzstreifen.**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kostenrahmen: **61.000 €**

Begründung: Ausreichend dimensionierte Schutzstreifen steigern die Sicherheit und den Fahrkomfort für den Radverkehr und erhöhen die Akzeptanz der Fahrbahnnutzung. Dadurch bewegen sich Radfahrende im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs.

Sonstiges: Bei der Markierung von Schutzstreifen ist unbedingt auf eine ausreichende Breite (mind. 1,5 m) und Sicherheitsabstände zu parkenden Pkw zu achten.

Verbindung: Weißenburg - Schmalwiesen - Ellingen

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: Schmalwieser Weg

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: ca. 850 Meter

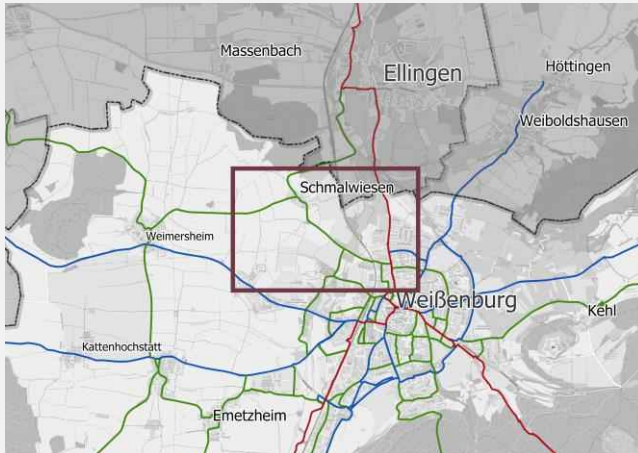
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: sehr dringlich

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg und keine geeignete Alternativverbindung. Rad- und Fußverkehr müssen die Fahrbahn benutzen.

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Schlecht*

Kostenrahmen: 600.000 €

Begründung: Die Verbindung hat eine hohe touristische Bedeutung und wird auch von Spaziergängern und Joggern stark frequentiert. Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der sehr schmalen Fahrbahn, der Topographie und der Linienführung nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße: Schwärzgasse

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: ca. 280 Meter

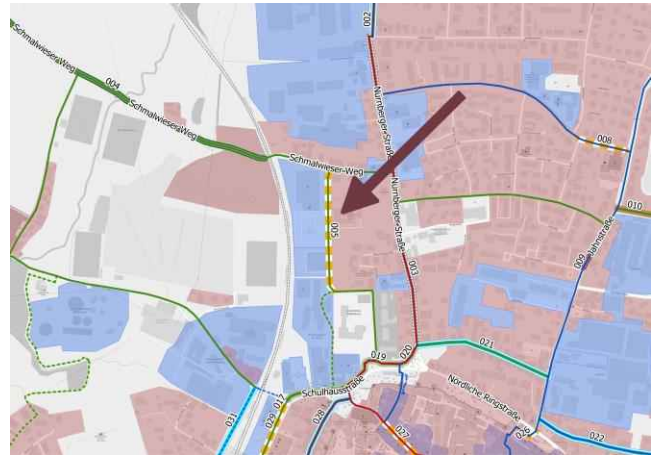
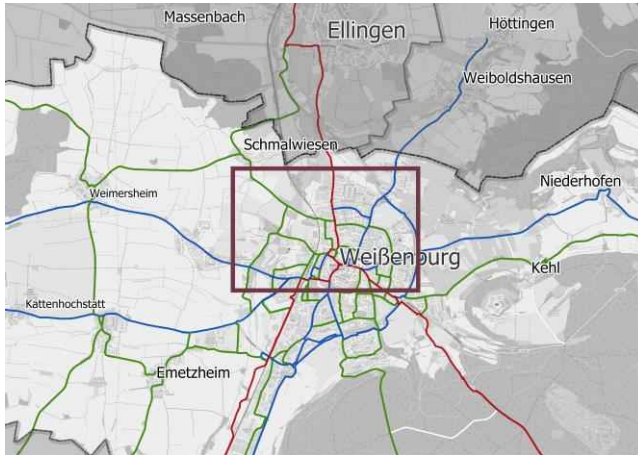
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: weniger dringlich

Lage:



IST-Zustand: Einseitiger benutzungspflichtiger Geh- und Radweg mit mehreren Ein- und Ausfahrten.

Maßnahme: **Geh- und Radweg durch Piktogramme deutlicher kennzeichnen, Ein-/Ausfahrten durch Furtmarkierungen hervorheben.**

Fotos:



Priorität: **C**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kostenrahmen: **Unter 3.000 €**

Begründung: Der querende Kfz-Verkehr wird nicht auf den bevorrechtigten Radverkehr hingewiesen. Furtmarkierungen steigern die Aufmerksamkeit. Die Sicherheit und der Fahrkomfort für den Radverkehr steigen.

Sonstiges: -

Verbindung: Weißenburg - Weiboldshausen

Maßnahmentyp: **Radverkehrsanlage markieren**

Straße: Weiboldshausener Straße in Hagenbuch

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: 3.450

Länge: ca. 310 Meter

Baulast: Landkreis WUG

Schulverbindung: Ja

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: weniger dringlich

Lage:



IST-Zustand: Die Fahrbahn ist zu schmal für beidseitige Schutzstreifen.

Maßnahme: **Markierung eines einseitigen Schutzstreifens bergauf. Neben Kfz-Stellplätzen Sicherheitstrennstreifen markieren.**

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 13.000 €

Begründung: Beim Bergauffahren ist der Radverkehr deutlich langsamer als der Kfz-Verkehr. Es ist deshalb sinnvoll bei geringen Fahrbahnbreiten zumindest bergauf ein Angebot zu schaffen. Der bergabfahrende Radverkehr kann in der Regel problemlos mit dem Kfz-Verkehr mitschwimmen.

Sonstiges: Bei der Markierung von Schutzstreifen ist unbedingt auf eine ausreichende Breite (mind. 1,5 m) und Sicherheitsabstände zu parkenden Pkw zu achten.

Verbindung: Weißenburg - Weiboldshausen

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße: Weiboldshausener Straße in Hagenbuch

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: 3.450

Länge: ca. 140 Meter

Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Ja

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: mittel

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal. Die Bushaltestelle birgt Konfliktpotential. Eine geordnete Überfahrt zwischen Fahrbahn und Radweg besteht nicht.

Maßnahme: **Aufhebung der Benutzungspflicht.**

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kostenrahmen: **Unter 3.000 €**

Begründung: Zu schmale Radwege mit unübersichtlichen Stellen bieten keinen Mehrwert für Komfort und Sicherheit.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Straße: Rothenburger Straße

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Stadt Weißenburg

Umsetzung: -

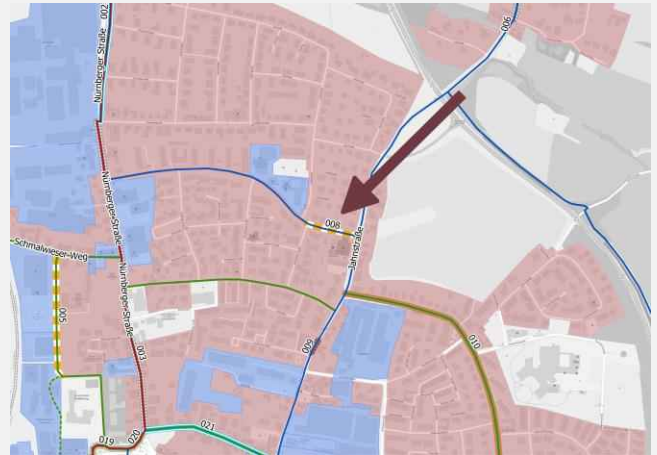
Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

Länge: ca. 110 Meter

Schulverbindung: Nein

Onlinebeteiligung: weniger dringlich



IST-Zustand: Auf dem vorhandenen Geh- und Radweg wird regelmäßig widerrechtlich geparkt.

Maßnahme: **Widerrechtliches Parken auf dem Geh- und Radweg verhindern, z.B. durch Aufdübeln von Schutzelementen.**



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kostenrahmen: **Unter 3.000 €**

Begründung: Widerrechtlich parkende Kfz schränken den Verkehrsraum für den Rad- und Fußverkehr ein und können bei unachtsam geöffneten Türen zum Unfallrisiko werden.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Radfahr- / Schutzstreifen optimieren**

Straße: Jahnstraße

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: 5.550

Länge: ca. 30 Meter

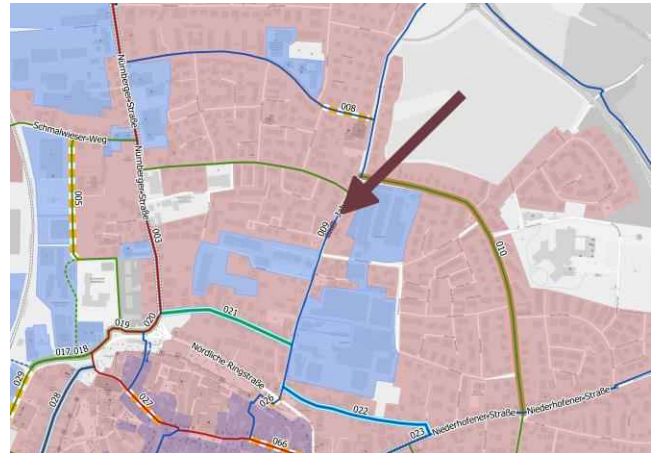
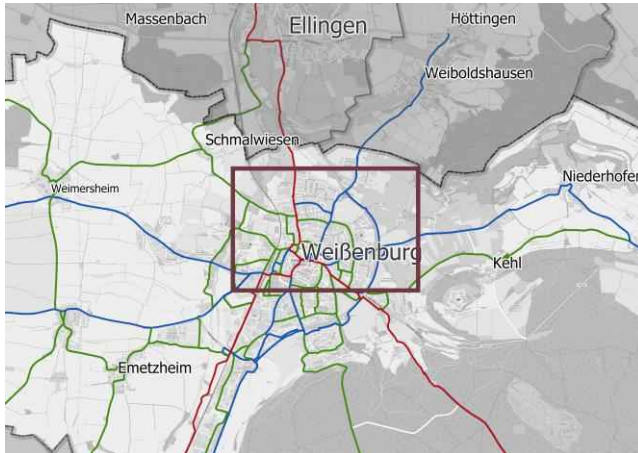
Baulast: Landkreis WUG

Schulverbindung: Ja

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: mittel

Lage:



IST-Zustand: Schutzstreifen führt auf Höhe Café Herzog sehr nahe an den parkenden Kfz vorbei. Beim Ausparken kommt es zu Konflikten.

Maßnahme: **Prüfen, ob ein Verschwenken des Schutzstreifens und Einhaltung eines Sicherheitstrennstreifens möglich ist. Roteinfärbung des Schutzstreifens auf Höhe der Parkstände. Bauliche Anpassung des Parkplatzes prüfen.**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut*

Kostenrahmen: *Unter 3.000 €*

Begründung: Schutzstreifen, die ohne ausreichende Sicherheitsabstände an Kfz-Stellplätzen vorbei geführt werden, stellen eine Unfallgefahr dar, da der Radverkehr nicht oder zu spät gesehen wird und schlecht ausweichen kann.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Neuordnung Straßenraum**

Straße: Berliner Straße

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: 2.150

Länge: ca. 750 Meter

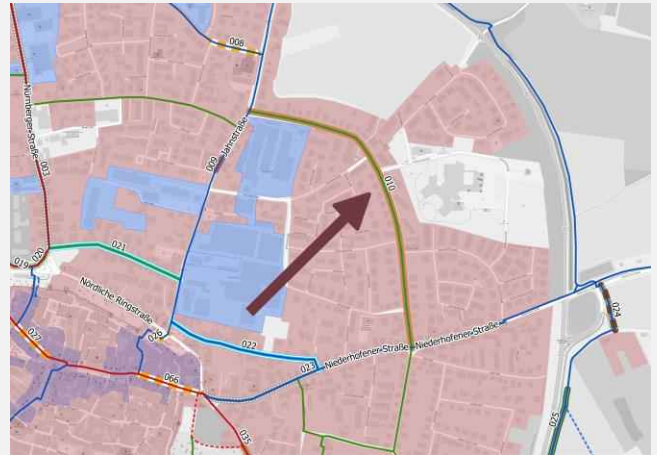
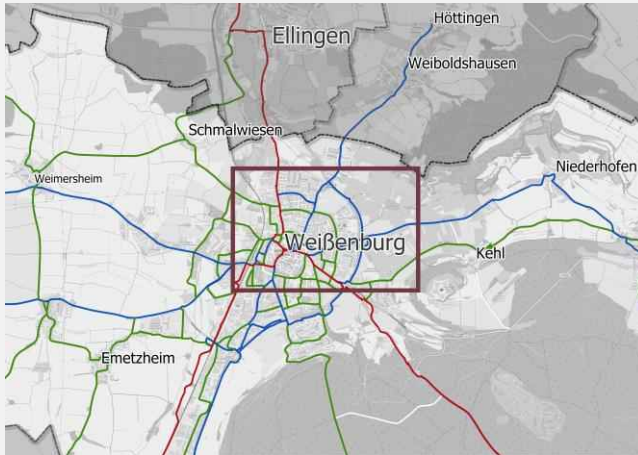
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: mittel

Lage:



IST-Zustand: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der aktuelle Fahrbahnquerschnitt lässt dies nicht zu.

Maßnahme: Neuordnung des Straßenraums zur Schaffung von Flächen für Radverkehrsanlagen, die den aktuellen Standards entsprechen. Ggf. Entfall von Kfz-Stellplätzen.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Schlecht*

Kostenrahmen: 380.000 €

Begründung: Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist nur bedingt verträglich. Durch die Neuordnung des Straßenraums kann ein Angebot für den Radverkehr geschaffen werden.

Sonstiges: -

Verbindung: Weimersheim - Alesheim - Gunzenhausen

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: WUG 1

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: 2.139

Länge: ca. 3800 Meter

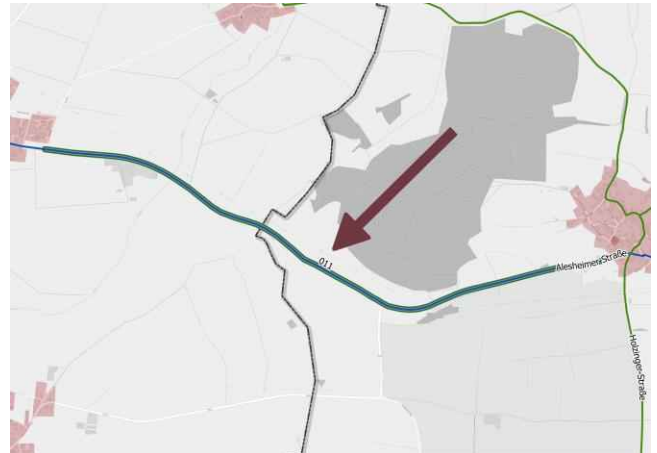
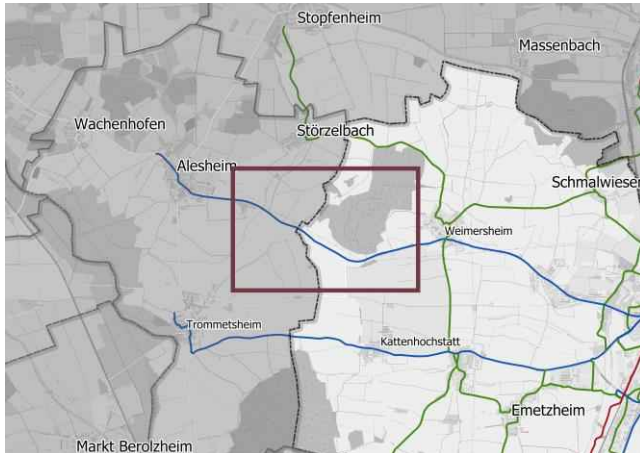
Baulast: Landkreis WUG

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: weniger dringlich

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg und keine geeignete Alternativverbindung. Der Radverkehr muss die Fahrbahn benutzen

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs. Abstimmung über Weiterführung bis Dornhausen und dort Anschluss an Radweg entlang B13 Richtung Gunzenhausen.**

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 2.700.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Topographie und der hohen Kfz-Geschwindigkeit nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Weißenburg - Niederhofen - Oberhochstatt

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße: Niederhofener Straße in Rohrwalk

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: ca. 130 Meter

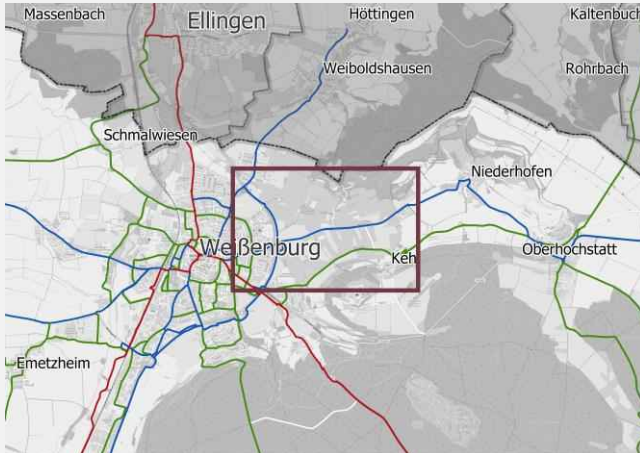
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: ohne Meldung

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Geh- und Radweg ist zu schmal und führt sehr knapp an parken Kfz und Grundstücksausfahrten und -toren vorbei.

Maßnahme: **Entfall der Kfz-Stellplätze prüfen und Geh- und Radweg verbreitern.**

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 65.000 €

Begründung: Zu schmale Radwege erhöhen die Unfallgefahr, insbesondere in Bereichen mit vielen Grundstückszugängen und neben Stellplätzen in Längsaufstellung.

Sonstiges: -

Verbindung: Weißenburg - Niederhofen - Oberhochstatt

Maßnahmentyp: **Fahrradstraße anordnen**

Straße: Markgrafenstraße in Niederhofen

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: ca. 1300 Meter

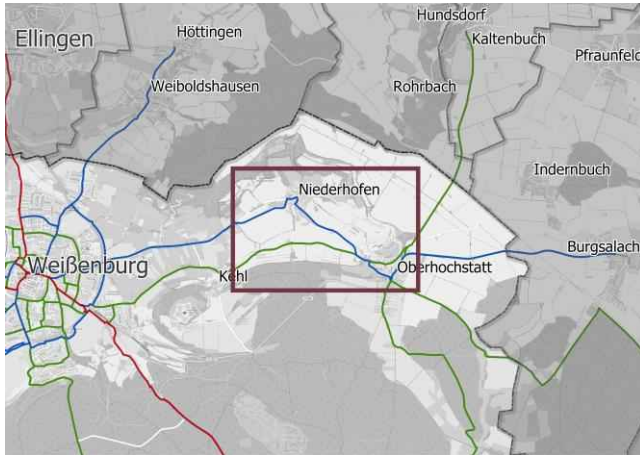
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: ohne Meldung

Lage:



IST-Zustand: Geeignete Alternativverbindung für den Radverkehr im Nebennetz. Bereits im Bestand nur für landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben.

Maßnahme: **Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Landwirtschaftlicher Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen weiter zugelassen.**

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 45.000 €

Begründung: Außerorts ist die Einrichtung einer Fahrradstraße sinnvoll, wenn es sich um eine Hauptverbindung des Radverkehrs mit hohem Radverkehrspotenzial oder um eine wichtige touristische Route handelt. Sie kommt dann in Frage, wenn es nur ein geringes Kfz-Verkehrsaufkommen gibt oder es sich um einen gut ausgebauten landwirtschaftlichen Weg handelt.

Sonstiges: Die Planung von Fahrradstraßen sollte mit Anwohnerschaft und Anliegern abgestimmt und öffentlichkeitswirksam begleitet werden.

Verbindung: Oberhochstatt - Burgsalach - Nennslingen

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: St 2228

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: 3.843

Länge: ca. 2900 Meter

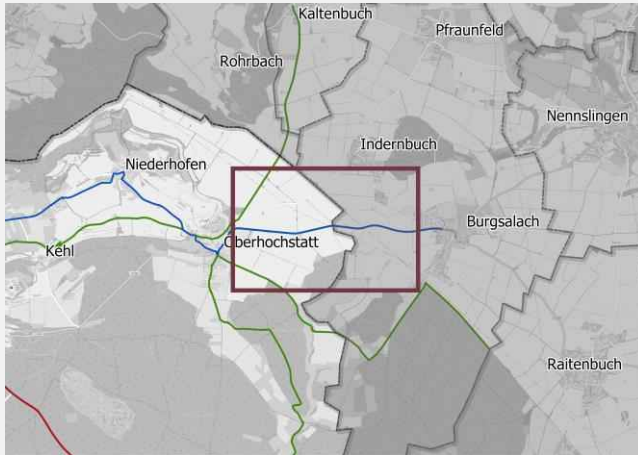
Baulast: Freistaat Bayern

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: ohne Meldung

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg und keine geeignete Alternativverbindung. Der Radverkehr muss die Fahrbahn benutzen

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 185.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Verkehrsbelastung und der hohen Kfz-Geschwindigkeit nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: Die Maßnahme betrifft auch die Nachbargemeinde Nennslingen.

Verbindung: Oberhochstatt - Raitenbuch

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: Wirtschaftsweg

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: ca. 330 Meter

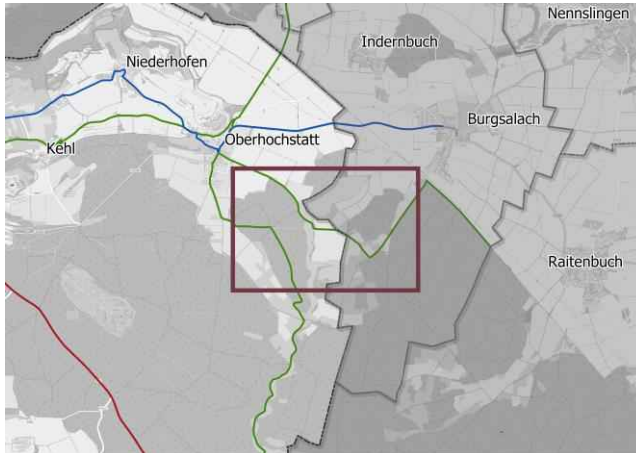
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: ohne Meldung

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt ist abschüssig und verfügt über eine wassergebundene Decke mit losem Schotter.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Schlecht*

Kostenrahmen: 168.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen mit losem Schotter verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei Gefällestrrecken und bei oder nach Regen.

Sonstiges: -

Verbindung: Oberhochstatt - Laubenthal - Suffersheim /
Rothenstein

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: Wirtschaftsweg

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: ca. 500 Meter

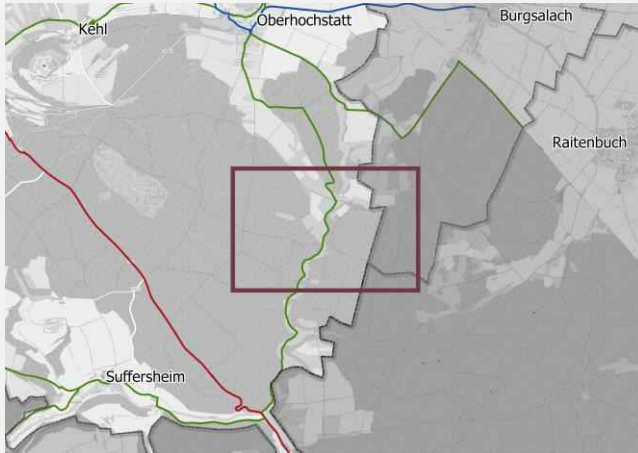
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: ohne Meldung

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt ist abschüssig und verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit losem Schotter. Nach starken Regenfällen oder der Schneeschmelze wird der Abschnitt regelmäßig überspült.

Maßnahme: **Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.**

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Schlecht*

Kostenrahmen: 265.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Straße: Schulhausstraße

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: 13.650

Länge: ca. 110 Meter

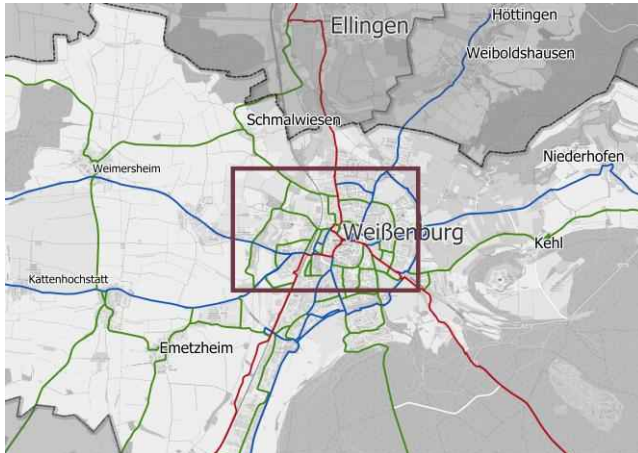
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: dringlich

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Weg ist zu schmal für die Ausweisung als Geh- und Radweg. Eine alternative Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Fahrbahnbreite nur im Mischverkehr möglich.

Maßnahme: **Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Rechtsabbiegespur zu Lidl und Parkbuchten zurückbauen.**

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *umsetzungsabhängig* Kostenrahmen: *umsetzungsabhängig*

Begründung: Der Weg wird bereits jetzt von Radfahrenden in beide Richtungen genutzt, da es auf der Fahrbahn kein Angebot für unsichere Verkehrsteilnehmer gibt. Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Straße: Schulhausstraße

Netzkategorie: Regionale Hauptverbindung

DTV Kfz/24h: 13.650

Länge: ca. 90 Meter

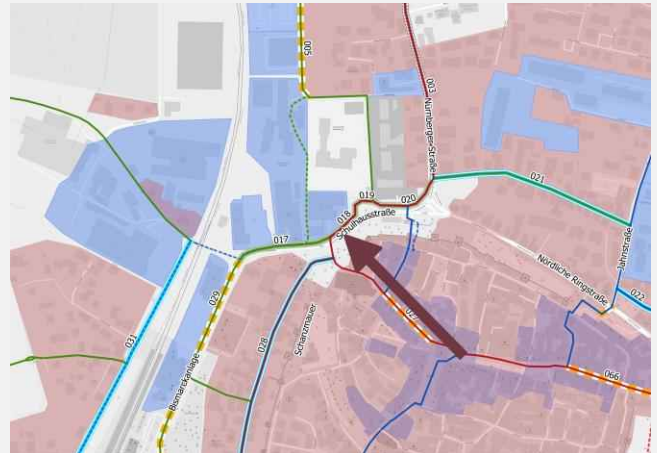
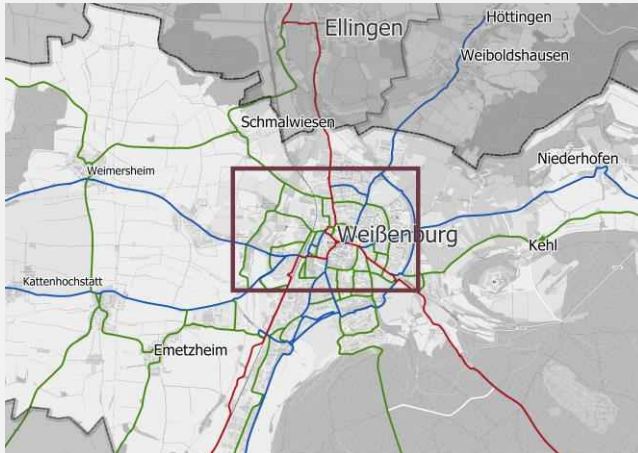
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Ja

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: dringlich

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Weg ist zu schmal für die Ausweisung als Geh- und Radweg. Eine alternative Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Fahrbahnbreite nur im Mischverkehr möglich.

Maßnahme: **Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.**

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut*

Kostenrahmen: 26.000 €

Begründung: Der Weg wird bereits jetzt von Radfahrenden in beide Richtungen genutzt, da es auf der Fahrbahn kein Angebot für unsichere Verkehrsteilnehmer gibt. Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Straße: Schulhausstraße

Netzkategorie: Regionale Hauptverbindung

DTV Kfz/24h: 13.650

Länge: ca. 60 Meter

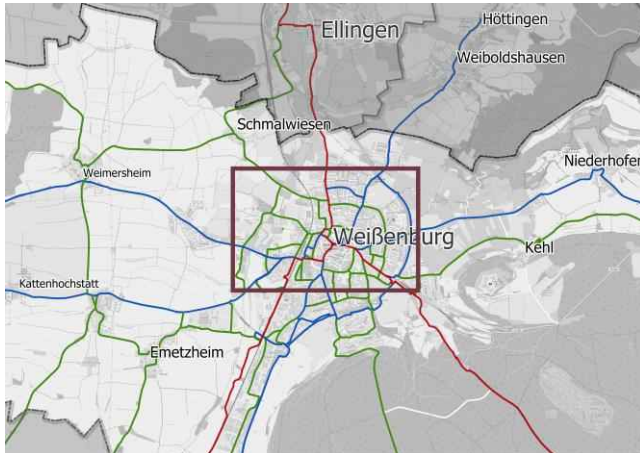
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Ja

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: dringlich

Lage:



IST-Zustand: Auf Höhe der Zentralschule ist der Seitenraum zu schmal für die Ausweisung als Geh- und Radweg, da sonst mit Konflikten im Bereich der Bushaltestelle zu rechnen ist.

Maßnahme: **Verbreitern zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg. Dafür ist voraussichtlich die bauliche Anpassung der Buswendeschleife notwendig.**

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *umsetzungsabhängig* Kostenrahmen: *umsetzungsabhängig*

Begründung: Der Weg wird bereits jetzt von Radfahrenden in beide Richtungen genutzt, da es auf der Fahrbahn kein Angebot für unsichere Verkehrsteilnehmer gibt. Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen. Der Bereich vor der Zentralschule birgt vor allem zu Stoßzeiten erhöhtes Konfliktpotenzial.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Bestehenden Weg verbreitern**

Straße: Schulhausstraße

Netzkategorie: Regionale Hauptverbindung

DTV Kfz/24h: 13.650

Länge: ca. 100 Meter

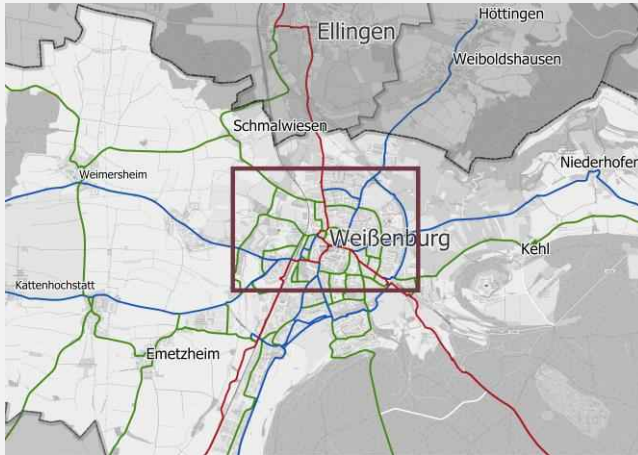
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Ja

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: dringlich

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Weg ist zu schmal für die Ausweisung als Geh- und Radweg. Eine alternative Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Fahrbahnbreite nur im Mischverkehr möglich.

Maßnahme: **Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.**

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut*

Kostenrahmen: 30.000 €

Begründung: Der Weg wird bereits jetzt von Radfahrenden in beide Richtungen genutzt, da es auf der Fahrbahn kein Angebot für unsichere Verkehrsteilnehmer gibt. Zu schmale Geh- und Radwege können zu Konflikten mit dem Fußverkehr führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Fahrradstraße anordnen**

Straße: Am Wäschgraben

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: ca. 320 Meter

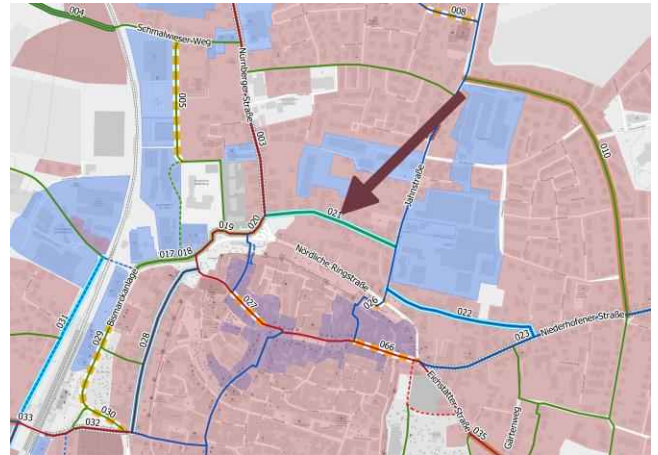
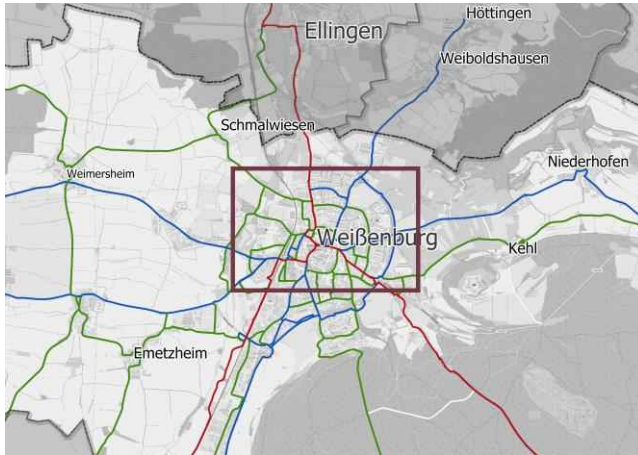
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Ja

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: weniger dringlich

Lage:



IST-Zustand: Geeignete Alternativverbindung zur Nördlichen Ringstraße. Bereits im Bestand nur für Anlieger freigegeben.

Maßnahme: Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 11.500 €

Begründung: Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort (Verkehrsberuhigung, Nebeneinanderfahren), reduzieren die Reisezeit (Aufhebung „Rechts-vor-Links“) und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Des Weiteren kennzeichnen sie für den Radverkehr besonders wichtige Routen im Radverkehrsnetz und bündeln diesen dort.

Sonstiges: Die Planung von Fahrradstraßen sollte mit Anwohnerschaft und Anliegern abgestimmt und öffentlichkeitswirksam begleitet werden.

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Straße: Maxanlage

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Stadt Weißenburg

Umsetzung: -

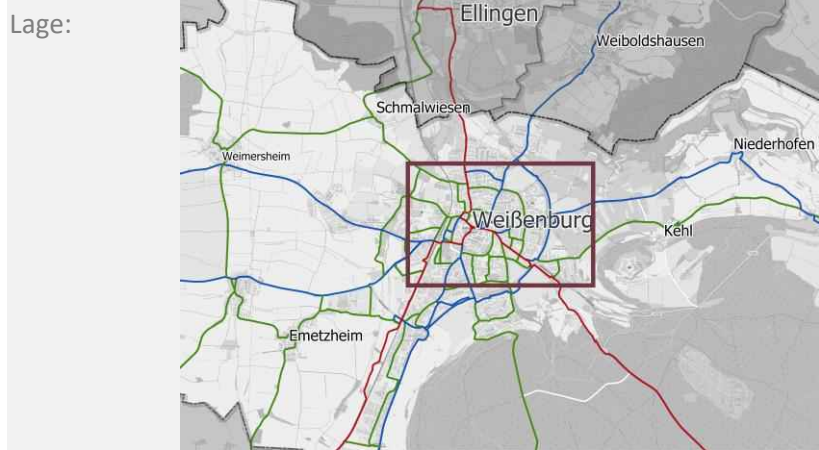
Maßnahmentyp: **Fahrradstraße anordnen**

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

Länge: ca. 370 Meter

Schulverbindung: Nein

Onlinebeteiligung: weniger dringlich



IST-Zustand: Geeignete Alternativverbindung für den Radverkehr im Nebennetz. Bereits im Bestand nur für Anlieger freigegeben.

Maßnahme: **Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen.**



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: 13.000 €

Begründung: Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort (Verkehrsberuhigung, Nebeneinanderfahren), reduzieren die Reisezeit (Aufhebung „Rechts-vor-Links“) und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Des Weiteren kennzeichnen sie für den Radverkehr besonders wichtige Routen im Radverkehrsnetz und bündeln diesen dort.

Sonstiges: Die Planung von Fahrradstraßen sollte mit Anwohnerschaft und Anliegern abgestimmt und öffentlichkeitswirksam begleitet werden.

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Radverkehrsanlage markieren**

Straße: Niederhofener Straße

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: 2.850

Länge: ca. 700 Meter

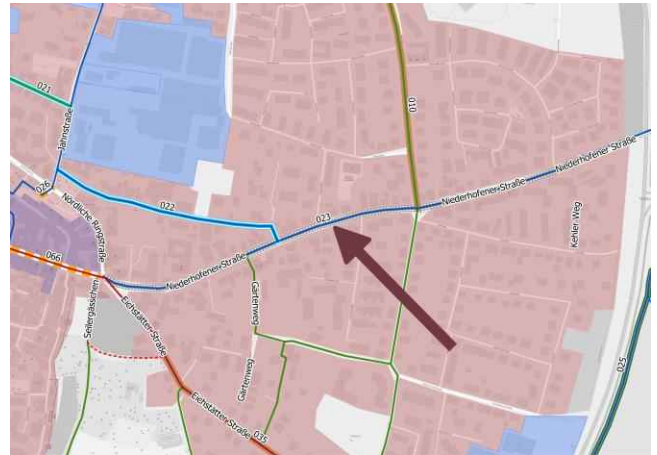
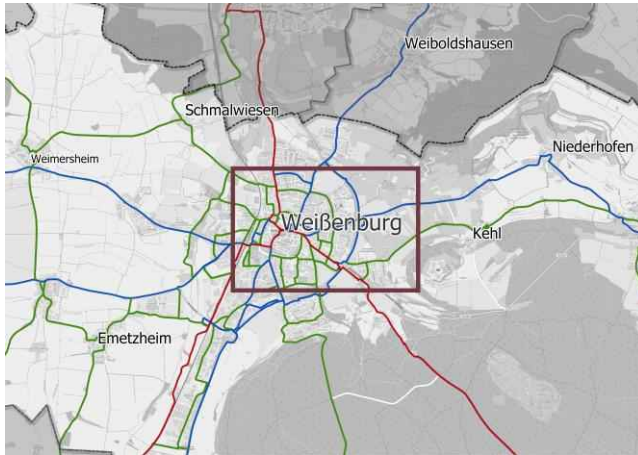
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: dringlich

Lage:



IST-Zustand: Der Radweg ist nur breit genug für die Benutzung Richtung Altstadt freigegeben, dennoch fahren viele Radfahrende widerrechtlich im Seitenraum.

Maßnahme: **Markierung eines einseitigen Schutzstreifens Richtung außerorts. Neben Kfz-Stellplätzen Sicherheitstrennstreifen markieren. Stadteinwärts "Gehweg frei" statt Benutzungspflicht prüfen.**

Fotos:



Priorität: **B**

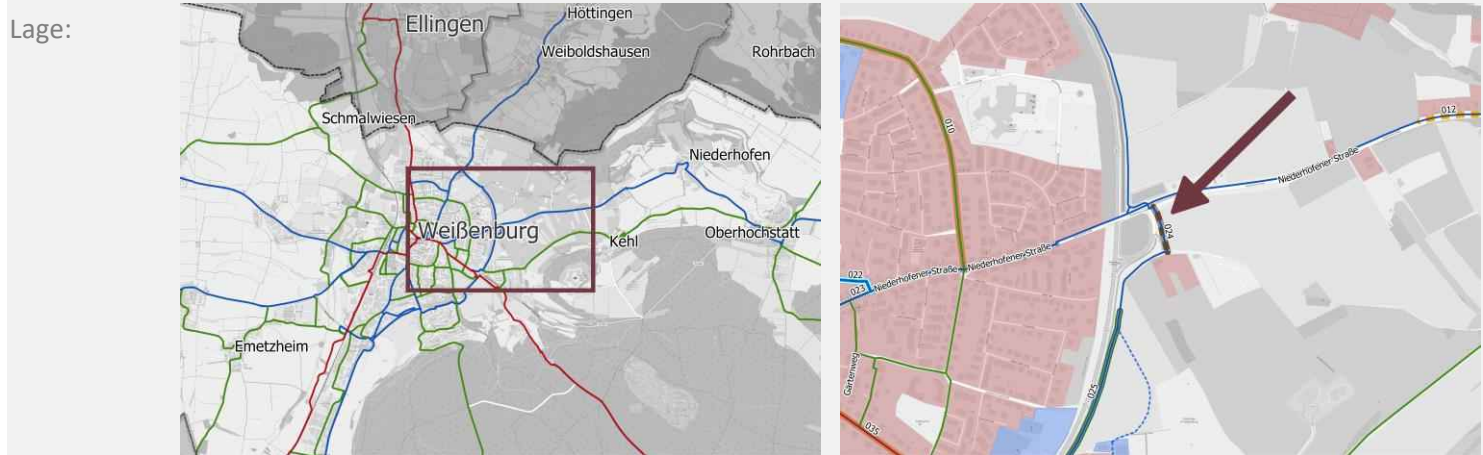
Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 31.000 €

Begründung: Der vorhandene Einrichtungs- Geh- und Radweg wird noch immer häufig regelwidrig in Gegenrichtung genutzt. Die Schaffung eines Angebots auf der Fahrbahn durch einen einseitigen Schutzstreifen würde die vorgesehene Führung verdeutlichen.

Sonstiges: Bei der Markierung von Schutzstreifen ist unbedingt auf eine ausreichende Breite (mind. 1,5 m) und Sicherheitsabstände zu parkenden Pkw zu achten.

Verbindung:	Innerstädtische Alltagsverbindung	Maßnahmentyp:	Unbefestigten Weg ausbauen
Straße:	Wirtschaftsweg	Netzkategorie:	Nahräumliche Radhauptverbindung
DTV Kfz/24h:	-	Länge:	ca. 110 Meter
Baulast:	Stadt Weißenburg	Schulverbindung:	Nein
Umsetzung:	-	Onlinebeteiligung:	mittel



IST-Zustand: Der bestehende Weg ist nicht befestigt. Am Übergang zur Niederhofener Straße ist er stark abschüssig mit losem Schotter.

Maßnahme: **Abschnitt zu asphaltiertem Weg ausbauen und an Radweg entlang der Niederhofener Straße anschließen.**



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut* Kostenrahmen: **56.000 €**

Begründung: Unbefestigte Wege sind für den Radverkehr nicht geeignet. Bei / nach Niederschlag können sie nicht befahren werden. Im trockenen Zustand besteht erhöhte Sturzgefahr. Der Ausbau des Weges stellt einen Lückenschluss dar.

Sonstiges: Eine naturschutzrechtliche Prüfung ist durchzuführen.

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: - (Verbindung zwischen Niederhofener Straße und Wülzburger Weg)

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: ca. 470 Meter

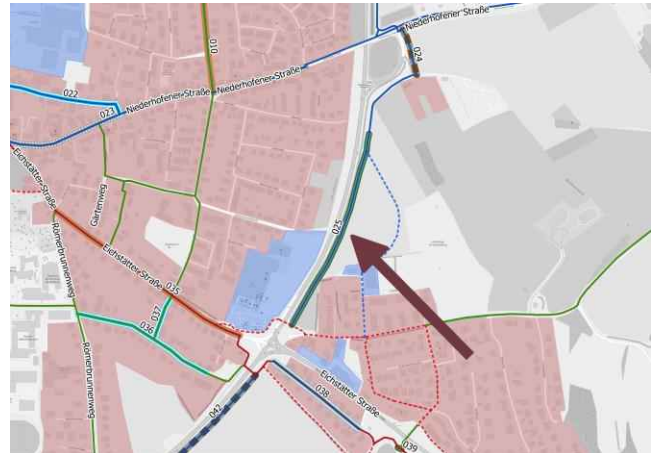
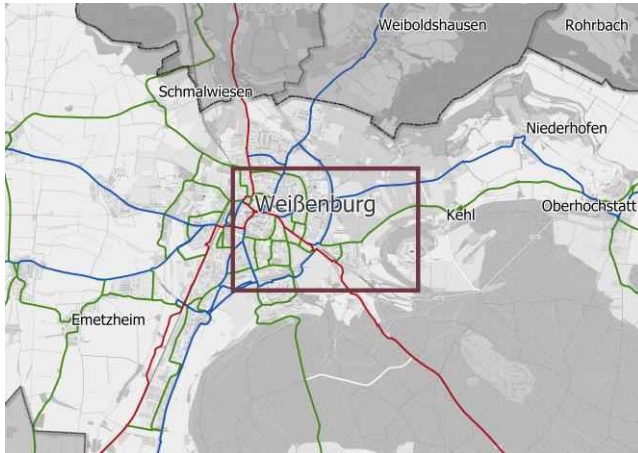
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: mittel

Lage:



IST-Zustand: Parallel zur B2 besteht an dieser Stelle keine durchgängige Rad- und Fußverkehrsverbindung.

Maßnahme: Lückenschluss durch Neubau eines asphaltierten Geh- und Radwegs.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Schlecht*

Kostenrahmen: 410.000 €

Begründung: Der Abschnitt stellt eine sinnvolle Ergänzung der ansonsten durchgängigen Verbindung parallel zur B 2 dar. Radfahrenden können hier abseits des Kfz-Verkehrs zügig zu wichtigen Zielen (z.B. Kaufland) gelangen.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Straße: Am Plerrer

DTV Kfz/24h: -

Baulast: Landkreis WUG + Stadt Weißenburg

Umsetzung: -

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

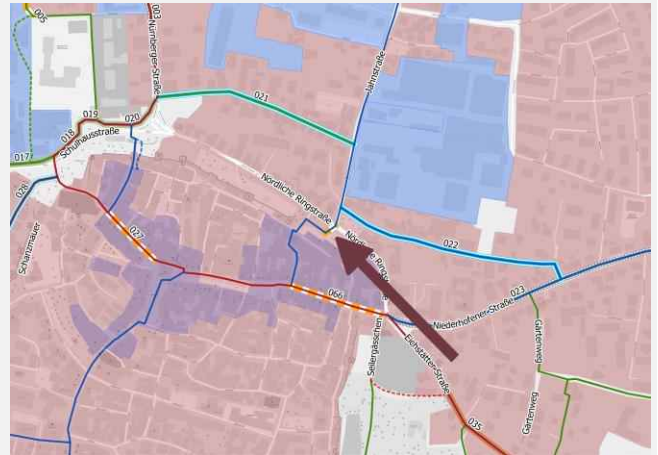
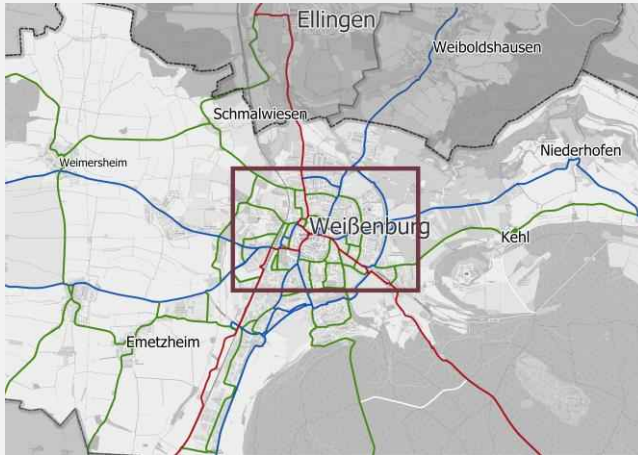
Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

Länge: ca. 20 Meter

Schulverbindung: Nein

Onlinebeteiligung: ohne Meldung

Lage:



IST-Zustand: Um von der Altstadt Richtung Jahnstraße zu kommen, muss der Radverkehr ungeschützt die Nördliche Ringstraße queren.

Maßnahme: **Schaffung einer direkten Überfahrt für den Radverkehr vom Plerrer zur Jahnstraße.**

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Kostenrahmen: **Unter 3.000 €**

Begründung: Durch die direkte Überfahrt kann der Radverkehr die nördliche Ringstraße queren ohne zweimal abbiegen zu müssen. Insbesondere das Linksabbiegen im fließenden Verkehr ist für unsichere Radfahrende eine Herausforderung.

Sonstiges: Durch Markierungen sollte verdeutlicht werden, dass der Radverkehr hier die Möglichkeit zum Geradeausfahren hat.

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße: Rosenstraße

Netzkategorie: Regionale Hauptverbindung

DTV Kfz/24h: 1.050

Länge: ca. 100 Meter

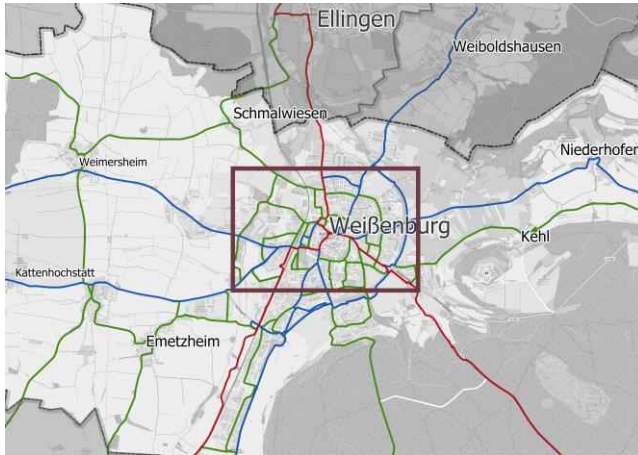
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: mittel

Lage:



IST-Zustand: Die Rosenstraße ist als Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben. Aufgrund der Kfz-Stellplätze ist der Verkehrsraum sehr schmal.

Maßnahme: **Entfall der Kfz-Stellplätze oder Sperrung für den Kfz-Verkehr prüfen.**

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut*

Kostenrahmen: *Unter 3.000 €*

Begründung: Die Rosenstraße ist durch Parksuchverkehr stark frequentiert. Aufgrund der schmalen nutzbaren Fahrbahnbreite kommt es häufig zu Konflikten.

Sonstiges: Kurzfristige Maßnahme: An neuralgischen Punkten (Engstellen, Einmündungen) durch Markierung von Piktogrammen auf den entgegengerichteten Radverkehr aufmerksam machen.

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Fahrradstraße anordnen**

Straße: Westliche Ringstraße

Netzkategorie: Regionale Hauptverbindung

DTV Kfz/24h: 150

Länge: ca. 420 Meter

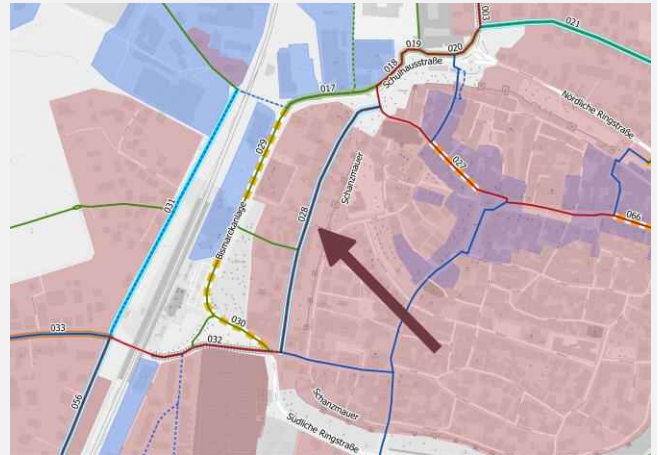
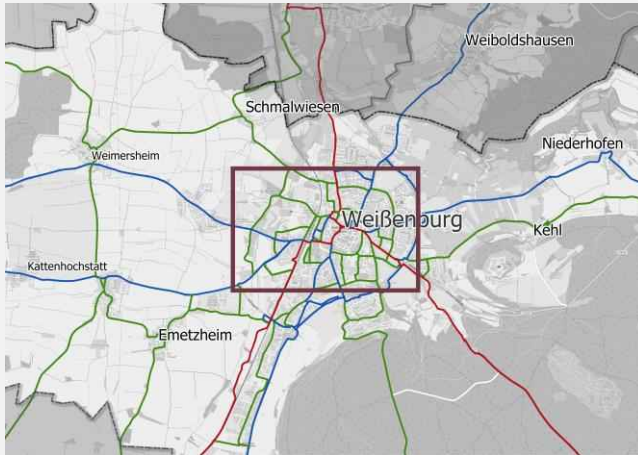
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: weniger dringlich

Lage:



IST-Zustand: Geeignete Alternativverbindung zur Bismarckanlage. Bereits im Bestand nur für Radverkehr freigegebene Einbahnstraße.

Maßnahme: **Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen.**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kostenrahmen: **15.000 €**

Begründung: Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort (Verkehrsberuhigung, Nebeneinanderfahren), reduzieren die Reisezeit (Aufhebung „Rechts-vor-Links“) und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Des Weiteren kennzeichnen sie für den Radverkehr besonders wichtige Routen im Radverkehrsnetz und bündeln diesen dort.

Sonstiges: Die Planung von Fahrradstraßen sollte mit Anwohnerschaft und Anliegern abgestimmt und öffentlichkeitswirksam begleitet werden.

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße: Bismarckanlage

Netzkategorie: Regionale Hauptverbindung

DTV Kfz/24h: 10.000

Länge: ca. 350 Meter

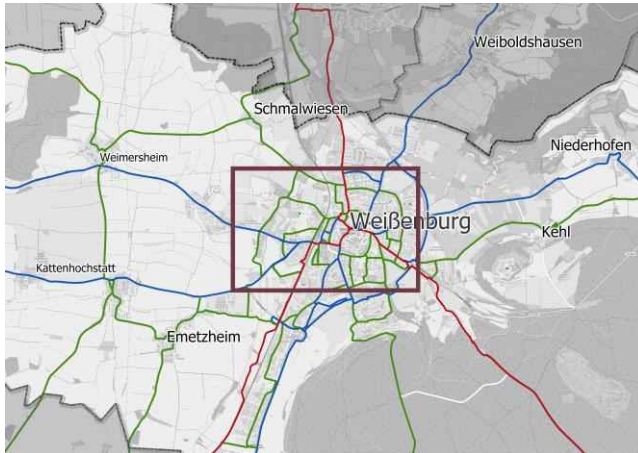
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: dringlich

Lage:



IST-Zustand: Einseitiger benutzungspflichtiger Geh- und Radweg mit mehreren Ein- und Ausfahrten.

Maßnahme: **Geh- und Radweg durch Piktogramme deutlicher kennzeichnen, Ein-/Ausfahrten durch Furtmarkierungen hervorheben.**

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut*

Kostenrahmen: *Unter 3.000 €*

Begründung: Der querende Kfz-Verkehr wird nicht auf den bevorrechtigten Radverkehr hingewiesen. Furtmarkierungen steigern die Aufmerksamkeit. Die Sicherheit und der Fahrkomfort für den Radverkehr steigen.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße: Bahnhofstraße

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: 4.850

Länge: ca. 90 Meter

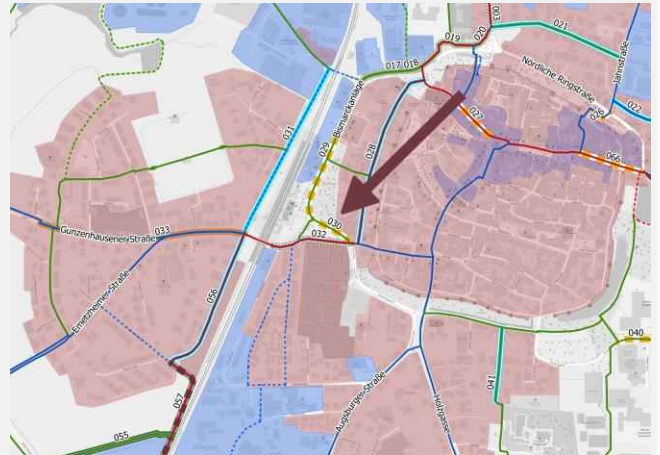
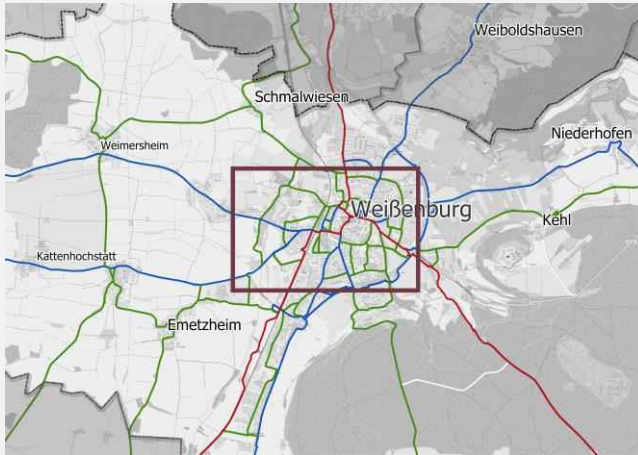
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: mittel

Lage:



IST-Zustand: Gemeinsamer Geh- und Radweg endet ohne Fortführung.

Maßnahme: Radverbindung weiter fortführen (ggf. als freigegebenen Gehweg), vor Knotenpunkt geschützt auf die Fahrbahn führen und in Lichtsignalanlage integrieren.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *umsetzungsabhängig* Kostenrahmen: *umsetzungsabhängig*

Begründung: Eine durchgängige Radverbindung ist notwendig. Gebote zum Absteigen und schieben des Fahrrades werden häufig missachtet und ungeeignete Führungen trotzdem genutzt.

Sonstiges: Alternativ: Führung auf der Fahrbahn auf Schutzstreifen. Dazu ist voraussichtlich die Zusammenlegung der Aufstellstreifen oder die Neuordnung des Straßenraums notwendig.

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Fahrradstraße anordnen**

Straße: Kohlstraße

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: 3.600

Länge: ca. 420 Meter

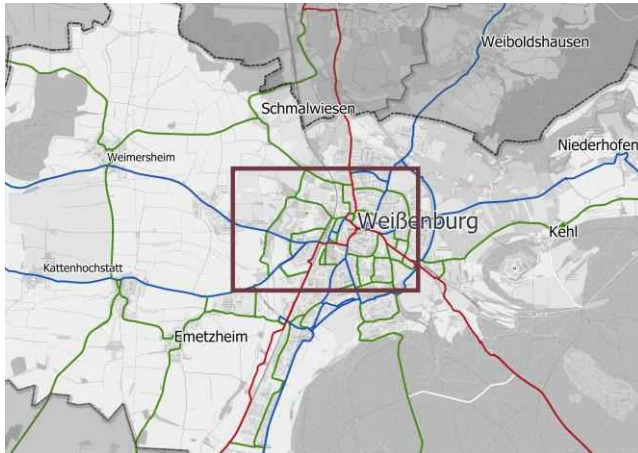
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: weniger dringlich

Lage:



IST-Zustand: Geeignete Fortführung der Radverkehrsverbindung als Alternative zur Bismarckanlage. Der ausgewiesene Zweirichtungs-Geh- und Radweg ist aufgrund der geringen Breite, den Ein- und Ausfahrten und dem ungesicherten Anfang und Ende problematisch.

Maßnahme: **Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen.**

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Schlecht*

Kostenrahmen: 15.000 €

Begründung: Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort (Verkehrsberuhigung, Nebeneinanderfahren), reduzieren die Reisezeit (Aufhebung „Rechts-vor-Links“) und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Des Weiteren kennzeichnen sie für den Radverkehr besonders wichtige Routen im Radverkehrsnetz und bündeln diesen dort.

Sonstiges: Die Planung von Fahrradstraßen sollte mit Anwohnerschaft und Anliegern abgestimmt und öffentlichkeitswirksam begleitet werden.

Verbindung:	Innerstädtische Alltagsverbindung	Maßnahmentyp:	Radverkehrsanlage markieren
Straße:	Gunzenhausener Straße	Netzkategorie:	Regionale Hauptverbindung
DTV Kfz/24h:	3.600	Länge:	ca. 180 Meter
Baulast:	Landkreis WUG	Schulverbindung:	Ja
Umsetzung:	-	Onlinebeteiligung:	mittel



IST-Zustand: Die Fahrbahn ist zu schmal für beidseitige Schutzstreifen.

Maßnahme: Markierung eines einseitigen Schutzstreifens bergauf Richtung Gunzenhausener Straße.



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: **8.000 €**

Begründung: Beim Bergauffahren ist der Radverkehr deutlich langsamer als der Kfz-Verkehr. Es ist deshalb sinnvoll bei geringen Fahrbahnbreiten zumindest bergauf ein Angebot zu schaffen. Der bergabfahrende Radverkehr kann in der Regel problemlos mit dem Kfz-Verkehr mitschwimmen.

Sonstiges: Bei der Markierung von Schutzstreifen ist unbedingt auf eine ausreichende Breite (mind. 1,5 m) und Sicherheitsabstände zu parkenden Pkw zu achten.

Verbindung: Weißenburg - Hattenhof - Weimersheim

Maßnahmentyp: **Neuordnung Straßenraum**

Straße: Gunzenhausener Straße (WUG 1)

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: 6.650

Länge: ca. 470 Meter

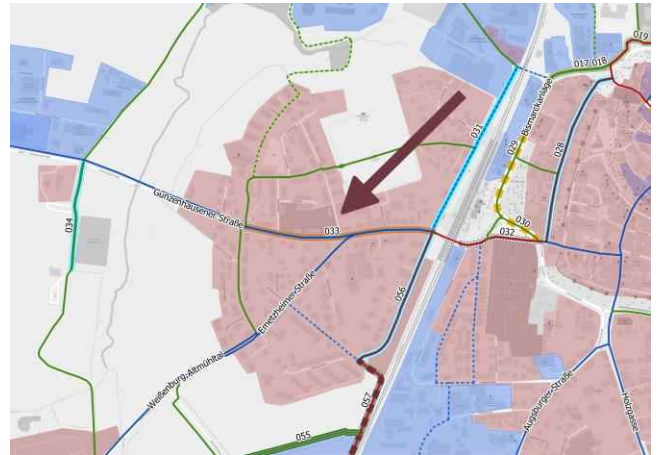
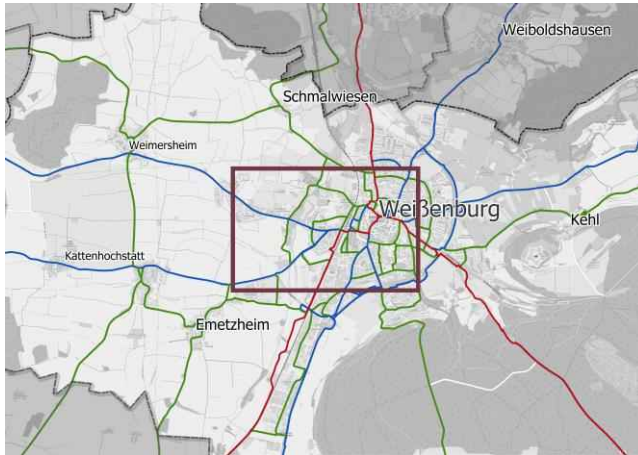
Baulast: Landkreis WUG

Schulverbindung: Ja

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: mittel

Lage:



IST-Zustand: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der aktuelle Fahrbahnquerschnitt lässt dies nicht zu.

Maßnahme: Neuordnung des Straßenraums zur Schaffung von Flächen für Radverkehrsanlagen, die den aktuellen Standards entsprechen. Ggf. Entfall von Kfz-Stellplätzen.

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 240.000 €

Begründung: Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist nur bedingt verträglich. Durch die Neuordnung des Straßenraums kann ein Angebot für den Radverkehr geschaffen werden.

Sonstiges: Auf einem sehr kurzem Stück geht der ausörtliche gemeinsame Geh- und Radweg in einen getrennten über und endet dann ohne Fortführung. Dieser sollte bei der Neuordnung mitberücksichtigt werden.

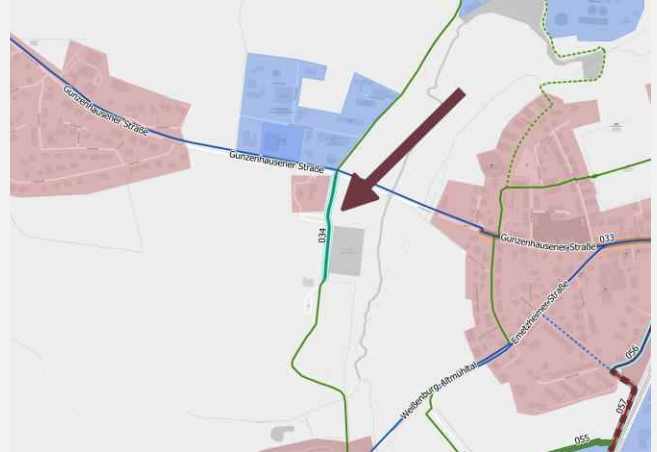
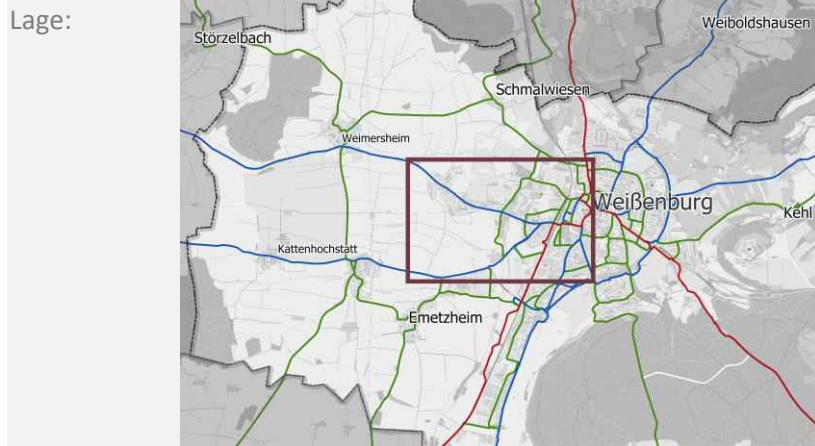
Verbindung: Gunzenhausener Straße - Emetzheimer Straße Maßnahmentyp: **Fahrradstraße anordnen**

Straße: Gunzenhausener Straße Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: - Länge: ca. 240 Meter

Baulast: Stadt Weißenburg Schulverbindung: Nein

Umsetzung: - Onlinebeteiligung: mittel



IST-Zustand: Teil einer wichtigen Radverkehrsverbindung. Durch Sackgasse für den Kfz-Verkehr von untergeordneter Bedeutung. Der ausgewiesene gemeinsame Geh- und Radweg ist zu schmal.

Maßnahme: **Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Geh- und Radweg zu reinem Gehweg umwidmen.**



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Schlecht* Kostenrahmen: 9.000 €

Begründung: Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort (Verkehrsberuhigung, Nebeneinanderfahren), reduzieren die Reisezeit (Aufhebung „Rechts-vor-Links“) und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Des Weiteren kennzeichnen sie für den Radverkehr besonders wichtige Routen im Radverkehrsnetz und bündeln diesen dort.

Sonstiges: Die Planung von Fahrradstraßen sollte mit Anwohnerschaft und Anliegern abgestimmt und öffentlichkeitswirksam begleitet werden.

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Neuordnung Straßenraum**

Straße: Eichstätter Straße (WUG 1)

Netzkategorie: Regionale Hauptverbindung

DTV Kfz/24h: 6.100

Länge: ca. 550 Meter

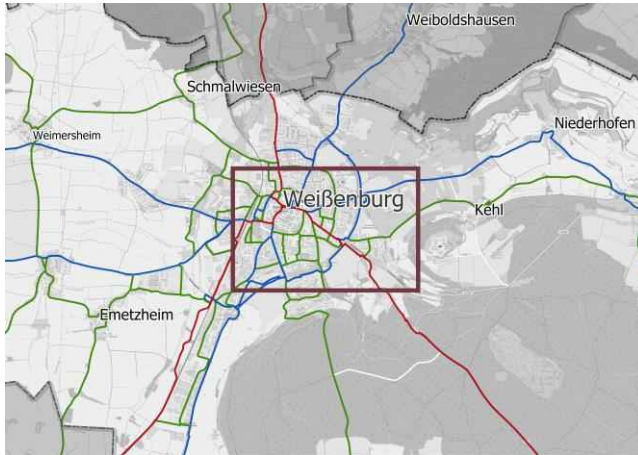
Baulast: Landkreis WUG + Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: sehr dringlich

Lage:



IST-Zustand: Es existieren keine Radverkehrsanlagen. Der aktuelle Fahrbahnquerschnitt lässt dies nicht zu.

Maßnahme: Neuordnung des Straßenraums zur Schaffung von Flächen für Radverkehrsanlagen, die den aktuellen Standards entsprechen. Ggf. Entfall von Kfz-Stellplätzen.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *umsetzungsabhängig* Kostenrahmen: *umsetzungsabhängig*

Begründung: Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist nur bedingt verträglich. Durch die Neuordnung des Straßenraums kann ein Angebot für den Radverkehr geschaffen werden.

Sonstiges: -

Verbindung:	Innerstädtische Alltagsverbindung	Maßnahmentyp:	Fahrradstraße anordnen
Straße:	Am Volkammersbach	Netzkategorie:	Innergemeindliche Verbindung
DTV Kfz/24h:	-	Länge:	ca. 330 Meter
Baulast:	Stadt Weißenburg	Schulverbindung:	Ja
Umsetzung:	-	Onlinebeteiligung:	weniger dringlich



IST-Zustand: Geeignete Alternativverbindung zur Eichstätter Straße. Durch Sackgasse für den Kfz-Verkehr von untergeordneter Bedeutung.

Maßnahme: **Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen.**



Priorität: C **Kosten-Nutzen-Verhältnis:** *Schlecht* **Kostenrahmen:** 12.000 €

Begründung: Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort (Verkehrsberuhigung, Nebeneinanderfahren), reduzieren die Reisezeit (Aufhebung „Rechts-vor-Links“) und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Des Weiteren kennzeichnen sie für den Radverkehr besonders wichtige Routen im Radverkehrsnetz und bündeln diesen dort.

Sonstiges: Die Planung von Fahrradstraßen sollte mit Anwohnerschaft und Anliegern abgestimmt und öffentlichkeitswirksam begleitet werden.

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Fahrradstraße anordnen**

Straße: Ferdinand-von-Wissel-Straße

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: ca. 110 Meter

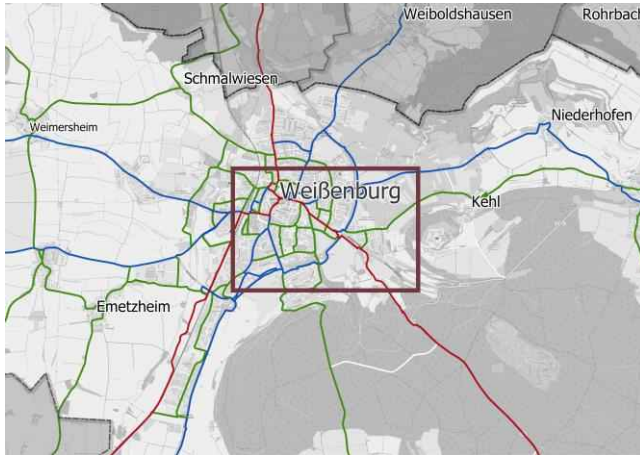
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Ja

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: weniger dringlich

Lage:



IST-Zustand: Geeignete Alternativverbindung für den Radverkehr im Nebennetz. Bereits im Bestand nur für Anlieger freigegeben.

Maßnahme: **Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen.**

Fotos:



Priorität: C

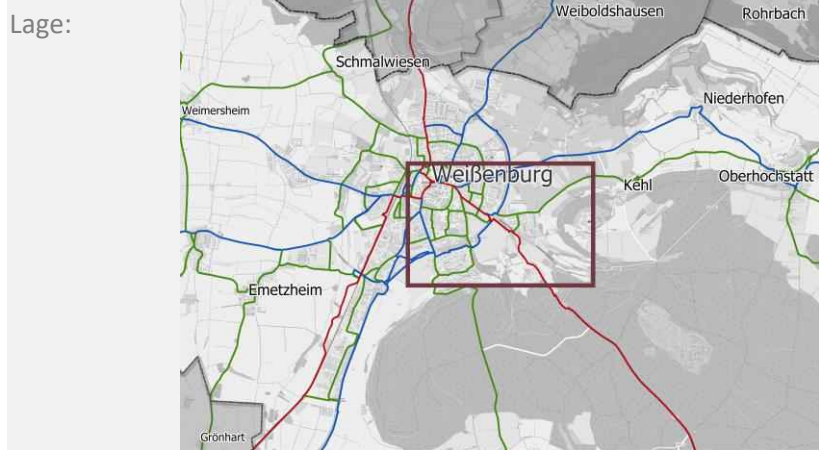
Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 4.000 €

Begründung: Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort (Verkehrsberuhigung, Nebeneinanderfahren), reduzieren die Reisezeit (Aufhebung „Rechts-vor-Links“) und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Des Weiteren kennzeichnen sie für den Radverkehr besonders wichtige Routen im Radverkehrsnetz und bündeln diesen dort.

Sonstiges: Die Planung von Fahrradstraßen sollte mit Anwohnerschaft und Anliegern abgestimmt und öffentlichkeitswirksam begleitet werden.

Verbindung:	Innerstädtische Alltagsverbindung	Maßnahmentyp:	Fahrradstraße anordnen
Straße:	Rudolf-Nebel-Straße	Netzkategorie:	Regionale Hauptverbindung
DTV Kfz/24h:	-	Länge:	ca. 250 Meter
Baulast:	Stadt Weißenburg	Schulverbindung:	Nein
Umsetzung:	-	Onlinebeteiligung:	weniger dringlich



IST-Zustand: Geeignete Alternativverbindung für den Radverkehr im Nebennetz. Durch Sackgasse für den Kfz-Verkehr von untergeordneter Bedeutung.

Maßnahme: **Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen.**



Priorität:	<i>B</i>	Kosten-Nutzen-Verhältnis:	<i>Gut</i>	Kostenrahmen:	9.000 €
Begründung:	Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort (Verkehrsberuhigung, Nebeneinanderfahren), reduzieren die Reisezeit (Aufhebung „Rechts-vor-Links“) und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Des Weiteren kennzeichnen sie für den Radverkehr besonders wichtige Routen im Radverkehrsnetz und bündeln diesen dort.				
Sonstiges:	Die Planung von Fahrradstraßen sollte mit Anwohnerschaft und Anliegern abgestimmt und öffentlichkeitswirksam begleitet werden.				

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: - (Am Aumühlweiher)

Netzkategorie: Regionale Hauptverbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: ca. 10 Meter

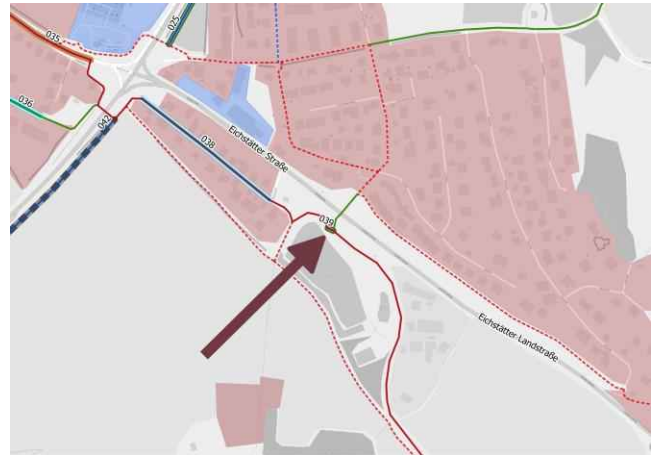
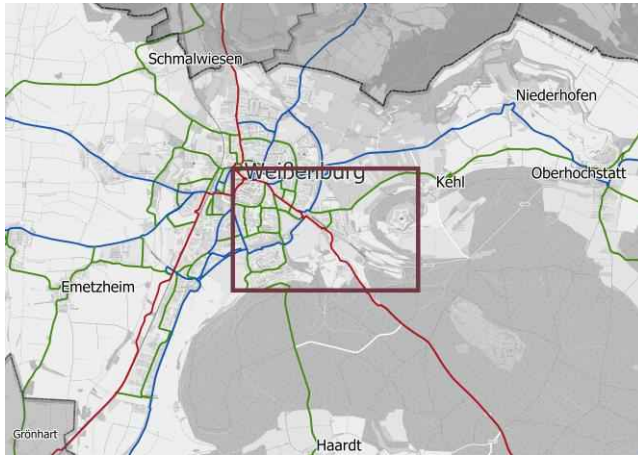
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Ja

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: ohne Meldung

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein offizieller Anschluss des Weges um den Aumühlweiher zur Straße.

Maßnahme: Neubau einer Überfahrt zur Verbindung der Rudolf-Nebel-Straße mit An den Sommerkellern.

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 7.800 €

Begründung: Die Überfahrt ermöglicht die Nutzung der Rudolf-Nebel-Straße als Alternative zum parallelen, aber deutlich zu schmalen Geh- und Radweg entlang der Allee.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße: An der Hagenau

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: ca. 70 Meter

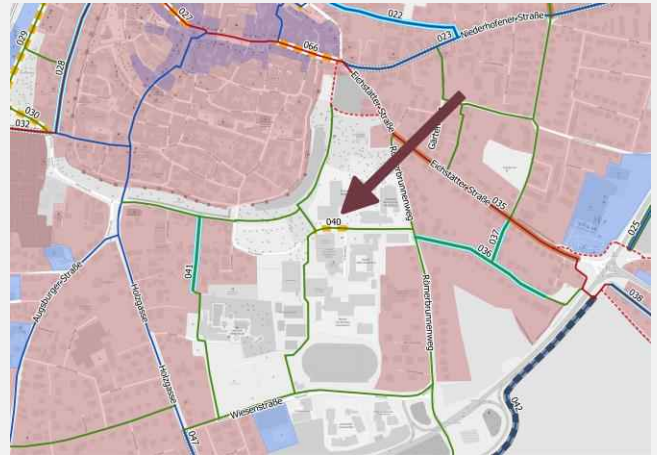
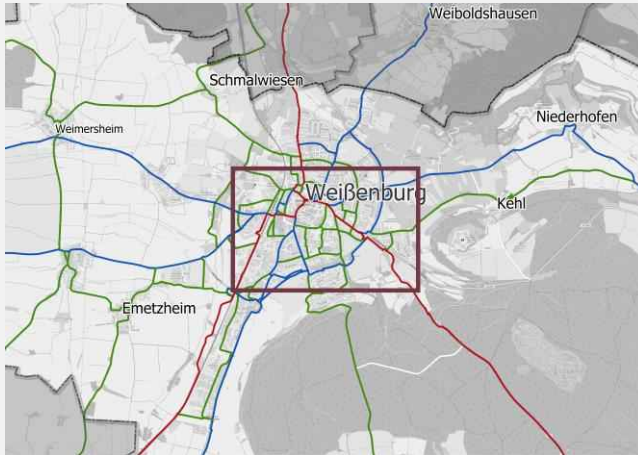
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Ja

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: weniger dringlich

Lage:



IST-Zustand: Die bestehende Fußgängerzone ist nicht für den Radverkehr freigegeben. Die vorhandenen Fahrradstellplätze sind nicht fahrend zu erreichen.

Maßnahme: **Fußgängerzone für den Radverkehr freigeben.**

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kostenrahmen: **Unter 3.000 €**

Begründung: Der als Fußgängerzone ausgeschilderte Bereich ist großzügig und gut einsehbar. Eine Freigabe für den Radverkehr erscheint verträglich.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Fahrradstraße anordnen**

Straße: Am Krautgarten

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: ca. 170 Meter

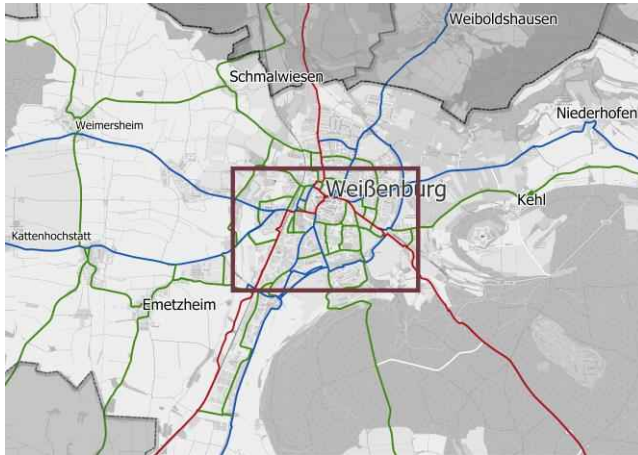
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: weniger dringlich

Lage:



IST-Zustand: Wichtige Verbindung für den Radverkehr. Durch Sackgasse für den Kfz-Verkehr von untergeordneter Bedeutung.

Maßnahme: **Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Geh- und Radweg zu reinem Gehweg umwidmen.**

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Schlecht*

Kostenrahmen: 6.000 €

Begründung: Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort (Verkehrsberuhigung, Nebeneinanderfahren), reduzieren die Reisezeit (Aufhebung „Rechts-vor-Links“) und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Des Weiteren kennzeichnen sie für den Radverkehr besonders wichtige Routen im Radverkehrsnetz und bündeln diesen dort.

Sonstiges: Die Planung von Fahrradstraßen sollte mit Anwohnerschaft und Anliegern abgestimmt und öffentlichkeitswirksam begleitet werden.

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: Wirtschaftsweg parallel zur B 2

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: ca. 550 Meter

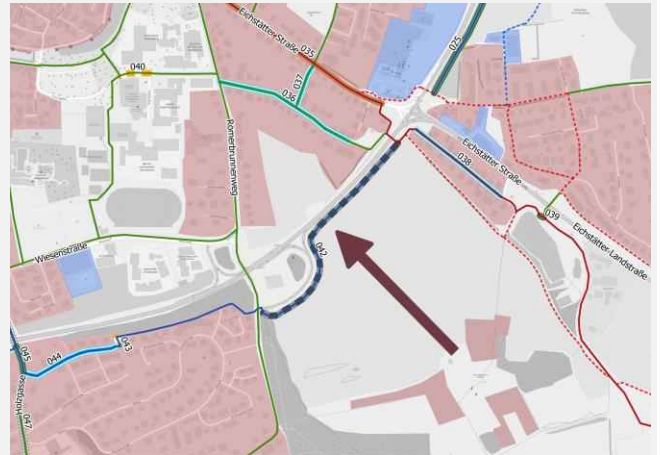
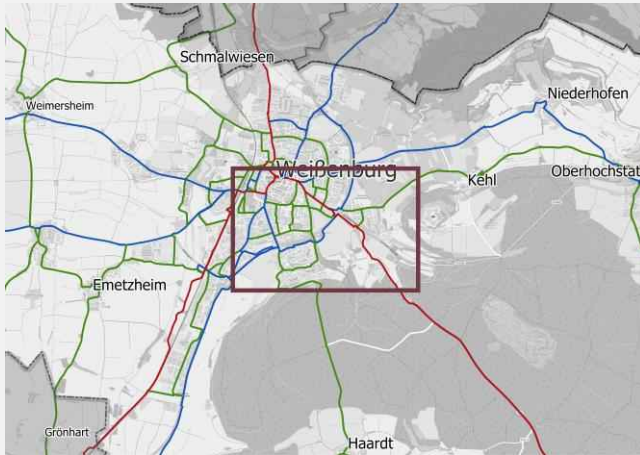
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: mittel

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt ist abschüssig und verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: **Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Schlecht*

Kostenrahmen: 285.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei Gefällestrrecken und bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße: Wolfgang-Wohlleben-Straße

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: ca. 20 Meter

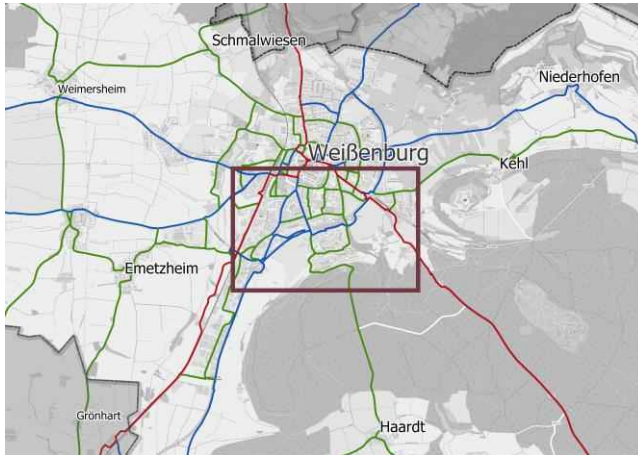
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: weniger dringlich

Lage:



IST-Zustand: Sehr steile Rampe zwischen Geh- und Radweg und Wolfgang-Wohlleben-Straße.

Maßnahme: Verbindung so anpassen, dass die Steigung den Vorgaben zu Barrierefreiheit und maximalen Steigungen entlang von Geh- und Radwegen entspricht.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *umsetzungsabhängig* Kostenrahmen: *umsetzungsabhängig*

Begründung: Gemeinsame Rad- und Fußwege sollten eine Längsneigung von 6 % nicht überschreiten, um barrierefrei zu sein.

Sonstiges: Alternativ ist die Neuanlage eines Weges parallel zur B2 möglich. Die notwendigen Flächen befinden sich im Eigentum der Stadt. Zu lösen ist bei dieser Variante die Querung der Holzgasse.

Verbindung:	Innerstädtische Alltagsverbindung	Maßnahmentyp:	Fahrradstraße anordnen
Straße:	Wolfgang-Wohlleben-Straße	Netzkategorie:	Nahräumliche Radhauptverbindung
DTV Kfz/24h:	-	Länge:	ca. 230 Meter
Baulast:	Stadt Weißenburg	Schulverbindung:	Nein
Umsetzung:	-	Onlinebeteiligung:	weniger dringlich



IST-Zustand: Teil einer wichtigen Radverkehrsverbindung. Durch Sackgasse für den Kfz-Verkehr von untergeordneter Bedeutung.

Maßnahme: **Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen.**



Priorität: C **Kosten-Nutzen-Verhältnis:** *Mittel* **Kostenrahmen:** 8.500 €

Begründung: Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort (Verkehrsberuhigung, Nebeneinanderfahren), reduzieren die Reisezeit (Aufhebung „Rechts-vor-Links“) und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Des Weiteren kennzeichnen sie für den Radverkehr besonders wichtige Routen im Radverkehrsnetz und bündeln diesen dort.

Sonstiges: Alternativ ist die Neuanlage eines Weges parallel zur B2 möglich. Die notwendigen Flächen befinden sich im Eigentum der Stadt. Zu lösen ist bei dieser Variante die Querung der Holzgasse.

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: Holzgasse

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: 3.750

Länge: ca. 60 Meter

Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Ja

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: mittel

Lage:



IST-Zustand: Als Lückenschluss der Rad- und Fußverbindung parallel zur B2 fehlt eine sichere Querung der Holzgasse.

Maßnahme: **Neubau eines Geh- und Radweges für den Zweirichtungsverkehr als Lückenschluss für die West-Ost-Verbindung.**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 51.500 €

Begründung: Der Abschnitt stellt einen Lückenschluss dar, so das Radfahrende durchgehend auf eigenen Wegen oder im Nebennetz an ihr Ziel kommen.

Sonstiges: Alternativ ist die Neuanlage eines Weges parallel zur B2 möglich, wobei die Querung der Holzgasse auf Höhe der Weiterführung der Radverbindung läge. Allerdings ist die Stelle topographisch schwierig.

Verbindung: Weißenburg - Industriegebiet West - Emetzheim

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: Wirtschaftsweg

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: ca. 100 Meter

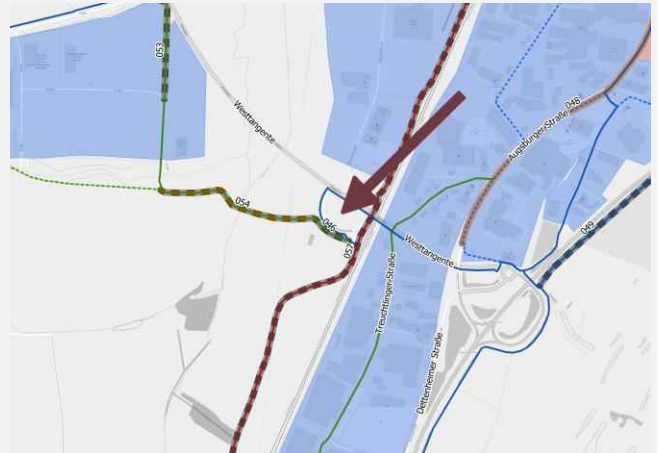
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: weniger dringlich

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt ist abschüssig und verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise losem Schotter.

Maßnahme: **Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.**

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Schlecht*

Kostenrahmen: 45.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei Gefällestrcken und bei oder nach Regen.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Radverkehrsanlage markieren**

Straße: Holzgasse

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: 3.750

Länge: ca. 550 Meter

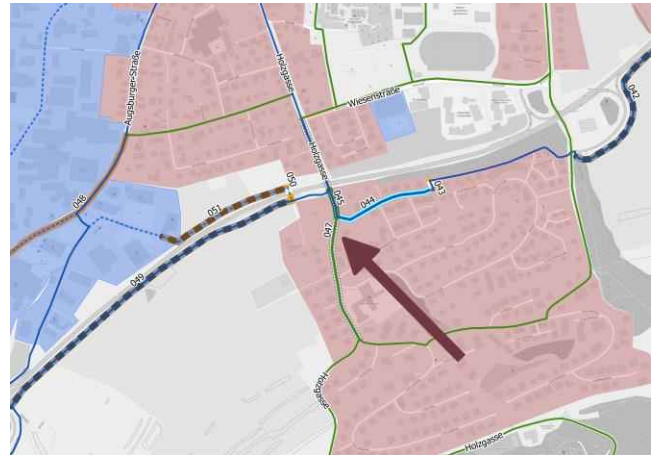
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Ja

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: mittel

Lage:



IST-Zustand: Die Fahrbahn ist zu schmal für beidseitige Schutzstreifen. Die Fahrbahndecke ist stellenweise schadhaft. Der Gehweg ist für die Führung im Seitenraum nicht geeignet. Eine Verbreiterung ist aufgrund der Topographie sehr aufwändig.

Maßnahme: Markierung eines einseitigen Schutzstreifens bergauf. **Voraussetzung:** Fahrbahndeckensanierung im Vorfeld.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 23.000 €

Begründung: Beim Bergauffahren ist der Radverkehr deutlich langsamer als der Kfz-Verkehr. Es ist deshalb sinnvoll bei geringen Fahrbahnbreiten zumindest bergauf ein Angebot zu schaffen. Der bergabfahrende Radverkehr kann in der Regel problemlos mit dem Kfz-Verkehr mitschwimmen.

Sonstiges: Bei der Markierung von Schutzstreifen ist unbedingt auf eine ausreichende Breite (mind. 1,5 m) und Sicherheitsabstände zu parkenden Pkw zu achten.

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Straße: Augsburgur Straße

DTV Kfz/24h: 10.700

Baulast: Stadt Weißenburg

Umsetzung: -

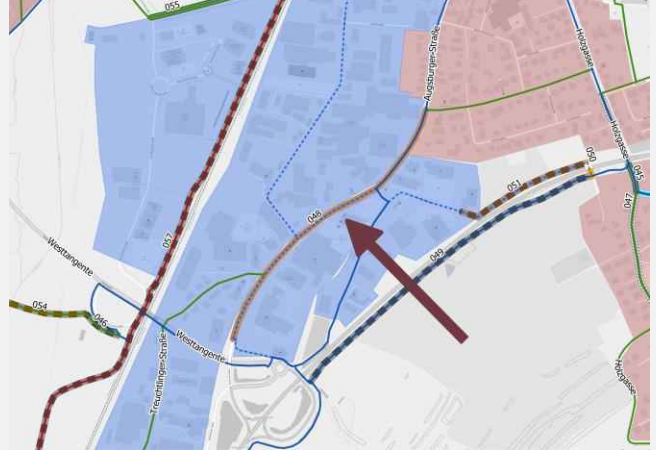
Maßnahmentyp: **Neuordnung Straßenraum**

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

Länge: ca. 700 Meter

Schulverbindung: Nein

Onlinebeteiligung: dringlich



IST-Zustand: Der aktuelle Fahrbahnquerschnitt lässt keine Radverkehrsanlagen in beide Richtungen zu.

Maßnahme: **Neuordnung des Straßenraums zur Schaffung von Flächen für Radverkehrsanlagen, die den aktuellen Standards entsprechen. Bestehenden Geh- und Radweg durch Piktogramme deutlicher kennzeichnen, insbesondere Ein-/Ausfahrten durch Furtmarkierungen hervorheben.**



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel* Kostenrahmen: **350.000 €**

Begründung: Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist nur bedingt verträglich. Durch die Neuordnung des Straßenraums kann ein Angebot für den Radverkehr geschaffen werden.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: Wirtschaftsweg parallel zur B 2

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: ca. 800 Meter

Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: mittel

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit teilweise grobem Schotter.

Maßnahme: **Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Kostenrahmen: **415.000 €**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße: - (Unterquerung B2)

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: ca. 30 Meter

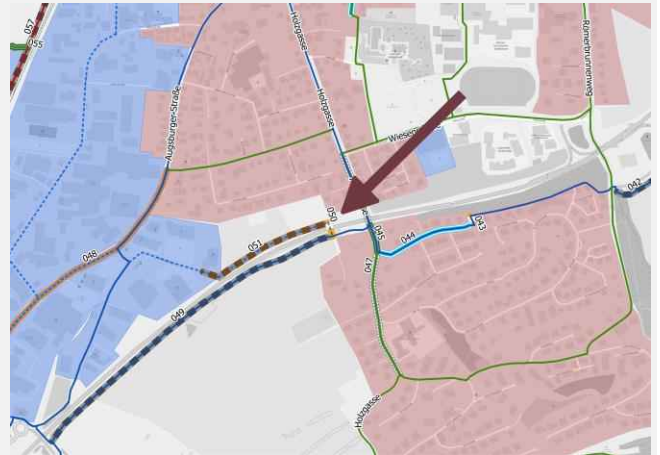
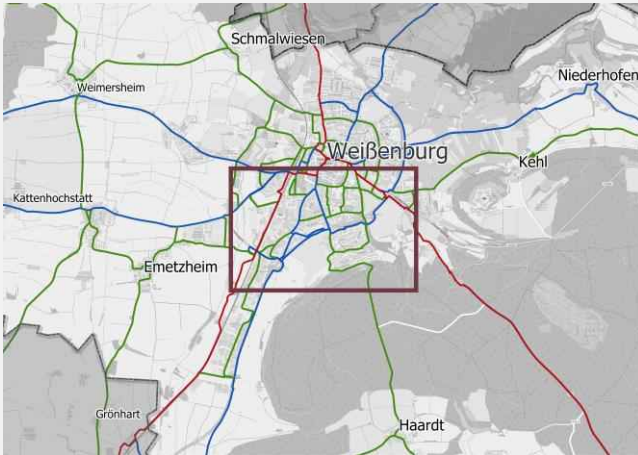
Baulast: Bund

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: ohne Meldung

Lage:



IST-Zustand: Die nächste Verbindung zum Industriegebiet / Augsburg Straße besteht an der Ausfahrt "Weißenburg Süd-West". Für die Erreichbarkeit des Einzelhandels bedeutet dies eine hohe Umwegigkeit.

Maßnahme: **Neubau einer Unterführung.**

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *umsetzungsabhängig*

Kostenrahmen: *umsetzungsabhängig*

Begründung: Der Neubau einer Unterführung erschließt zusammen mit dem Ausbau des anschließenden Weges eine sichere und attraktivere Verbindung zu den Einzelhandelsstandorten zwischen Augsburg Straße und B 2. Die Erschließung über die Augsburg Straße ist nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**

Straße: Trampelpfad parallel zu B2

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: ca. 320 Meter

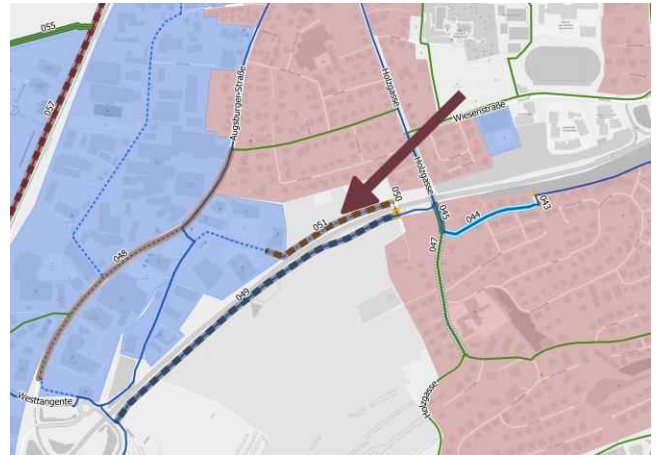
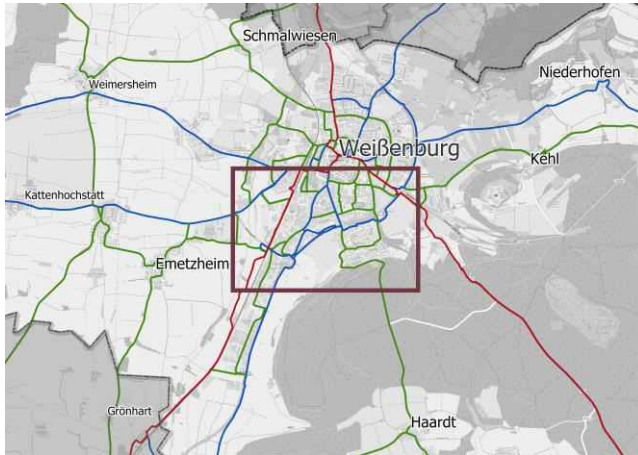
Baulast: Bund + Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: ohne Meldung

Lage:



IST-Zustand: Nord-westlich der B2 besteht ein unbefestigter Weg mit direkter Verbindung zur Adolph-Kolping-Straße.

Maßnahme: **Abschnitt zu asphaltiertem Weg ausbauen.**

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 165.000 €

Begründung: Der Ausbau des Weges erschließt zusammen mit dem Bau einer Unterführung eine sichere und attraktivere Verbindung zu den Einzelhandelsstandorten zwischen Augsburg-Straße und B 2. Die Erschließung über die Augsburg-Straße ist nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Kattenhochstatt - Trommetsheim

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: Wirtschaftsweg

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: ca. 2700 Meter

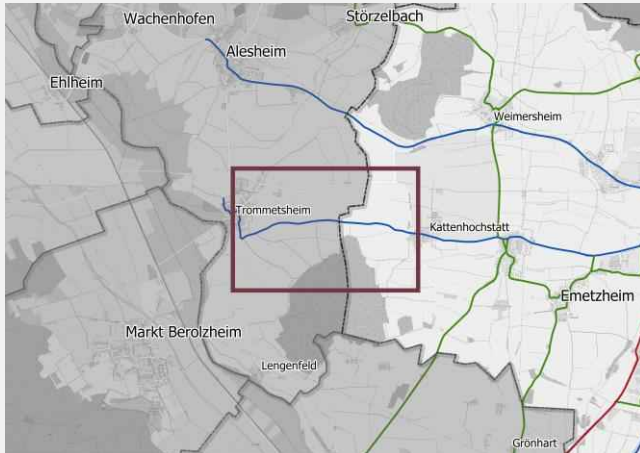
Baulast: Stadt Weißenburg + Nachbarkommune

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: ohne Meldung

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt teilweise über eine schadhafte wassergebundene Decke mit grobem und losem Schotter.

Maßnahme: **Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.**

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Schlecht*

Kostenrahmen: **1.400.000 €**

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich.

Sonstiges: Die Maßnahme muss mit der Nachbargemeinde Alesheim abgestimmt werden.

Verbindung: Weißenburg - Industriegebiet West - Emetzheim / Treuchtlingen

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: Am Sand

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: ca. 260 Meter

Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: weniger dringlich

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte wassergebundene Decke mit losem und grobem Schotter.

Maßnahme: **Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.**

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Schlecht*

Kostenrahmen: 134.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich.

Sonstiges: -

Verbindung: Weißenburg - Industriegebiet West - Emetzheim

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**

Straße: Wirtschaftsweg

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: ca. 370 Meter

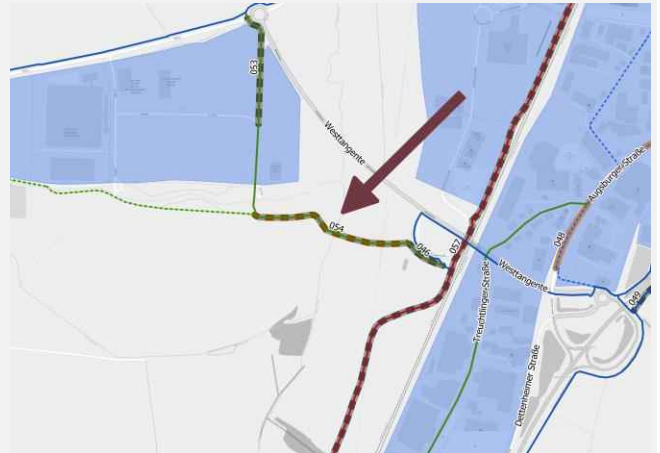
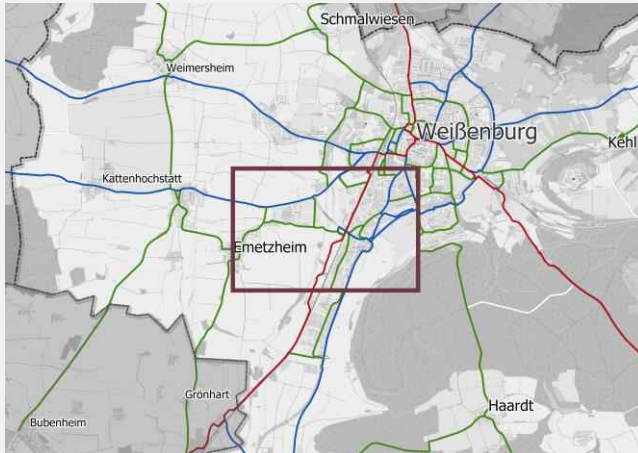
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: weniger dringlich

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende Weg ist unbefestigt und nach Niederschlag schlammig.

Maßnahme: **Abschnitt zu asphaltiertem Weg oder Weg mit wassergebundenen Decke ausbauen.**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 190.000 €

Begründung: Der Abschnitt stellt einen Lückenschluss ins Gewerbegebiet West II und weiter nach Emetzheim abseits des Kfz-Verkehrs dar.

Sonstiges: -

Verbindung: Weißenburg - Gewerbegebiet West I

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: - (Verbindung zur Richard-Stücklen-Straße)

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: ca. 320 Meter

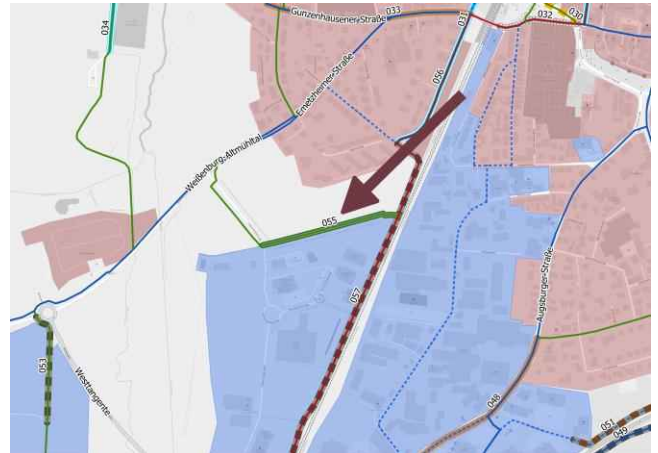
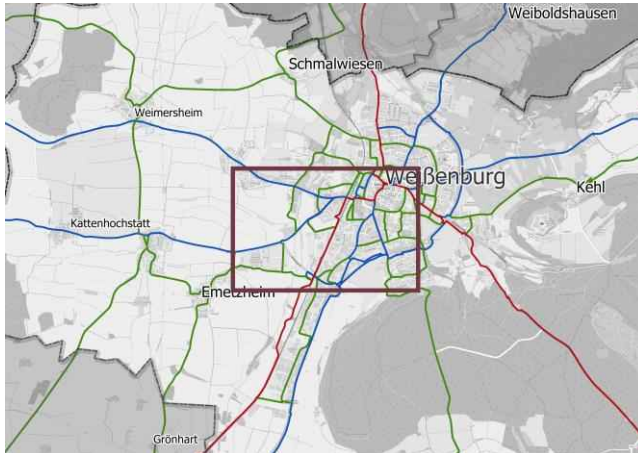
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: ohne Meldung

Lage:



IST-Zustand: Es existiert keine direkte Anbindung zwischen dem Radweg parallel zur Bahnlinie und dem Gewerbegebiet West I.

Maßnahme: **Lückenschluss durch Neubau eines asphaltierten Geh- und Radwegs.**

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Schlecht*

Kostenrahmen: 230.000 €

Begründung: Der Abschnitt bindet das Industriegebiet West I auf direktem Weg an das Radnetz an. Die Fahrt mit Rad zur Arbeit wird dadurch attraktiver.

Sonstiges: -

Verbindung: Weißenburg - Treuchtlingen

Maßnahmentyp: **Fahrradstraße anordnen**

Straße: Kohlstraße

Netzkategorie: Regionale Hauptverbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: ca. 350 Meter

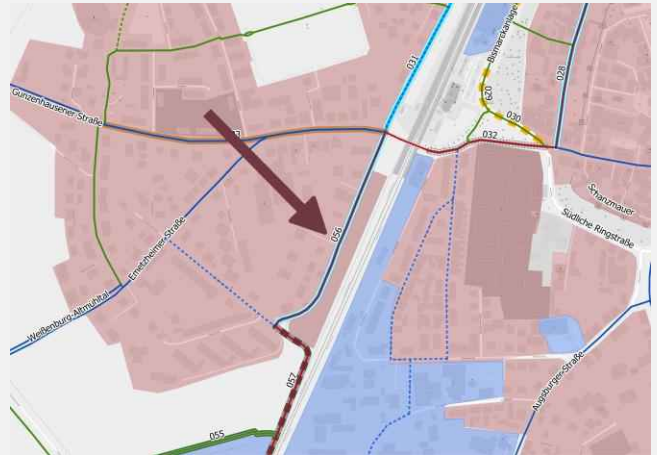
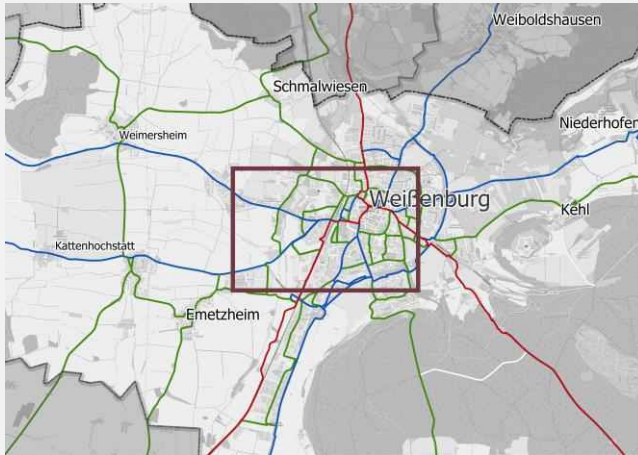
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: weniger dringlich

Lage:



IST-Zustand: Geeignete Alternativverbindung für den Radverkehr im Nebennetz. Bereits im Bestand nur für Anlieger freigegeben.

Maßnahme: **Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen.**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kostenrahmen: **12.500 €**

Begründung: Fahrradstraßen erhöhen den Fahrkomfort (Verkehrsberuhigung, Nebeneinanderfahren), reduzieren die Reisezeit (Aufhebung „Rechts-vor-Links“) und steigern die Aufmerksamkeit für den Radverkehr. Des Weiteren kennzeichnen sie für den Radverkehr besonders wichtige Routen im Radverkehrsnetz und bündeln diesen dort.

Sonstiges: Die Planung von Fahrradstraßen sollte mit Anwohnerschaft und Anliegern abgestimmt und öffentlichkeitswirksam begleitet werden.

Verbindung: Weißenburg - Treuchtlingen

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: Wirtschaftsweg

Netzkategorie: Regionale Hauptverbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: ca. 4500 Meter

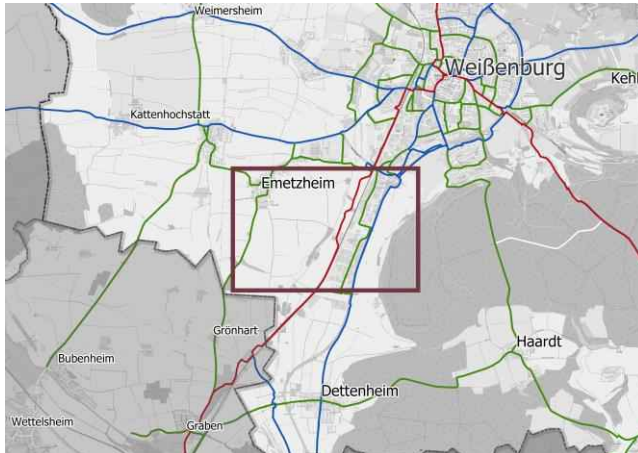
Baulast: Stadt Weißenburg + Nachbarkommune

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: mittel

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt teilweise über eine schadhafte wassergebundene Decke mit grobem und losem Schotter.

Maßnahme: **Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.**

Fotos:



Priorität: **A**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 2.350.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich.

Sonstiges: Die Maßnahme muss mit der Nachbarstadt Treuchtlingen abgestimmt werden.

Verbindung: Weißenburg / Treuchtlingen - Industriegebiet Süd

Maßnahmentyp: **Oberfläche asphaltieren**

Straße: Wirtschaftsweg

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: ca. 360 Meter

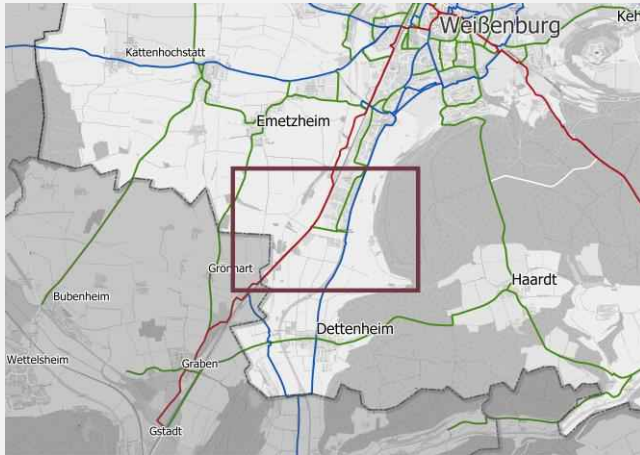
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: weniger dringlich

Lage:



IST-Zustand: Beim betrachtete Abschnitt handelt es sich um einen nicht asphaltierten Wirtschaftsweg.

Maßnahme: **Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.**

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Schlecht*

Kostenrahmen: 185.000 €

Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter ist nicht möglich.

Sonstiges: -

Verbindung: Weißenburg - Rothenstein - Eichstätt

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**

Straße: Forstweg

Netzkategorie: Regionale Hauptverbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: ca. 170 Meter

Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: mittel

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende Weg ist abschüssig und unbefestigt mit losem Kies und Gestein.

Maßnahme: Abschnitt zu asphaltiertem Weg ausbauen und Anschluss an B13 schaffen.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut*

Kostenrahmen: 85.000 €

Begründung: Der Abschnitt stellt einen Lückenschluss einer ansonsten durchgängigen Verbindung von der Innenstadt über den Aumühlweiher zur B 13 dar. Der Ausbau ersetzt einen notwendigen Radwegeneubau entlang der B 13 bis zum Ortseingang Weißenburg.

Sonstiges: -

Verbindung: Weißenburg - Rothenstein - Eichstätt

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: B 13

Netzkategorie: Regionale Hauptverbindung

DTV Kfz/24h: 4.171

Länge: ca. 5500 Meter

Baulast: Bund

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: mittel

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg und keine geeignete Alternativverbindung. Der Radverkehr muss die Fahrbahn benutzen. Der Abschnitt grenzt an die Maßnahme Mfr-B-16 aus dem Bayerischen Radwegebauprogramm 2020-2024.

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.**

Fotos:



Priorität: A

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: 4.100.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung, der hohen Kfz-Geschwindigkeit und der schmalen Fahrbahn nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Weißenburg - Rothenstein - Eichstätt

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: B 13

Netzkategorie: Regionale Hauptverbindung

DTV Kfz/24h: 4.171

Länge: ca. 1400 Meter

Baulast: Bund

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: mittel

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg und keine geeignete Alternativverbindung. Der Radverkehr muss die Fahrbahn benutzen. Die Maßnahme ist Teil des Bayerischen Radwegebauprogramms 2020-2024 (Mfr-B-16).

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs mit gesichertem Übergang Radweg-Fahrbahn am Ortseingang Rothenstein.**

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut*

Kostenrahmen: 970.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der Linienführung, der Verkehrsbelastung und der hohen Kfz-Geschwindigkeit nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Weißenburg - Rothenstein - Eichstätt

Maßnahmentyp: **Radweg neu bauen**

Straße: B 13

Netzkategorie: Regionale Hauptverbindung

DTV Kfz/24h: 4.171

Länge: ca. 500 Meter

Baulast: Bund

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: mittel

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg und keine geeignete Alternativverbindung. Der Radverkehr muss die Fahrbahn benutzen. Der Abschnitt grenzt an die Maßnahme OB-B-07 aus dem Bayerischen Radwegebauprogramm 2020-2024.

Maßnahme: **Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs mit gesichertem Übergang Fahrbahn-Radweg am Ortseingang Rothenstein.**

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut*

Kostenrahmen: 360.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und der hohen Kfz-Geschwindigkeit nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

Sonstiges: -

Verbindung: Suffersheim - Schambach - Treuchtlingen

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**

Straße: Trampelpfad zwischen Suffersheim und Haardter Straße

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: ca. 150 Meter

Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: ohne Meldung

Lage:



IST-Zustand: Eine direkte Verbindung zum weiteren Weg nach Schambach fehlt. Der bestehende Weg über den Spielplatz ist sehr schmal (Trampelpfad) und unbefestigt.

Maßnahme: **Abschnitt zu asphaltiertem Weg oder Weg mit wassergebundenen Decke ausbauen.**

Fotos:



Priorität: *B*

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 77.000 €

Begründung: Die bisherige Wegeführung schließt östlich der Haardter Straße nicht an den Radweg nach Schambach an.

Sonstiges: -

Verbindung: Schambachtal - Suffersheim - Laubenthal

Maßnahmentyp: **Unbefestigten Weg ausbauen**

Straße: - (Wirtschaftsweg am Waldrand östlich von Suffersheim)

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: ca. 1500 Meter

Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: weniger dringlich

Lage:



IST-Zustand: Der Radverkehr muss momentan die Landstraße benutzen.

Maßnahme: **Abschnitt zu asphaltiertem Weg oder Weg mit wassergebundenen Decke ausbauen. Teilweise Neubau notwendig.**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Schlecht*

Kostenrahmen: 790.000 €

Begründung: Der Weg entlang des Waldrandes bietet die Möglichkeit zur Schaffung einer Verbindung zwischen Suffersheim und dem Laubenthal abseits des Kfz-Verkehrs.

Sonstiges: Es handelt sich um eine Fortführung des Schambachtalradweges und einen Lückenschluss zum Laubenthal.

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße: Obertorstraße

Netzkategorie: Regionale Hauptverbindung

DTV Kfz/24h: 4.050

Länge: ca. 140 Meter

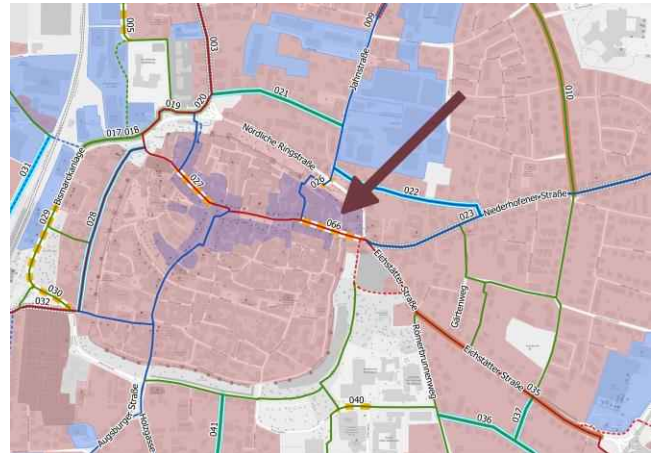
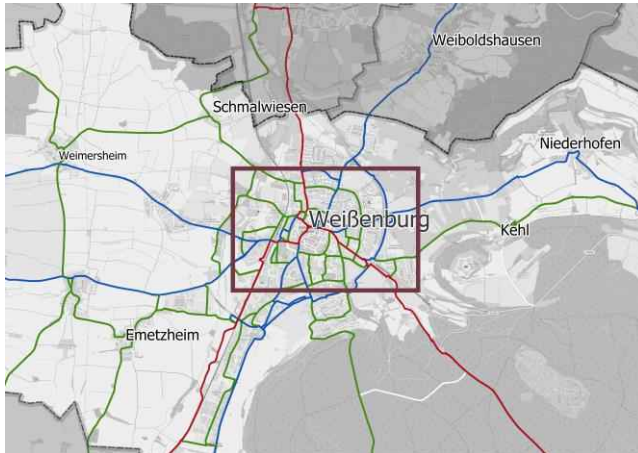
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: mittel

Lage:



IST-Zustand: Auf der Obertorstraße kommt es regelmäßig zu Konflikte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr. Der Straßenraum ist vergleichsweise breit, aber durch parkende Kfz eingeschränkt.

Maßnahme: **Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Um die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs wirksam zu dämpfen sind mögliche Maßnahmen: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreite, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkung**

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *umsetzungsabhängig* Kostenrahmen: *umsetzungsabhängig*

Begründung: Die Obertorstraße stellt die Hauptzufahrt zur Altstadt dar. Durch die hohen Kfz-Verkehrsstärken, Kfz-Parkstände und fehlende Radverkehrsanlagen kommt es zu Konflikten.

Sonstiges: -

Verbindung: Weißenburg - Hagenbuch - Höttingen

Maßnahmentyp: **Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen**

Straße: Weiboldshausener Straße

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: 3.450

Länge: -

Baulast: Landkreis WUG + Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Ja

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: weniger dringlich

Lage:



IST-Zustand: Beginn des benutzungspflichtigen Radwegs auf freier Strecke.

Maßnahme: Übergang Fahrbahn - Radweg durch Markierung verdeutlichen. Bordstein auf Nullniveau absenken.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut*

Kostenrahmen: *Unter 3.000 €*

Begründung: Radfahrende sind verpflichtet auf den Radweg einzubiegen. Aufgrund des Bordes müssen sie dafür ausschwenken und ihre Geschwindigkeit reduzieren. Da der Kfz-Verkehr auf freier Strecke nicht damit rechnet, kann es zu kritischen Situationen kommen.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße: Rothenburger Straße

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: -

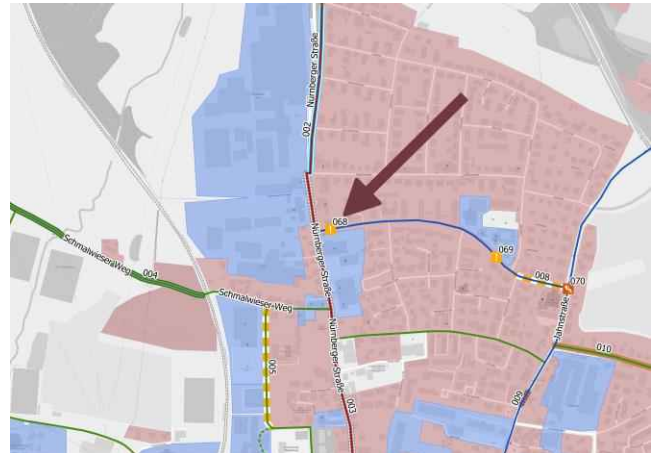
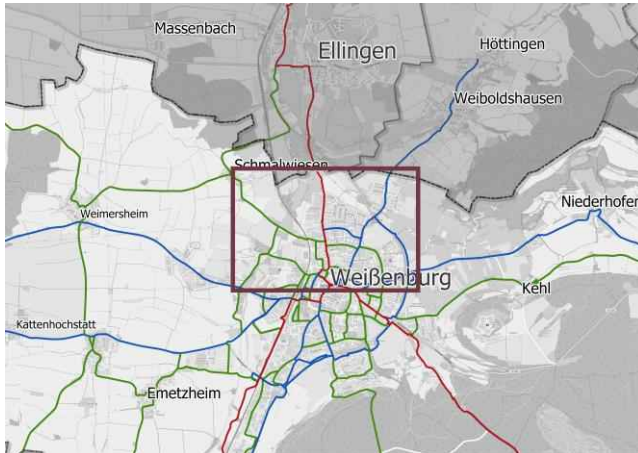
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: weniger dringlich

Lage:



IST-Zustand: Die Markierung der Schutzstreifen sorgt für ein abruptes Einschwenken des Radverkehrs Richtung Fahrbahnmitte und begünstigt gefährliche Überholmanöver.

Maßnahme: **Schutzstreifen bei nächster routemäßiger Instandsetzung geradliniger markieren.**

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

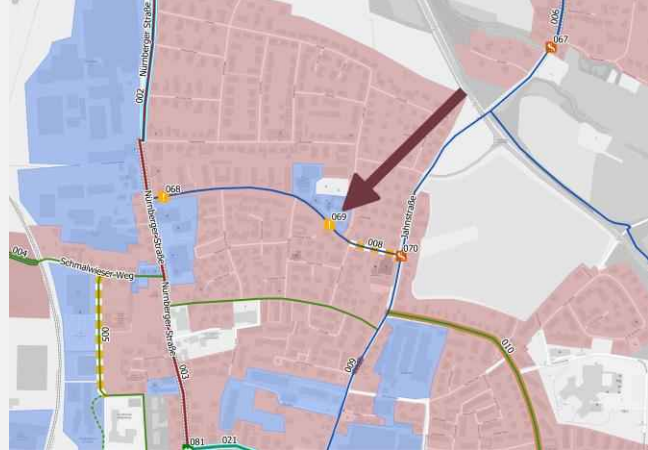
Kostenrahmen: **Unter 3.000 €**

Begründung: Die aktuelle Markierung unterstützt Überholvorgänge im Bereich kurz vor der Fahrbahnverengung. Dies kann zu kritischen Situationen führen.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung
 Straße: Rothenburger Straße
 DTV Kfz/24h: -
 Baulast: Stadt Weißenburg
 Umsetzung:

Maßnahmentyp: **Sonstiges**
 Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung
 Länge: -
 Schulverbindung: Nein
 Onlinebeteiligung: weniger dringlich



IST-Zustand: Im Bereich der Verschwenkung des Geh- und Radweges stehen Hindernisse im Verkehrsraum.

Maßnahme: **Lichtmast und Pfosten versetzen oder Weg durch Markierung an den Hindernissen vorbei führen.**



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut** Kostenrahmen: **4.000 €**

Begründung: Einbauten im Verkehrsraum stellen ein Unfallrisiko dar.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen**

Straße: Jahnstraße / Rothenburger Straße

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: 4.100

Länge: -

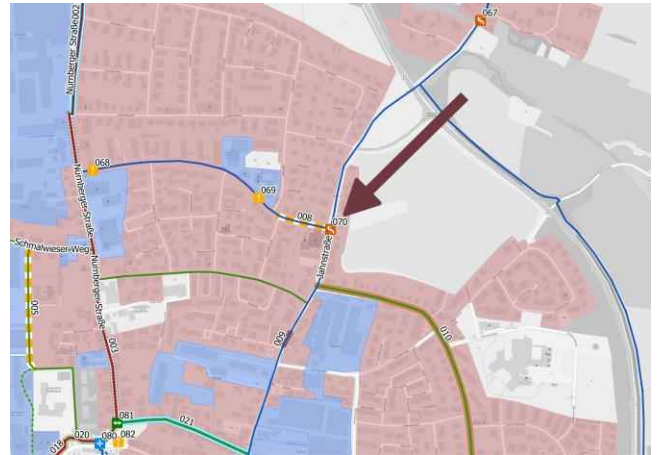
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Ja

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: weniger dringlich

Lage:



IST-Zustand: Aus Richtung Hagenbuch kommend besteht keine Möglichkeit auf den benutzungspflichtigen Radweg entlang der Rothenburger Straße zu kommen.

Maßnahme: **Überfahrt von der Fahrbahn auf den Radweg ermöglichen.**

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut*

Kostenrahmen: *Unter 3.000 €*

Begründung: Radfahrende nutzen auf der Jahnstraße die Schutzstreifen auf der Fahrbahn und sind verpflichtet in Richtung Rothenburger Straße in den Seitenraum wechseln. Dies ist baulich nicht vorgesehen.

Sonstiges: -

Verbindung: Weimersheim - Weißenburg

Maßnahmentyp: **Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen**

Straße: Alesheimer Straße in Weimersheim

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: 2.139

Länge: -

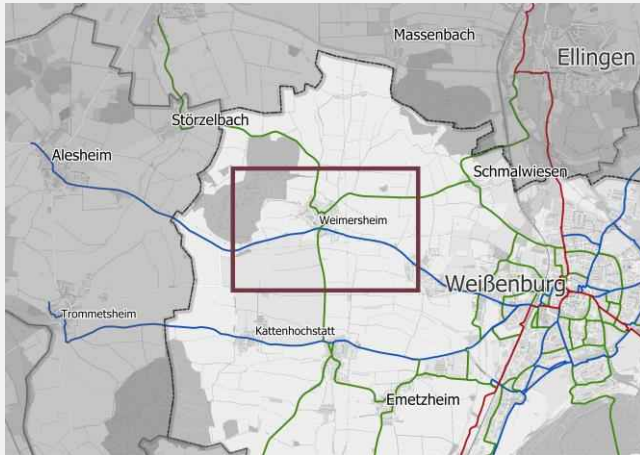
Baulast: Landkreis WUG + Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: ohne Meldung

Lage:



IST-Zustand: Der Radweg endet am Ortseingang. Die bestehende Mittelinsel ist nicht für die sichere Querung des Radverkehrs geeignet.

Maßnahme: **Sicheren Übergang von der Fahrbahn auf den Radweg bzw. vom Radweg auf die Fahrbahn schaffen, z.B. durch Markierung eines Aufstellbereichs im Schatten der bestehenden Mittelinsel und Schaffung einer fahrdynamischen Überfahrt auf den Radweg.**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 40.000 €

Begründung: Um eine sichere Überfahrt von der Fahrbahn auf den Radweg bzw. vom Radweg auf die Fahrbahn kommen grundsätzlich Markierungen, bauliche Querungshilfen oder Rückendeckungen in Frage. Die Ausführung ist u.a. von der verfügbaren Fläche abhängig.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Querungshilfe anlegen**

Straße: Niederhofener Straße

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: -

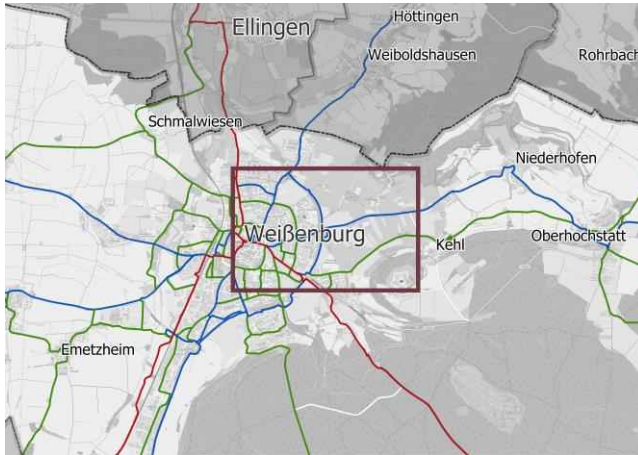
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: mittel

Lage:



IST-Zustand: Das Querung von Radverkehr ist an dieser Stelle momentan nicht vorgesehen.

Maßnahme: Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der abzweigenden Radverkehrsverbindung.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 40.000 €

Begründung: Bei Ausbau der Verbindung parallel zur B2 muss auch die gesicherte Querung der Niederhofener Straße ermöglicht werden.

Sonstiges: -

Verbindung: Weißenburg - Niederhofen

Maßnahmentyp: **Ausfahrt/Einmündung sichern**

Straße: Niederhofener Straße / Am Rohrberg

Netzkategorie: Nahräumliche
 Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: -

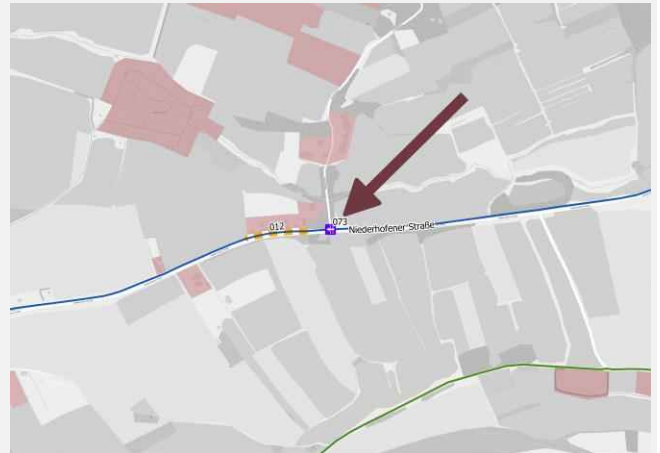
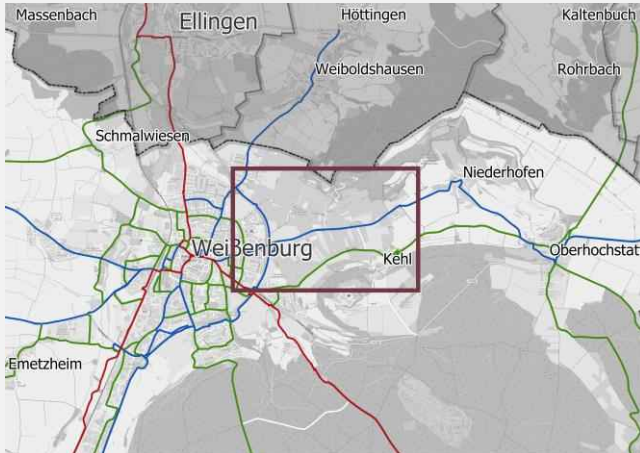
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: ohne Meldung

Lage:



IST-Zustand: Die Roteinfärbung im Bereich der Einmündung ist kaum mehr sichtbar.

Maßnahme: **Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol erneuern.**

Fotos:



Priorität: **C**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kostenrahmen: **Unter 3.000 €**

Begründung: Der Kfz-Verkehr wird nur unzureichend auf von beiden Seiten kommende, bevorrechtigte Radfahrende hingewiesen. Die Furtmarkierung steigert die Aufmerksamkeit. Die Sicherheit und der Fahrkomfort für den Radverkehr steigen.

Sonstiges: -

Verbindung: Nennslingen - Oberhochstatt - Weißenburg

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße: Am Berg / Mesnergäßchen in Oberhochstatt

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: -

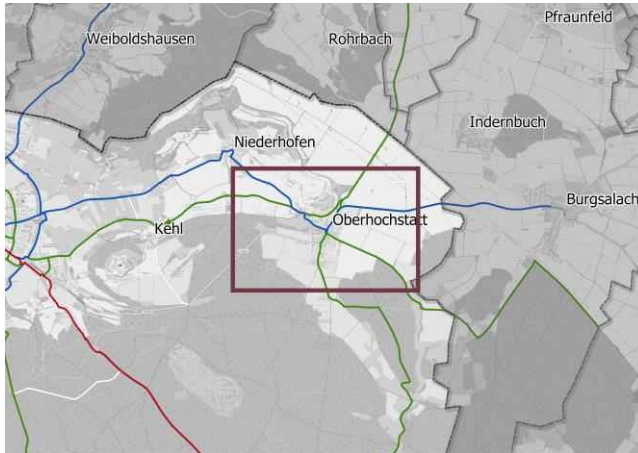
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: ohne Meldung

Lage:



IST-Zustand: Die Abzweigung der Radverbindung ist auf der Gefällestrecke leicht zu übersehen.

Maßnahme: **Abzweigende Radverbindung durch Markierung und wegweisende Beschilderung besser kennzeichnen**

Fotos:



Priorität: C

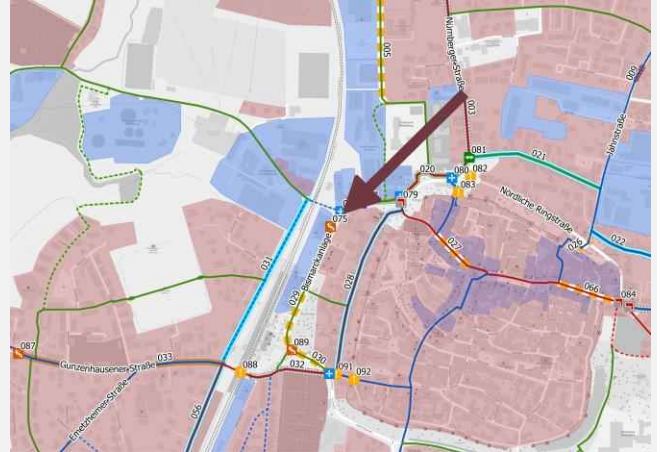
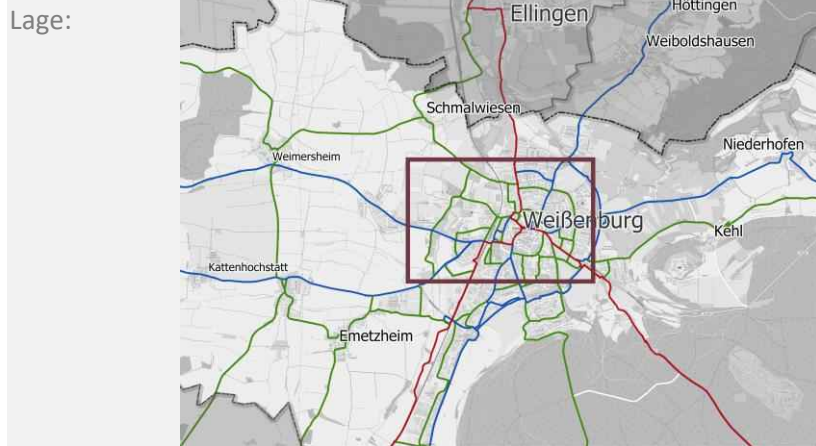
Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: *Unter 3.000 €*

Begründung: Die vorgesehene Radverbindung sollte vor Ort deutlich erkennbar sein, damit auch ortsunkundige Radfahrende die gewünschte Führung wählen.

Sonstiges: Eine generelle Überarbeitung der Wegweisung für den Radverkehr im Stadtgebiet wird empfohlen.

Verbindung:	Innerstädtische Alltagsverbindung	Maßnahmentyp:	Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen
Straße:	Bismarckanlage	Netzkategorie:	Regionale Hauptverbindung
DTV Kfz/24h:	10.000	Länge:	-
Baulast:	Stadt Weißenburg	Schulverbindung:	Nein
Umsetzung:		Onlinebeteiligung:	dringlich



IST-Zustand: Beginn des benutzungspflichtigen Radwegs auf freier Strecke.

Maßnahme: Übergang Fahrbahn - Radweg durch Markierung verdeutlichen. Bordstein auf Nullniveau absenken.



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: *Unter 3.000 €*

Begründung: Radfahrende sind verpflichtet auf den Radweg einzubiegen. Aufgrund des Bordes müssen sie dafür ausschwenken und ihre Geschwindigkeit reduzieren. Da der Kfz-Verkehr auf freier Strecke nicht damit rechnet, kann es zu kritischen Situationen kommen.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Straße: Schulhausstraße / Bismarckanlage / Lehenwiesenweg

DTV Kfz/24h: 13.650

Baulast: Landkreis WUG + Stadt Weißenburg

Umsetzung:

Maßnahmentyp: **Führung an Knotenpunkt verbessern**

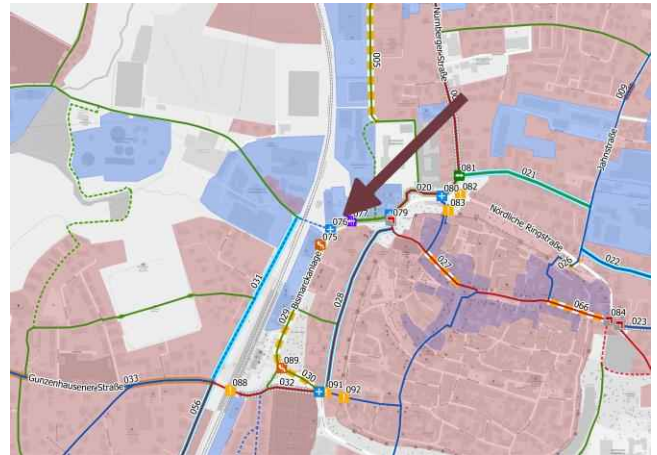
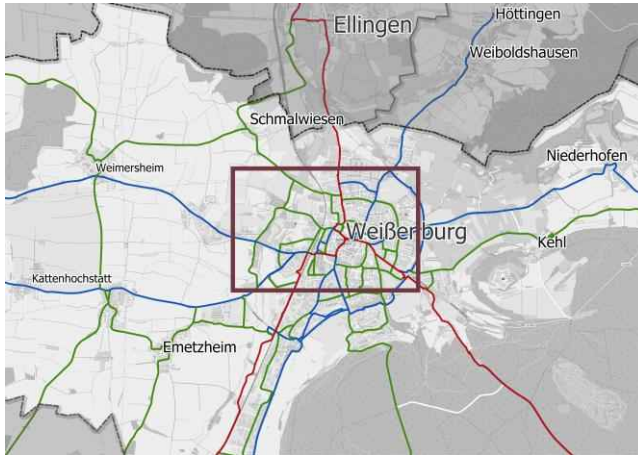
Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

Länge: -

Schulverbindung: Nein

Onlinebeteiligung: sehr dringlich

Lage:



IST-Zustand: Die Radverkehrsführung über die Einmündung des Lehenwiesenwegs ist ungelöst.

Maßnahme: Bauliche Anpassung des Knotenpunkts unter Berücksichtigung der Radverbindung entlang Schulhausstraße und Bismarckanlage.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *umsetzungsabhängig* Kostenrahmen: *umsetzungsabhängig*

Begründung: Die Radverkehrsführung beginnt momentan erst hinter dem Lehenwiesenweg in der Bismarckanlage. Um eine durchgängige Radverkehrsführung zu schaffen, sollte der Knoten zwingend in die Planung einbezogen werden. Auch die Führung des Fußverkehrs ist sehr umwegig.

Sonstiges: Ggf. Durchführung eines Verkehrssicherheitsaudits zur Identifikation von Defiziten und Planungsmöglichkeiten.

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Ausfahrt/Einmündung sichern**

Straße: Schulhausstraße

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: 13.650

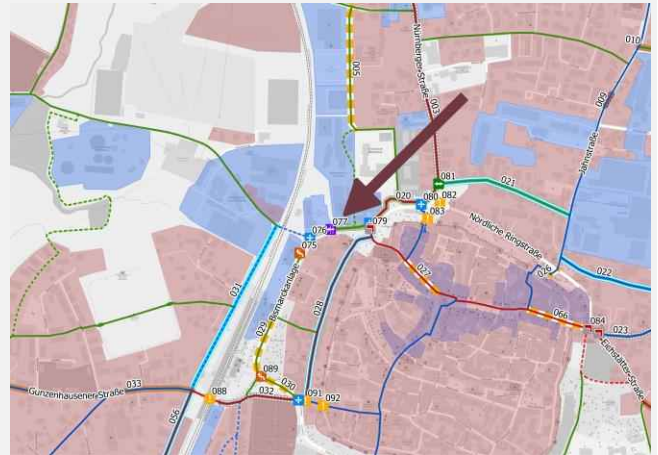
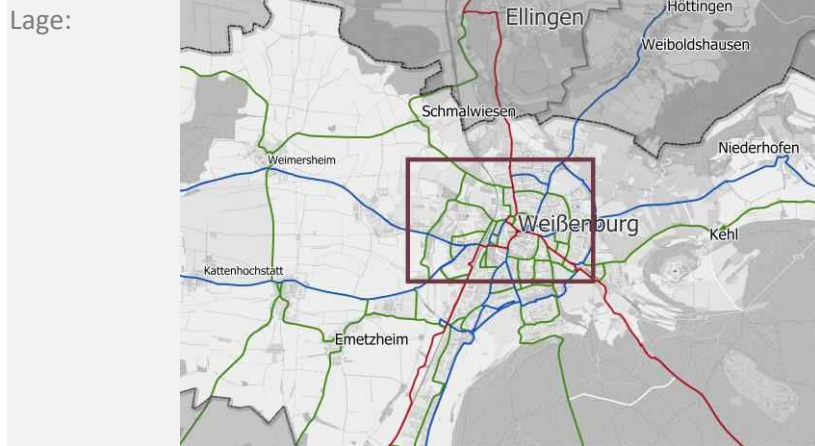
Länge: -

Baulast: Landkreis WUG + Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: dringlich



IST-Zustand: Der bestehende Gehweg wird für die Einfahrt zu Lidl unterbrochen.

Maßnahme: Seitenraum im Bereich der Einfahrt durchziehen, Rechtsabbiegspur zurückbauen, Einfahrt insgesamt kleiner und übersichtlicher dimensionieren.



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *umsetzungsabhängig* Kostenrahmen: *umsetzungsabhängig*

Begründung: Rad- und Fußverkehr sind im Bereich der Einmündung ungeschützt. Es kommt zu Konflikten mit dem querenden Kfz-Verkehr. Die Vorfahrtssituation ist unklar.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Führung an Knotenpunkt verbessern**

Straße: Schulhausstraße

Netzkategorie: Regionale Hauptverbindung

DTV Kfz/24h: 13.650

Länge: -

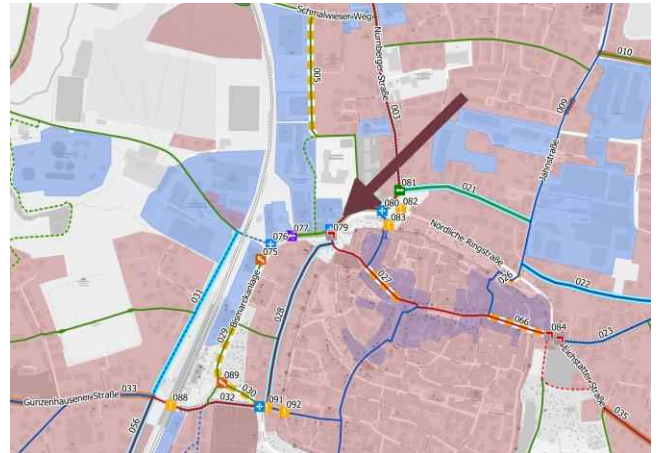
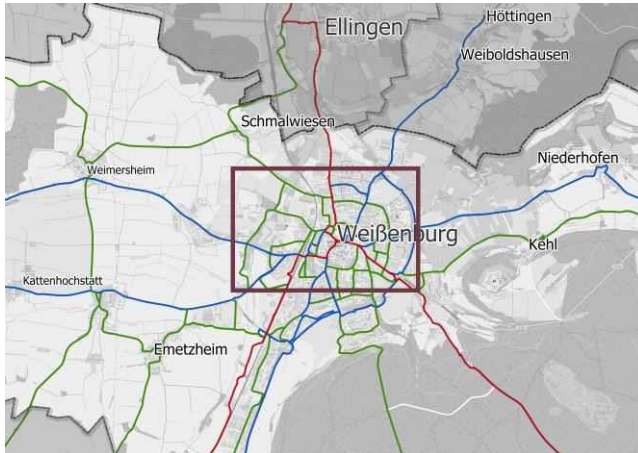
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Ja

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: weniger dringlich

Lage:



IST-Zustand: Für den Radverkehr bestehen nur ungeeignete oder umwegige Möglichkeiten zur Querung der Schulhausstraße.

Maßnahme: **Aufstellbereich und Signalgeber für den Radverkehr nachrüsten.**

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut*

Kostenrahmen: 22.000 €

Begründung: Um durchgängige Radverbindungen zu schaffen, die von den Verkehrsteilnehmenden auch angenommen werden, müssen Radverkehrsanlage gut zu erreichen sein. Insbesondere die Übergänge an den Hauptverkehrsstraßen sollten sicher und komfortabel gestaltet werden.

Sonstiges: Bei gleichzeitiger Umsetzung mit der Maßnahme 79 können Kosten gespart werden, da die LSA-Schaltung nur einmal neu berechnet und umprogrammiert werden muss.

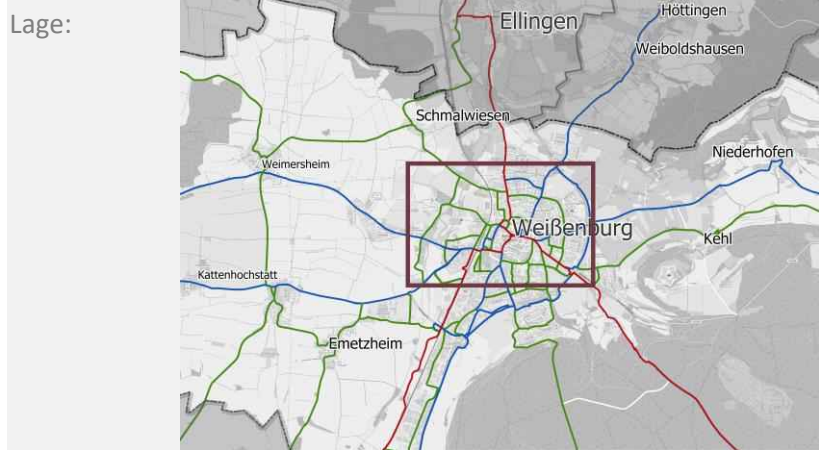
Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung Maßnahmentyp: **Aufgeweiteten Radaufstellstreifen markieren**

Straße: Schulhausstraße / Martin-Luther-Platz Netzkategorie: Regionale Hauptverbindung

DTV Kfz/24h: 13.650 Länge: -

Baulast: Landkreis WUG + Stadt Weißenburg Schulverbindung: Ja

Umsetzung: Onlinebeteiligung: weniger dringlich



IST-Zustand: Für den Radverkehr bestehen nur ungeeignete oder umwegige Möglichkeiten zur Querung der Schulhausstraße.

Maßnahme: **Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens. Anpassung des Signalprogramms.**



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 22.000 €

Begründung: An LSA-geregelten Knotenpunkten mit aufgeweiteten Radaufstellstreifen können Radfahrende an den wartenden Fahrzeugen vorbei fahren und sich im Blickfeld des Kfz-Verkehrs aufstellen. Dadurch werden Konflikte insbesondere mit rechts-abbiegenden Fahrzeugen minimiert. Die Sicherheit und der Komfort für den Radverkehr steigt.

Sonstiges: Bei gleichzeitiger Umsetzung mit der Maßnahme 78 können Kosten gespart werden, da die LSA-Schaltung nur einmal neu berechnet und umprogrammiert werden muss.

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Führung an Knotenpunkt verbessern**

Straße: Schulhausstraße

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: 13.650

Länge: -

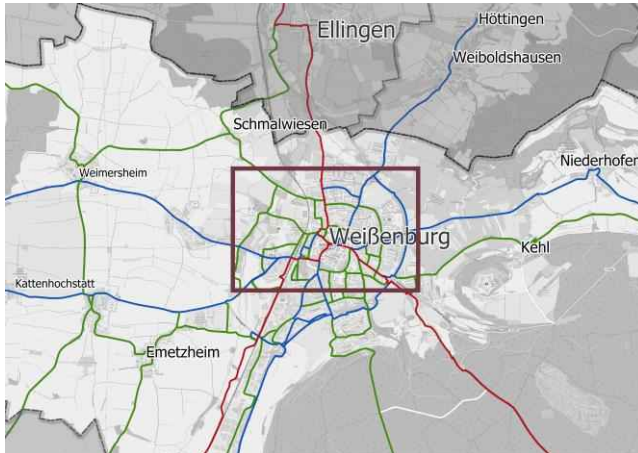
Baulast: Landkreis WUG + Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Ja

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: ohne Meldung

Lage:



IST-Zustand: Radfahrende müssen an der Fußgängerampel absteigen und über die Schulhausstraße schieben.

Maßnahme: **Radverkehr in die Lichtsignalanlage miteineziehen. Signalgeber mit Kombischeibe ausstatten, um Querung auch für den Radverkehr zu ermöglichen.**

Fotos:



Priorität: *B* Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut*

Kostenrahmen: *Unter 3.000 €*

Begründung: Die Querung ist momentan nur auf den Fußverkehr ausgelegt. Radfahrende müssen absteigen und schieben.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Querungshilfe anlegen**

Straße: Nürnberger Straße / Schulhausstraße

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: 14.100

Länge: -

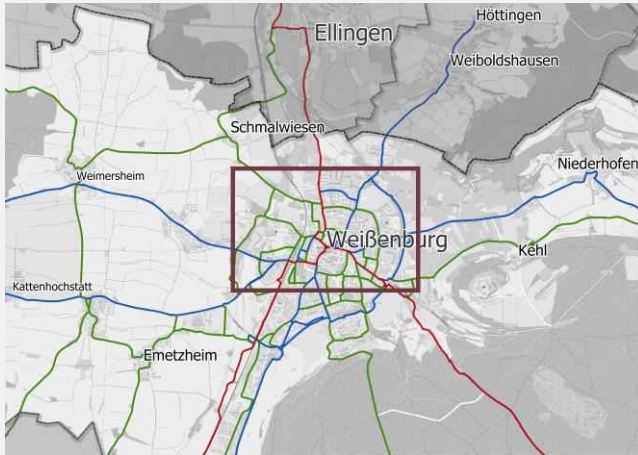
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Ja

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: weniger dringlich

Lage:



IST-Zustand: Der Anschluss vom Wäschgraben zum gegenüberliegenden Geh- und Radweg ist ungelöst.

Maßnahme: Berücksichtigung der Fahrbeziehung in die Knotenpunktplanung. Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 40.000 €

Begründung: Um durchgängige Radverbindungen zu schaffen, die von den Verkehrsteilnehmenden auch angenommen werden, müssen Radverkehrsanlage gut zu erreichen sein. Insbesondere die Übergänge an den Hauptverkehrsstraßen sollten sicher und komfortabel gestaltet werden.

Sonstiges: Als Übergangslösung bis zum Umbau des Knotenpunkts kommt ggf. die Führung durch den Park und über die aktuelle Fußgängerampel in Frage.

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße: Nürnberger Straße / Schulhausstraße / Nördliche Ringstraße

Netzkategorie: Regionale Hauptverbindung

DTV Kfz/24h: 14.100

Länge: -

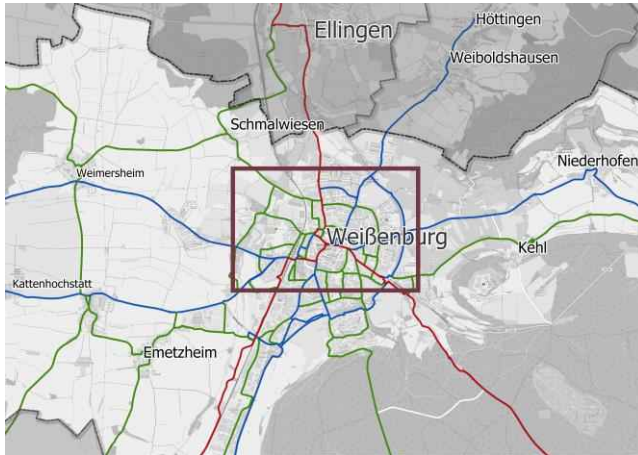
Baulast: Landkreis WUG

Schulverbindung: Ja

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: sehr dringlich

Lage:



IST-Zustand: Die Führung des Radverkehrs wurde bei der Knotenpunktgestaltung nicht berücksichtigt.

Maßnahme: Durchführung eines Verkehrssicherheitsaudits zur Identifikation von Defiziten und Planungsmöglichkeiten.

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut*

Kostenrahmen: *Unter 3.000 €*

Begründung: Systematische Analyse von Defiziten durch zertifizierten Auditor / Auditorin zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße: Am Ellinger Tor

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: -

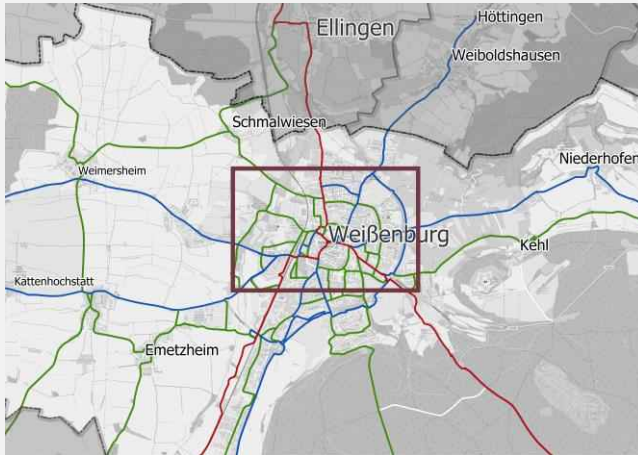
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Ja

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: weniger dringlich

Lage:



IST-Zustand: Die Fuß- und Radverkehrsbrücke ist bei Schnee und Glätteis sehr rutschig.

Maßnahme: **Griffigkeit des Belags auf der Fußgängerbrücke erhöhen.**

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kostenrahmen: **Unter 3.000 €**

Begründung: Das Sturzrisiko sollte durch die Erneuerung des Belags reduziert werden.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Straße: Obertorstraße

DTV Kfz/24h: 4.050

Baulast: Landkreis WUG + Stadt Weißenburg

Umsetzung:

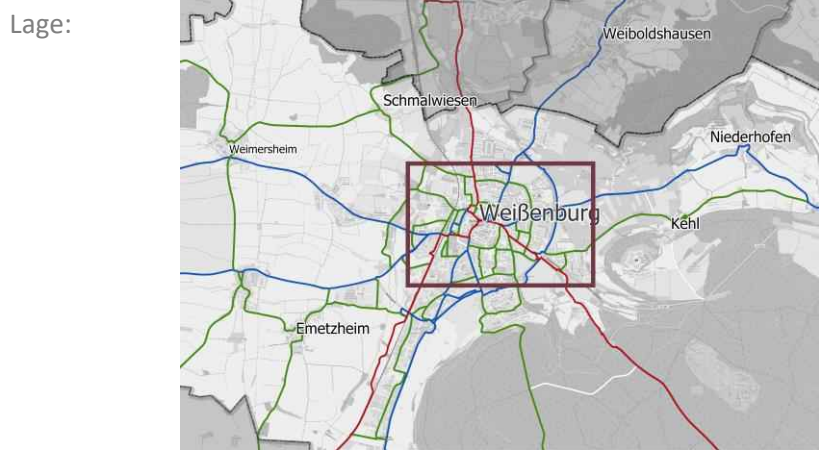
Maßnahmentyp: **Aufgeweiteten Radaufstellstreifen markieren**

Netzkategorie: Regionale Hauptverbindung

Länge: -

Schulverbindung: Nein

Onlinebeteiligung: mittel



IST-Zustand: Radfahrende die Richtung Niederhofener Straße fahren wollen werden oft von rechtsabbiegenden Kfz geschnitten.

Maßnahme: **Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifen. Anpassung des Signalprogramms.**



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: **22.000 €**

Begründung: An LSA-geregelten Knotenpunkten mit aufgeweiteten Radaufstellstreifen können Radfahrende an den wartenden Fahrzeugen vorbei fahren und sich im Blickfeld des Kfz-Verkehrs aufstellen. Dadurch werden Konflikte insbesondere mit rechts-abbiegenden Fahrzeugen minimiert. Die Sicherheit und der Komfort für den Radverkehr steigt.

Sonstiges: Bei gleichzeitiger Umsetzung mit der Maßnahme 85 können Kosten gespart werden, da die LSA-Schaltung nur einmal neu berechnet und umprogrammiert werden muss. Ggf. Durchführung eines Verkehrssicherheitsaudits für den gesamten Knoten.

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Straße: Niederhofener Straße

DTV Kfz/24h: 1.650

Baulast: Landkreis WUG + Stadt Weißenburg

Umsetzung:

Maßnahmentyp: **Aufgeweiteten Radaufstellstreifen markieren**

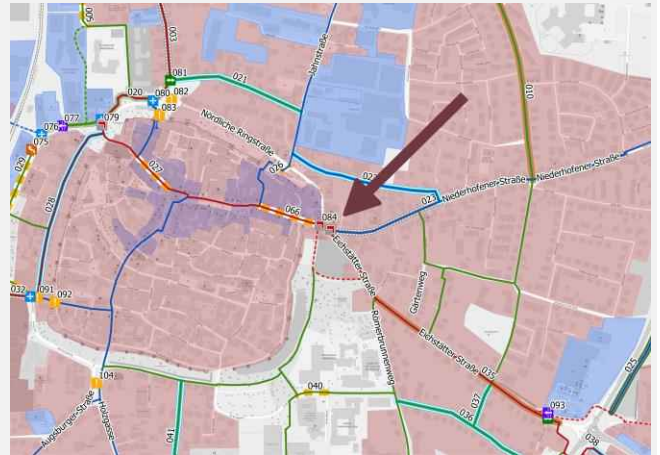
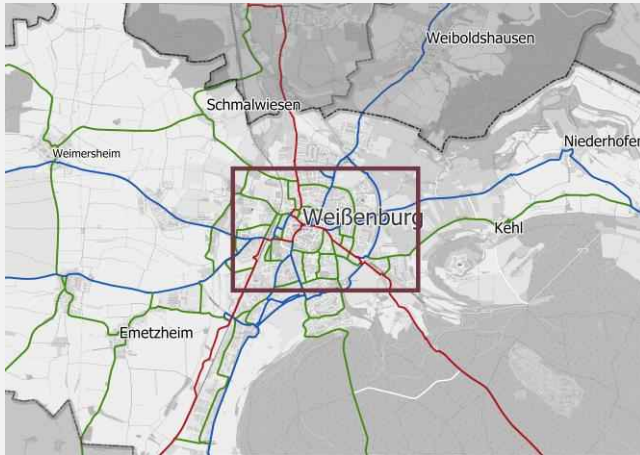
Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

Länge: -

Schulverbindung: Nein

Onlinebeteiligung: dringlich

Lage:



IST-Zustand: Es kommt häufig zu kritischen Situation zwischen in die Obertorstraße fahrendem Radverkehr und rechtsabbiegender Kfz-Verkehr.

Maßnahme: **Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifen. Anpassung des Signalprogramms.**

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut* Kostenrahmen: 22.000 €

Begründung: An LSA-geregelten Knotenpunkten mit aufgeweiteten Radaufstellstreifen können Radfahrende an den wartenden Fahrzeugen vorbei fahren und sich im Blickfeld des Kfz-Verkehrs aufstellen. Dadurch werden Konflikte insbesondere mit rechts-abbiegenden Fahrzeugen minimiert. Die Sicherheit und der Komfort für den Radverkehr steigt.

Sonstiges: Bei der Planung ist die Ausfahrt zwischen Hausnr. 1 u. 3 zu berücksichtigen. Ggf. muss die Haltelinie für den Kfz-Verkehr dahinter liegen. Bei gleichzeitiger Umsetzung mit der Maßnahme 84 können Kosten gespart werden.

Verbindung: Weimersheim - Hattenhof - Weißenburg

Maßnahmentyp: **Ausfahrt/Einmündung sichern**

Straße: Gunzenhausener Straße

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: 3.300

Länge: -

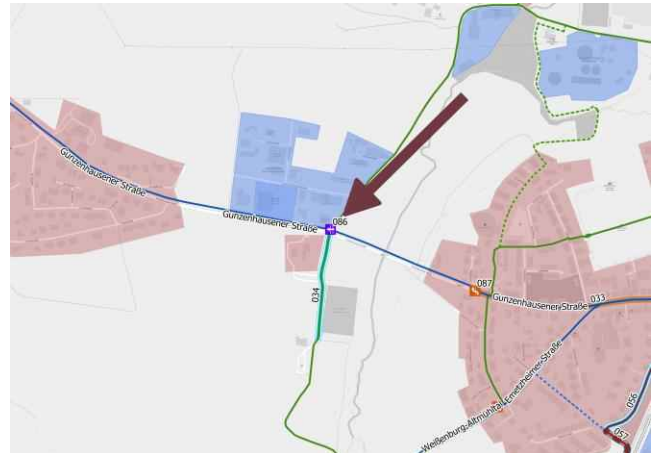
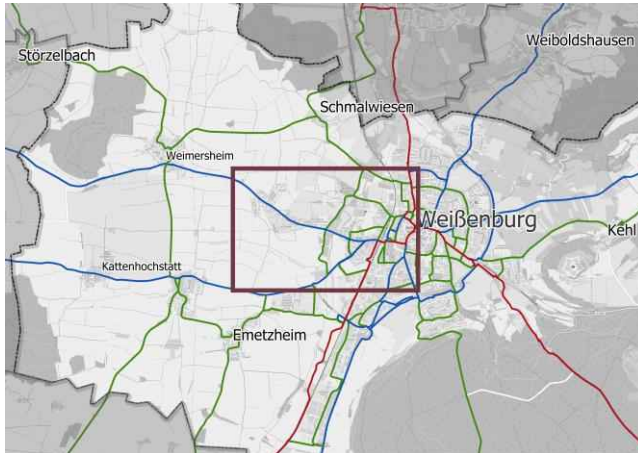
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: weniger dringlich

Lage:



IST-Zustand: Die Roteinfärbung im Bereich der Einmündung ist kaum mehr sichtbar.

Maßnahme: Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol erneuern.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: *Unter 3.000 €*

Begründung: Der Kfz-Verkehr wird nur unzureichend darauf hingewiesen, dass bevorrechtigte Radfahrende aus beiden Richtungen queren. Die Furtmarkierung steigert die Aufmerksamkeit. Die Sicherheit und der Fahrkomfort für den Radverkehr steigen.

Sonstiges: -

Verbindung: Weißenburg - Hattenhof - Weimersheim

Maßnahmentyp: **Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen**

Straße: Gunzenhausener Straße

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: 3.000

Länge: -

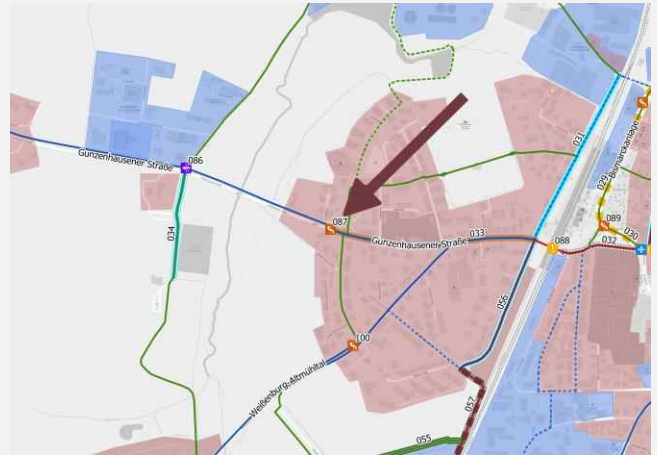
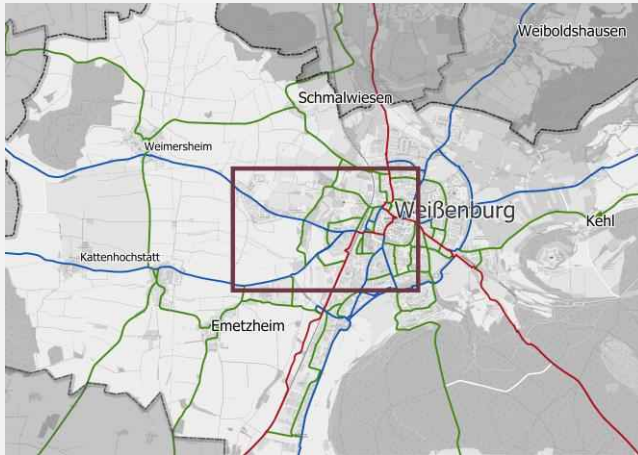
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: weniger dringlich

Lage:



IST-Zustand: Der Radweg endet ohne gesicherte Überführung auf die Fahrbahn.

Maßnahme: **Geregelte Überfahrt vom Radweg auf die Fahrbahn schaffen und Querungsstelle sichern.**

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut*

Kostenrahmen: *Unter 3.000 €*

Begründung: Um eine sichere Überfahrt von der Fahrbahn auf den Radweg bzw. vom Radweg auf die Fahrbahn kommen grundsätzlich Markierungen, bauliche Querungshilfen oder Rückendeckungen in Frage. Die Ausführung ist u.a. von der verfügbaren Fläche abhängig.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße: Gunzenhausener Straße

Netzkategorie: Regionale Hauptverbindung

DTV Kfz/24h: 6.650

Länge: -

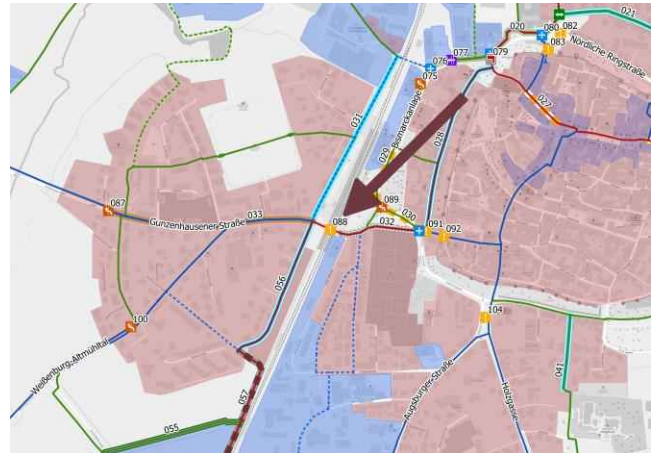
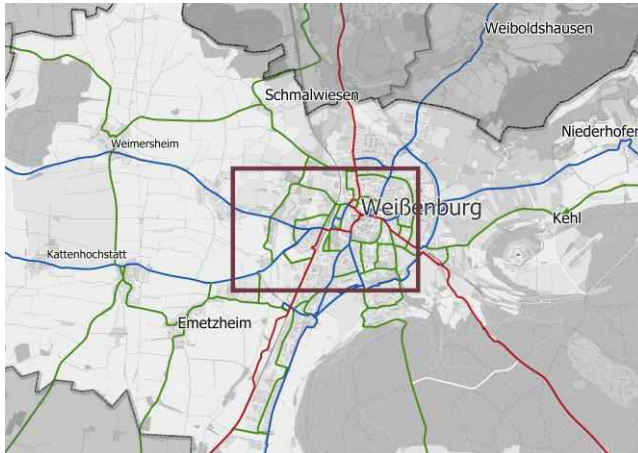
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Ja

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: mittel

Lage:



IST-Zustand: Die Brücke über die Bahnanlage stellt eine Engstelle für den Radverkehr da.

Maßnahme: **Brücke bei Sanierung verbreitern, um langfristig Radverkehrsanlagen zu ermöglichen.**

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *umsetzungsabhängig* Kostenrahmen: *umsetzungsabhängig*

Begründung: Brückenbauwerke stellen oft Zwangspunkte dar, die eine durchgängige Radverkehrsführung erschweren. Deshalb ist eine Planung mit Blick auf die langfristige Zielsetzung sinnvoll.

Sonstiges: Die Sanierung der Brücke ist für die nächsten Jahre geplant.

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen**

Straße: Bahnhofstraße

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: 4.850

Länge: -

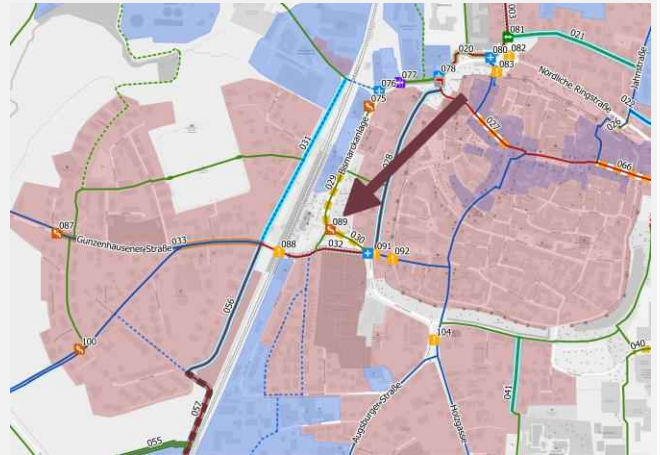
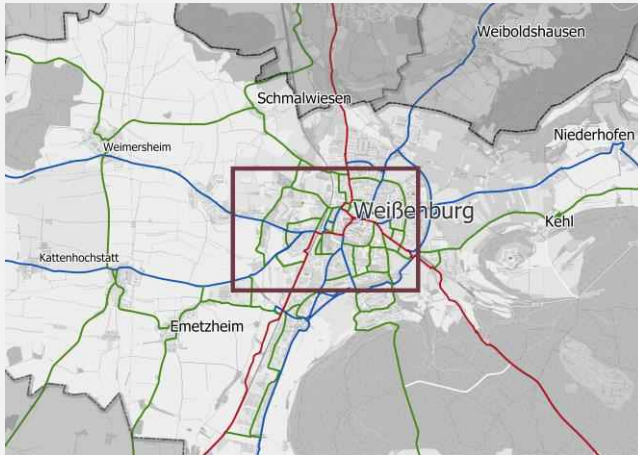
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: dringlich

Lage:



IST-Zustand: Der gemeinsame Geh- und Radweg endet mit dem Schild "Radfahrer absteigen".

Maßnahme: **Gesicherte Überfahrt vom Radweg auf die Fahrbahn schaffen.**

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *umsetzungsabhängig* Kostenrahmen: *umsetzungsabhängig*

Begründung: Dort wo der Radweg endet soll ein sicherer Übergang Radweg auf die Fahrbahn geschaffen werden. Hierfür kommen grundsätzlich Markierungen, bauliche Querungshilfen oder Rückendeckungen in Frage.

Sonstiges: Die Maßnahme sollte zusammen mit dem Umbau des Knotenpunkts Gunzenhausener Straße / Bahnhofstraße / Am Kirchhof (Maßnahme 090) geplant und umgesetzt werden, damit der Radverkehr direkt in die LSA-Steuerung einbezogen werden kann.

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Führung an Knotenpunkt verbessern**

Straße: Gunzenhausener Straße / Bahnhofstraße / Am Kirchhof

Netzkategorie: Regionale Hauptverbindung

DTV Kfz/24h: 10.000

Länge: -

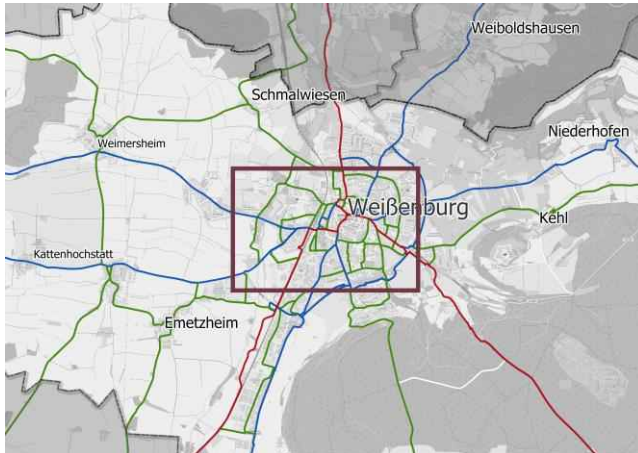
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: sehr dringlich

Lage:



IST-Zustand: Die Kreuzung ist komplex, der Radverkehr wurde bislang nicht berücksichtigt.

Maßnahme: **Aufgeweitete Aufstellstreifen prüfen. Radverkehr aus Westlicher Ringstraße integrieren. Orientierungsfördernde Markierung im Knotenpunktbereich.**

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *umsetzungsabhängig* Kostenrahmen: *umsetzungsabhängig*

Begründung: Aufgrund der unkonventionellen Geometrie und der zurückhaltenden Markierung stellt der Knotenpunktbereich eine Herausforderung für unsichere Radfahrende dar.

Sonstiges: Ggf. Durchführung eines Verkehrssicherheitsaudits zur Identifikation von Defiziten und Planungsmöglichkeiten.

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße: Westliche Ringstraße / Bahnhofstraße

Netzkategorie: Regionale Hauptverbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: -

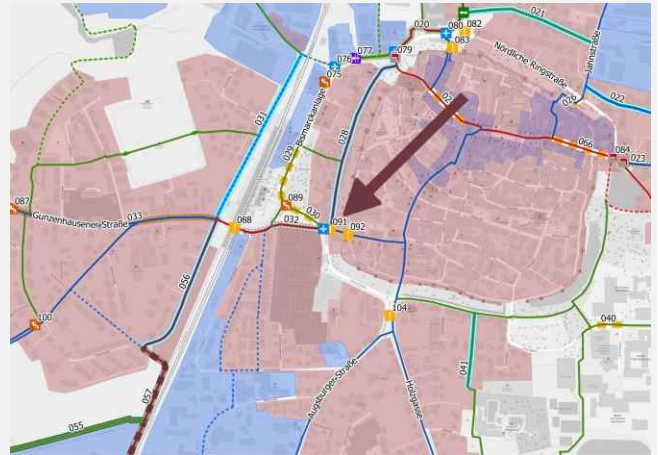
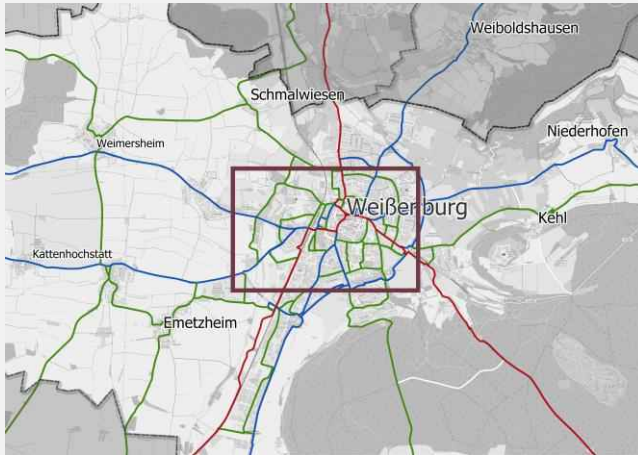
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: weniger dringlich

Lage:



IST-Zustand: Durch die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ ist es dem zugelassenem Radverkehr nicht erlaubt aus der Westlichen Ringstraße auszufahren. Radfahrende müssen absteigen.

Maßnahme: **Zeichen durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzen oder durch Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzen. Der ausfahrende Radverkehr muss in die LSA integriert werden.**

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut*

Kostenrahmen: *Unter 3.000 €*

Begründung: Eine durchgängige Radverkehrsführung mit nachvollziehbaren Regelungen erhöht allgemein die Regelakzeptanz.

Sonstiges: Um die Ausfahrt zu ermöglichen, muss der Radverkehr aus der Westlichen Ringstraße in die Signalisierung des Knotenpunkts Gunzenhausener Straße / Bahnhofstraße / Am Kirchhof miteinbezogen werden.

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße: Bahnhofstraße / Schanzmauer

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: 2.300

Länge: -

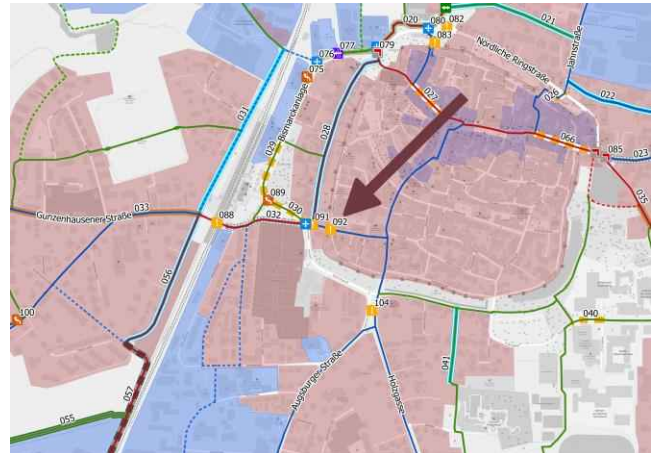
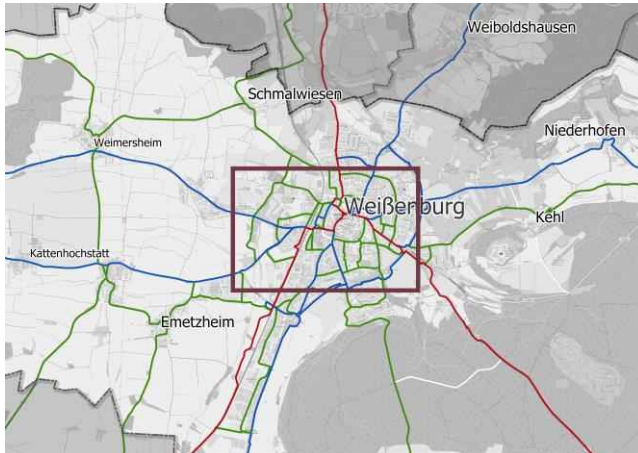
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Ja

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: weniger dringlich

Lage:



IST-Zustand: Der Knoten liegt in einer Tempo-30-Zone, es gilt Rechts-vor-Links. Die Vorfahrtsregelung wird aus der Altstadt kommend häufig missachtet.

Maßnahme: **Vorfahrtsregelung Rechts-vor-Links durch Markierung von Wartelinie oder Haifischzähnen verdeutlichen.**

Fotos:



Priorität: *B* Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut*

Kostenrahmen: *Unter 3.000 €*

Begründung: Durch die Knotenpunktgeometrie ist die Situation insbesondere aus der Innenstadt kommend unübersichtlich.

Sonstiges: -

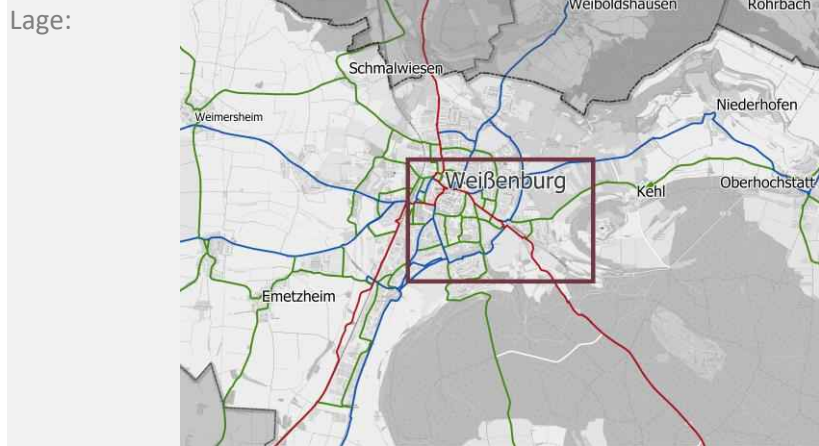
Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung Maßnahmentyp: **Ausfahrt/Einmündung sichern**

Straße: Eichstätter Straße Netzkategorie: Regionale Hauptverbindung

DTV Kfz/24h: - Länge: -

Baulast: Stadt Weißenburg Schulverbindung: Ja

Umsetzung: Onlinebeteiligung: sehr dringlich



IST-Zustand: Der querende Radverkehr in/aus Richtung Wülzburghang ist bei der Einmündung zum Kaufland nicht berücksichtigt. Radfahrende müssen absteigen und schieben.

Maßnahme: **Umbau der Einmündungssituation unter Einbeziehung der Radverkehrsverbindungen.**



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *umsetzungsabhängig* Kostenrahmen: *umsetzungsabhängig*

Begründung: Freie Rechtsabbieger sind generell schlecht mit Rad- und Fußverkehr verträglich und sollten deshalb innerorts nicht angelegt werden.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Querungshilfe anlegen**

Straße: Eichstätter Straße

Netzkategorie: Regionale Hauptverbindung

DTV Kfz/24h: 6.100

Länge: -

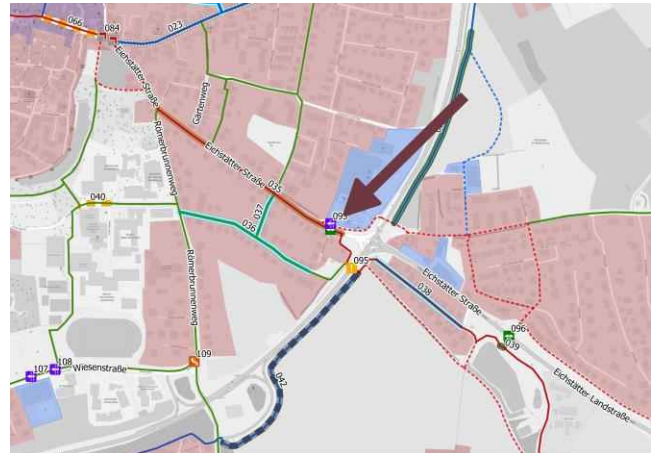
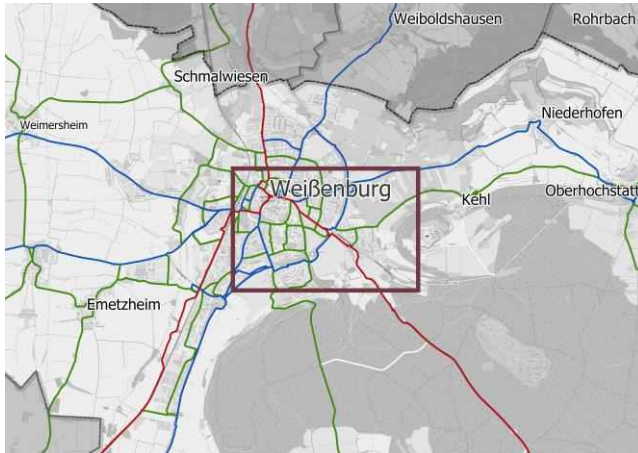
Baulast: Landkreis WUG

Schulverbindung: Ja

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: sehr dringlich

Lage:



IST-Zustand: Die Querung der Eichstätter Straße auf Höhe Kaufland ist ungesichert und aufgrund der breiten Fahrbahn gefährlich.

Maßnahme: **Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn.**

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut*

Kostenrahmen: 40.000 €

Begründung: Eine Querungshilfe dient der sicheren und zügigen Querung der Straße, insbesondere zu Stoßzeiten. Zusätzlich kann Querungshilfe verkehrsberuhigend wirken.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße: Unterführung B 2

Netzkategorie: Regionale Hauptverbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: -

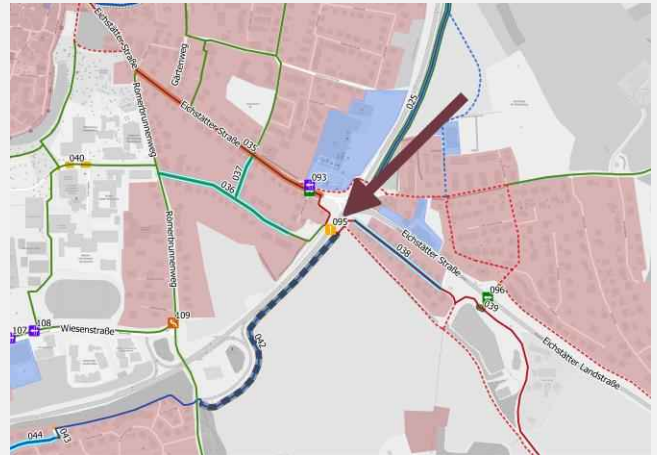
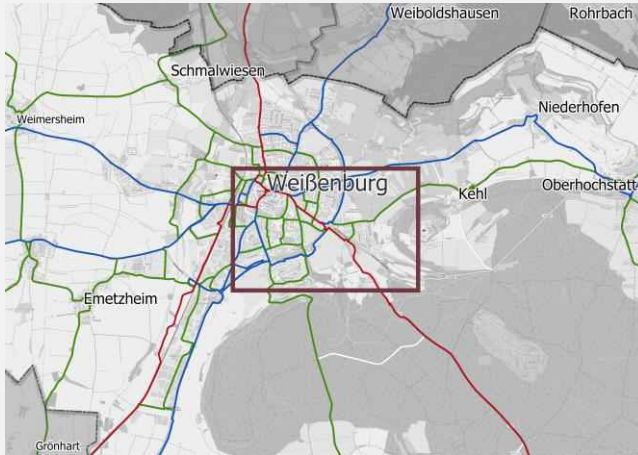
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Ja

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: weniger dringlich

Lage:



IST-Zustand: Unübersichtliche Engstelle im und nach der Unterführung.

Maßnahme: **Beleuchtung im Tunnel und Verkehrsspiegel an der nordwestlichen Ausfahrt.**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Sehr gut**

Kostenrahmen: **Unter 3.000 €**

Begründung: Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr können durch bessere Sichtbarkeit reduziert werden.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Querungshilfe anlegen**

Straße: Eichstätter Straße (B 13)

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: 7.750

Länge: -

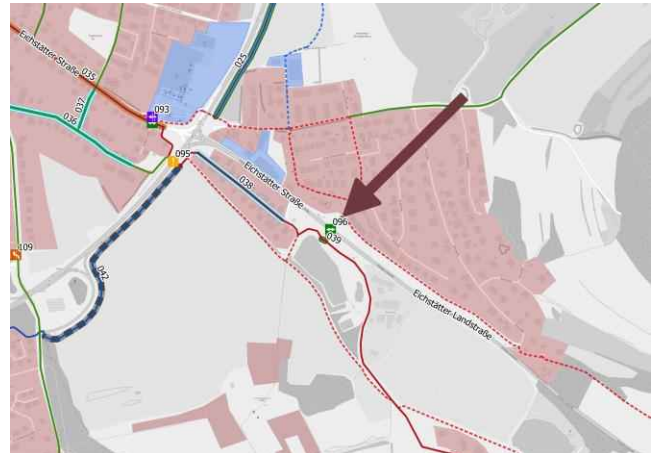
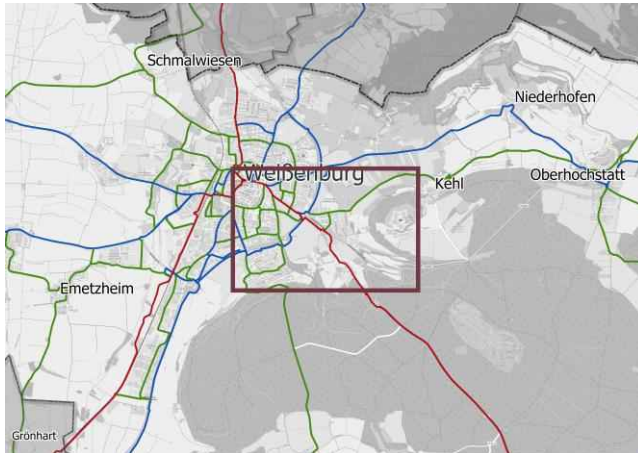
Baulast: Bund

Schulverbindung: Ja

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: mittel

Lage:



IST-Zustand: Die vorhandene Mittelinsel ist für die Querung mit dem Fahrrad nicht geeignet und liegt an einer ungünstigen Stelle.

Maßnahme: **Querungssituation für Rad- und Fußverkehr verbessern.**

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *umsetzungsabhängig* Kostenrahmen: *umsetzungsabhängig*

Begründung: Es besteht großer Bedarf an einer sicheren Querung für den Fuß- und Radverkehr vom Wülzburghang kommend, insbesondere für die Kinder und Jugendlichen, die die Freizeitanlagen rund um den Aumühlweiher nutzen. Zu Stoßzeiten müssen lange Wartezeiten in Kauf genommen werden.

Sonstiges: -

Verbindung: Trommetsheim - Kattenhochstatt - Weißenburg

Maßnahmentyp: **Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen**

Straße: Altmühlstraße in Kattenhochstatt

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: -

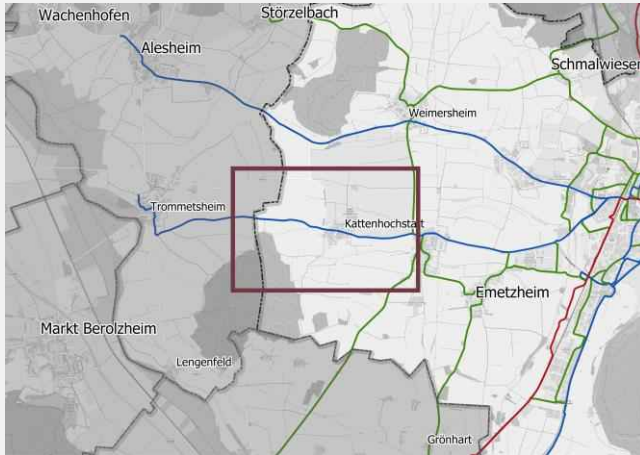
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: weniger dringlich

Lage:



IST-Zustand: Der Übergang zwischen Wirtschaftsweg und Fahrbahn liegt in einer Kurve.

Maßnahme: **Geregelte Überfahrt vom Radweg auf die Fahrbahn schaffen und Querungsstelle sichern.**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Mittel*

Kostenrahmen: 40.000 €

Begründung: Sicheren Übergang von der Fahrbahn auf den Radweg bzw. vom Radweg auf die Fahrbahn schaffen. Hierfür kommen Markierungen, bauliche Querungshilfen oder Rückendeckungen in Frage.

Sonstiges: -

Verbindung: Trommetsheim - Kattenhochstatt - Weißenburg

Maßnahmentyp: **Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen**

Straße: Altmühlstraße in Kattenhochstatt

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: -

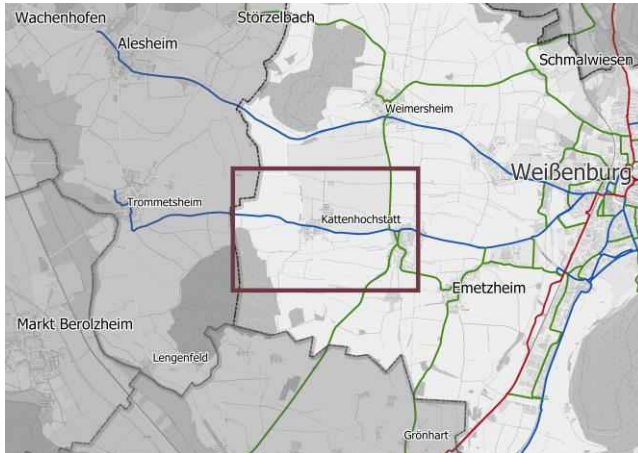
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: weniger dringlich

Lage:



IST-Zustand: Der Radweg endet am Ortseingang.

Maßnahme: **Sicheren Übergang von der Fahrbahn auf den Radweg bzw. vom Radweg auf die Fahrbahn schaffen.**

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *umsetzungsabhängig* Kostenrahmen: *umsetzungsabhängig*

Begründung: Um eine sichere Überfahrt von der Fahrbahn auf den Radweg bzw. vom Radweg auf die Fahrbahn kommen grundsätzlich Markierungen, bauliche Querungshilfen oder Rückendeckungen in Frage. Die Ausführung ist u.a. von der verfügbaren Fläche abhängig.

Sonstiges: -

Verbindung: Holzingen - Weißenburg

Maßnahmentyp: **Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen**

Straße: Holzinger Hauptstraße

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: 1.850

Länge: -

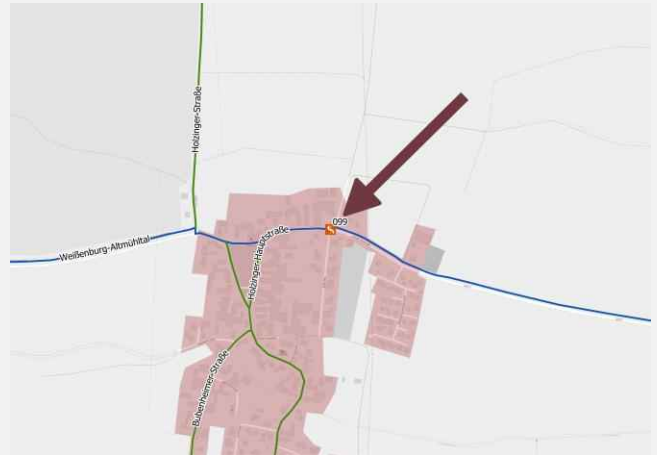
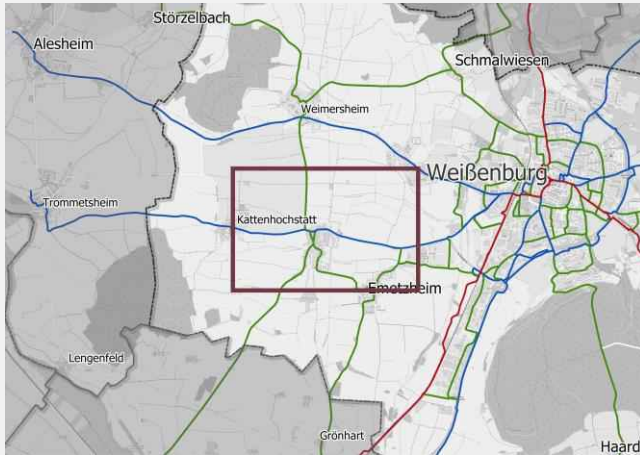
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: ohne Meldung

Lage:



IST-Zustand: Der Radweg endet am Ortseingang.

Maßnahme: **Sicheren Übergang von der Fahrbahn auf den Radweg bzw. vom Radweg auf die Fahrbahn schaffen.**

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *umsetzungsabhängig* Kostenrahmen: *umsetzungsabhängig*

Begründung: Um eine sichere Überfahrt von der Fahrbahn auf den Radweg bzw. vom Radweg auf die Fahrbahn kommen grundsätzlich Markierungen, bauliche Querungshilfen oder Rückendeckungen in Frage. Die Ausführung ist u.a. von der verfügbaren Fläche abhängig.

Sonstiges: -

Verbindung: Weißenburg - Holzingen

Maßnahmentyp: **Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen**

Straße: Emetzheimer Straße

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: 3.450

Länge: -

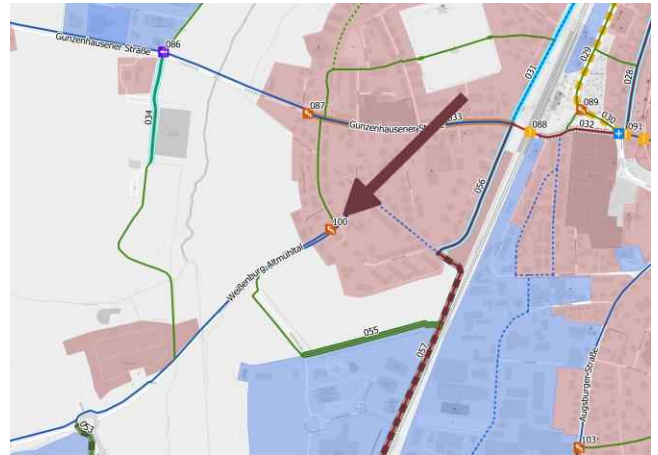
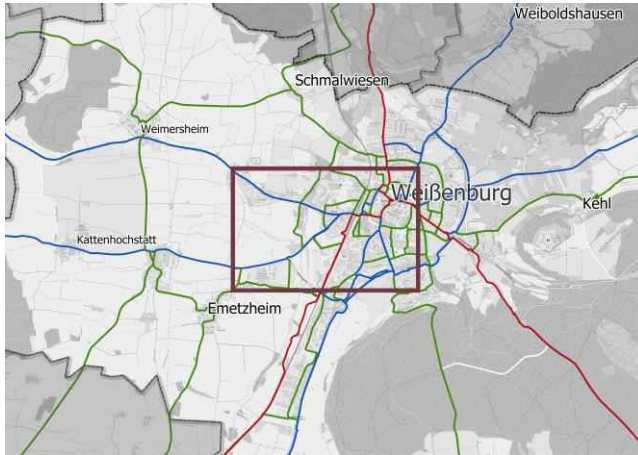
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Ja

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: mittel

Lage:



IST-Zustand: Die Einmündung des Radwegs liegt an einer unübersichtlichen Stelle. Aufgrund des Gefälles und der daraus resultierenden hohen Geschwindigkeiten ist der letzte Abschnitt des Radweges vor dem Ortseingang zu schmal für Zweirichtungsverkehr.

Maßnahme: **Querungsstelle weiter ortsauswärts verlegen. Für stadteinwärts fahrenden Radverkehr kurzes Stück Radwege-Neubau prüfen, ggf. Schutzstreifen.**

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *umsetzungsabhängig* Kostenrahmen: *umsetzungsabhängig*

Begründung: Das letzte Stück des Geh- und Radweges ist sehr schmal und weist ein relativ hohes Gefälle auf. Dies führt zu großen Geschwindigkeitsunterschieden zwischen dem bergabfahrenden Radverkehr und entgegenkommenden Radfahrenden sowie Fußverkehr. Ein Trennung durch die Aufhebung der Benutzungspflicht und das Angebot eines Schutzstreifens bergauf könnte die Situation entschärfen.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße: Westtangente

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: -

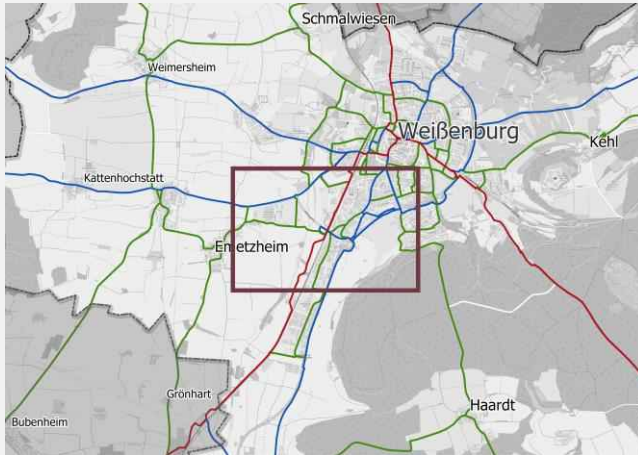
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: mittel

Lage:



IST-Zustand: Am Übergang zur Brücke besteht eine gefährliche Kante.

Maßnahme: **Ausgleich der Kante im Geh- und Radweg.**

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: *Unter 3.000 €*

Begründung: Insbesondere bei Dunkelheit besteht Sturzgefahr, da nicht mit einem Hindernis gerechnet wird.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Ausfahrt/Einmündung sichern**

Straße: Augsburger Straße

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: -

Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: dringlich

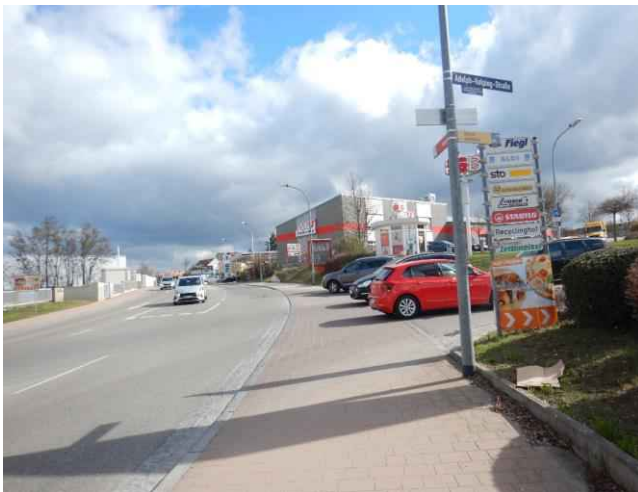
Lage:



IST-Zustand: Die Einmündung ist stark frequentiert, unübersichtlich und unfallträchtig.

Maßnahme: **Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol über die Einmündung.**

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut*

Kostenrahmen: 4.000 €

Begründung: Der Kfz-Verkehr wird nur unzureichend auf von beiden Seiten kommende, bevorrechtigte Radfahrende hingewiesen. Die Furtmarkierung steigert die Aufmerksamkeit. Die Sicherheit und der Fahrkomfort für den Radverkehr steigen.

Sonstiges: Die Hinweisschilder auf ansässige Unternehmen südwestlich der Einmündung beeinträchtigen die Sichtbeziehungen zusetzlich. Versetzen.

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen**

Straße: Augsburger Straße

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: 10.550

Länge: -

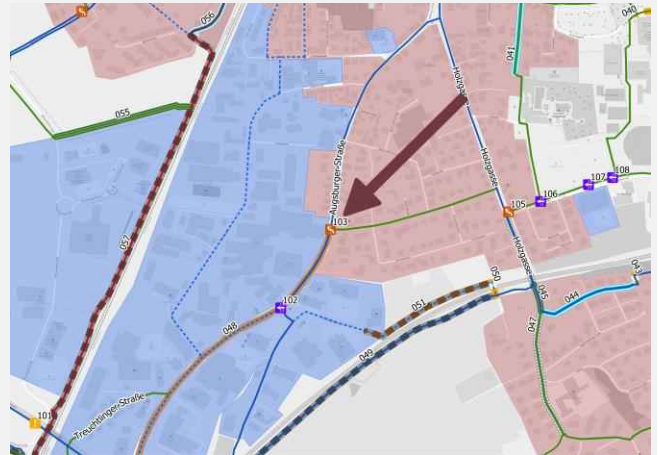
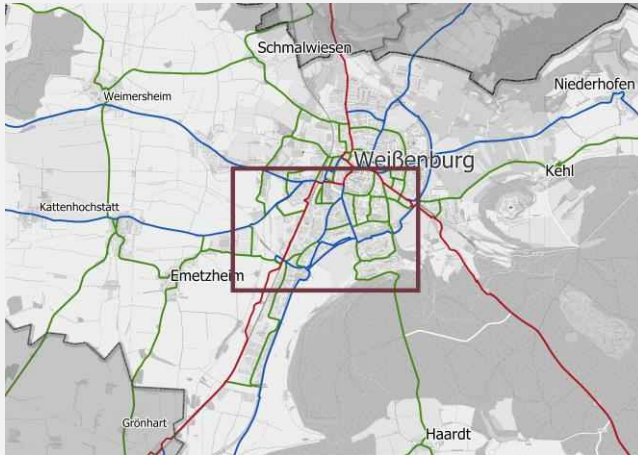
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: sehr dringlich

Lage:



IST-Zustand: Der Radweg endet am Knotenpunkt. Trotz markierter Überfahrt auf die Fahrbahn ist die Stelle eine Gefahrenpunkt.

Maßnahme: **Überfahrt vom Radweg auf die Fahrbahn z.B. durch bauliche Trennelemente als Rückendeckung optimieren.**

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *umsetzungsabhängig* Kostenrahmen: *umsetzungsabhängig*

Begründung: Um eine sichere Überfahrt von der Fahrbahn auf den Radweg bzw. vom Radweg auf die Fahrbahn kommen grundsätzlich Markierungen, bauliche Querungshilfen oder Rückendeckungen in Frage. Die Ausführung ist u.a. von der verfügbaren Fläche abhängig.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße: Augsburger Straße / Holzgasse / Südliche Ringstraße

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: 10.300

Länge: -

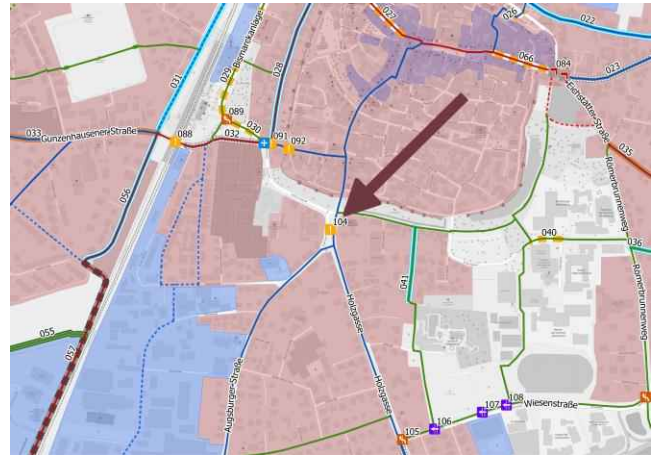
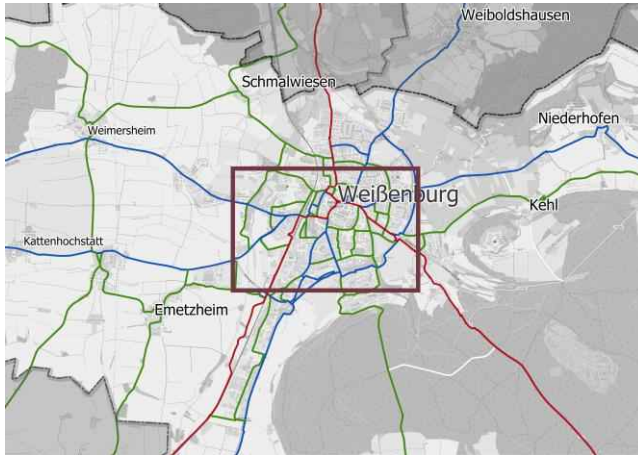
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Ja

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: sehr dringlich

Lage:



IST-Zustand: Die Führung des Radverkehrs wurde bei der Knotenpunktgestaltung nicht berücksichtigt.

Maßnahme: Durchführung eines Verkehrssicherheitsaudits zur Identifikation von Defiziten und Planungsmöglichkeiten.

Fotos:



Priorität: **A** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Sehr gut*

Kostenrahmen: *Unter 3.000 €*

Begründung: Systematische Analyse von Defiziten durch zertifizierten Auditor / Auditorin zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen**

Straße: Wiesenstraße / Holzgasse

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: 3.750

Länge: -

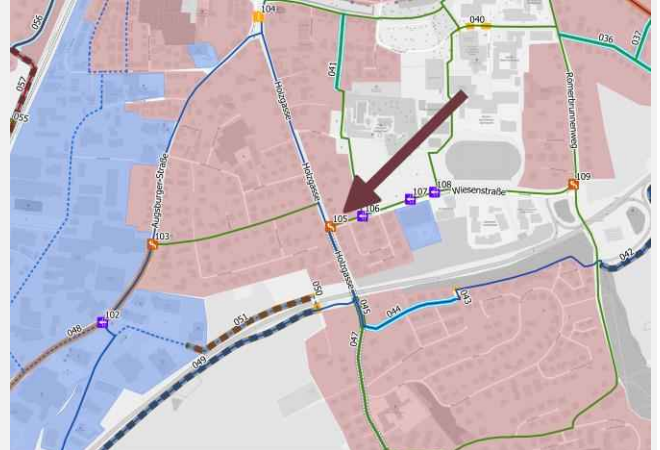
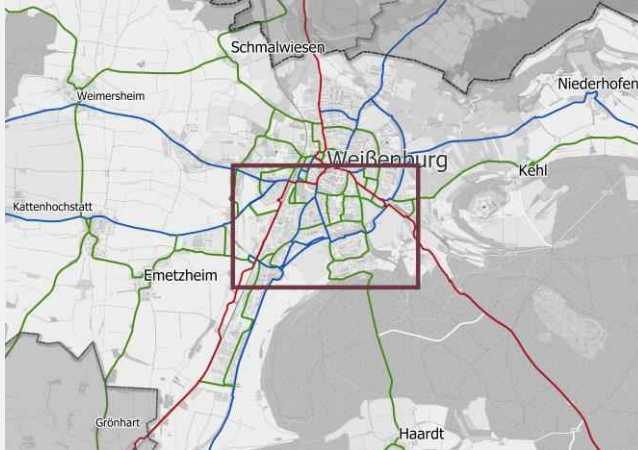
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Ja

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: ohne Meldung

Lage:



IST-Zustand: Der Radweg endet ohne geregelte Weiterführung.

Maßnahme: **Gesicherte Überfahrt vom Radweg auf die Fahrbahn schaffen. Ggf. Benutzungspflicht Radweg bereits bei der letzten Kirchweihplatz-Ausfahrt enden lassen.**

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *umsetzungsabhängig* Kostenrahmen: *umsetzungsabhängig*

Begründung: Um eine sichere Überfahrt von der Fahrbahn auf den Radweg bzw. vom Radweg auf die Fahrbahn kommen grundsätzlich Markierungen, bauliche Querungshilfen oder Rückendeckungen in Frage. Die Ausführung ist u.a. von der verfügbaren Fläche abhängig.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Ausfahrt/Einmündung sichern**

Straße: Wiesenstraße

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: -

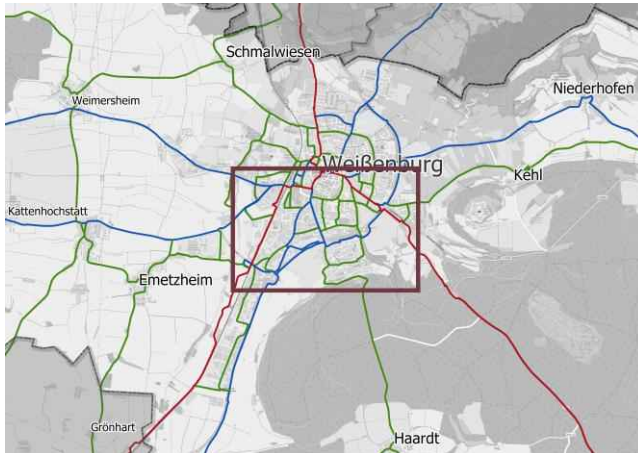
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Ja

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: ohne Meldung

Lage:



IST-Zustand: Die Roteinfärbung im Bereich der Einmündung ist kaum mehr sichtbar.

Maßnahme: Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol erneuern.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: *Unter 3.000 €*

Begründung: Der Kfz-Verkehr wird nur unzureichend auf von beiden Seiten kommende, bevorrechtigte Radfahrende hingewiesen. Die Furtmarkierung steigert die Aufmerksamkeit. Die Sicherheit und der Fahrkomfort für den Radverkehr steigen.

Sonstiges: -

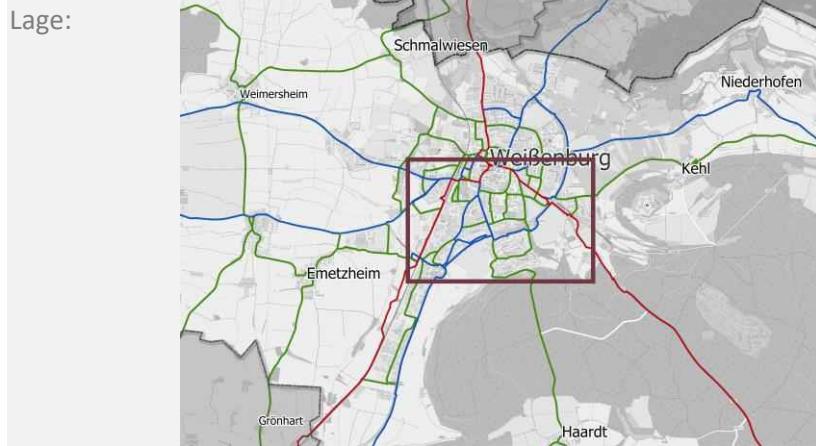
Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung Maßnahmentyp: **Ausfahrt/Einmündung sichern**

Straße: Wiesenstraße Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: - Länge: -

Baulast: Stadt Weißenburg Schulverbindung: Ja

Umsetzung: Onlinebeteiligung: ohne Meldung



IST-Zustand: Die Roteinfärbung im Bereich der Einmündung ist kaum mehr sichtbar.

Maßnahme: **Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol erneuern.**



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut** Kostenrahmen: **Unter 3.000 €**

Begründung: Der Kfz-Verkehr wird nur unzureichend auf von beiden Seiten kommende, bevorrechtigte Radfahrende hingewiesen. Die Furtmarkierung steigert die Aufmerksamkeit. Die Sicherheit und der Fahrkomfort für den Radverkehr steigen.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Ausfahrt/Einmündung sichern**

Straße: Wiesenstraße

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: -

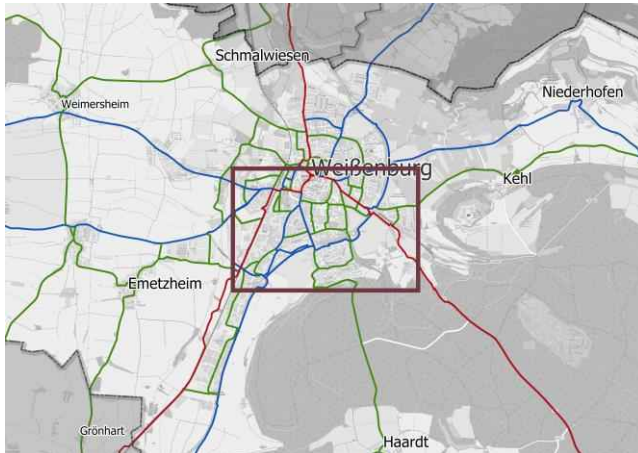
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Ja

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: ohne Meldung

Lage:



IST-Zustand: Die Roteinfärbung im Bereich der Einmündung ist kaum mehr sichtbar.

Maßnahme: **Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol erneuern.**

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kostenrahmen: **Unter 3.000 €**

Begründung: Der Kfz-Verkehr wird nur unzureichend auf von beiden Seiten kommende, bevorrechtigte Radfahrende hingewiesen. Die Furtmarkierung steigert die Aufmerksamkeit. Die Sicherheit und der Fahrkomfort für den Radverkehr steigen.

Sonstiges: -

Verbindung: Innerstädtische Alltagsverbindung

Maßnahmentyp: **Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen**

Straße: Wiesenstraße / Römerbrunnenweg

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: 4.400

Länge: -

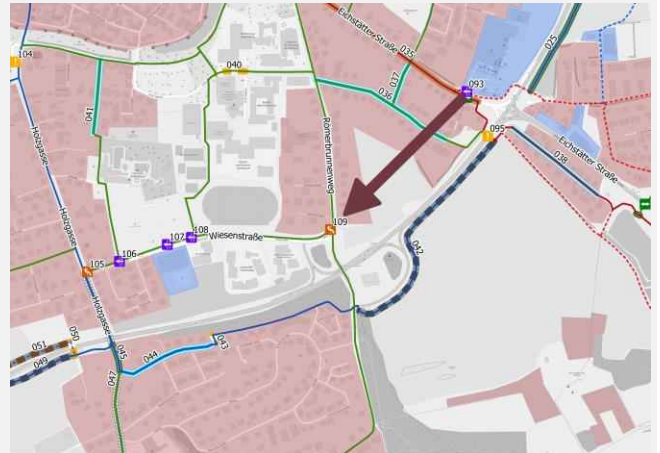
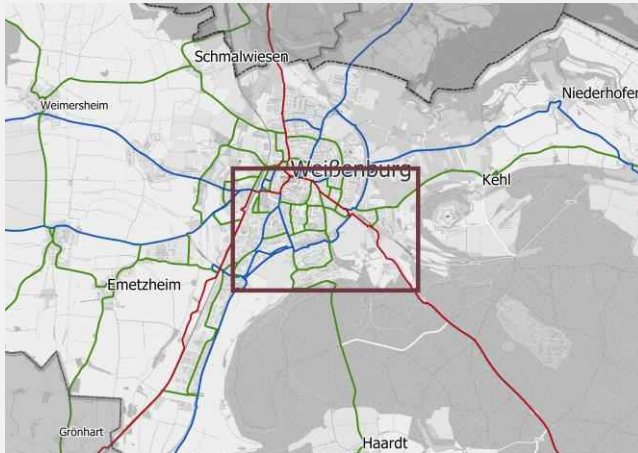
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Ja

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: mittel

Lage:



IST-Zustand: Der Radweg endet ohne geregelte Weiterführung.

Maßnahme: Gesicherte Überfahrt vom Radweg auf die Fahrbahn schaffen.

Fotos:



Priorität: **B** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *umsetzungsabhängig* Kostenrahmen: *umsetzungsabhängig*

Begründung: Um eine sichere Überfahrt von der Fahrbahn auf den Radweg bzw. vom Radweg auf die Fahrbahn kommen grundsätzlich Markierungen, bauliche Querungshilfen oder Rückendeckungen in Frage. Die Ausführung ist u.a. von der verfügbaren Fläche abhängig.

Sonstiges: -

Verbindung: Industriegebiet Süd

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße: Wirtschaftsweg (Bahnübergang)

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: -

Baulast: Deutsche Bahn

Schulverbindung: Nein

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: weniger dringlich

Lage:



IST-Zustand: Der Bahnübergang wird nur nach Anruf geöffnet. In den Tagesrandzeiten ist die Anrufschränke nicht besetzt.

Maßnahme: Bahnübergang modernisieren und rund um die Uhr passierbar machen.

Fotos:



Priorität: C Kosten-Nutzen-Verhältnis: *umsetzungsabhängig* Kostenrahmen: *umsetzungsabhängig*

Begründung: Der Bahnübergang ermöglicht die direkte Zufahrt zum Industriegebiet und zur B 2. Zu Zeiten, an denen der Bahnübergang nicht besetzt ist, müssen unter Umständen große Umwege in Kauf genommen werden.

Sonstiges: -

Verbindung: Industriegebiet Süd

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße: B 2

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: 16.376

Länge: -

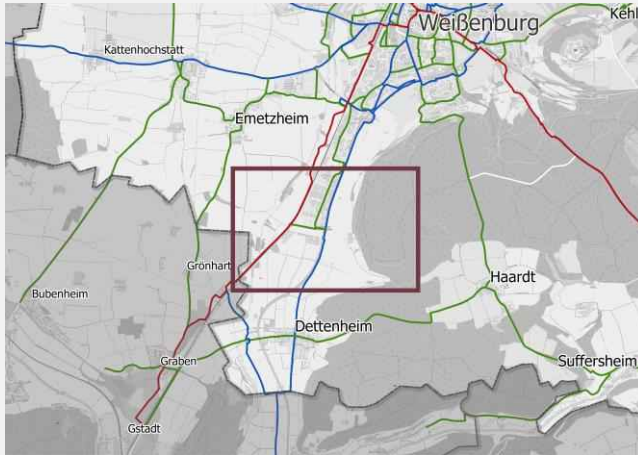
Baulast: Bund

Schulverbindung: Nein

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: ohne Meldung

Lage:



IST-Zustand: Es besteht keine Möglichkeit vom Radweg ins Industriegebiet zu gelangen.

Maßnahme: Querung zum Industriegebiet ermöglichen.

Fotos:



Priorität: C

Kosten-Nutzen-Verhältnis: *Gut*

Kostenrahmen: *Unter 3.000 €*

Begründung: Vom Radweg parallel zur B 2 gibt es keine reguläre Zufahrt zum Industriegebiet.

Sonstiges: Der Radweg wäre aufgrund der Direktheit und der wenigen Knotenpunkte eine gute Pendlerverbindung.

Verbindung: Weißenburg - Dettenheim - Schambach / Treuchtlingen

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße: Donauwörther Straße in Dettenheim

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: -

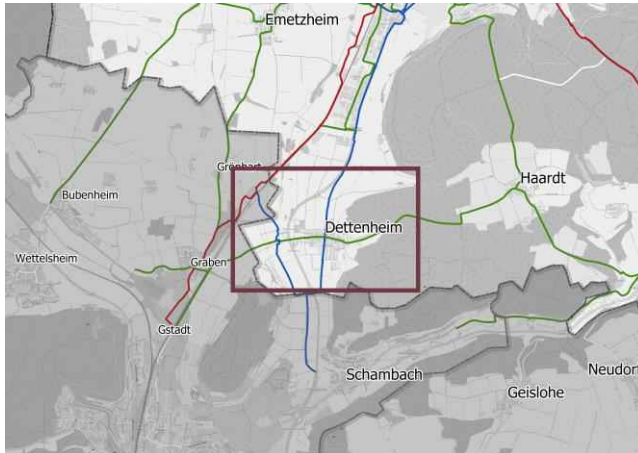
Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: ohne Meldung

Lage:



IST-Zustand: Die Wegweisung ist veraltet und führt sehr umwegig durch Dettenheim (über Seligerstraße, Bäckergrasse, Bürgermeister-Roth-Straße).

Maßnahme: **Wegweisung anpassen, direkte Führung durch den Ort.**

Fotos:



Priorität: **C**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Gut**

Kostenrahmen: **Unter 3.000 €**

Begründung: Nach dem Bau der Ortsumgehung ist die direkte Verbindung durch den Ort auch für unsichere Radfahrende geeignet. Ortsunkundige Radfahrende werden sehr umwegig und mit zusetzlichen Höhenmetern umgeleitet.

Sonstiges: Die Maßnahme steht exemplarisch für viele Stellen, an denen die Fahrradwegweisung nicht mehr dem aktuellen Stand der Netzplanung entspricht. Eine generelle Überarbeitung des kommunalen Wegweisungsnetzes wird empfohlen.

Verbindung: Dettenheim - Graben - Treuchtlingen

Maßnahmentyp: **Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen**

Straße: Rezatstraße in Dettenheim

Netzkategorie: Innergemeindliche Verbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: -

Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: ohne Meldung

Lage:



IST-Zustand: Der Radweg endet am Ortseingang.

Maßnahme: **Gesicherte Überfahrt vom Radweg auf die Fahrbahn schaffen.**

Fotos:



Priorität: **C** Kosten-Nutzen-Verhältnis: *umsetzungsabhängig* Kostenrahmen: *umsetzungsabhängig*

Begründung: Um eine sichere Überfahrt von der Fahrbahn auf den Radweg bzw. vom Radweg auf die Fahrbahn kommen grundsätzlich Markierungen, bauliche Querungshilfen oder Rückendeckungen in Frage. Die Ausführung ist u.a. von der verfügbaren Fläche abhängig.

Sonstiges: -

Verbindung: Weißenburg - Dettenheim - Schambach / Treuchtlingen

Maßnahmentyp: **Übergang Fahrbahn - Radweg anlegen**

Straße: Donauwörther Straße in Dettenheim

Netzkategorie: Nahräumliche Radhauptverbindung

DTV Kfz/24h: -

Länge: -

Baulast: Stadt Weißenburg

Schulverbindung: Nein

Umsetzung: -

Onlinebeteiligung: weniger dringlich

Lage:



IST-Zustand: Der straßenbegleitende Weg ist von der Fahrbahn aus momentan nicht erreichbar.

Maßnahme: **Überfahrt von der Fahrbahn auf den straßenbegleitenden Radweg ermöglichen und Querungsstelle sichern.**

Fotos:



Priorität: A Kosten-Nutzen-Verhältnis: *umsetzungsabhängig* Kostenrahmen: *umsetzungsabhängig*

Begründung: Um eine sichere Überfahrt von der Fahrbahn auf den Radweg bzw. vom Radweg auf die Fahrbahn kommen grundsätzlich Markierungen, bauliche Querungshilfen oder Rückendeckungen in Frage. Die Ausführung ist u.a. von der verfügbaren Fläche abhängig.

Sonstiges: -

Verbindung: Eichstätt - Rothenstein - Weißenburg

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße: B 13 / Ortsdurchfahrt Rothenstein

Netzkategorie: Regionale Hauptverbindung

DTV Kfz/24h: 4.171

Länge: -

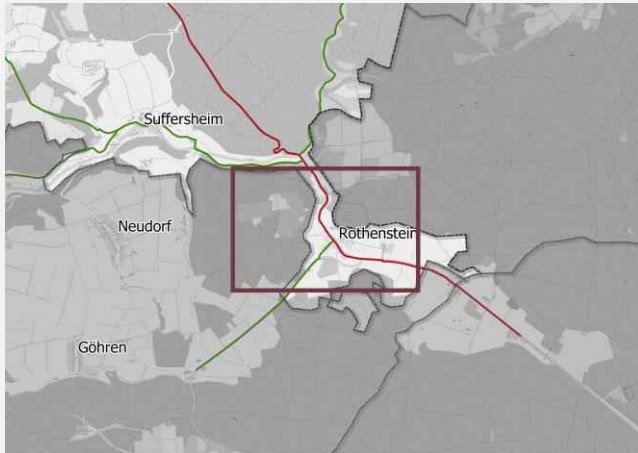
Baulast: Bund

Schulverbindung: Nein

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: mittel

Lage:



IST-Zustand: Der Übergang von außerorts zur Ortsdurchfahrt ist fließend und veranlasst zu unangepasstem Verkehrsverhalten.

Maßnahme: **Ortseingang verkehrsberuhigend umgestalten.**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Kostenrahmen: **50.000 €**

Begründung: In der Ortsdurchfahrt muss der Kfz-Verkehr sein Tempo reduzieren und das Fahrverhalten anpassen. Dies kann durch die Gestaltung der Ortseingänge unterstützt werden.

Sonstiges: -

Verbindung: Weißenburg - Rothenstein - Eichstätt

Maßnahmentyp: **Sonstiges**

Straße: B 13 / Ortsdurchfahrt Rothenstein

Netzkategorie: Regionale Hauptverbindung

DTV Kfz/24h: 4.171

Länge: -

Baulast: Bund

Schulverbindung: Nein

Umsetzung:

Onlinebeteiligung: mittel

Lage:



IST-Zustand: Der Übergang von außerorts zur Ortsdurchfahrt ist fließend und veranlasst zu unangepasstem Verkehrsverhalten.

Maßnahme: **Ortseingang verkehrsberuhigend umgestalten.**

Fotos:



Priorität: **B**

Kosten-Nutzen-Verhältnis: **Mittel**

Kostenrahmen: **50.000 €**

Begründung: In der Ortsdurchfahrt muss der Kfz-Verkehr sein Tempo reduzieren und das Fahrverhalten anpassen. Dies kann durch die Gestaltung der Ortseingänge unterstützt werden.







Sonstiges: -

Nr.	Beschreibung	Verbindung / Lage	Kosten-rahmen	Baulast	Priorität
001	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.	Nürnberger Straße (St 2389)	440.000 €	Stadt Weißenburg	A
011	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs. Abstimmung über Weiterführung bis Dornhausen und dort Anschluss an Radweg entlang B13 Richtung Gunzenhausen.	WUG 1	2.700.000 €	Landkreis WUG	A
012	Entfall der Kfz-Stellplätze prüfen und Geh- und Radweg verbreitern.	Niederhofener Straße in Rohrwalk	65.000 €	Stadt Weißenburg	A
014	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	St 2228	2.100.000 €	Freistaat Bayern	A
027	Entfall der Kfz-Stellplätze oder Sperrung für den Kfz-Verkehr prüfen.	Rosenstraße	unter 3.000 €	Stadt Weißenburg	A
035	Neuordnung des Straßenraums zur Schaffung von Flächen für Radverkehrsanlagen, die den aktuellen Standards entsprechen. Ggf. Entfall von Kfz-Stellplätzen.	Eichstätter Straße (WUG 1)	umsetzungsabhängig	Landkreis WUG + Stadt Weißenburg	A
039	Neubau einer Überfahrt zur Verbindung der Rudolf-Nebel-Straße mit An den Sommerkellern.	- (Am Aumühlweiher)	7.800 €	Stadt Weißenburg	A
043	Verbindung so anpassen, dass die Steigung den Vorgaben zu Barrierefreiheit und maximalen Steigungen entlang von Geh- und Radwegen entspricht.	Wolfgang-Wohlleben-Straße	umsetzungsabhängig	Stadt Weißenburg	A
051	Abschnitt zu asphaltiertem Weg ausbauen.	Trampelpfad parallel zu B2	165.000 €	Bund + Stadt Weißenburg	A
057	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Wirtschaftsweg	2.350.000 €	Stadt Weißenburg + Nachbarkommune	A
059	Abschnitt zu asphaltiertem Weg ausbauen und Anschluss an B13 schaffen.	Forstweg	85.000 €	Stadt Weißenburg	A
060	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	B 13	4.100.000 €	Bund	A
061	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs mit gesichertem Übergang Radweg-Fahrbahn am Ortseingang Rothenstein.	B 13	970.000 €	Bund	A
062	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs mit gesichertem Übergang Fahrbahn-Radweg am Ortseingang Rothenstein.	B 13	360.000 €	Bund	A
066	Verkehrsberuhigende Umgestaltung des Straßenraums. Um die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs wirksam zu dämpfen sind mögliche Maßnahmen: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, geringere Fahrbahnbreite, partielle Fahrbahnverengungen, Verschwenkungen, Anlage von Mischverkehrsflächen, Aufpflasterungen.	Obertorstraße	umsetzungsabhängig	Stadt Weißenburg	A
079	Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens. Anpassung des Signalprogramms.	Schulhausstraße / Martin-Luther-Platz	22.000 €	Landkreis WUG + Stadt Weißenburg	A
078	Aufstellbereich und Signalgeber für den Radverkehr nachrüsten.	Schulhausstraße	22.000 €	Stadt Weißenburg	A
114	Überfahrt von der Fahrbahn auf den straßenbegleitenden Radweg ermöglichen und Querungsstelle sichern.	Donauwörther Straße in Dettenheim	umsetzungsabhängig	Stadt Weißenburg	A
102	Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol über die Einmündung.	Augsburger Straße	4.000 €	Stadt Weißenburg	A
067	Übergang Fahrbahn - Radweg durch Markierung verdeutlichen. Bordstein auf Nullniveau absenken.	Weiboldshausener Straße	unter 3.000 €	Landkreis WUG + Stadt Weißenburg	A
018	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.	Schulhausstraße	26.000 €	Stadt Weißenburg	A
019	Verbreitern zu einem den ERA-Regelmaßen entsprechenden Geh- und Radweg. Dafür ist voraussichtlich die bauliche Anpassung der Buswendeschleife notwendig.	Schulhausstraße	umsetzungsabhängig	Stadt Weißenburg	A
020	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht.	Schulhausstraße	30.000 €	Stadt Weißenburg	A
024	Abschnitt zu asphaltiertem Weg ausbauen und an Radweg entlang der Niederhofener Straße anschließen.	Wirtschaftsweg	56.000 €	Stadt Weißenburg	A
048	Neuordnung des Straßenraums zur Schaffung von Flächen für Radverkehrsanlagen, die den aktuellen Standards entsprechen. Bestehenden Geh- und Radweg durch Piktogramme deutlicher kennzeichnen, insbesondere Ein-/Ausfahrten durch Furtmarkierungen hervorheben.	Augsburger Straße	350.000 €	Stadt Weißenburg	A
050	Neubau einer Unterführung.	- (Unterquerung B2)	umsetzungsabhängig	Bund	A
076	Bauliche Anpassung des Knotenpunkts unter Berücksichtigung der Radverbindung entlang Schulhausstraße und Bismarckanlage.	Schulhausstraße / Bismarckanlage / Lehenwiesenweg	umsetzungsabhängig	Landkreis WUG + Stadt Weißenburg	A
091	Zeichen durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzen oder durch Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzen. Der ausfahrende Radverkehr muss in die LSA integriert werden.	Westliche Ringstraße / Bahnhofstraße	unter 3.000 €	Stadt Weißenburg	A
103	Überfahrt vom Radweg auf die Fahrbahn z.B. durch bauliche Trennelemente als Rückendeckung optimieren.	Augsburger Straße	umsetzungsabhängig	Stadt Weißenburg	A
075	Übergang Fahrbahn - Radweg durch Markierung verdeutlichen. Bordstein auf Nullniveau absenken.	Bismarckanlage	unter 3.000 €	Stadt Weißenburg	A
093	Umbau der Einmündungssituation unter Einbeziehung der Radverkehrsverbindungen.	Eichstätter Straße	umsetzungsabhängig	Stadt Weißenburg	A
094	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn.	Eichstätter Straße	40.000 €	Landkreis WUG	A
090	Aufgeweitete Aufstellstreifen prüfen. Radverkehr aus Westlicher Ringstraße integrieren. Orientierungsfördernde Markierung im Knotenpunktbereich.	Gunzenhausener Straße / Bahnhofstraße / Am Kirchhof	umsetzungsabhängig	Stadt Weißenburg	A
100	Querungsstelle weiter ortsauswärts verlegen. Für stadteinwärts fahrenden Radverkehr kurzes Stück Radwege-Neubau prüfen, ggf. Schutzstreifen.	Emetzheimer Straße	umsetzungsabhängig	Stadt Weißenburg	A
084	Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens. Anpassung des Signalprogramms.	Obertorstraße	22.000 €	Landkreis WUG + Stadt Weißenburg	A
070	Überfahrt von der Fahrbahn auf den Radweg ermöglichen.	Jahnstraße / Rothenburger Straße	unter 3.000 €	Stadt Weißenburg	A
029	Geh- und Radweg durch Piktogramme deutlicher kennzeichnen, Ein-/Ausfahrten durch Furtmarkierungen hervorheben.	Bismarckanlage	unter 3.000 €	Stadt Weißenburg	A
104	Durchführung eines Verkehrssicherheitsaudits zur Identifikation von Defiziten und Planungsmöglichkeiten.	Augsburger Straße / Holzgasse / Südliche Ringstraße	unter 3.000 €	Stadt Weißenburg	A
082	Durchführung eines Verkehrssicherheitsaudits zur Identifikation von Defiziten und Planungsmöglichkeiten.	Nürnberger Straße / Schulhausstraße / Nördliche Ringstraße	unter 3.000 €	Landkreis WUG	A
083	Griffigkeit des Belags auf der Fußgängerbrücke erhöhen.	Am Ellinger Tor	unter 3.000 €	Stadt Weißenburg	A
085	Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens. Anpassung des Signalprogramms.	Niederhofener Straße	22.000 €	Landkreis WUG + Stadt Weißenburg	A
096	Querungssituation für Rad- und Fußverkehr verbessern.	Eichstätter Straße (B 13)	umsetzungsabhängig	Bund	B

Nr.	Beschreibung	Verbindung / Lage	Kosten-rahmen	Baulast	Priorität
077	Seitenraum im Bereich der Einfahrt durchziehen, Rechtsabbiegespur zurückbauen, Einfahrt insgesamt kleiner und übersichtlicher dimensionieren.	Schulhausstraße	umsetzungsabhängig	Landkreis WUG + Stadt Weißenburg	B
095	Beleuchtung im Tunnel und Verkehrsspiegel an der nordwestlichen Ausfahrt.	Unterführung B 2	unter 3.000 €	Stadt Weißenburg	B
115	Ortseingang verkehrsberuhigend umgestalten.	B 13 / Ortsdurchfahrt Rothenstein	50.000 €	Bund	B
002	Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen.	Talweg	14.000 €	Stadt Weißenburg	B
003	Markierung von beidseitigen Schutzstreifen.	Nürnberger Straße	61.000 €	Stadt Weißenburg	B
004	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs.	Schmalwieser Weg	600.000 €	Stadt Weißenburg	B
007	Aufhebung der Benutzungspflicht.	Weiboldshausener Straße in Hagenbuch	unter 3.000 €	Stadt Weißenburg	B
008	Widerrechtliches Parken auf dem Geh- und Radweg verhindern, z.B. durch Aufdübeln von Schutzelementen.	Rothenburger Straße	unter 3.000 €	Stadt Weißenburg	B
009	Prüfen, ob ein Verschwenken des Schutzstreifens und Einhaltung eines Sicherheitstrennstreifens möglich ist. Roteinfärbung des Schutzstreifens auf Höhe der Parkstände. Bauliche Anpassung des Parkplatzes prüfen.	Jahnstraße	unter 3.000 €	Landkreis WUG	B
023	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens Richtung außerorts. Neben Kfz-Stellplätzen Sicherheitstrennstreifen markieren. Stadteinwärts "Gehweg frei" statt Benutzungspflicht prüfen.	Niederhofener Straße	31.000 €	Stadt Weißenburg	B
025	Lückenschluss durch Neubau eines asphaltierten Geh- und Radwegs.	- (Verbindung zwischen Niederhofener Straße und Wülzburger Weg)	410.000 €	Stadt Weißenburg	B
026	Schaffung einer direkten Überfahrt für den Radverkehr vom Plerrer zur Jahnstraße.	Am Plerrer	unter 3.000 €	Landkreis WUG + Stadt Weißenburg	B
028	Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen.	Westliche Ringstraße	15.000 €	Stadt Weißenburg	B
030	Radverbindung weiter fortführen (ggf. als freigegebenen Gehweg), vor Knotenpunkt geschützt auf die Fahrbahn führen und in Lichtsignalanlage integrieren.	Bahnhofstraße	umsetzungsabhängig	Stadt Weißenburg	B
032	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens bergauf Richtung Gunzenhausener Straße.	Gunzenhausener Straße	8.000 €	Landkreis WUG	B
033	Neuordnung des Straßenraums zur Schaffung von Flächen für Radverkehrsanlagen, die den aktuellen Standards entsprechen. Ggf. Entfall von Kfz-Stellplätzen.	Gunzenhausener Straße (WUG 1)	240.000 €	Landkreis WUG	B
038	Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen.	Rudolf-Nebel-Straße	9.000 €	Stadt Weißenburg	B
040	Fußgängerzone für den Radverkehr freigeben.	An der Hagenau	unter 3.000 €	Stadt Weißenburg	B
042	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Wirtschaftsweg parallel zur B 2	285.000 €	Stadt Weißenburg	B
045	Neubau eines Geh- und Radwegs für den Zweirichtungsverkehr als Lückenschluss für die West-Ost-Verbindung.	Holzgasse	51.500 €	Stadt Weißenburg	B
049	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Wirtschaftsweg parallel zur B 2	415.000 €	Stadt Weißenburg	B
052	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Wirtschaftsweg	1.400.000 €	Stadt Weißenburg + Nachbarkommune	B
054	Abschnitt zu asphaltiertem Weg oder Weg mit wassergebundenen Decke ausbauen.	Wirtschaftsweg	190.000 €	Stadt Weißenburg	B
056	Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen.	Kohlstraße	12.500 €	Stadt Weißenburg	B
064	Abschnitt zu asphaltiertem Weg oder Weg mit wassergebundenen Decke ausbauen.	Trampelpfad zwischen Suffersheim und Haardter Straße	77.000 €	Stadt Weißenburg	B
065	Abschnitt zu asphaltiertem Weg oder Weg mit wassergebundenen Decke ausbauen. Teilweise Neubau notwendig.	- (Wirtschaftsweg am Waldrand östlich von Suffersheim)	790.000 €	Stadt Weißenburg	B
071	Sicheren Übergang von der Fahrbahn auf den Radweg bzw. vom Radweg auf die Fahrbahn schaffen, z.B. durch Markierung eines Aufstellbereichs im Schatten der bestehenden Mittelinsel und Schaffung einer fahrdynamischen Überfahrt auf den Radweg.	Alesheimer Straße in Weimersheim	40.000 €	Landkreis WUG + Stadt Weißenburg	B
092	Vorfahrtsregelung Rechts-vor-Links durch Markierung von Wartelinie oder Haifischzähnen verdeutlichen.	Bahnhofstraße / Schanzmauer	unter 3.000 €	Stadt Weißenburg	B
088	Brücke bei Sanierung verbreitern, um langfristig Radverkehrsanlagen zu ermöglichen.	Gunzenhausener Straße	umsetzungsabhängig	Stadt Weißenburg	B
087	Geregelte Überfahrt vom Radweg auf die Fahrbahn schaffen und Querungsstelle sichern.	Gunzenhausener Straße	unter 3.000 €	Stadt Weißenburg	B
109	Gesicherte Überfahrt vom Radweg auf die Fahrbahn schaffen.	Wiesenstraße / Römerbrunnenweg	umsetzungsabhängig	Stadt Weißenburg	B
097	Geregelte Überfahrt vom Radweg auf die Fahrbahn schaffen und Querungsstelle sichern.	Altmühlstraße in Kattenhochstatt	40.000 €	Stadt Weißenburg	B
069	Lichtmast und Pfosten versetzen oder Weg durch Markierung an den Hindernissen vorbei führen.	Rothenburger Straße	4.000 €	Stadt Weißenburg	B
080	Radverkehr in die Lichtsignalanlage miteinbeziehen. Signalgeber mit Kombischeibe ausstatten, um Querung auch für den Radverkehr zu ermöglichen.	Schulhausstraße	unter 3.000 €	Landkreis WUG + Stadt Weißenburg	B
116	Ortseingang verkehrsberuhigend umgestalten.	B 13 / Ortsdurchfahrt Rothenstein	50.000 €	Bund	B
098	Sicheren Übergang von der Fahrbahn auf den Radweg bzw. vom Radweg auf die Fahrbahn schaffen.	Altmühlstraße in Kattenhochstatt	umsetzungsabhängig	Stadt Weißenburg	B
099	Sicheren Übergang von der Fahrbahn auf den Radweg bzw. vom Radweg auf die Fahrbahn schaffen.	Holzinger Hauptstraße	umsetzungsabhängig	Stadt Weißenburg	B
072	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der abzweigenden Radverkehrsverbindung.	Niederhofener Straße	40.000 €	Stadt Weißenburg	C
074	Abzweigende Radverbindung durch Markierung und wegweisende Beschilderung besser kennzeichnen	Am Berg / Mesnergäßchen in Oberhochstatt	unter 3.000 €	Stadt Weißenburg	C
073	Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol erneuern.	Niederhofener Straße / Am Rohrberg	unter 3.000 €	Stadt Weißenburg	C
108	Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol erneuern.	Wiesenstraße	unter 3.000 €	Stadt Weißenburg	C
101	Ausgleich der Kante im Geh- und Radweg.	Westtangente	unter 3.000 €	Stadt Weißenburg	C

Nr.	Beschreibung	Verbindung / Lage	Kosten- rahmen	Baulast	Priorität
081	Berücksichtigung der Fahrbeziehung in die Knotenpunktplanung. Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn.	Nürnberger Straße / Schulhausstraße	40.000 €	Stadt Weißenburg	C
068	Schutzstreifen bei nächster routemäßiger Instandsetzung geradliniger markieren.	Rothenburger Straße	unter 3.000 €	Stadt Weißenburg	C
113	Gesicherte Überfahrt vom Radweg auf die Fahrbahn schaffen.	Rezatstraße in Dettenheim	umsetzungsabhängig	Stadt Weißenburg	C
105	Gesicherte Überfahrt vom Radweg auf die Fahrbahn schaffen. Ggf. Benutzungspflicht Radweg bereits bei der letzten Kirchweihplatz-Ausfahrt enden lassen.	Wiesenstraße / Holzgasse	umsetzungsabhängig	Stadt Weißenburg	C
107	Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol erneuern.	Wiesenstraße	unter 3.000 €	Stadt Weißenburg	C
112	Wegweisung anpassen, direkte Führung durch den Ort.	Donauwörther Straße in Dettenheim	unter 3.000 €	Stadt Weißenburg	C
111	Querung zum Industriegebiet ermöglichen.	B 2	unter 3.000 €	Bund	C
106	Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol erneuern.	Wiesenstraße	unter 3.000 €	Stadt Weißenburg	C
089	Gesicherte Überfahrt vom Radweg auf die Fahrbahn schaffen.	Bahnhofstraße	umsetzungsabhängig	Stadt Weißenburg	C
110	Bahnübergang modernisieren und rund um die Uhr passierbar machen.	Wirtschaftsweg (Bahnübergang)	umsetzungsabhängig	Deutsche Bahn	C
005	Geh- und Radweg durch Piktogramme deutlicher kennzeichnen, Ein-/Ausfahrten durch Furtmarkierungen hervorheben.	Schwärzgasse	unter 3.000 €	Stadt Weißenburg	C
006	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens bergauf. Neben Kfz-Stellplätzen Sicherheitstrennstreifen markieren.	Weiboldshausener Straße in Hagenbuch	13.000 €	Landkreis WUG	C
010	Neuordnung des Straßenraums zur Schaffung von Flächen für Radverkehrsanlagen, die den aktuellen Standards entsprechen. Ggf. Entfall von Kfz-Stellplätzen.	Berliner Straße	380.000 €	Stadt Weißenburg	C
013	Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Landwirtschaftlicher Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen weiter zugelassen.	Markgrafenstraße in Niederhofen	45.000 €	Stadt Weißenburg	C
015	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Wirtschaftsweg	168.000 €	Stadt Weißenburg	C
016	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Wirtschaftsweg	265.000 €	Stadt Weißenburg	C
017	Verbreitern des betrachteten Weges zu einem Geh- und Radweg, der den ERA-Regelmaßen entspricht. Rechtsabbiegespur zu Lidl und Parkbuchten zurückbauen.	Schulhausstraße	umsetzungsabhängig	Stadt Weißenburg	C
021	Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen.	Am Wäschgraben	11.500 €	Stadt Weißenburg	C
022	Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen.	Maxanlage	13.000 €	Stadt Weißenburg	C
031	Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen.	Kohlstraße	15.000 €	Stadt Weißenburg	C
034	Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Geh- und Radweg zu reinem Gehweg umwidmen.	Gunzenhausener Straße	9.000 €	Stadt Weißenburg	C
036	Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen.	Am Volkammersbach	12.000 €	Stadt Weißenburg	C
037	Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen.	Ferdinand-von-Wissel-Straße	4.000 €	Stadt Weißenburg	C
041	Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen. Geh- und Radweg zu reinem Gehweg umwidmen.	Am Krautgarten	6.000 €	Stadt Weißenburg	C
044	Ausweisen und Umgestalten als Fahrradstraße. Anliegender Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Anlieger frei“ weiter zugelassen.	Wolfgang-Wohlleben-Straße	8.500 €	Stadt Weißenburg	C
046	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Wirtschaftsweg	45.000 €	Stadt Weißenburg	C
047	Markierung eines einseitigen Schutzstreifens bergauf. Voraussetzung: Fahrbahndeckensanierung im Vorfeld.	Holzgasse	23.000 €	Stadt Weißenburg	C
053	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Am Sand	134.000 €	Stadt Weißenburg	C
055	Lückenschluss durch Neubau eines asphaltierten Geh- und Radwegs.	- (Verbindung zur Richard-Stücklen-Straße)	230.000 €	Stadt Weißenburg	C
058	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	Wirtschaftsweg	185.000 €	Stadt Weißenburg	C
086	Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol erneuern.	Gunzenhausener Straße	unter 3.000 €	Stadt Weißenburg	C

Nr.	Straße	Foto	Maßnahme	Musterlösung
S001	Nürnberger Straße		Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau.	BOR_01
S002	Krankenhausstraße		Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau.	BOR_01
S003	Westliche Ringstraße / Martin-Luther-Platz		Ergänzung Zz 1022-10 "Radverkehr frei", um die Durchlässigkeit für den Radverkehr anzuzeigen.	-
S004	Westliche Ringstraße		Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau.	BOR_01
S005	Ellinger Straße		Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr.	FGE_04
S006	Roßmühle		Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr. Sperrung der Durchfahrt für den Kfz-Verkehr.	FGE_04

Nr.	Straße	Foto	Maßnahme	Musterlösung
S007	Niederhofener Straße		Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau.	BOR_01
S008	Niederhofener Straße in Gänswirtshaus		Markierung einer Piktogrammreihe (optional mit Sharrows). Anordnung Tempo 30 prüfen.	PKM_01
S009	Markgrafenstraße in Niederhofen		Markierung einer Piktogrammreihe (optional mit Sharrows). Anordnung Tempo 30 prüfen.	PKM_01
S010	Kehler Weg		Beschilderung mit Vz 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01
S011	Sanitätsrat-Dr.-Knöll-Straße / Uhlandstraße		Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau.	BOR_01
S012	Eichstätter Straße (WUG 1)		Markierung einer Piktogrammreihe (optional mit Sharrows). Anordnung Tempo 30 prüfen.	PKM_01

Nr.	Straße	Foto	Maßnahme	Musterlösung
S013	Eichstätter Straße / Stadtbachweg		Beschilderung mit Vz 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01
S014	Wülzburger Weg		Beschilderung mit Vz 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01
S015	Am Volkammersbach		Beschilderung mit Vz 357-50 „Durchlässige Sackgasse“.	VDS_01
S016	Gunzenhausener Straße		Absenkung des Bordsteins auf Nullniveau.	BOR_01
S017	Bahnhofstraße / Schanzmauer		Ergänzung Zz 1022-10 "Radverkehr frei", um die Freigabe für den Radverkehr anzuzeigen.	-
S018	Weg zwischen Gunzenhausener und Emetzheimer Straße		Notwendigkeit der Zufahrtssperre prüfen. Ggf. retro-reflektierende Folie und umlaufende Bodenmarkierungen ergänzen.	DPE_02

Nr.	Straße	Foto	Maßnahme	Musterlösung
S019	Weg zwischen Gunzenhausener und Emetzheimer Straße		Notwendigkeit der Zufahrtssperre prüfen. Ggf. retro-reflektierende Folie und umlaufende Bodenmarkierungen ergänzen.	DPE_02
S020	Augsburger Straße		Markierung einer Piktogrammreihe (optional mit Sharrows). Anordnung Tempo 30 prüfen.	PKM_01
S021	Adolph-Kolping-Straße		Verkehrszeichen "Radweg Ende" entfernen.	-

Anlage 10

Teilbericht Fahrradabstellanlagen

Radverkehrskonzept Stadt Weißenburg in Bayern 2022

Auftrag:

Stadt Weißenburg in Bayern

SG 45 Stadtplanung

Marktplatz 19

91781 Weißenburg i. Bay.

WEIßENBURG
in Bayern

Bearbeitung:

Dipl.-Geogr. Lisa Wagner

Planungsbüro RV-K

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 94 94 21 61 – 00

E-Mail: kontakt@rv-k.de

Homepage: www.rv-k.de



Frankfurt am Main, Dezember 2022

Inhalt

1	Grundlagen und Methodik	3
2	Analyse und Empfehlung.....	5
2.1	Bahnhof	5
2.2	Altstadt (Einzelhandel & Gastronomie).....	7
2.3	Öffentliche Einrichtungen & Freizeit-Ziele	10
2.4	Schulen	14
3	Sonstiges.....	16
3.1	E-Bike-Ladestationen.....	16
3.2	Privatflächen im Einzelhandel	17

1 Grundlagen und Methodik

Bei den Empfehlungen für Fahrradabstellanlagen orientiert sich das Planungsbüro RV-K eng an den von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegebenen „Hinweisen zum Fahrradparken“¹. Als entscheidend für die Bemessung und Gestaltung der Abstellanlagen sind die Nutzungsart und die daraus resultierende Parkdauer sowie der Parkzeitraum (siehe Tabelle 1) definiert. Danach richten sich die angestrebten Ausprägungen mit Blick auf die soziale Kontrolle, Diebstahlschutz, Wetterschutz, Zentralität und Standsicherheit.

Als Faustregel gilt: Je länger die Parkdauer, desto höher die Anforderungen an soziale Kontrolle, Diebstahlschutz und Wetterschutz. Liegt der Parkzeitraum in der Nacht, wird die Bedeutung der Sicherheit deutlich erhöht. Die Bedeutung der Zentralität lässt bei längerer Parkdauer nach. Die Standsicherheit bemisst sich danach ob und wie häufig Fahrräder beladen werden.

Tabelle 1: Anforderungen an Abstellanlagen

Nutzung	Parkzeitraum			Parkdauer			Weitere Anforderungen				
	Tagsüber	Abends	Nachts	Kurz (< 2 h)	Mittel (2-9 h)	Lang (> 9 h)	Soziale Kontrolle	Diebstahlschutz	Wetterschutz	Zentralität	Standsicherheit
Haltestelle / Bahnhof	x	x	-	-	x	-	++	+	++	+	+
Bahnhöfe mit ausgeprägtem Einpendelverkehr (Boxen)	x	x	x	-	x	x	++	++	++	o	+
Schulen / Ausbildungsstätten	x	-	-	-	x	-	++	+	++	+	++
Arbeitsstätte	x	x	-	-	x	-	+	+	++	+	o
Wohngebäude	x	x	x	x	-	x	+	++	++	+	+
Freizeiteinrichtung	x	x	-	x	x	-	+	+	o	+	+
Einzelhandel	x	x	-	x	-	-	o	+	o	++	++

¹ Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, 2012

Grundvoraussetzungen für jede Fahrradabstellanlage sind die schnelle und barrierefreie Erreichbarkeit sowie ein asphaltierter oder gepflasterter Untergrund. Ebenfalls gewährleistet werden muss eine ausreichend bemessene Stellfläche pro Rad (1,5 m²) und eine Anschließmöglichkeit, die keine Schäden an Fahrrädern verursacht.



Abbildung 1: Typ Anlehnbügel (geeignet)



Abbildung 2: Typ Felgenklemmer (ungeeignet)

Grundsätzlich sind Fahrradstellplätze mit Anlehnbügeln (siehe Abbildung 1) auszustatten. Diese bieten sowohl eine gute Standfestigkeit als auch ein komfortables und sicheres Anschließen des Fahrrads. Sie entsprechen dem modernen Standard. Ungeeignet, aber weit verbreitet, ist der Abstelltyp Felgenklemmer (siehe Abbildung 2). Dieser ermöglicht kein sicheres Anschließen des Fahrrads, bietet keine Standfestigkeit und führt beim Umfallen des Fahrrads zu Schäden an den Laufrädern.

Bei der Angebotsplanung ist die zunehmende Verbreitung von höherwertigen Fahrrädern und Sonderformen zu beachten. Lastenräder und Fahrräder mit Packtaschen, Anhängern und Kindertransportern haben einen höheren Flächenbedarf. Dies sollte bei der Bemaßung von Abstellanlagen berücksichtigt werden.

Im Rahmen der Befahrung wurden Fahrradabstellanlagen an den wichtigsten Zielen erfasst und bewertet. Besonderes Augenmerk lag dabei auf den Abstellmöglichkeiten am Bahnhof und in der Altstadt.

2 Analyse und Empfehlung

2.1 Bahnhof

Eine besondere Rolle spielen Fahrradabstellanlagen in der Funktion als Bike-and-Ride-Anlagen, also in der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und ÖPNV. Dabei ist die Mitnahme von Fahrrädern insbesondere durch eingeschränkte Kapazitäten im Berufsverkehr nur im Ausnahmefall anzustreben und in der Regel nicht wirtschaftlich durchführbar. Umso wichtiger sind die gute Erreichbarkeit der Haltestellen als auch zielnahe, sichere und komfortable Fahrradabstellmöglichkeiten.

Am Weißenburger Bahnhof befindet sich nördliche des Bahnhofsgebäudes eine große überdachte Abstellanlage mit Platz für 80 Fahrräder an 40 Bügeln. Zum Erhebungszeitpunkt war ein Großteil der Fahrradbügel besetzt, die Anlage aber nicht überbelegt (siehe Abbildung 3). Daneben gibt es südlich des Bahnhofsgebäudes weitere 37 Fahrradbügel ohne Überdachung mit Platz für 59 Fahrräder. Obwohl diese sich günstig in Bahnsteignähe befinden, waren sie bei Bestandsaufnahme deutlich geringer belegt (siehe Abbildung 4).



Abbildung 3: Überdachte Abstellanlagen am Bahnhof



Abbildung 4: Nicht überdachte Fahrradbügel am Bahnhof

Zusätzlich stehen auf der Bahnhofsvorderseite vier Fahrradboxen zur Miete zur Verfügung (siehe Abbildung 5). Diese werden laut Aushang von der Deutschen Bahn betrieben und kosten 9,20 € im Monat. Allerdings war im Dezember 2022 die auf dem Aushang angegebene Telefonnummer zur Kontaktaufnahme nicht mehr vergeben. Deshalb konnte nicht ermittelt werden, wie hoch die Auslastung der Boxen ist und ob eine Anmietung momentan noch möglich ist.

Auf der Rückseite des Bahnhofs zur Kohlstraße hin befinden sich weitere Abstellanlagen mit 30 überdachten Bügeln für 60 Räder und 25 Fahrradstellplätzen ohne Überdachung (siehe Abbildung 6).



Abbildung 5: Fahrradboxen am Bahnhof



Abbildung 6: Abstellanlagen auf der Bahnhofsrückseite

Empfehlungen

Da am Weißenburger Bahnhof moderne, witterungsgeschützte und sichere Abstellanlagen in ausreichender Zahl vorhanden sind, besteht kurzfristig kein Handlungsbedarf zur Erweiterung des Angebots an Fahrradbügeln. Positiv zu beurteilen ist auch die Maßnahme, defekte Fahrräder zu markieren und nach einer Frist zu entfernen, damit Fahrradbügel nicht blockiert werden (siehe Abbildung 7).

Lediglich beim Angebot an abgeschlossenen Abstellanlagen besteht möglicherweise Bedarf, da mehrere Meldungen auf Probleme mit Vandalismus und Fahrraddiebstahl hinweisen. Deshalb sollte geprüft werden, wie die bestehenden Fahrradboxen angenommen werden bzw. wurden und ob eine Ausweitung des Angebots sinnvoll ist. Alternativ könnte mit einem Fahrradparkhaus ein niederschwelliges Angebot, das Fahrrad einzuschließen, geschaffen werden. Fördermöglichkeiten für Fahrradabstellanlagen im Bahnhofsumfeld werden auf der Seite der „Infostelle Fahrradparken am Bahnhof“ zusammengefasst: <https://radparken.info/foerderuebersicht>.



Abbildung 7: Markierung eines defekten Fahrrads

2.2 Altstadt (Einzelhandel & Gastronomie)

In der Weißenburger Altstadt konzentriert sich eine Vielzahl an Einzelhandel, private und öffentliche Dienstleistungen und Gastronomie. Deshalb ist der Bedarf an Fahrradabstellanlagen dort besonders hoch. Die Kundschaft des örtlichen Einzelhandels stellt Fahrräder in der Regel kurzzeitig und möglichst zielnah ab. Existieren keine zielnahen Abstellanlagen werden Fahrräder „wild“ abgestellt, was in Weißenburg i. Bay. sehr häufig zu beobachten ist (siehe Abbildung 8, 9, 10 & 11). Dies kann zu Behinderungen des Fußverkehrs, insbesondere von mobilitätseingeschränkten Personen, führen. Beim Anlehnen der Fahrräder können frei abgestellte Fahrräder außerdem zu Schäden an Fassaden oder Schaufenstern führen.



Abbildung 8: Fahrräder vor einem Friseursalon in der Bahnhofsstraße



Abbildung 9: Wild abgestellte Fahrräder in der Obertorstraße



Abbildung 10: Wildparker vor Geschäften am Marktplatz



Abbildung 11: Abgestelltes Fahrrad in der Luitpoldstraße

Öffentliche Fahrradabstellanlagen gibt es in der Weißenburger Altstadt an einigen neuralgischen Punkten, wie am Ende der Luitpoldstraße (siehe Abbildung 12), am Rathaus oder vor dem Blauen Haus in der Rosenstraße (siehe Abbildung 13). Gerade an Samstagen, wenn der Wochenmarkt stattfindet, sind diese sehr gut ausgelastet bis überbelegt.



Abbildung 12: Fahrradbügel am Ende der Luitpoldstraße



Abbildung 13: Abstellanlagen am Blauen Haus (Rosenstraße / Am Hof)

Dieses öffentliche Angebot wird durch private Fahrradständer des Einzelhandels ergänzt. Diese Abstellanlagen sind jedoch häufig ungeeignet, um Fahrräder sicher abzustellen und werden deshalb häufig nicht angenommen (siehe Abbildung 14 und 15). Die Nutzung ist zudem exklusiv für die Kundschaft der Geschäfte reserviert.



Abbildung 14: Ungenutzter Felgenklemmer des Einzelhandels in der Spitalanlage



Abbildung 15: Fahrradständer und wild geparktes Fahrrad vor der Sparkasse

Empfehlungen

Der Versorgungsschwerpunkt und Wochenmarktstandort Altstadt weist zu wenige öffentliche Abstellanlagen auf. Die vorhandenen Fahrradständer sind meist den ansässigen Betrieben zuzuordnen und entsprechen nicht einem modernen und sicheren Standard. Es wird empfohlen dezentral und in regelmäßigen Abständen Abstellanlagen für den Radverkehr einzurichten. Ein Witterungsschutz wird aufgrund der meist sehr kurzen Standzeit in der Regel nicht benötigt.

Eine Orientierung, wo die dezentralen Fahrradbügel in der Altstadt angebracht werden sollten, geben die Ergebnisse der Onlinebeteiligung, bei der u.a. darum gebeten wurde, zu melden, wo Abstellanlagen fehlen. 25 der 31 Meldungen entfielen dabei auf den Bereich innerhalb der Stadtmauer (siehe Abbildung 16). Die Abfrage zu Wunschstandorten für Fahrradbügel, die im Rahmen der Stadtratsklausur stattfand, deckt sich mit den Meldungen aus der Bürgerschaft, bzw. ergänzt diese (siehe Abbildung 17).

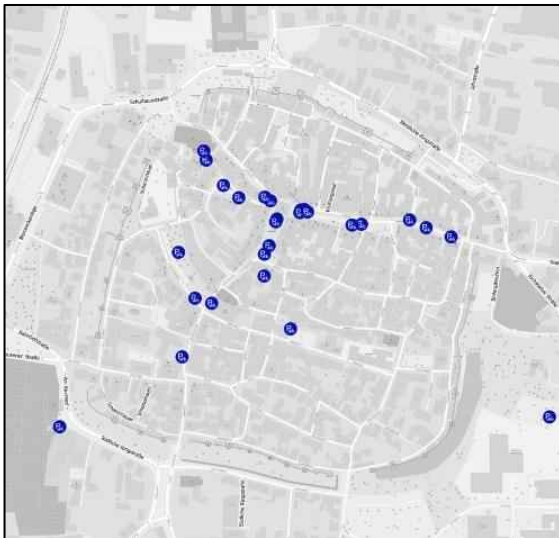


Abbildung 16: Im Rahmen der Onlinebeteiligung gemeldeter Bedarf an Abstellanlagen in der Altstadt

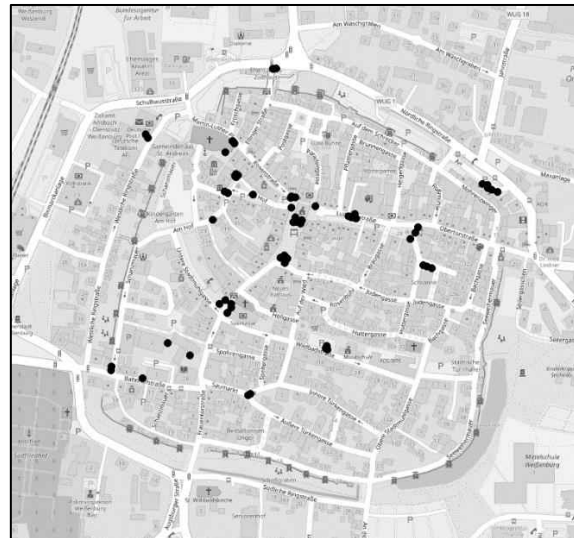


Abbildung 17: Meldungen aus der Stadtratsklausur zum Bedarf an Abstellanlagen in der Altstadt

Eine doppelte Funktion können Fahrradbügel haben, die im Bereich von Halteverboten z.B. auf Sperrflächen in Kreuzungen oder neben Einfahrten aufgestellt werden (vgl. Beispiel in Abbildung 18). So lassen sich Parkmöglichkeiten für Fahrräder schaffen, die gleichzeitig dazu beitragen, dass bestehende Halteverbot durchzusetzen und so sicherheitsrelevante Sichtbeziehungen freizuhalten.



Abbildung 18: Beispiel für Fahrradbügel im Kreuzungsbereich (Frankfurt a.M.)

Der Ausbau von Fahrradabstellanlagen kann bei Flächenknappheit auch auf Kosten von Pkw-Parkständen geschehen. Mit Blick auf die Kapazität und den Flächenverbrauch sind Fahrradabstellplätze deutlich effektiver in der Flächennutzung. Laut Hinweisen zum Fahrradparken können „auf der Fläche eines Pkw-Stellplatzes in der Regel vier bis sechs Fahrräder geparkt werden“². In einem ersten Schritt sollte dies jeweils auf einem Pkw-Stellplatz erfolgen. Bei einer hohen Auslastung können weitere Pkw-Stellplätze umgewandelt werden. Die Umwandlung von Pkw-Parkständen wird insbesondere in der Bahnhofsstraße und der Obertorstraße empfohlen, wo bisher keine Fahrradstände vorhanden sind und der Platz im Seitenraum begrenzt ist. Verschiedene Untersuchungen zeigen, dass die lokale Wirtschaft von Angeboten für den Radverkehr profitiert^{3,4}.

Zu Stoßzeiten, z.B. an Markttagen, oder für Veranstaltungen mit großem Besucheraufkommen (z.B. Weihnachtsmarkt, Altstadtfest, Kirchweih) steigt der Bedarf an Fahrradabstellanlagen. Es wird empfohlen, dass die Stadt Weißenburg i. Bay. für diese Gelegenheiten mobile Fahrradbügel anschafft, die bei Bedarf das dauerhafte Angebot flexibel ergänzen können.

2.3 Öffentliche Einrichtungen & Freizeit-Ziele

An allen öffentlichen Einrichtungen sind Fahrradabstellplätze in ausreichender Zahl erforderlich. Hierbei muss bei den Nutzungsansprüchen zwischen Besuchenden und Mitarbeitenden unterschieden werden. Während Besuchende zentrale und leicht auffindbare Abstellplätze am Eingangsbereich benötigen, können die Abstellanlagen von Mitarbeitenden abseits der Haupteingänge untergebracht werden. Eine Überdachung der Abstellplätze für Mitarbeitende ist wünschenswert, für die der Besuchenden ist sie in der Regel verzichtbar.

An den öffentlichen Einrichtungen entlang des untersuchten Radverkehrsnetzes sind Radverkehrsanlagen in modernem Ausbaustandard in vielen Fällen vorhanden (siehe Abbildung 19 bis Abbildung 30). Die Auslastung an den Abstellanlagen war teilweise gering. Dies kann darauf zurückzuführen sein, dass die Abstellanlagen vor allem bei Veranstaltung genutzt werden, und lässt keine Rückschlüsse auf die tatsächlich benötigte Kapazität zu.

² Hinweise zum Fahrradparken, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, 2012

³ Shopping by bike: Best friend of your city centre, European Cyclists' Federation, 2016, Brüssel.

⁴ Local Business Perception vs. Mobility Behavior of Shoppers: A Survey from Berlin, Schneidmesser, Betzien, 2021. Online: <https://findingspress.org/article/24497>.



Abbildung 19: Stadtbibliothek



Abbildung 20: Städtische Turnhalle



Abbildung 21: Musikschule



Abbildung 22: Wildbadsaal



Abbildung 23: Freibad



Abbildung 24: Klinikum Altmühlfranken



Abbildung 25: Reichstadtmuseum 1



Abbildung 26: Reichstadtmuseum 2



Abbildung 27: Römertherme



Abbildung 28: Städtische Turnhalle / Mogetissa-Therme



Abbildung 29: Rathaus 1



Abbildung 30: Rathaus 2

Über keine Fahrradabstellanlagen oder Modelle, an denen ein Anschließen des Fahrrads nicht möglich ist, verfügt die Schranne, die Karmeliterkirche, die Volkshochschule/CVJM und der Süd- bzw. der Westfriedhof (siehe Abbildung 31 bis Abbildung 36).



Abbildung 31: Schranne



Abbildung 32: Karmeliterkirche



Abbildung 33: VHS / CVJM, Seiteneingang



Abbildung 34: VHS / CVJM, Haupteingang



Abbildung 35: Westfriedhof



Abbildung 36: Südfriedhof

Empfehlungen

An den oben aufgeführten öffentlichen Einrichtungen, wo bisher Fahrradabstellanlagen fehlen oder ungeeignete Modelle vorhanden sind, sollte zeitnah nach- bzw. umgerüstet werden.

Überdachte Fahrradabstellanlagen für Mitarbeitende konnten nicht an allen Einrichtungen festgestellt werden. Sollte es keine solchen Anlagen geben, sollten diese an geeigneten Stellen ergänzt werden. Auch hier kann eine Umwandlung eines Pkw-Parkstandes eine geeignete Möglichkeit darstellen, die benötigten Flächen zu schaffen.

Weitere öffentliche Einrichtungen und Ziele des allgemeinen Interesses, an den der Ausbau der Radabstellanlagen empfohlen werden:

- Sportplätze und Turnhallen
- Wanderparkplätze (Eichelberg, Thäleinschlag, Sommerkeller, Jakobsruh, ...)
- Bergwaldtheater
- Wülzburg

2.4 Schulen

Die Nutzung des Fahrrads auf dem Weg zur Schule hat nicht nur positive Effekte auf die kindliche Entwicklung, sondern legt auch die Grundlagen für einen positiven Bezug zum Fahrrad und beeinflusst somit das Mobilitätsverhalten langfristig bis ins Erwachsenenalter. Ein hoher Radverkehrsanteil auf dem Schulweg trägt zudem zu einer Entlastung des örtlichen Verkehrsnetzes bei, indem Pkw-Fahrten zum Bringen und Abholen der Schüler vermieden werden, eine Problematik, die für das Weißenburger Schulviertel durchaus relevant ist (siehe Verkehrsuntersuchung Schulviertel aus dem Jahr 2012).

Die bedarfsgerechte Ausstattung von Schulen und anderen Bildungseinrichtungen mit Radverkehrsanlagen ist die Voraussetzung für eine intensive Fahrradnutzung. Diebstahlschutz (Anschließbarkeit durch Rahmenhalter) und soziale Kontrolle sind auf Grund des längeren Parkzeitraumes und der hohen Anfälligkeit für Vandalismus an Schulen besonders wichtig. Die Abstellanlagen sollten möglichst auch einen Witterungsschutz bieten.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wurden die Abstellanlagen an Schulen in Weißenburg i. Bay. stichprobenartig untersucht (siehe Abbildung 37 bis Abbildung 42). Alle weiterführenden Schulen verfügen demnach über Fahrradabstellanlagen mit modernen Bügeln, an denen das Anschließen der Räder problemlos möglich ist. Die Fahrradstellplätze der Mittelschule und der Realschule sind zudem zu einem Großteil überdacht und bietet damit einen Witterungsschutz.



Abbildung 37: Werner-von-Siemens-Gymnasium



Abbildung 38: Mittelschule Weißenburg



Abbildung 39: Staatliche Realschule



Abbildung 40: Staatliche Berufsschule



Abbildung 41: Berufliche Oberschule FOS/BOS



Abbildung 42: Grundschule Weißenburg

Empfehlungen

Zwar verfügt das Werner-von-Siemens-Gymnasium auch über einen Fahrradkeller, die Radabstellanlagen westlich des Haupteingangs sollten aber ebenfalls mit einer Überdachung als Witterungsschutz ausgestattet werden (siehe Abbildung 37). Zudem sollte geprüft werden, ob die Anzahl der Abstellmöglichkeiten ausreichend ist.

Auch die Fahrradbügel der Beruflichen Fachoberschule (FOS/BOS) (siehe Abbildung 41) sollten mit einer Überdachung nachgerüstet werden. Der Standort der Stellplätze ist hinsichtlich der Entfernung zum Eingang nicht optimal. Im Falle, dass die Fahrradbügel schlecht angenommen werden, sollte ein alternativer Standort gesucht werden.

Für Kinder bis zur Vollendung des 10. Lebensjahres rät die Deutsche Verkehrswacht von einer Nutzung des Fahrrads für den Schulweg ab. Fahrradabstellanlagen an Grundschulen und Kindergärten sind trotzdem sinnvoll, da Kinder gemeinsam mit ihren Eltern zur Schule fahren und abgeholt werden. Bei der Wahl des Anlagentyps und der Kapazitätsplanung sollte berücksichtigt werden, dass die Fahrradabstellanlagen auch für das Anschließen der im Kindergarten- und Grundschulalter weit verbreiteten Roller bzw. Kickboards genutzt werden.

Für Abstellanlagen an Grundschulen und Kindergärten gelten ansonsten dieselben Anforderungen wie oben beschrieben. Zusätzlich sollte darauf geachtet werden, dass die Anlagen passend für Kinderfahrräder sind. Eine Überdachung der Anlage ist sinnvoll. Auch für das Lehr- und Erziehungspersonal werden überdachte Abstellanlagen benötigt. Die Grundschulen in den Ortsteilen, sowie die Zentralschule in Weißenburg i. Bay. sollten entsprechend nachgerüstet werden.

3 Sonstiges

3.1 E-Bike-Ladestationen

Die Reichweite von Elektrofahrrädern ist für den Alltagsverkehr in der Regel ausreichend. Bei maximaler Motorunterstützung ist eine Reichweite von mindestens 25 Kilometer üblich. Durch das einfache Entnehmen des Akkus kann dieser an der Arbeitsstelle oder zuhause unkompliziert geladen werden. Ein Bedarf an E-Bike-Ladestationen im Alltagsverkehr besteht folglich nicht.

Im Freizeitverkehr kann aufgrund längerer Strecken ein Bedarf zum Nachladen der Elektrofahrräder bestehen. Aufgrund des lang andauernden Ladevorgangs ist dies aber nur in Kombination mit längeren Aufenthalten, also im Bereich von Gastronomie oder Freizeiteinrichtungen sinnvoll.

In der Stadt Weißenburg i. Bay. kommen insbesondere folgende Standorte in Frage:

- Altstadt (z.B. Tourist-Info, Römer- oder Reichsstadtmuseum)
- Wülzburg
- Campingplatz / Alter Badweiher
- Sportplätze & Turnhallen

3.2 Privatflächen im Einzelhandel

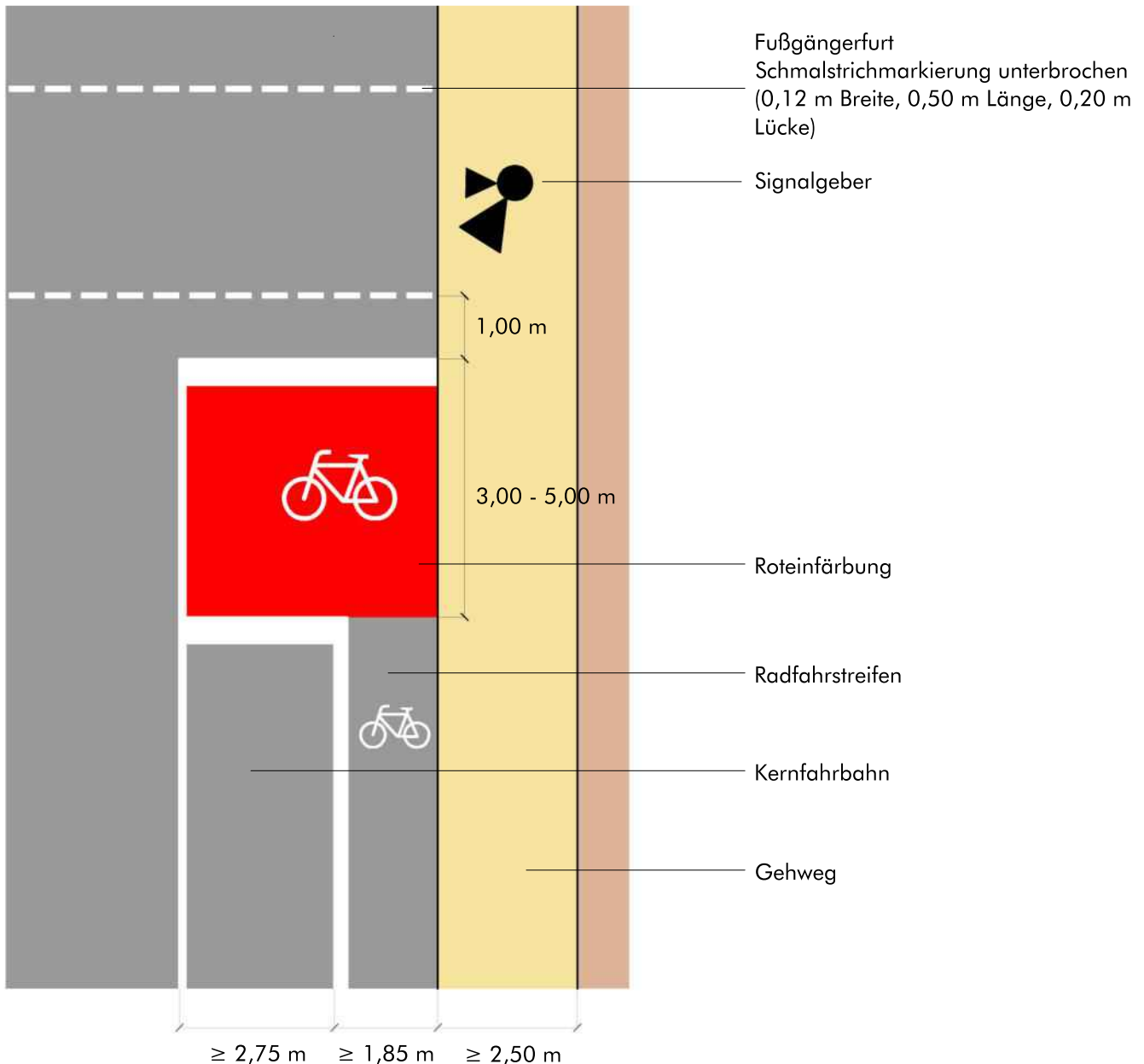
Auch größere Lebensmittelgeschäfte, oder Baumärkte für kleinere Besorgungen, stellen für den Radverkehr attraktive Ziele dar. Meist sind jedoch keine, oder nur unzureichende, Abstellanlagen vorhanden. Da es sich bei den Grundstücken um Privatgelände handelt, kann die Stadt hier keine Fahrradabstellanlagen einrichten. Fahrradabstellanlagen im angrenzenden öffentlichen Raum können meist nicht zielnah eingerichtet werden.

Es wird empfohlen, dass die Stadtverwaltung aktiv auf Gewerbetreibende zugeht und diese über die Sinnhaftigkeit von Fahrradabstellplätzen informiert. Den Gewerbetreibenden kann darüber hinaus angeboten werden, dass die Stadt Fahrradbügel zur Verfügung stellt und montiert, sofern die Gewerbetreibenden dafür geeignete Flächen auf Ihrem Grundstück zur Verfügung stellen.

Anlage 11

Musterlösungen

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2

Anwendungsbereiche:

- In untergeordneten Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zur Sicherung des linksabbiegenden bzw. geradeaus fahrenden Radverkehrs

Hinweise:

- Roteinfärbung der Aufstellfläche optional (zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen)
- Bei geringer Flächenverfügbarkeit ist die Zuführung in den aufgeweiteten Radaufstellstreifen über einen Schutzstreifen möglich

ML: 3.6 - Bordsteinkante absenken Maßnahmentyp BOR

Situation:

Bordsteine ohne Absenkung oder Nullabsenkung senken den Fahrkomfort und können im ungünstigen Fall zum Sturz führen. Für Menschen, die auf einen Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind, stellt eine Bordsteinkante ein Hindernis dar.

Maßnahme

Absenken des Bordsteins.

Angestrebte Wirkung:

- Zügiges Vorankommen für Radfahrende
- Minimierung von Sturzrisiken und Hindernissen

Hinweise:

- Bei Verkehrsmischflächen sollen unterschiedliche Bordhöhen sowie Bodenindikatoren für die unterschiedlichen Nutzergruppen angewendet werden (s. Abbildung 2).
- Für Überführungen von Radwegen oder getrennten Geh- und Radwegen auf die Fahrbahn sollen Bordsteinkanten mit Nullabsenkung gebaut werden (siehe Abbildung 3).
- Weitere Informationen zur korrekten Anwendung von Bodenindikatoren im öffentlichen Raum finden sich in der DIN 32984.

Quelle: DIN Norm 32984



Abbildung 1: Bordsteinabsenkung Fahrbahn - Radweg, Frankfurt am Main

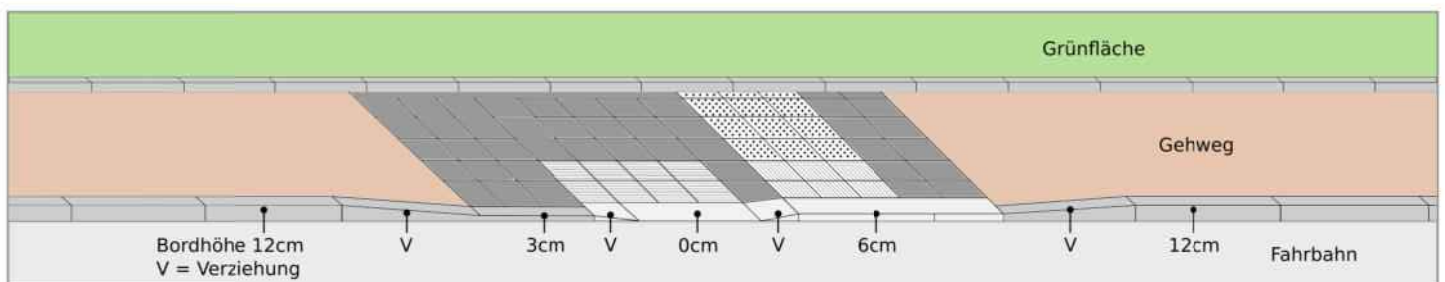


Abbildung 2: Querungsstelle mit verschiedenen Bordhöhen und Bodenindikatoren

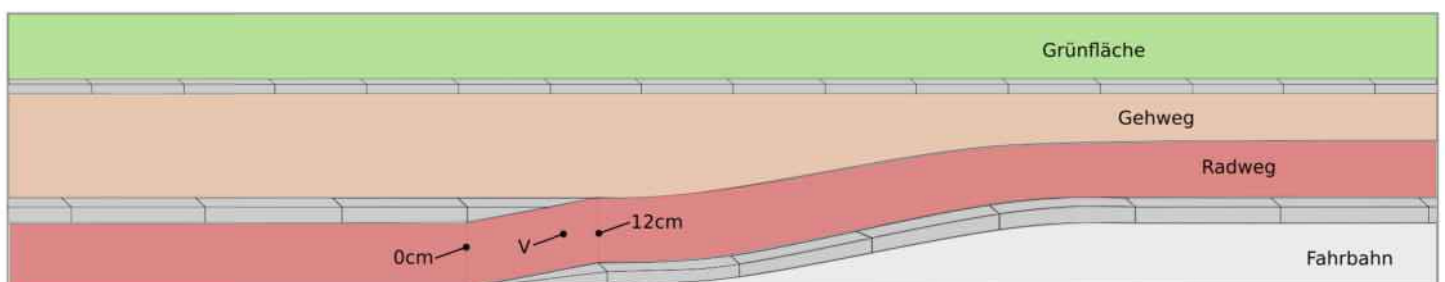


Abbildung 3: Überführung eines Radweges auf die Fahrbahn mittels Nullabsenkung

ML: 3.2 - Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht

Situation:

Mit der Novellierung der StVO 1997 wurde die allgemeine Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben. Danach dürfen diese nur ausnahmsweise angeordnet werden, wenn:

- aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine erhebliche Gefährdung für Verkehrsteilnehmende besteht
- ausreichend Flächen für den Fußverkehr vorhanden sind
- sie ausreichend breit, befestigt und einschließlich einem Sicherheitsraum frei von Hindernissen sind.

Angestrebte Wirkung:

- Vermeidung von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr auf gemeinsamen Geh- und Radwegen
- schnelleres Vorankommen für geübte Radfahrende
- mehr Flexibilität und Wahlfreiheit für den Radverkehr

Hinweise:

- Um den Verkehrsteilnehmenden die Wahlfreiheit zu verdeutlichen, sollte darüber informiert werden (vgl. Abbildung 2). Zusätzlich können Piktogrammketten auf die Fahrbahn aufgebracht werden.
- Wo keine ausreichende Breite möglich ist, können gemeinsame Geh- und Radwege durch Beschilderung "Gehweg" mit Zz "Radfahrer frei" gekennzeichnet werden. Unsichere Radfahrer können so den Seitenraum mitbenutzen (Schrittgeschwindigkeit).
- Auch Radwege ohne Benutzungspflicht sollten regelwerkskonform gestaltet werden.

Quelle: § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO, VwV-StVO, Urteil BVerwG 3 C 42.09 von 2010



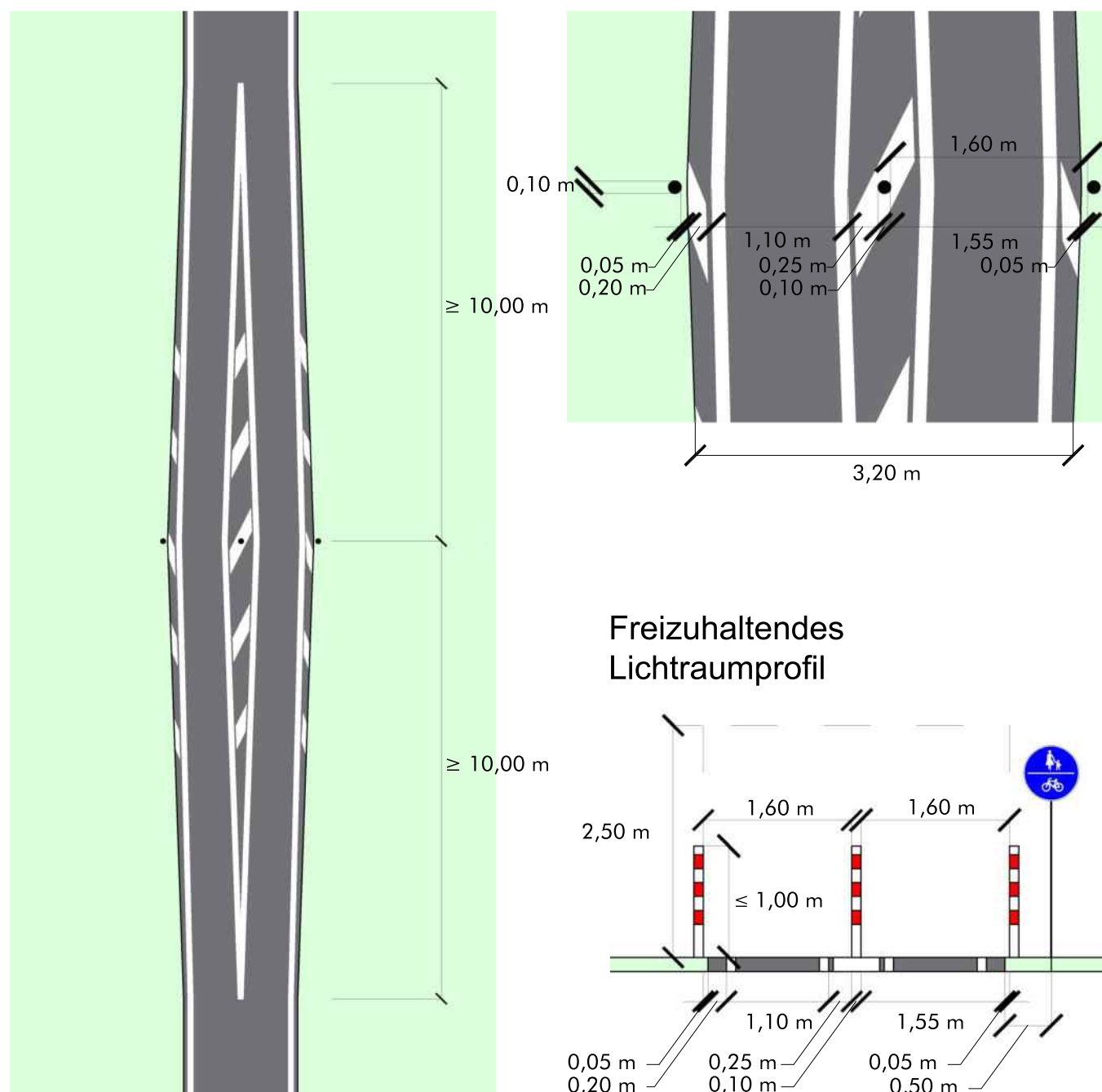
Abbildung 1: Sehr schmaler Benutzungspflichtiger getrennter Geh- und Radweg mit unzureichender Platz für den Fußverkehr - Frankfurt am Main



Abbildung 2: Die Stadt Köln informiert über Wahlfreiheit des Radverkehrs

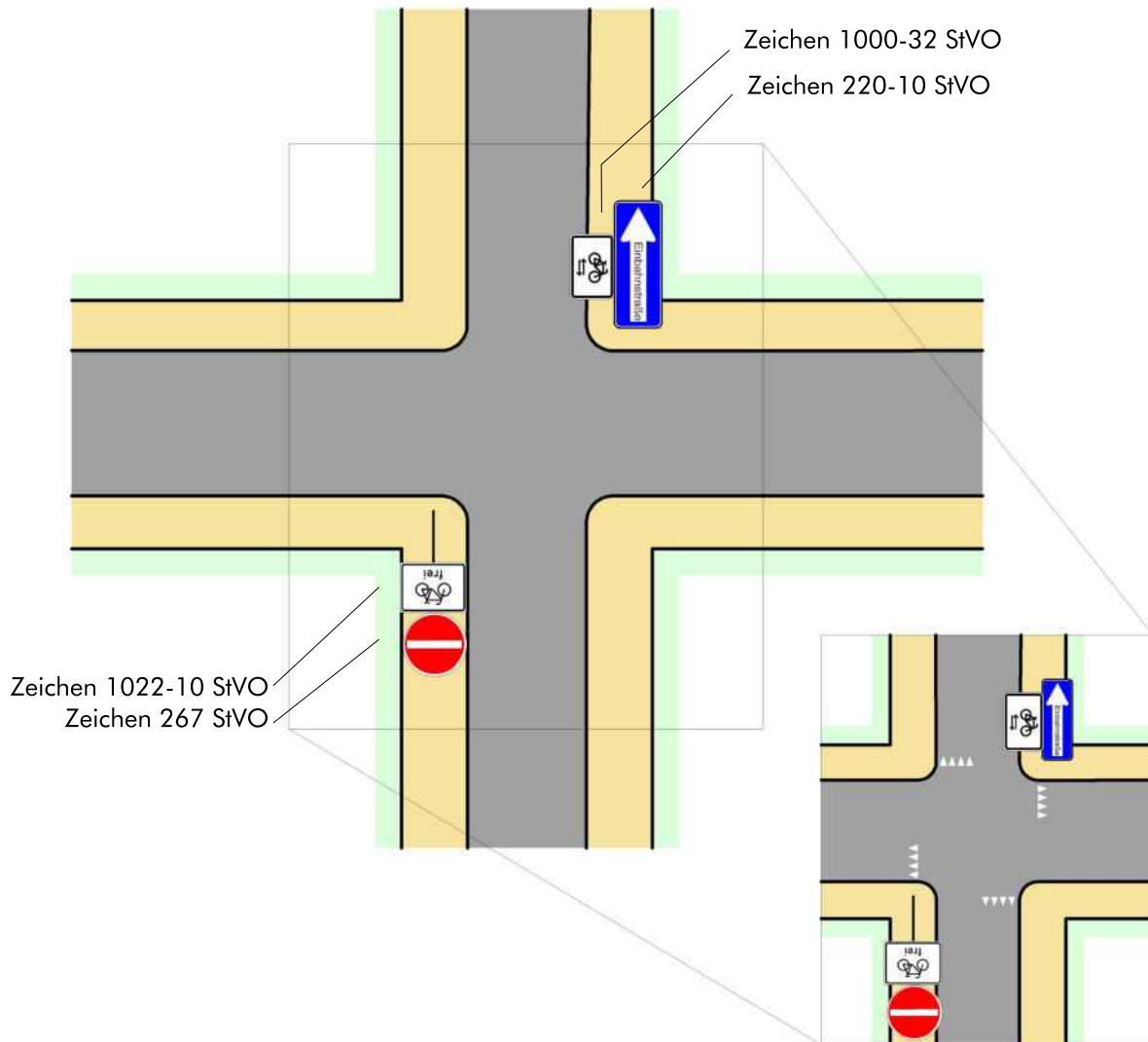
Platzierung von Verkehrseinrichtungen auf der Straße

Radverbindung / Raddirektverbindung: Neubau mit angeordneten Sperrpfosten



- Im Bereich der Sperrpfosten muss der Weg von 2,50 m auf 3,20 m aufgeweitet werden. Die Länge der Verziehung beträgt mind. 10 m.

Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung innerorts



Regelungen:

- StVO Zeichen 342
- VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 220 Einbahnstraßen
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 7.2

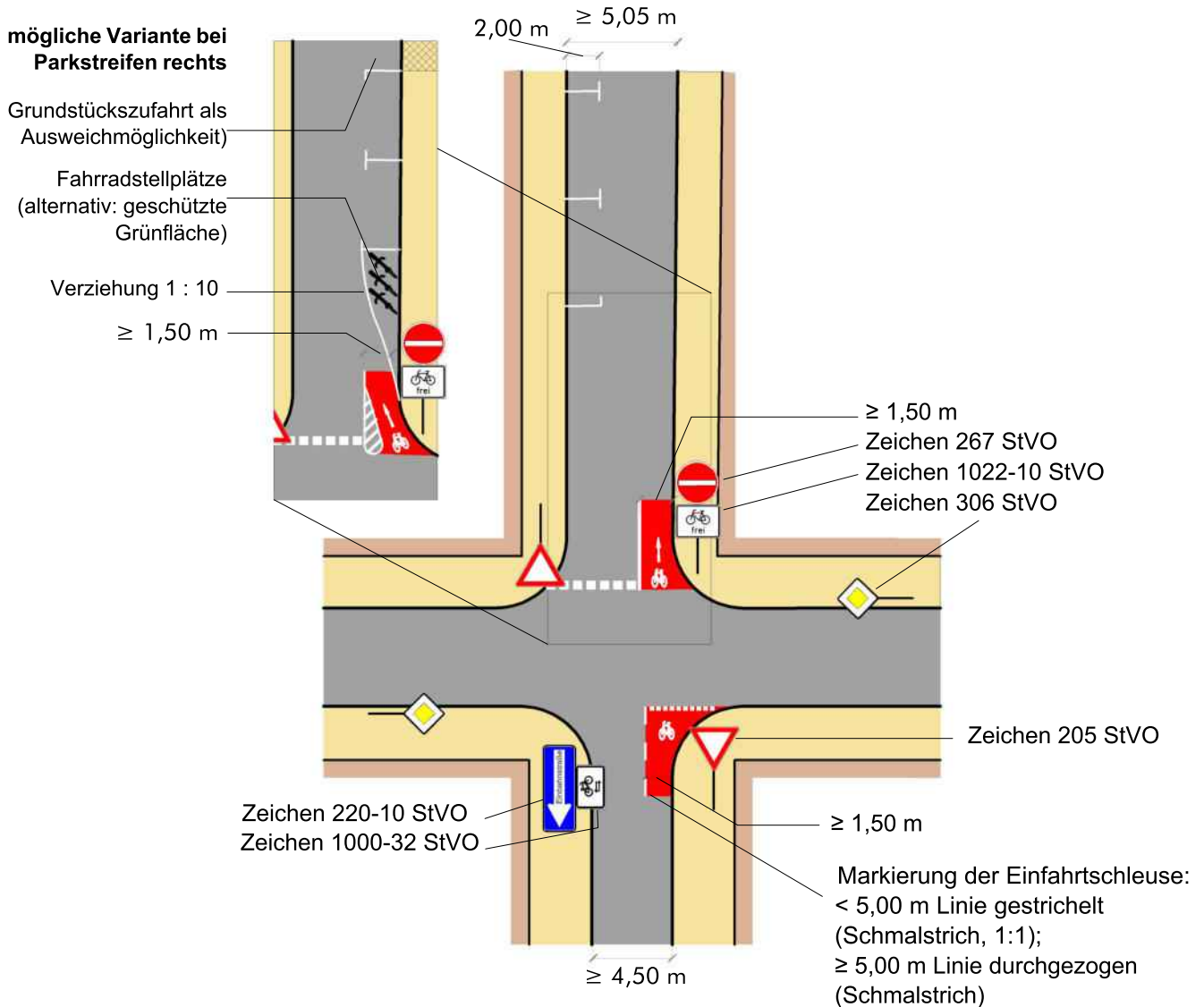
Anwendungsbereiche:

- Einbahnstraßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt.
- Es ist verstärkt darauf zu achten, dass der Knotenpunkt von widerrechtlich parkenden Fahrzeugen frei gehalten wird.

Hinweise:

- Bei sehr geringen Kfz-Verkehrsmengen reichen punktuelle Ausweichmöglichkeiten aus.
- Eine Einfahrtschleuse ist in der Regel nicht erforderlich.
- Bei der Anordnung zur Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr im Gegenverkehr kann sich zur Verdeutlichung der Rechts-vor-Links-Regelung die Markierung von Haifischzähnen (Zeichen 342) empfehlen.

Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung einseitiges Parken, innerorts



Regelungen:

- VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 220 Einbahnstraßen
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 7.2

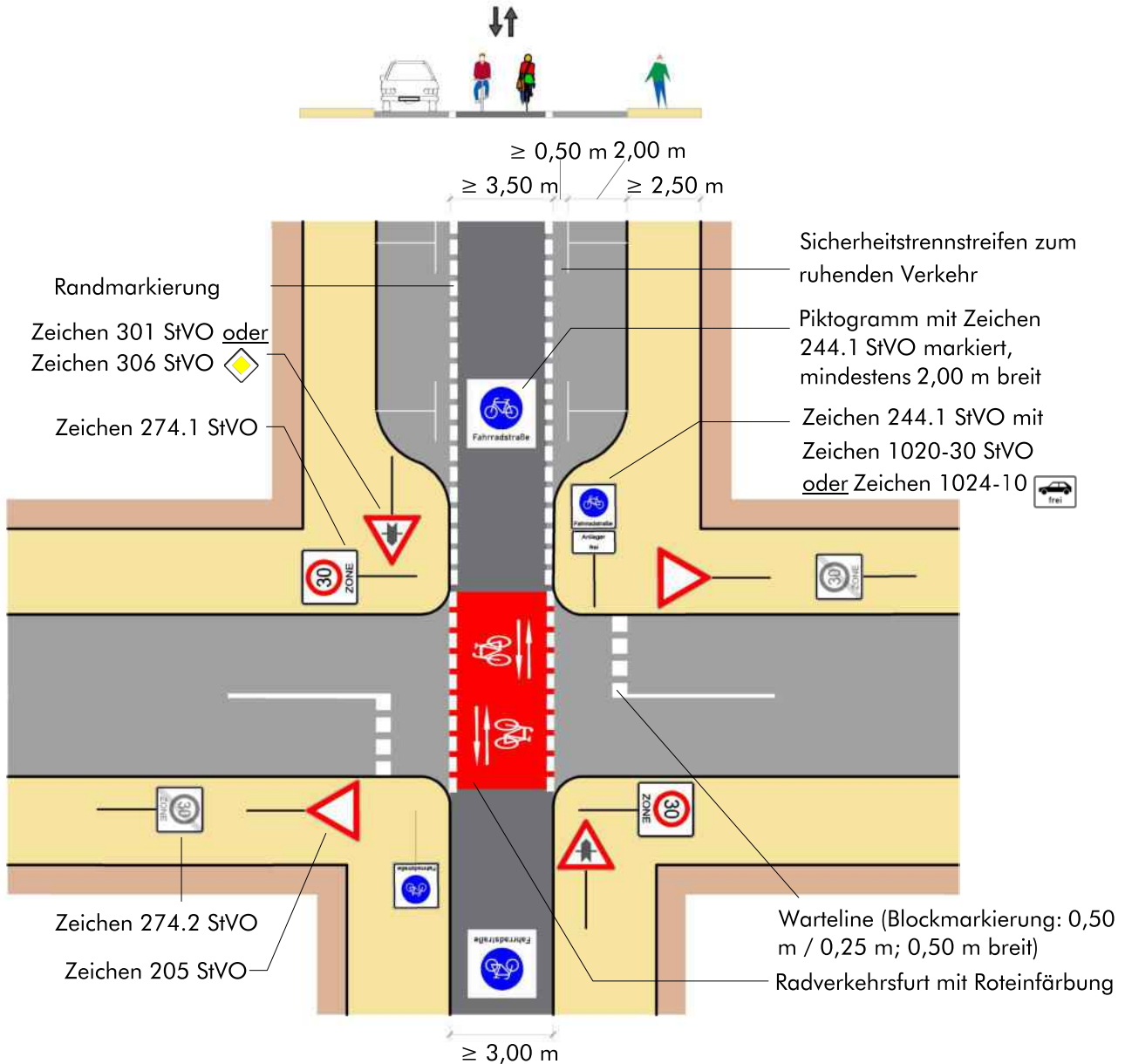
Anwendungsbereiche:

- Einbahnstraßen, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt.

Hinweise:

- Bei sehr geringen Kfz-Verkehrsmengen reichen punktuelle Ausweichmöglichkeiten.
- Für Abschnitte mit Buslinienverkehr gilt eine Mindestbreite der Fahrgasse von 3,50 m (siehe VwV-StVO).
- Der Einmündungsbereich ist ggf. aufzuweiten, um das Überfahren der Ausfahrtschleuse zu vermeiden.
- Die Wartelinie entfällt, wenn eine Fahrbahnbegrenzung vorhanden ist.

Führung in einer Fahrradstraße innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3; RAST (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1 und 6.2
- VwV StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2

Anwendungsbereiche:

- Fahrradstraßen in Tempo-30-Zonen (mit zugelassenem Kfz-Verkehr) mit Bevorrechtigung für die Radverbindung

Hinweise:

- Im Bereich der Einmündungen ist auf ausreichende Sichtverhältnisse zu achten
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Mindestbreite wenn PKW nicht zugelassen: ≥ 3,00 m
- Mindestbreite wenn PKW zugelassen: ≥ 3,50 m
- Bei Einmündungen mit geringem Verkehrsaufkommen kann in städtebaulich sensiblen Gebieten auf die Einfärbung verzichtet werden

Musterlösung: Ausfahrt / Einmündung sichern - 01

Situation:

Innerörtliche Zweirichtungsführungen des Radverkehrs sind vor allem an stark frequentierten Ausfahrten wie Tankstellen oder Lebensmittelmärkten unfallauffällig, da der Kfz-Verkehr nicht mit von rechts kommenden Radfahrenden rechnet. Oftmals ist zudem die Beschilderung für den Kfz-Verkehr unvollständig und damit die Schuldfrage im Falle eines Unfalls unklar.

Maßnahme:

Im Zuge von vorfahrtsberechtigten Geh- und Radwegen im Zweirichtungsverkehr sollen im Bereich von Einmündungen und stark frequentierten Grundstückszufahrten rot eingefärbte Radverkehrsfurten markiert werden. Zur Verdeutlichung, dass Radfahrende aus beiden Richtungen kommen, werden Radpiktogramme mit Doppelpfeil angebracht. Der Kfz-Verkehr wird mit StVO-Zeichen 205 "Vorfahrt gewähren" und dem Zusatzzeichen 1000-32 "Radverkehr kreuzt von links und rechts" beschildert. Um die Aufmerksamkeit noch stärker zu erhöhen und die gefahrenen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs zu verringern ist eine Aufpflasterung hilfreich.



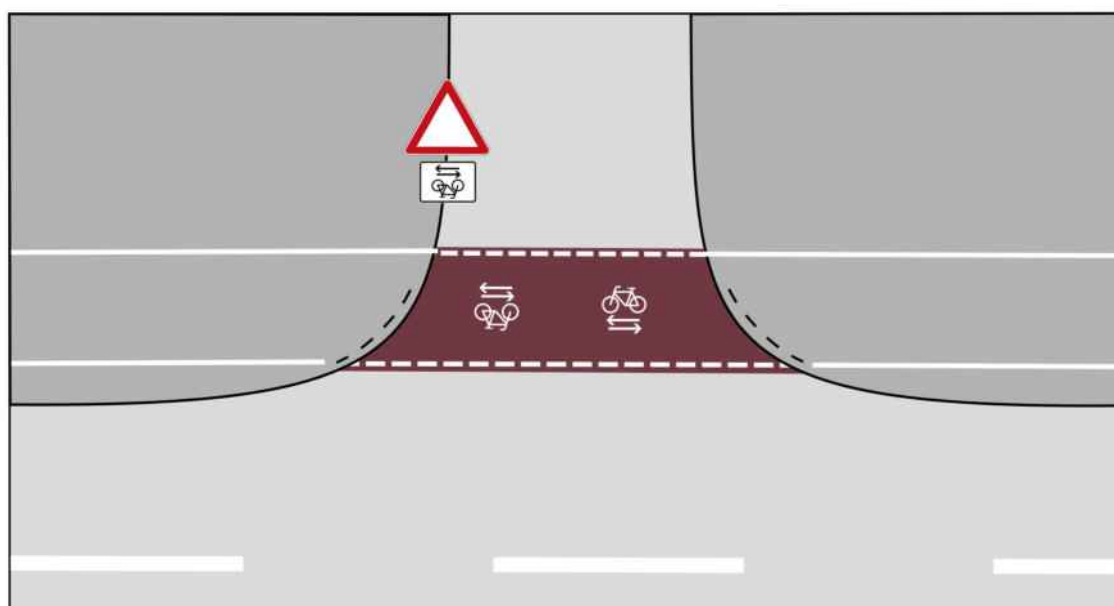
Rot eingefärbter Zweirichtungsradweg

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verdeutlichung der Vorfahrssituation
- Erhöhung der Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer an einer möglichen Gefahrenstelle

Hinweise:

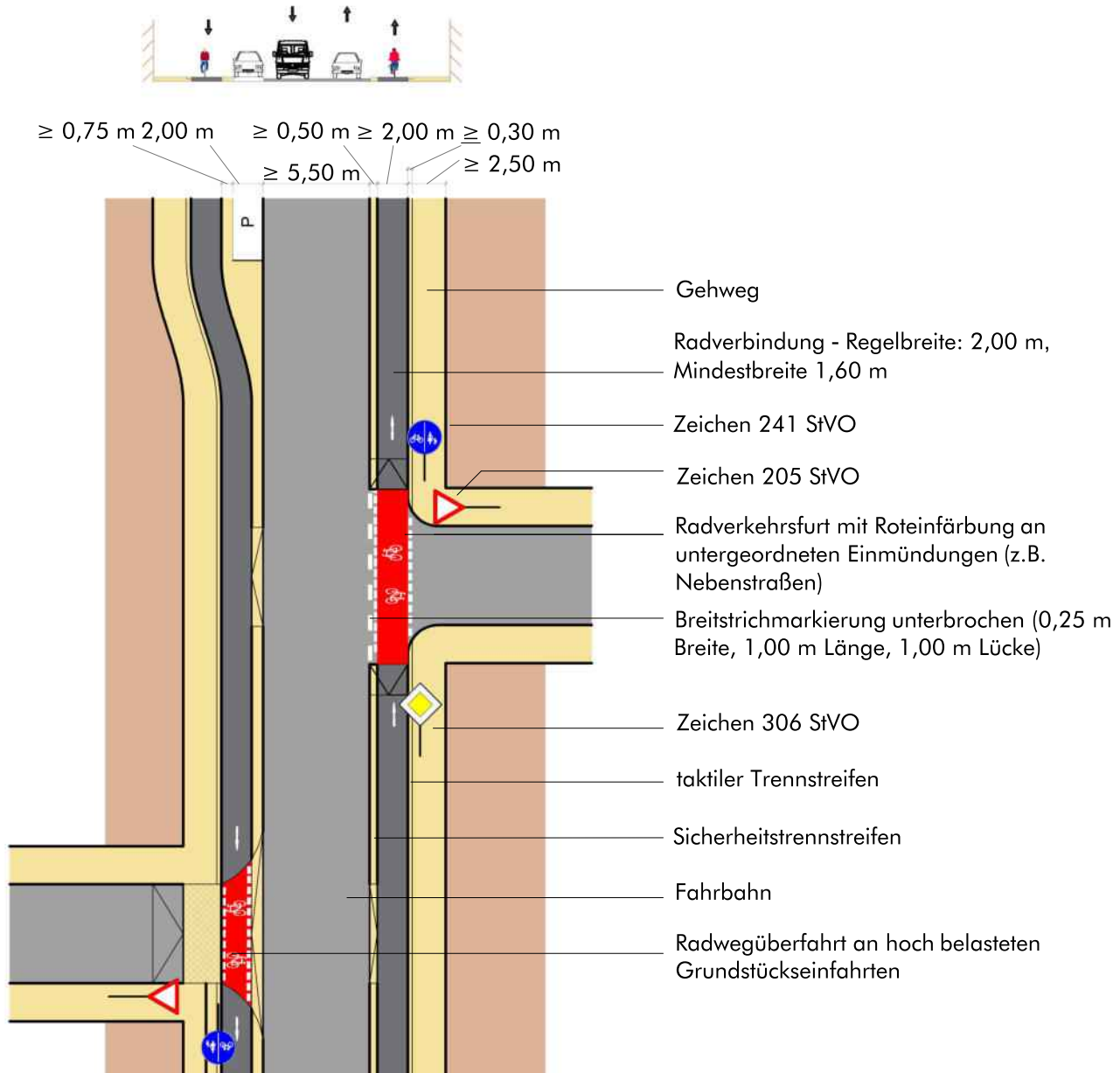
Zweirichtungsradwege sollen innerorts vermieden werden. Es ist grundsätzlich zu prüfen, ob es eine Alternative zum Zweirichtungsradweg gibt. Bei verträglichen Kfz-Stärken ist eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in Betracht zu ziehen (siehe FGSV ERA 2010). Bei besonders stark frequentierten Ein- und Ausfahrten wird zusätzlich zur Markierung und Beschilderung eine Aufpflasterung empfohlen.



Führung von Radfahrenden an einer gefährlichen Ein- bzw. Ausfahrt bei Zweirichtungsradweg

maßstabslos

Straßenbegleitende Führung auf baulichen Radwegen im Einrichtungsverkehr (getrennter Geh-/Radweg) innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.4

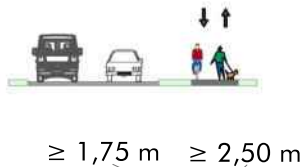
Anwendungsbereiche:

- Radverbindungen im Einrichtungsverkehr, bauliche Radwege

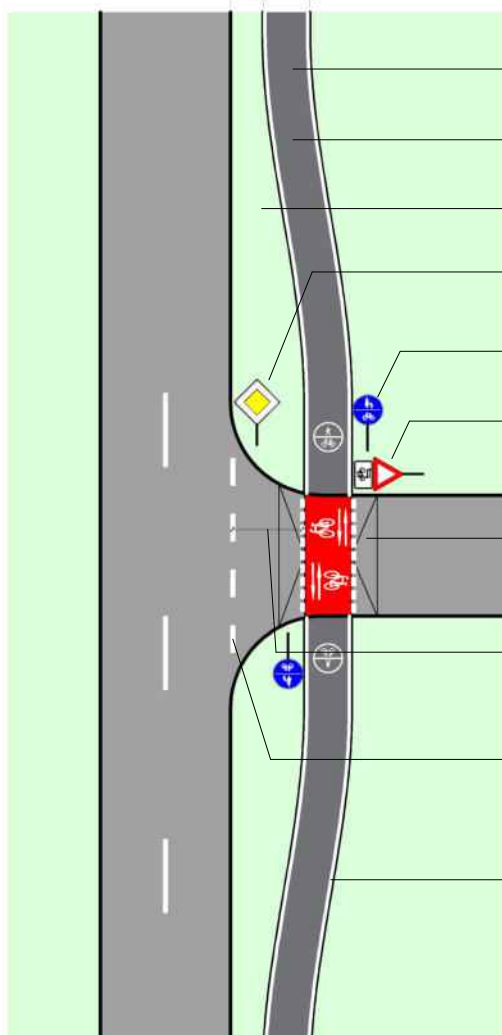
Hinweise:

- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Zum ruhenden Verkehr ist ein Sicherheitsstreifen von 0,75 m (Längsparken) bzw. 1,10 m (Schrägparken) anzulegen
- An Einmündungen werden die Radwege vor den Eckausrundungen auf das Niveau der Fahrbahn geführt. Dies erleichtert die Gestaltung barrierefreier Querungsstellen
- Bei häufigen Begegnungsfällen zwischen LKW muss die Fahrbahnbreite > 5,50 m betragen

Straßenbegleitende Führung auf baulichen Radwegen im Zweirichtungsverkehr (gemeinsamer Geh-/Radweg) außerorts (entspricht QH-9)



Die schematische Musterlösung zeigt den Grundsatz, dass der Radverkehr im Zuge bevorrechtigter Straßen ebenfalls mit Vorrang geführt wird. Bei der konkreten Ausgestaltung sind die Leistungsfähigkeit und die Verkehrssicherheit sicherzustellen und im Rahmen der Planung nachzuweisen. Ist eine Bevorrechtigung des Radverkehrs nicht möglich, sind Alternativen wie Signalisierung oder planfreie Querungen zu prüfen. Weitere Hinweise unter www.schneller-radfahren.de
 > Rubrik Musterlösungen



- Radverbindung als gemeinsamer Geh-/Radweg
- Länge der Verziehung: ca. 20,00 m
- Sicherheitstrennstreifen
- Zeichen 306 StVO
- Zeichen 240 StVO
- Zeichen 205 StVO mit Zeichen 1000-32 StVO
- Radverkehrsfurt mit Fahrbahnanhebung an untergeordneten Einmündungen (z.B. Nebenstraßen)
- Abstand zur Fahrbahn ca. 4,00 - 5,00 m
- Breitstrichmarkierung unterbrochen (0,25 m Breite, 1,00 m Länge, 1,00 m Lücke)
- Randmarkierung

Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.3
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (Ausgabe 2012), S. 20 f., S. 79 f.

Anwendungsbereiche:

- Außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen

Hinweise:

- Die Fahrbahnanhebung ist optional
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Die nach RAL erforderlichen Sichtdreiecke sind zu beachten

ML: Asphaltieren von Wegen (OAA)

Situation:

Forst- und landwirtschaftliche Wege und Wege in Grünanlagen sind häufig nicht asphaltiert. Solche in der Regel wassergebundenen, teilweise auch unbefestigte Wege verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffbarkeit steigt insbesondere auf Gefällestrrecken oder in Kurven die Sturzgefahr.

Während oder nach Niederschlag führen wassergebundene Wege zu erhöhtem Verschleiß am Fahrrad und zu Verschmutzung der Kleidung. Zusätzlich ist das Räumen und Reinigen der Wege nicht möglich. Ein ganzjähriges Befahren der Wege und eine nachhaltige Entlastung anderer Verkehrsträger (Kfz-Verkehr, ÖPNV) ist mit den klassischen wassergebundenen Wegedecken nicht erreichbar.



Abbildung 1, Negativbeispiel: Verdichteter Wassergebundene Decke mit Pfützenbildung und schlechter Wasserdrainage

Maßnahme:

Die betrachteten Wege sollen asphaltiert oder mittels alternativer Ausbaumöglichkeiten (bspw. Basaltstein/ Spezialsande - siehe Hinweise und Abbildung 2) ausgebaut werden.

Hinweis:

Durch den Einsatz herkömmlicher Asphaltdeckschichten bei Radwegen werden im Vergleich zum natürlichen Wasserhaushalt keine Negativveränderungen festgestellt. Dies belegt unter anderem eine Studie des Landes Mecklenburg-Vorpommern¹.

Durch eine helle Einfärbung der Asphaltdeckschicht kann auch die unter anderem durch Abstrahlung von Hitze entstehende Barrierewirkung für Kleinstlebewesen vermieden werden.

Beim Asphaltieren von Wirtschaftswegen ist mit zunehmender Breite und Nutzung durch schwere land- oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge mit einer stärkeren Versiegelung zu rechnen. Hier können alternative Deckschichten eingesetzt werden. Bewährt haben sich beispielsweise wasserdrainfähige Deckschichten aus einem Gemisch von Basaltstein und Spezialsanden.

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung des Fahrkomforts
- Vermeidung von Stürzen
- Reduzierung Verschleiß und Verschmutzung
- Ganzjährige Nutzbarkeit
- Erhalt des Wasserhaushaltes



Abb. 2-3: Alternative, asphaltähnliche Oberflächen aus Basaltstein und Spezialsanden - Quelle: BioSi Balastan®, Schweizer ideen-Werkstatt / Abb. 4: Heller Split-Mastix-Asphalt

¹ Überprüfung der Vergleichbarkeit von bodenmechanischen Eigenschaften natürlicher Böden mit Radwegkonstruktion in naturnahen Bereichen, Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern, Schwerin, 2009

Wassergebundene Wegedecken Forstwege

Situation:

Das Radverkehrsnetz verläuft oftmals über wassergebundene Forstwege, die teilweise über eine grobe Schotterdecke verfügen. Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften; durch schlechte Griffbarkeit steigt die Unfallgefahr, insbesondere nach Regen oder im Winter. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad. Verschmutzung der Kleidung.

Angestrebte Wirkung:

Möglichst kostengünstige Lösung durch fahrradgerechten Ausbau schon vorhandener Schotterwege. Erhalt des Landschaftsbildes und der ökologischen Anforderungen hinsichtlich Boden- und Gewässerschutz. Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts durch feinkörnige, ebene und geschlossene Deckschicht.



Abbildung: Beispiel gut befahrbare wassergebundene Decke

Hinweise:

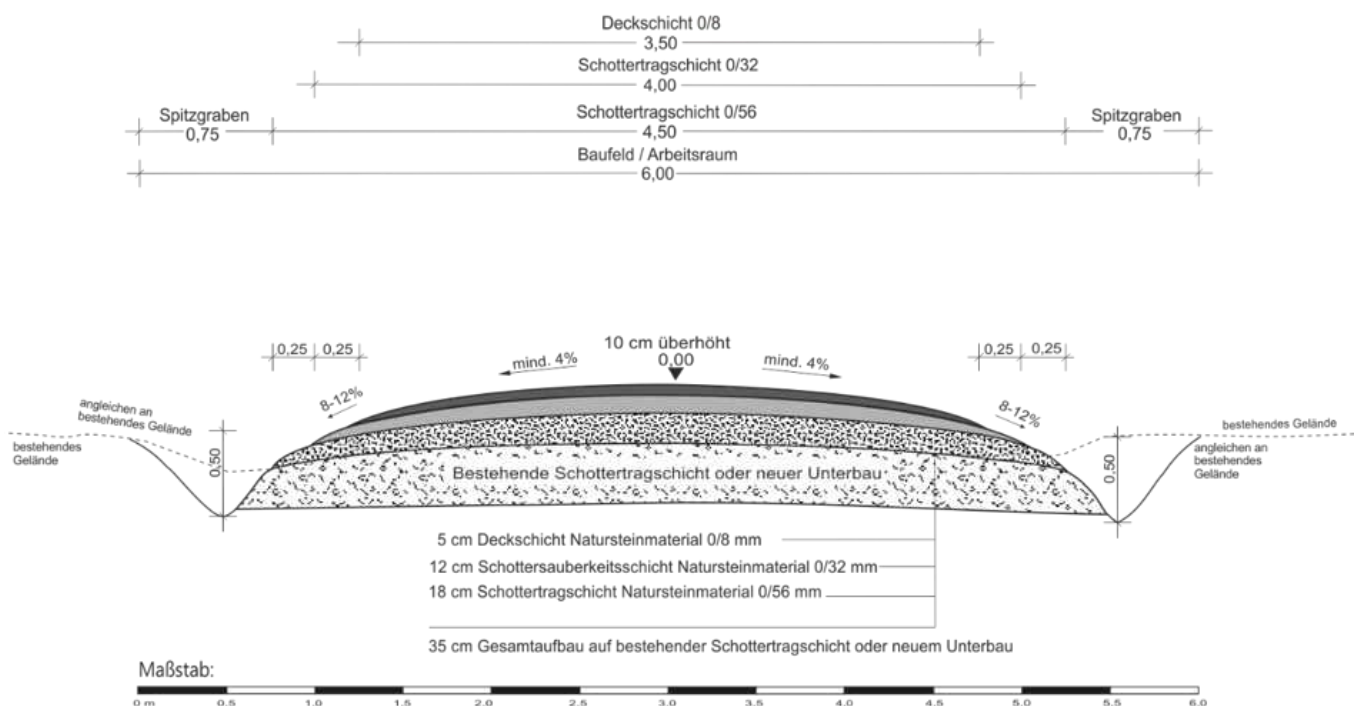
- Nutzungen des schon vorhandenen Unterbaus möglich (fachliche Beurteilung notwendig).
- Anlegen eines aufgewölbten Wegebauquerschnitts (Uhrglasprofil) aus entwässerungstechnischen Gründen. Bei Steigungen über 6 % ist Bauweise mit gebundener Decke von Vorteil.
- Für Radwege wird generell eine asphaltierte Oberfläche empfohlen (u.a. ganzjährig befahrbar; weniger Abrieb- und Verschleißwiderstand). Wassergebundene Decken kommen nur für Freizeitwege, Grünanlagen oder Wege, die hauptsächlich dem Fußverkehr dienen, in Betracht.

Quelle: RLW Teil 1 (2016); M ELW (2009); ERA (2010).

Regelquerschnitt Schotterwegbau 4,5 m Breite Aufbau wassergebundener Weg nach Walzen und Verdichten

Quelle:

 Auf den Höhen 25
 66100 Saarbrücken
 Tel.: 0681 - 83 19 606
 E-mail: Bernd.Zschuster@velobuero-saar.de
 Internet: www.velobuero-saar.de



Radverkehrsführung an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen mittels einer Piktogrammreihe

Situation:

Mit der Novellierung der StVO 1997 wurde die allgemeine Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben. Um die Wahlfreiheit für den Radverkehr sowie das Nutzungsrecht der Fahrbahn für den Kfz-Verkehr zu verdeutlichen, können Piktogrammreihen eingesetzt werden, sofern die Situation Radverkehrsanlagen erfordert, der verfügbare Straßenraum eine regelkonforme Umsetzung jedoch nicht zulässt. Sie kommen insbesondere zur Schließung von Netzlücken in Frage oder auf Abschnitten, wo der Kfz-Verkehr nicht mit Radfahrenden rechnet.



Piktogrammreihe mit Winkelpfeilen in Frankfurt Höchst.

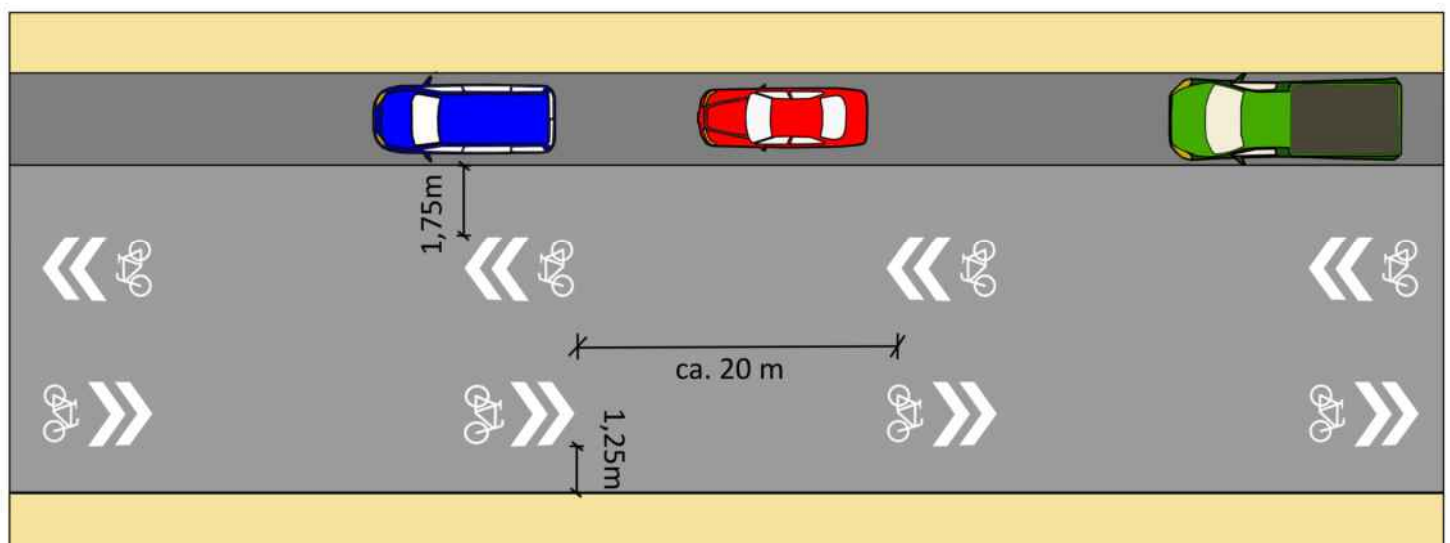
Angestrebte Wirkung:

- Verdeutlichung des Nutzungsrechts der Fahrbahn für den Radverkehr
- Schließung von Netzlücken ohne Radverkehrsanlagen auf Verbindungen mit besonderer Netzrelevanz
- Reduzierung der (illegalen) Seitenraumnutzung und Verhinderung von Konflikten zwischen Fußgehenden und Radfahrenden

Hinweise:

Fahrradpiktogrammreihe am jeweils rechten Fahrbahnrand mit einem Piktogrammabstand von etwa 20 m und in ausreichendem Abstand zum Bord (im Falle von Parkständen in ausreichendem Abstand zum ruhenden Verkehr) markieren.

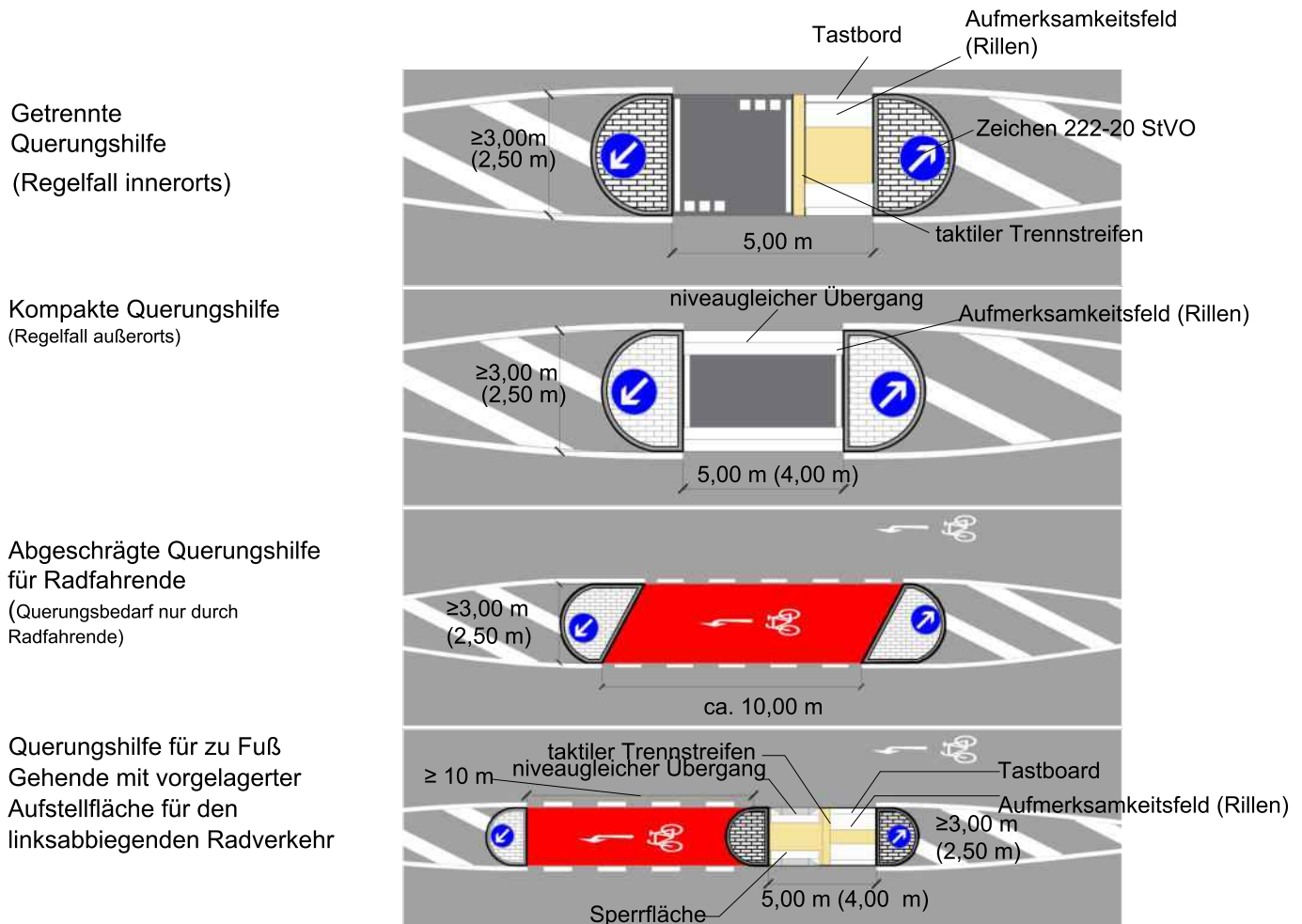
Quelle: Radfahren bei beengten Verhältnissen - Wirkung von Piktogrammreihen und Hinweisschildern auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit - Bergische Universität Wuppertal / Technische Universität Dresden - Juni 2021



Führung von Radfahrenden auf der Fahrbahn mittels einer Piktogrammreihe.

maßstabslos

Verschiedene Ausführungen der Mittelinsel innerorts und außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010) Kapitel 4.3
- RAST 06, Kapitel 6.1.8.2
- RAL (Ausgabe 2012) Kapitel 6.4.10

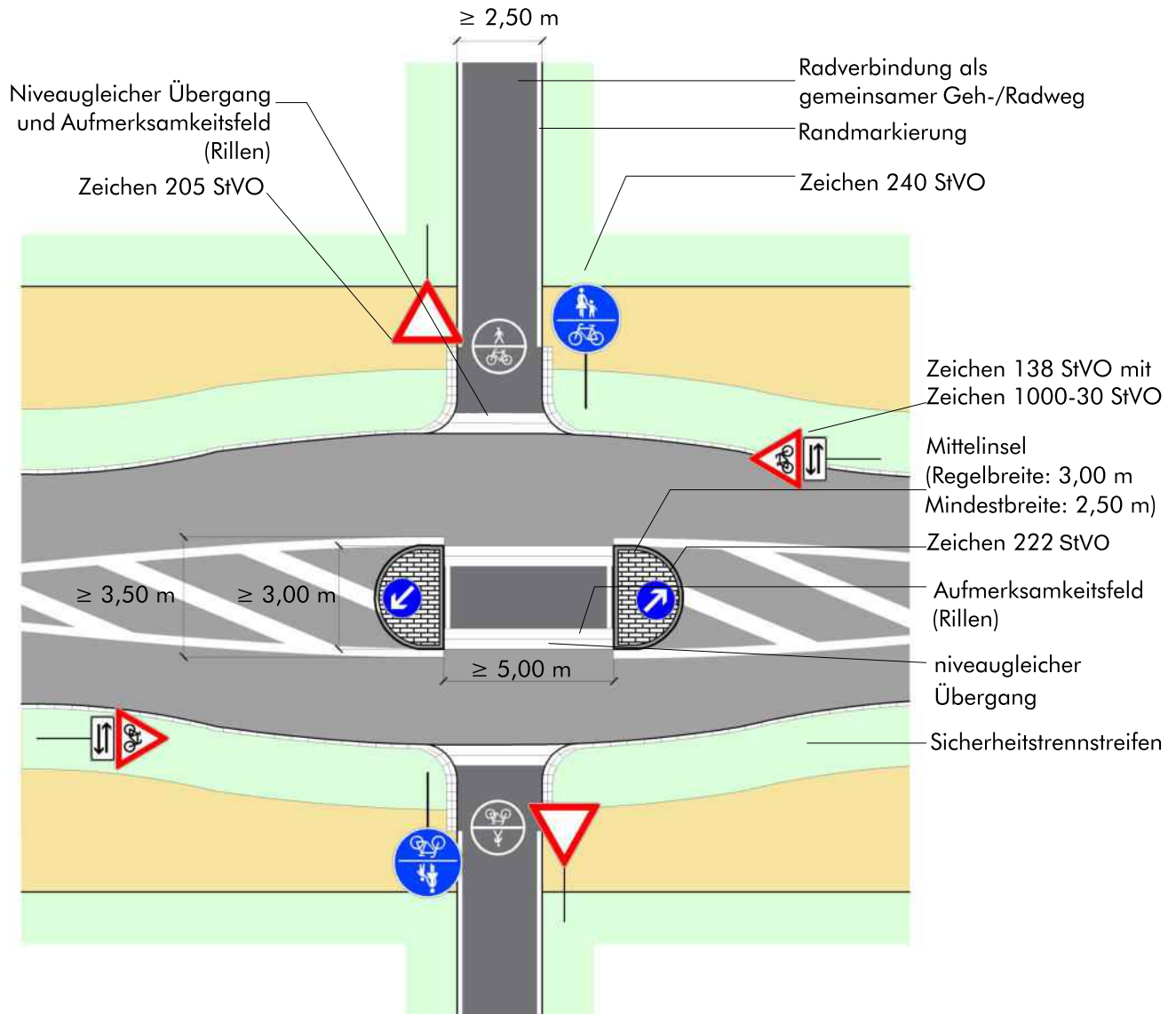
Anwendungsbereiche:

- Leitfaden Unbehinderte Mobilität der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung
- Querung einer übergeordneten Straße.

Hinweise:

- Bei der Gestaltung der Mittelinseln ist darauf zu achten, dass keine Sichthindernisse entstehen.
- Für den Kfz-Verkehr ist im Zuge von Mittelinseln ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung zu prüfen.
- Außerorts muss vor der Mittelinsel eine Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295 StVO) angeordnet sein. Die zusätzliche Anordnung innerorts - aber außerhalb von Tempo-30-Zonen - wird empfohlen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Bei Hauptverkehrsstraßen muss die Durchfahrtsbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Querungsstelle mit Mittelinsel (gemeinsamer Geh-/Radweg) außerorts (entspricht QH-6)



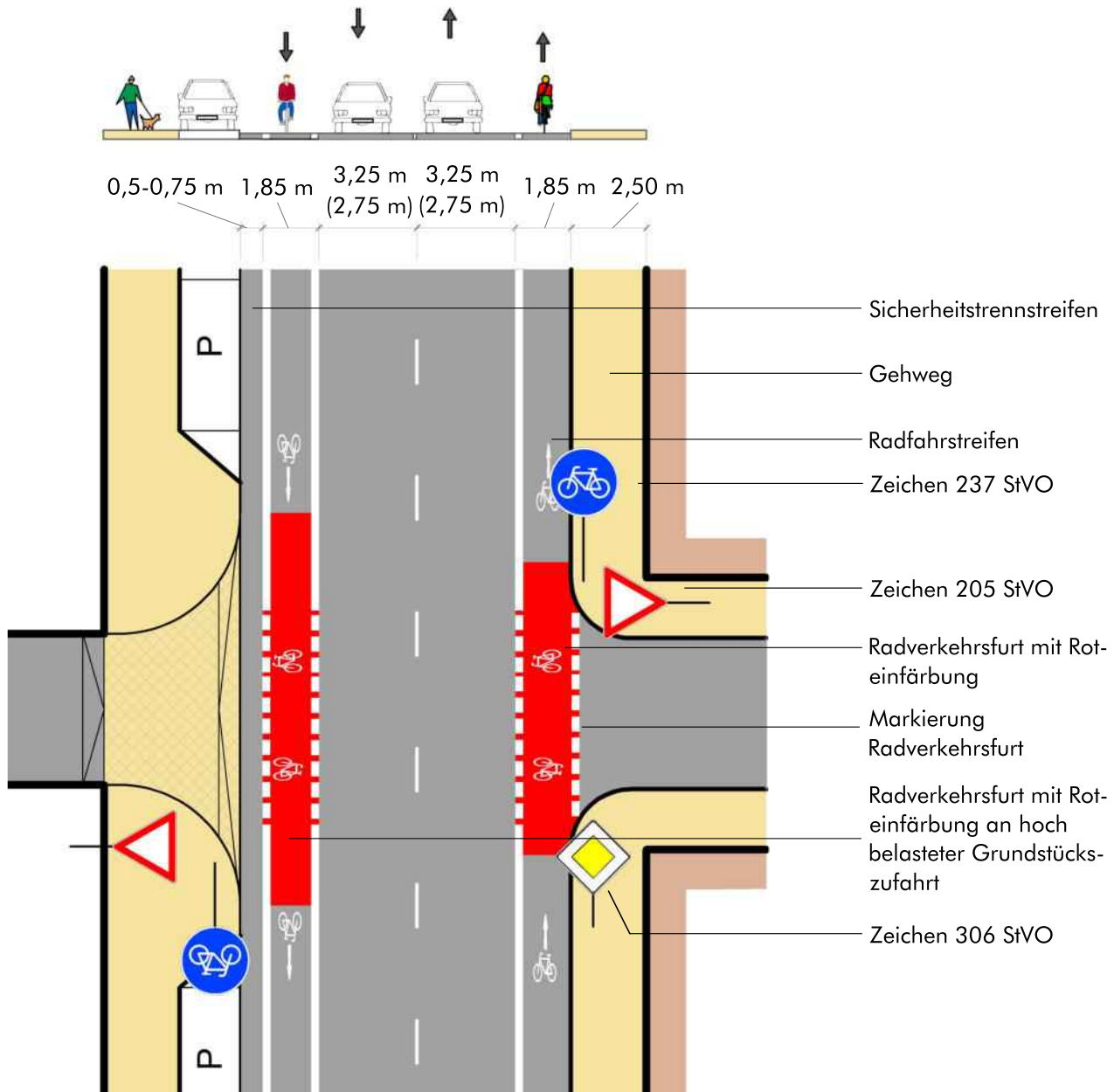
Regelungen:
Anwendungsbereiche:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 2.2.5, Kapitel 9.4.2, Kapitel 10; RAS (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.8.2
- siehe Abschnitt Einsatzgrenzen / bis max. 15.000 Kfz/Tag

Hinweise:

- Für den Kfz-Verkehr sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h geprüft werden.
- Aus beiden Näherungsrichtungen sind gute Sichtbeziehungen erforderlich und bei der Planung nachzuweisen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein, ggf. ist eine ortsfeste Beleuchtung zu prüfen.
- Für die verkehrsrechtliche Beschilderung der Querungsstelle sind die Empfehlungen gemäß QH-2 zu berücksichtigen. Das Sichtfeld ist sicherzustellen.
- Die Durchfahrtsbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und mind. 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Führung auf Radfahrstreifen innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.3; RASSt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.7.4

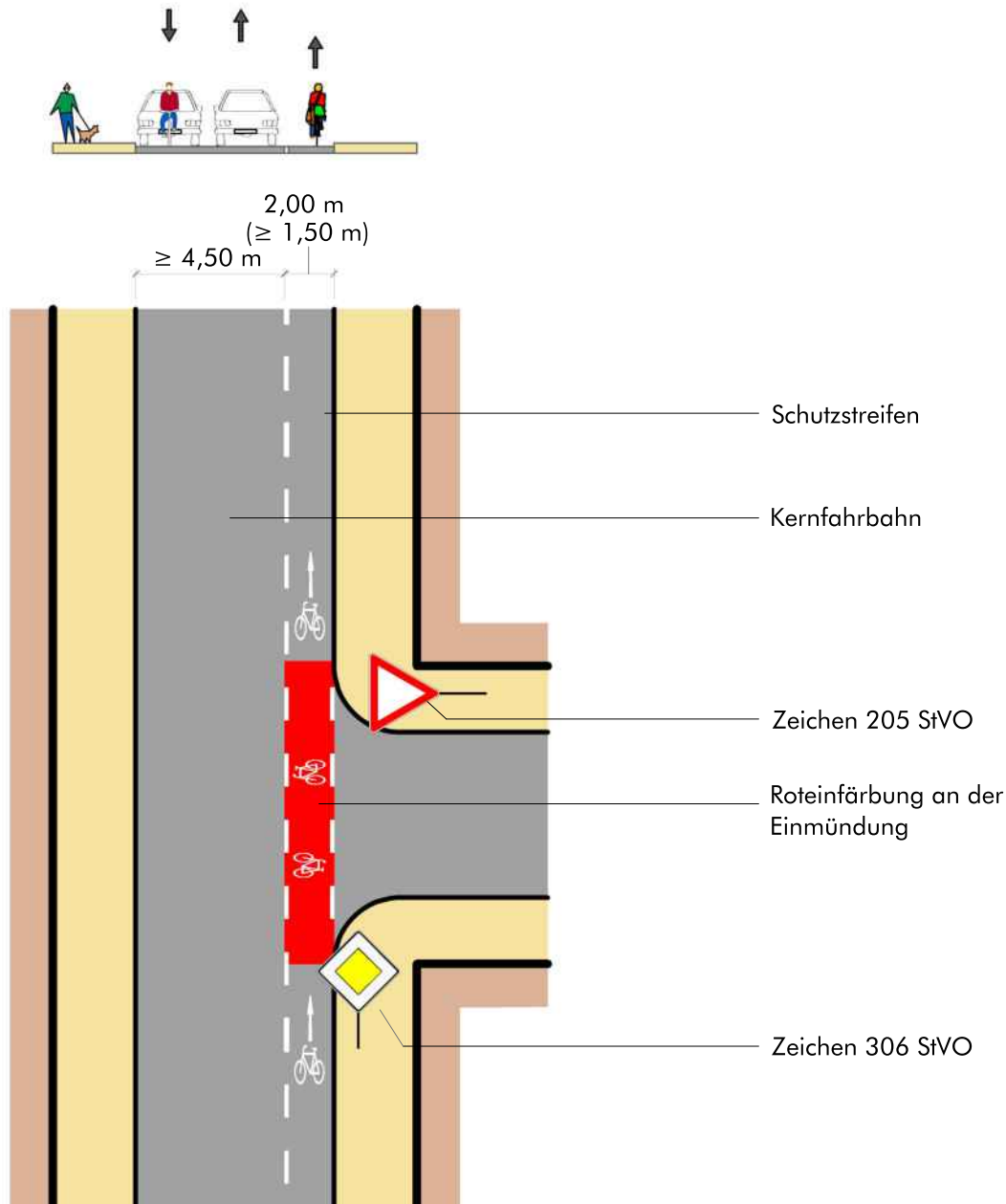
Anwendungsbereiche:

- Hauptverkehrsstraßen

Hinweise:

- Radfahrstreifen darf zum Ein- und Abbiegen und zum Erreichen von Parkständen von Kfz überquert werden
- Einfärbung der Radverkehrsfurt bei Grundstückszufahrten mit hoher Belastung (z.B. Sammelgaragen, Supermärkte, Tankstellen etc.)
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauchen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Die Kombination mit Kurzzeitstellplätzen ist möglichst zu vermeiden

Führung auf einseitigem Schutzstreifen innerorts bei beengten Verhältnissen auf Steigungsstrecken



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.2

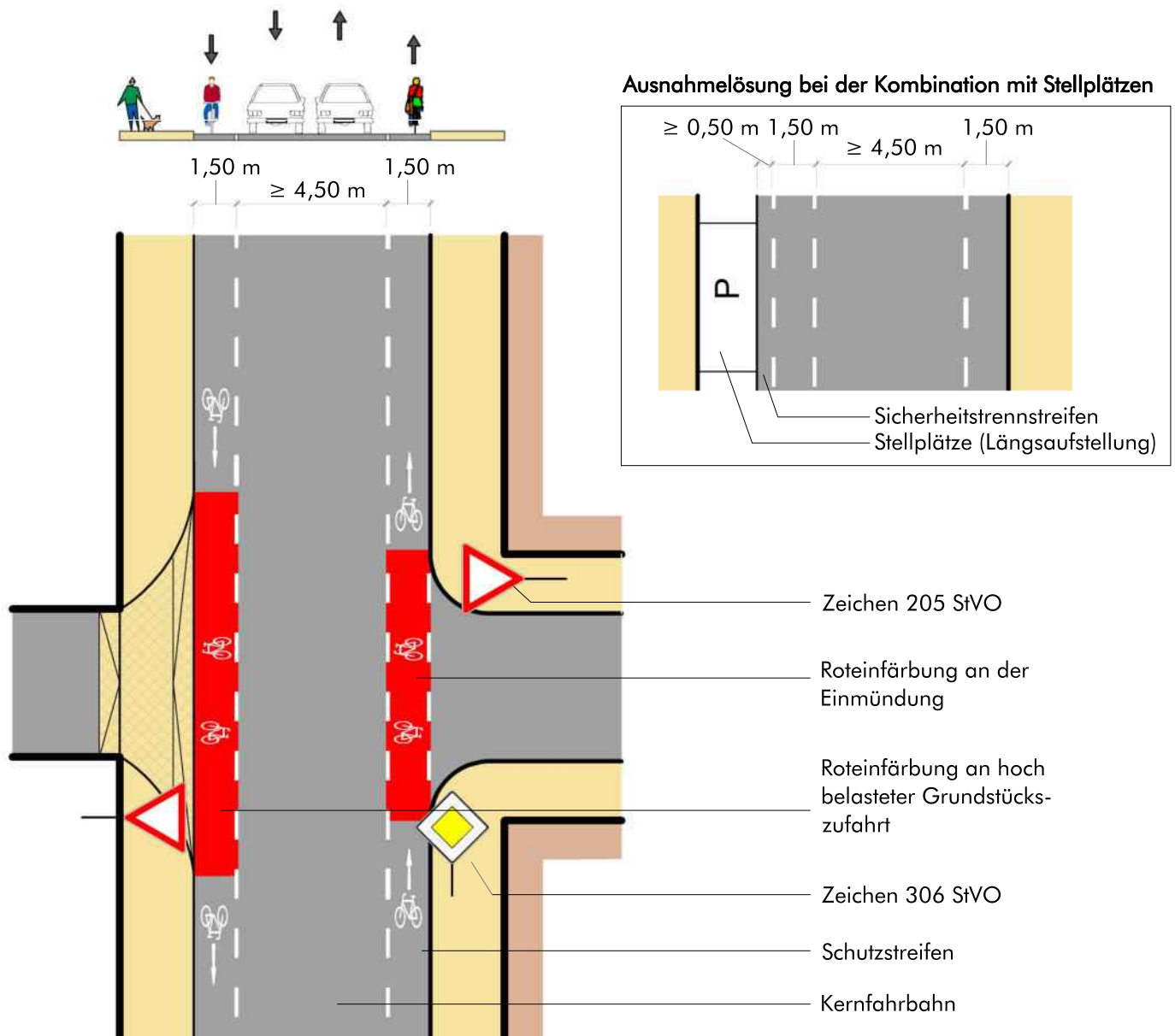
Anwendungsbereiche:

- innerorts (≥ 30 km/h) bei Steigungsstrecken

Hinweise:

- Bei Steigungsstrecken ($\sim 2\%$) wenn ein Radfahrstreifen oder baulich getrennter Radweg für den bergauffahrenden Radverkehr nicht möglich ist.
- Der Schutzstreifen ist so breit wie möglich anzulegen, um die langsame und ausschwenkende Fahrt des Radverkehrs zu berücksichtigen.

Führung auf Schutzstreifen innerorts bei beengten Verhältnissen



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.2; RAST (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.7.3

Anwendungsbereiche:

- Hauptverkehrsstraßen mit Belastungsbereich II nach ERA

Hinweise:

- Schutzstreifen darf zum Ein- und Abbiegen und zum Erreichen von Parkständen z. B. auf angrenzenden Grundstücken von Kfz überquert werden.
- Einfärbung der Radverkehrsfurt bei Grundstückszufahrten mit hoher Belastung (z. B. Sammelgaragen, Supermärkte, Tankstellen etc.)
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen.
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen.
- Sollten z. B. durch rückspringende Bebauung einzelne Parkstände vorhanden sein, ist ein Sicherheitsabstand von mehr als 0,50 m zu markieren (siehe Radfahrstreifen).
- Bei einer Kernfahrbahnbreite von 4,50 m darf es nur zu einer geringen Begegnungshäufigkeit mit LKW kommen.

ML: 2.2 - Randmarkierung von Radwegen (außerorts)

Situation:

Außerorts verlaufenden Radwege bzw. gemeinsame Geh- und Radwege sind häufig unbeleuchtet. Mangelnde Sichtbarkeit des Radwegs und dessen Verlauf stellen ein erhöhtes Risiko dar.

Angestrebte Wirkung:

Erhöht die Verkehrssicherheit, speziell bei kurvigen und/oder abschüssigen Streckenabschnitten sowie bei Blendefahr durch Kfz-Verkehr.

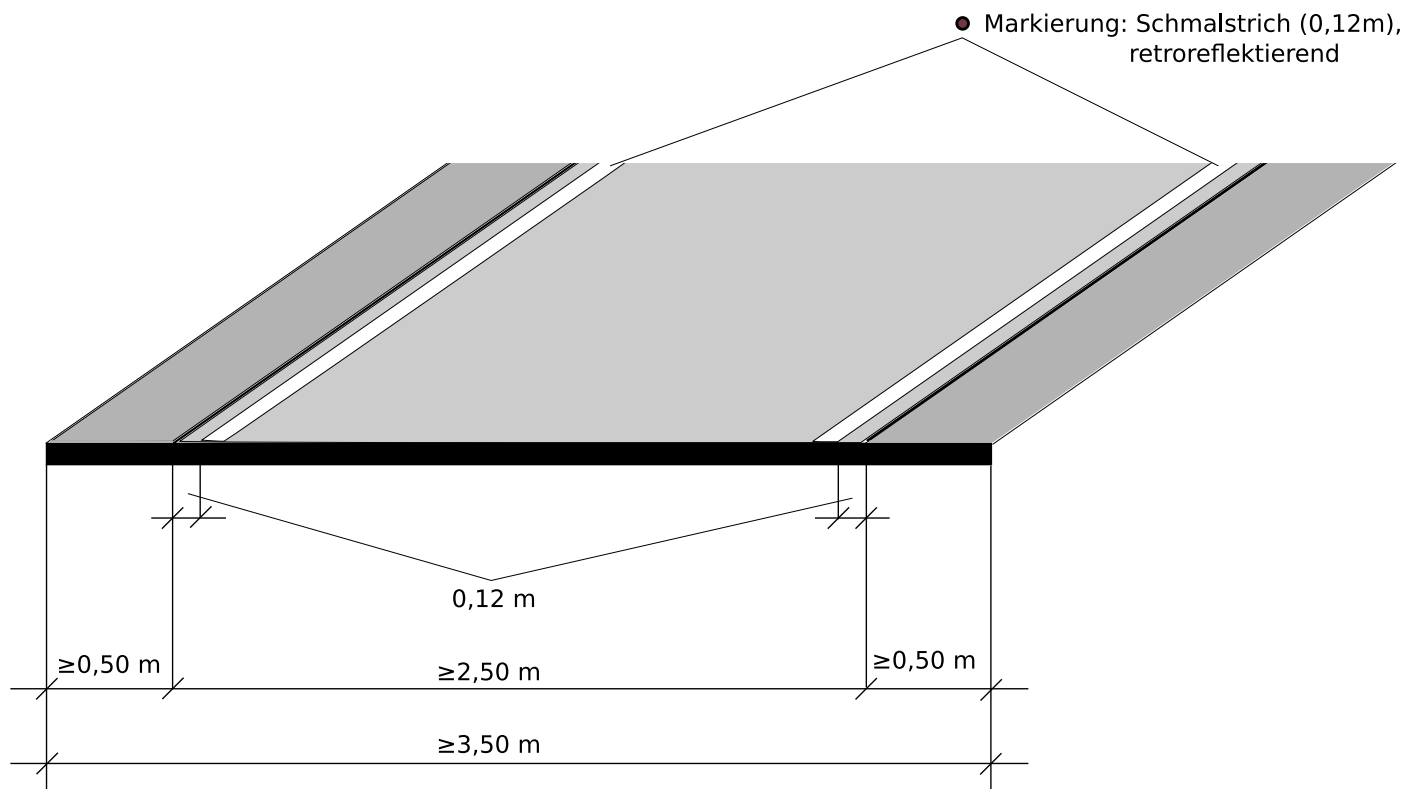


Abbildung: Beispiel wirkungsvoller Randmarkierung

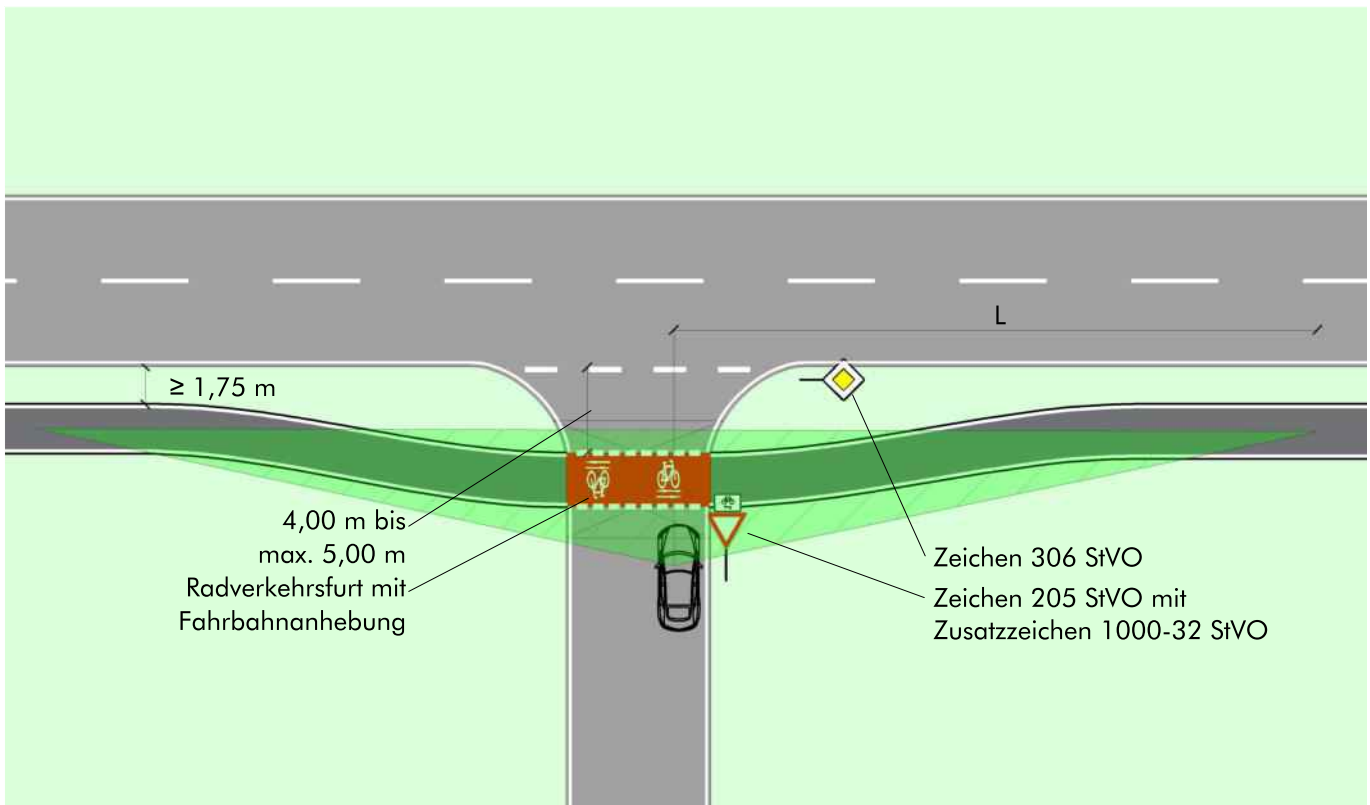
Hinweise:

- Randmarkierung sind auch bei beleuchteten, interkommunalen Radschnellwegen als wirksames, zusätzliches Leitelement ratsam
- lösemittelfreie Markierungsstoffe sind gut Umweltverträglich und sollten unbedingt verwendet werden

Quelle: ERA (2010), Kapitel 9.2.2, StVO Zeichen 295 (Fahrstreifenbegrenzung)



Sichtfelder an Knotenpunkten und Querungsstellen außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 2.2.4
- RASSt (Ausgabe 2006) Kapitel 6..9.3

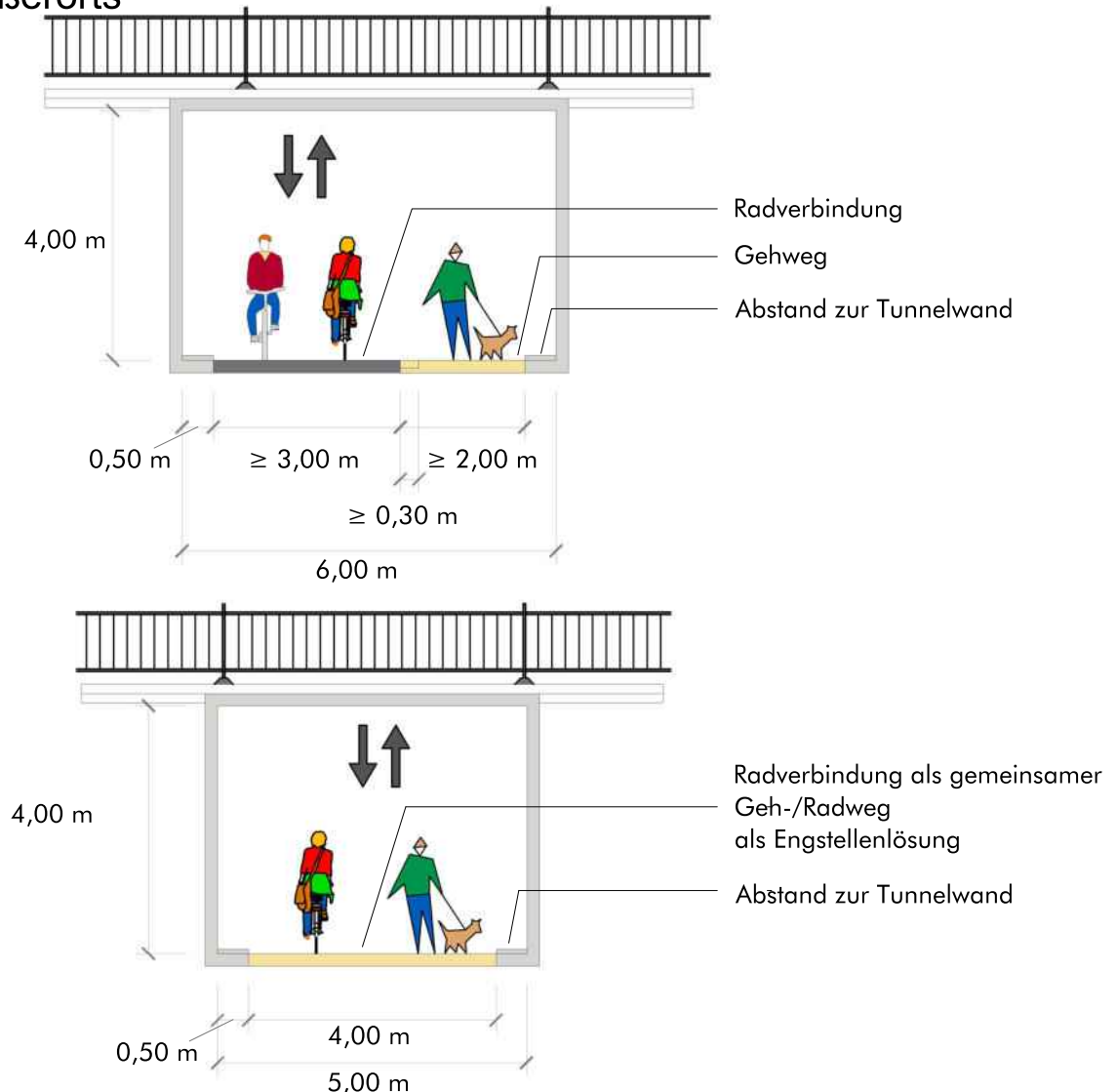
Anwendungsbereiche:

- An allen Knotenpunkten, Einmündungen und Querungen

Hinweise:

- 0,80 m bis 2,50 m Höhe der Mindestsichtfelder (RAL 2012).
- Die Schenkellänge des Sichtbereiches auf bevorrechtigte Radfahrende ist entsprechend den Anmerkungen in QH-2 zu bemessen.
- Außerorts sollte die zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h in der Regel nicht übersteigen, wenn dort zu Fuß Gehende und Radfahrende im Längs- und Querverkehr besonders gefährdet sind.
- Der Radverkehr wird abgesetzt von der Fahrbahn (maximal 5,00 m entfernt, entsprechend StVO und VwV-StVO zu § 9 Abs. 3) über die Einmündung geführt.

Unterführung innerorts/außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 5.3, Überquerungsanlagen bei Unter- und Überführungen

Anwendungsbereiche:

- Querung bei Eisenbahnstrecken, stark befahrenen Straßen, Gewässern und Geländeeinschnitten

Hinweise:

- Bei Unterführungen mit sehr hohem Fußgängeraufkommen ist die Bemessungsbreite für den Fußgängerverkehr nach EFA anzusetzen zzgl. mind. 2,50 m für den Radverkehr bei gemeinsamen Geh-/Radweg-Nutzung aufgrund einer Engstelle. Bei getrennter Geh- und Radwegeführung ist bei Unterführungen mit sehr hohem Fußgängeraufkommen eine Bemessungsbreite für den Fußgängerverkehr nach EFA anzusetzen zzgl. mind. 3,00 m für den Radverkehr.
- Die lichte Höhe des Tunnelbauwerks sollte 4,00 m betragen, damit die Durchfahrt von Unterhaltungs-, Winterdienst- und Notfallfahrzeugen gewährleistet ist
- Wenn die Unterführung nicht von Rettungs- und Betriebsfahrzeugen genutzt werden muss, kann die lichte Bauwerkshöhe ggf. auf 3,00 m verringert werden. Die Mindesthöhe beträgt 2,50 m
- Für die Rampen ist eine Längsneigung von 3 - 4 % anzustreben
- Die Längsneigung der Rampen darf 6 % nicht übersteigen
- Beleuchtungsstärke: 3 - 7 lx
- Die Richtzeichnungen für Ingenieurbauwerke sind zu beachten

ML: 1.12 - Ersetzen Kopfsteinpflaster Maßnahmentyp SON - Kopfsteinpflaster

Situation:

Radfahren auf Kopfsteinpflaster ist unattraktiv und insbesondere bei feuchtem Untergrund mit hoher Sturzgefahr verbunden. Kopfsteinpflaster führt häufig dazu, dass Radfahrende regelwidrig Gehwege nutzen.

Häufig ist Kopfsteinpflaster in zentralen Straßen anzufinden und trägt zum besonderen Charakter einer Straße bei.

Maßnahme:

Das klassische Kopfsteinpflaster soll durch eine für den Radverkehr attraktivere Fahrbahnoberfläche ersetzt werden. Hierfür kommt Asphalt oder andere Pflasterarten in Frage.

Angestrebte Wirkung:

- Erhöhung des Fahrkomforts
- Verringerung der Sturzgefahr
- Vermeidung der Gehweg-Nutzung durch Radfahrende und damit von Konflikten mit zu Fuß Gehenden
- Erhalt des Straßencharakters als innerstädtische (Geschäfts-) Straße mit Aufenthaltsqualität

Hinweise:

- Asphaltstreifen sind nur dann möglich, wenn ein ausreichender Straßenquerschnitt vorhanden ist und die erforderlichen Sicherheitsräume zum Fahrbahnrand oder zu parkenden Kfz eingehalten werden können. Daher sind Asphaltstreifen in der Regel in Innenstadtbereichen nicht möglich.
- Die Belange des Denkmalschutzes sind zu berücksichtigen.
- Geräuschemissionen werden durch das Ersetzen von Kopfsteinpflaster verringert.



Abbildung 1: Kopfsteinpflaster

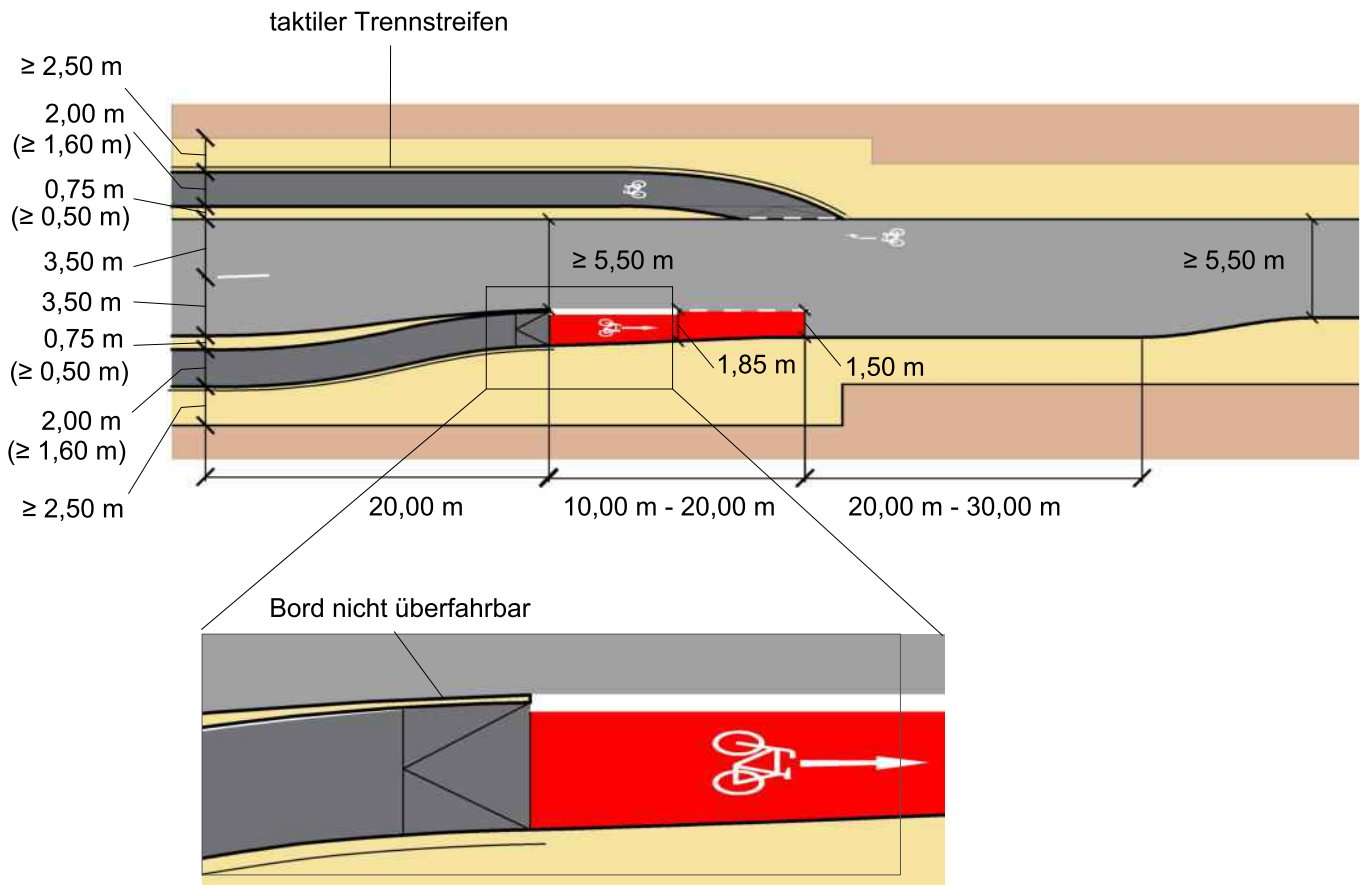


Abbildung 2: Gut befahrbare, gepflasterte Fahrbahnoberfläche, Fulda



Abbildung 3: Gut befahrbarer Asphaltstreifen in Kombination mit Kopfsteinpflaster in Verden

Bauliches Ende eines Radweges mit Überleitung auf die Fahrbahn innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010) Kapitel 3.4 und 11.1.6

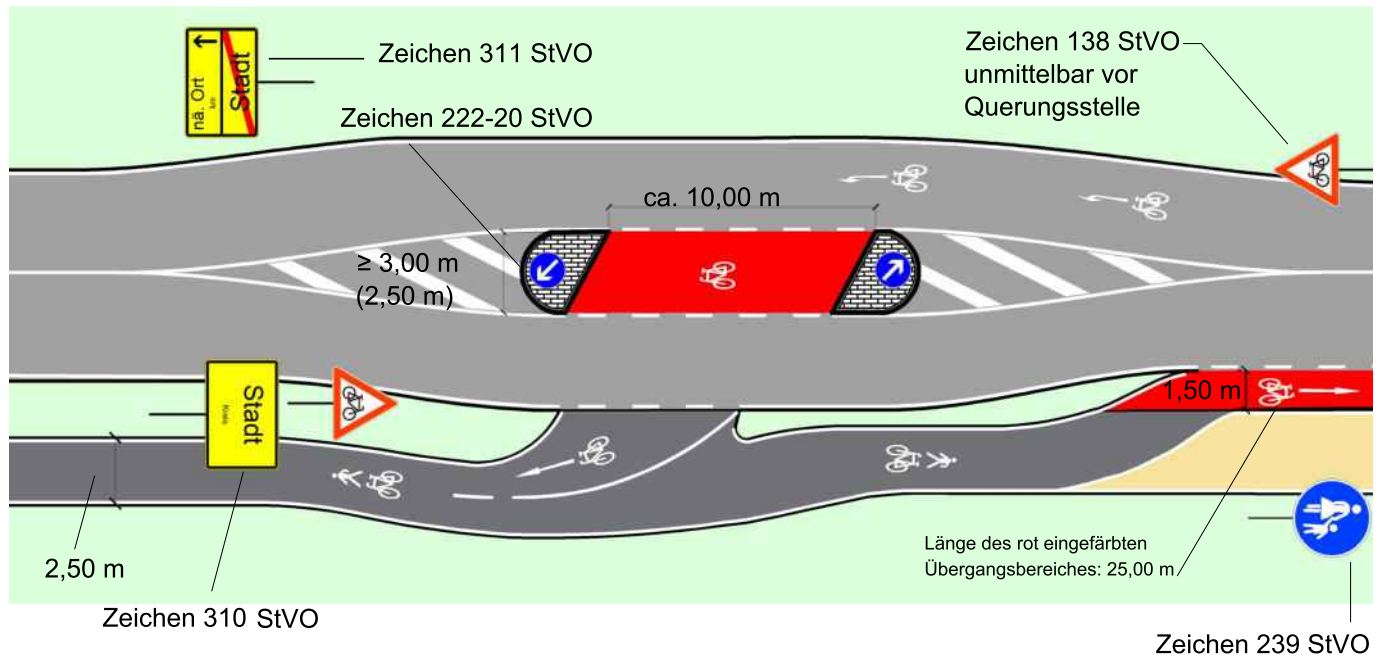
Anwendungsbereiche:

- Überführung eines Einrichtungsweges in einen Schutzstreifen oder in den Mischverkehr.

Hinweise:

- Ein baulich geschützter Übergang des auslaufenden Radweges ist gegenüber Markierungen zu bevorzugen.
- Eine Überleitung von der bzw. auf die Fahrbahn ist erforderlich, wenn sich die Benutzungspflicht im Verlauf baulich angelegter Einrichtungswegs ändert.
- Die rote Einfärbung ist optional. Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen.
- Die Rampenneigung sollte zwischen 4 % bis 6 % betragen.
- Die Verschwenkung darf aus Gründen der Sicherheit und der Akzeptanz nicht abrupt erfolgen. Das Verhältnis des Versatzes zur Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen.

Übergang eines einseitigen, gemeinsamen Geh-/Radweges in den Mischverkehr am Ortseingang ohne Querung Fußverkehr Übergangsbereich außerorts/innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.3 und Kapitel 9.5
- RAL (Ausgabe 2012), Kapitel 6.4.10

Anwendungsbereiche:

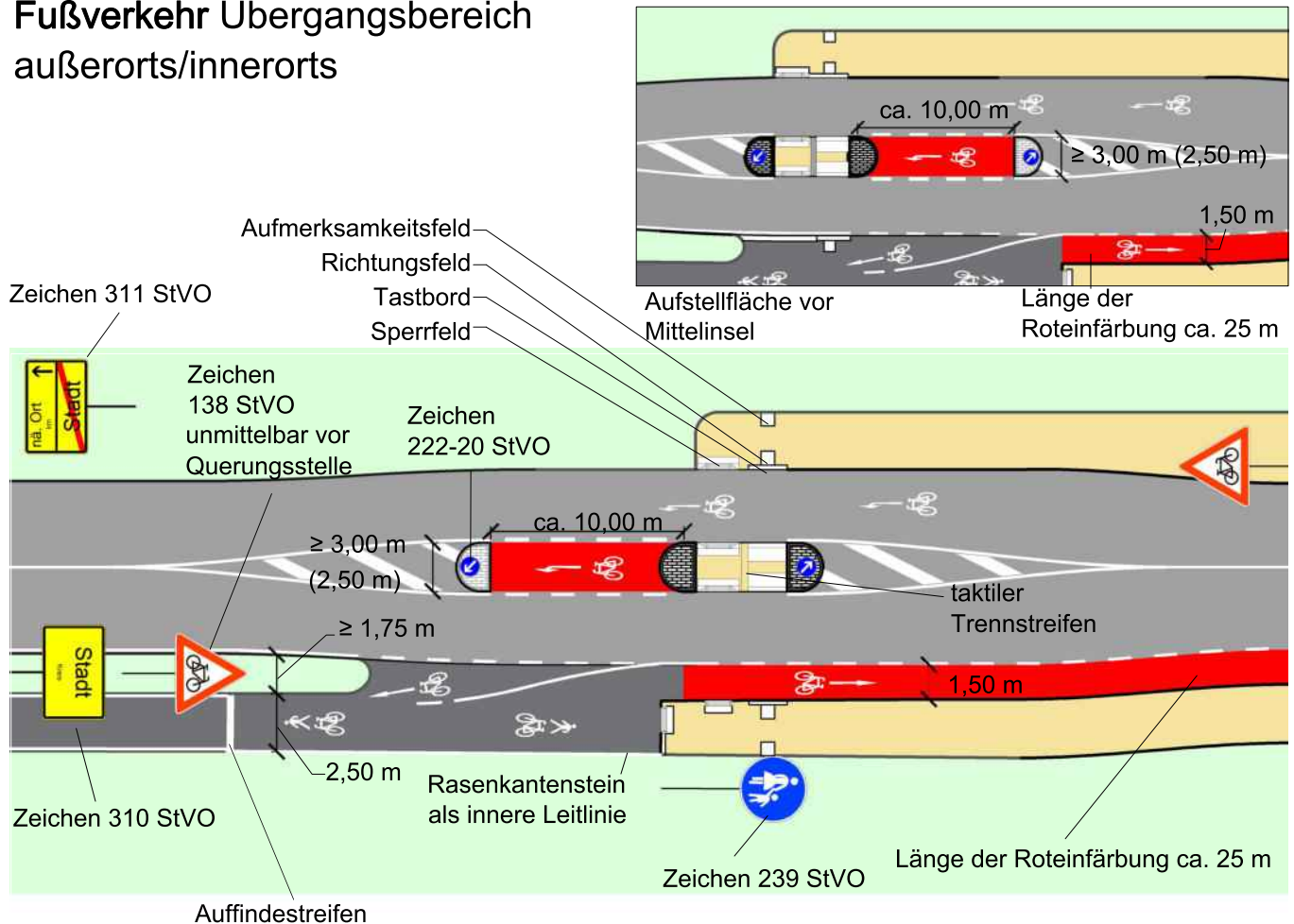
- Am Übergang von außerorts gemeinsam geführten Geh-/Radwegen in den Zweirichtungsverkehr in Mischverkehrsführung innerorts.

Hinweise:

- Der gleiche Anlagentyp kann auch bei einer angeordneten Benutzungspflicht angewendet werden.
- Eine fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr.
- Bei der Gestaltung der Mittelinseln ist darauf zu achten, dass keine Sichthindernisse entstehen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Die Ortstafel sollte sich vor der Querungsstelle befinden, damit die zulässige Höchstgeschwindigkeit dort maximal 50 km/h beträgt.
- Liegt die Querungsstelle außerorts, ist ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung vorzusehen.
- Um die Notwendigkeit des Ausbiegens des Radverkehrs anzukündigen, kann innerorts eine Beschilderung vorgesehen werden.
- Um eine Geschwindigkeitsdämpfung des Verkehrs auf der Fahrbahn zu erreichen, muss die Verziehung des Fahrstreifens mindestens etwa die Breite des Fahrstreifens betragen.
- Die Durchfahrtsbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordföhrung und 3,75 m bei beidseitiger Bordföhrung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Übergang eines einseitigen, gemeinsamen Geh-/Radweges in den Mischverkehr am Ortseingang mit Querung

Fußverkehr Übergangsbereich
außerorts/innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 und Kapitel 4.3
- RAL (Ausgabe 2012), Kapitel 6.4.10
- Leitfaden Unbehinderte Mobilität der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung

Anwendungsbereiche:

- Im Ortseingangsbereich beim Übergang zwischen dem Schutzstreifen / der Fahrbahn (innerorts) und einseitigem Zweirichtungsweg (außerorts).

Hinweise:

- Der gleiche Anlagentyp kann auch bei einer angeordneten Benutzungspflicht angewendet werden.
- Die Ortstafel sollte sich vor der Querungsstelle befinden, damit die zulässige Höchstgeschwindigkeit dort maximal 50 km/h beträgt.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Die Führung von Sehbehinderten von außerorts kommend, erfolgt entlang der inneren Leitlinie.
- Um eine Geschwindigkeitsdämpfung des Verkehrs auf der Fahrbahn zu erreichen, muss die Verziehung des Fahrstreifens mindestens etwa die Breite des Fahrstreifens betragen.
- Die Durchfahrtsbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen.

ML: 1.7.2 - Überführungsformen Radweg-Fahrbahn - Querung am Radwegende ohne Mittelinsel

Situation:

Zweirichtungsradwege erfordern am Anfang und Ende eine Möglichkeit zur sicheren Querung der Fahrbahn. Die Umsetzung der Querungsführung richtet sich nach den örtlich Gegebenheiten, welche sich meist durch das Verkehrsaufkommen (Kfz und Fußgänger/ Radfahrer) sowie die Fahrbahnbreite ergeben.

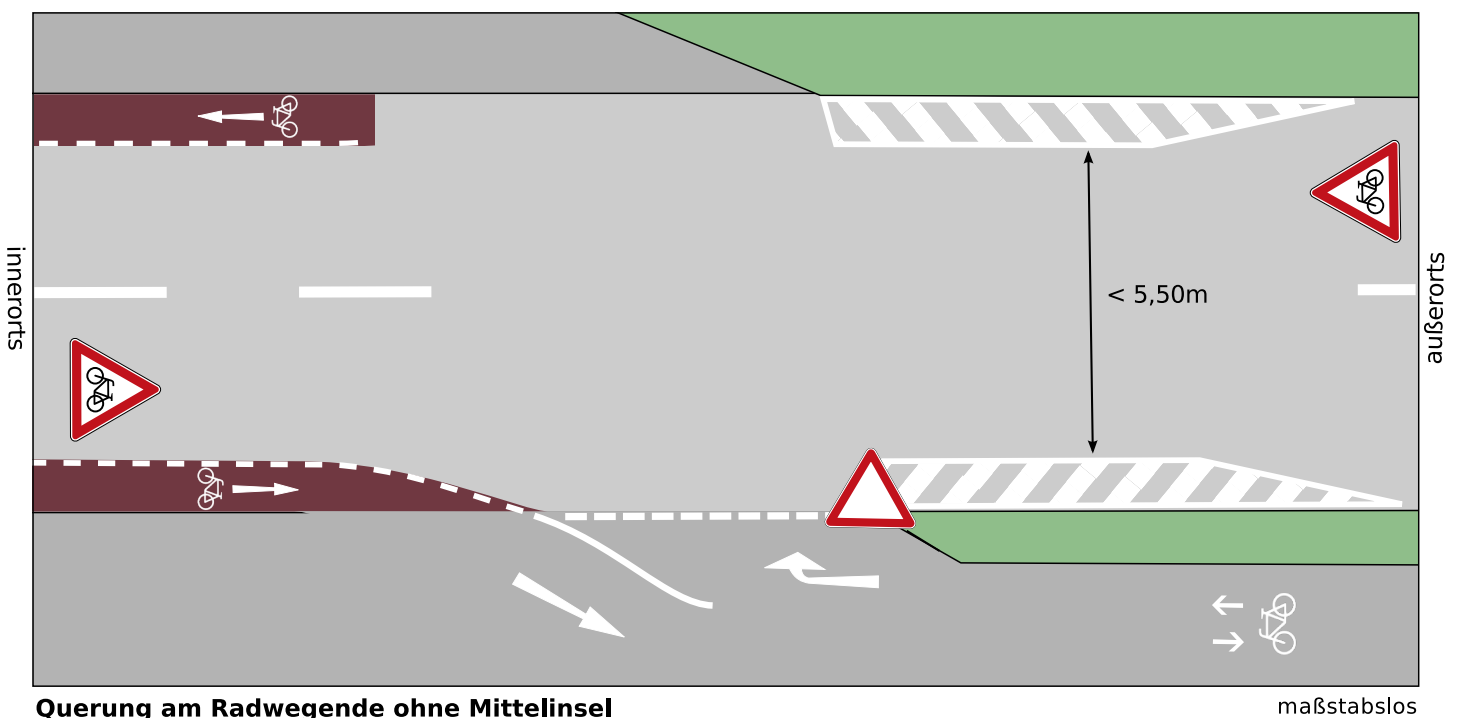
Angestrebte Wirkung:

- sicheres Queren der Fahrbahn
- sicherer Übergang der Führungsform (z.B. vom Radweg auf die Fahrbahn)
- Geschwindigkeit des Kfz-Verkehr senken

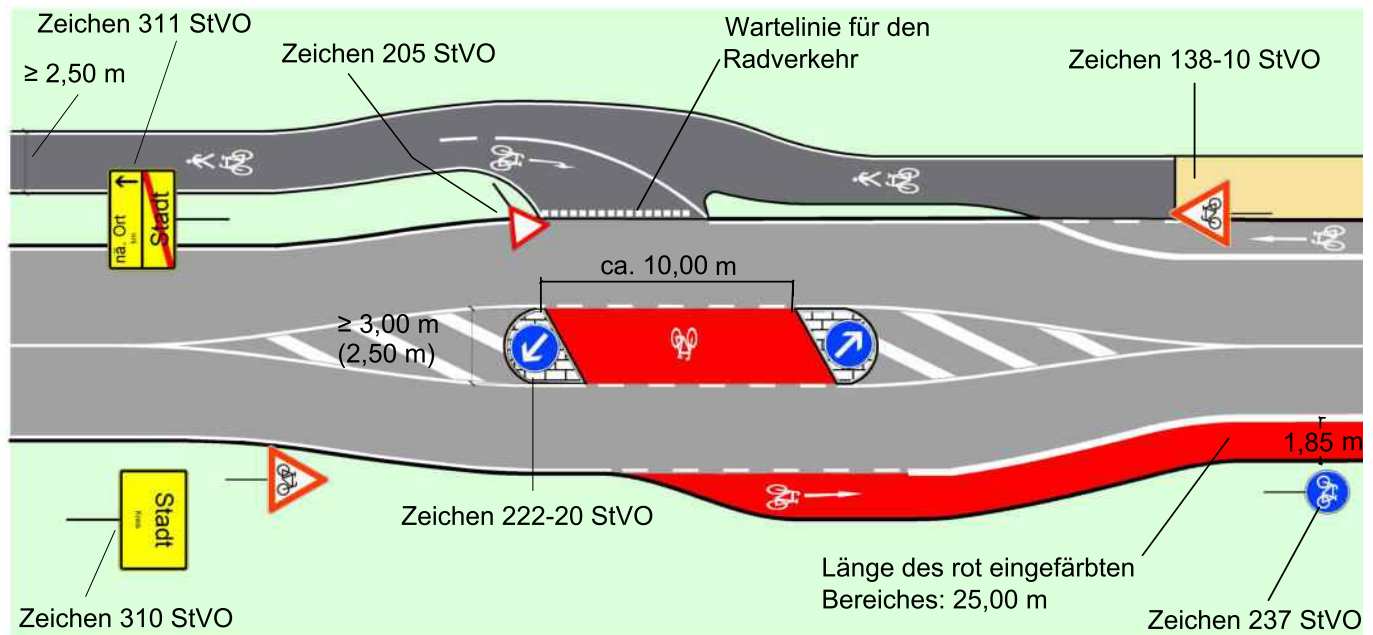
Hinweise:

- bis zu einer Belastung von ca. 5000 Kfz/Tag anwendbar
- Anordnung einer Benutzungspflicht des Radweges ist nur bei besonderer Gefahrenlage zu geben; sofern keine Radweg-Benutzungspflicht angeordnet ist, sollte durch Zeichen 1022-10 ("Fahrrad frei"), ohne Zeichen 239 (Fußgängerweg), außerorts die Schrittgeschwindigkeit aufgehoben werden
- Einengung der Fahrbahn (z.B. über Markierung) empfehlenswert; die Verschwenkung darf nicht abrupt erfolgen; das Verhältnis: Versatz/Verziehungslänge darf max. 1m/10m betragen
- ortsabhängig zu prüfen, ob der Übergang mit Zeichen 138 StVO (Radfahrer) und/oder Überholverbot für den Kfz-Verkehr und/oder Geschwindigkeitsbeschränkung für den Kfz-Verkehr, gesichert werden soll

Quelle: ERA (2010), Kapitel 9.5; RAST (2006), Kapitel 6.2.2.1



Übergang eines einseitigen, gemeinsamen Geh-/Radweges auf einen Radfahrstreifen am Ortseingang ohne Querung Fußverkehr Übergangsbereich außerorts/innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 sowie Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- RAL (Ausgabe 2012), Kapitel 6.4.10

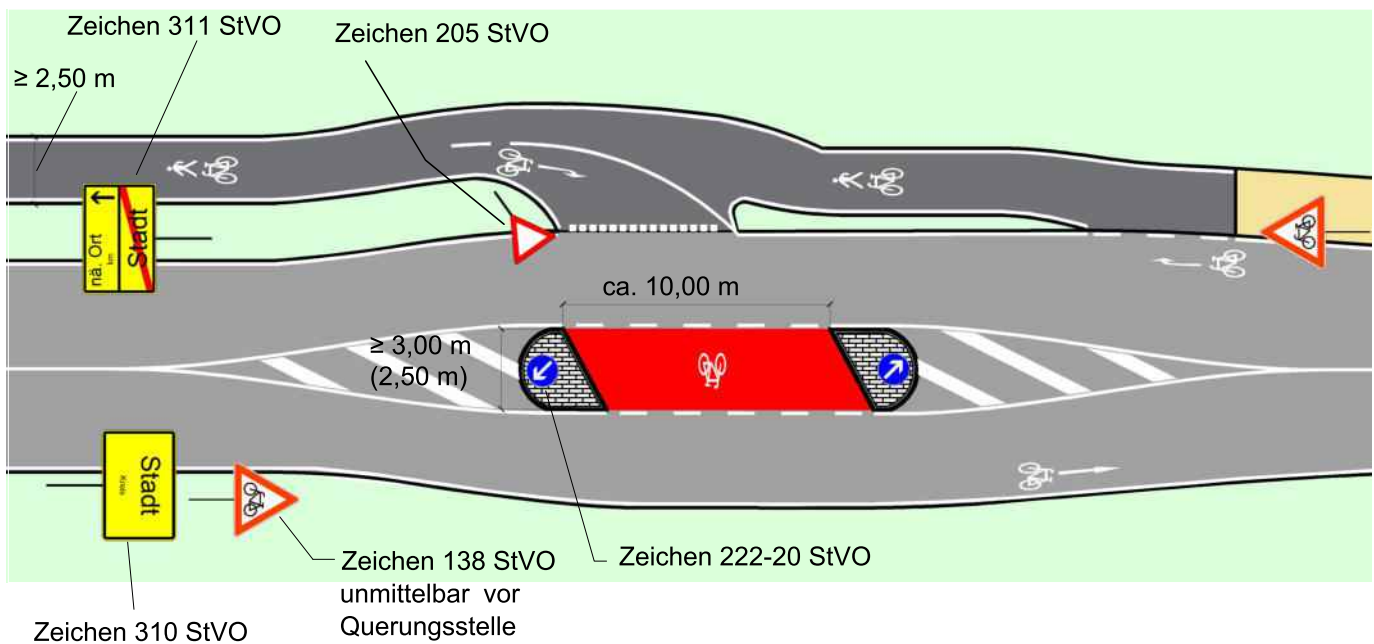
Anwendungsbereiche:

- Sicherung des Übergangs des innerörtlichen Zweirichtungsbetriebs mit Radfahrstreifen in einen gemeinsamen Geh-/Radweg.

Hinweise:

- Eine fahrdynamische Gestaltung sowie eine möglichst breite Inselöffnung erhöhen die Akzeptanz durch den Radverkehr.
- Bei der Gestaltung der Mittelinseln ist darauf zu achten, dass keine Sichthindernisse entstehen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Die Ortstafel sollte sich vor der Querungsstelle befinden, damit die zulässige Höchstgeschwindigkeit dort maximal 50 km/h beträgt.
- Um eine Geschwindigkeitsdämpfung des Verkehrs auf der Fahrbahn zu erreichen, muss die Verziehung des Fahrstreifens mindestens etwa die Breite des Fahrstreifens betragen.
- Die Durchfahrtsbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen

Übergang eines gemeinsamen Geh/Radweges in den Mischverkehr am Ortseingang Übergangsbereich außerorts/innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010) Kapitel 4.3 und Kapitel 9.5
- RAL (Ausgabe 2012) Kapitel 6.4.10

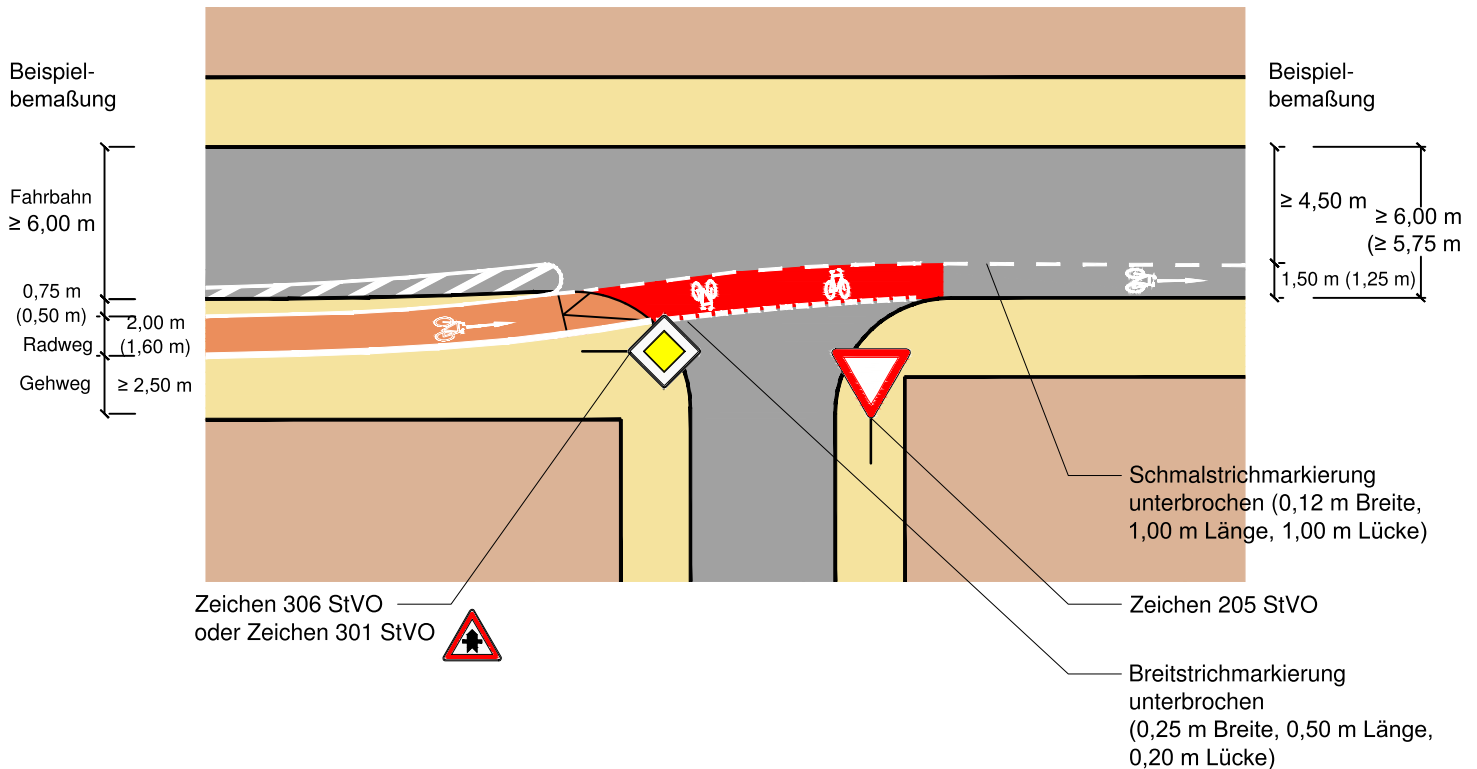
Anwendungsbereiche:

- Am Übergang von außerorts gemeinsam geführten Geh-/Radwegen in den Zweirichtungsverkehr in Mischverkehrsführung innerorts.

Hinweise:

- Der gleiche Anlagentyp kann auch bei einer angeordneten Benutzungspflicht angewendet werden.
- Eine fahrdynamische Gestaltung erhöht die Akzeptanz durch den Radverkehr.
- Bei der Gestaltung der Mittelinseln ist darauf zu achten, dass keine Sichthindernisse entstehen.
- Mittelinseln müssen für den Kfz-Verkehr bei Tag und Nacht gut erkennbar sein. Die Notwendigkeit einer ortsfesten Beleuchtung ist zu prüfen.
- Die Ortstafel sollte sich vor der Querungsstelle befinden, damit die zulässige Höchstgeschwindigkeit dort maximal 50 km/h beträgt.
- Um eine Geschwindigkeitsdämpfung des Verkehrs auf der Fahrbahn zu erreichen, muss die Verziehung des Fahrstreifens mindestens etwa die Breite des Fahrstreifens betragen.
- Die Durchfahrtsbreite für die Fahrbahn des Kfz-Verkehrs muss aus betrieblichen Gründen mind. 3,50 m bei einseitiger Bordführung und 3,75 m bei beidseitiger Bordführung betragen. Dieses Maß kann reduziert werden, wenn keine betrieblichen Belange, z.B. des Winterdienstes entgegenstehen.

Übergang an Einmündung



Regelungen:

- nicht im FGSV-Regelwerk enthalten
- Sonderlösungen zur Anwendung unter spezifischen örtlichen Gegebenheiten, z. B. bei beengten Platzverhältnissen

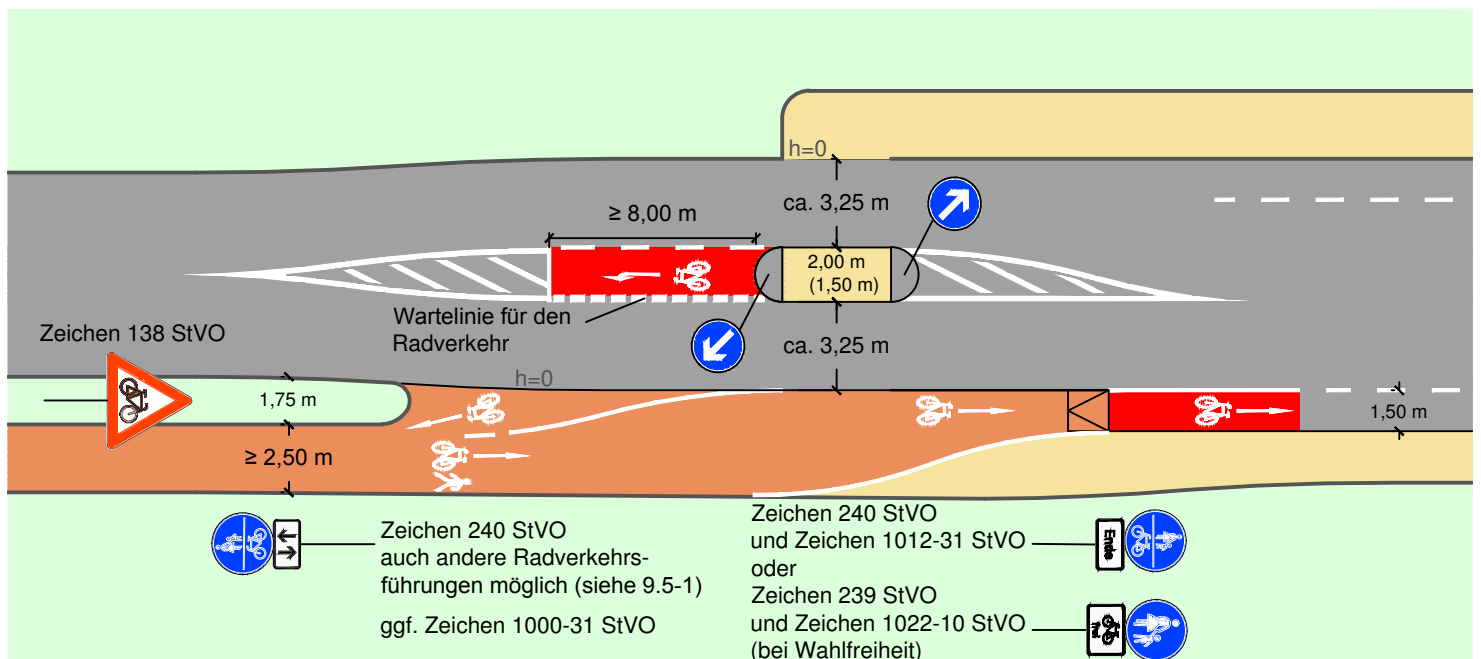
Anwendungsbereiche:

- Überführung eines Richtungsradweges in Fahrbahnführung oder in einen Schutzstreifen
- zur Verdeutlichung und Akzeptanz der Radverkehrsführung

Hinweise:

- der Radverkehr ist deutlich vor der Führung auf Fahrbahnniveau (10,00 m bis 20,00 m) ohne Sichtverdeckungen parallel zum Kraftfahrzeugverkehr zu führen
- rote Einfärbung der Furt
- Rampenneigung 4% bis 6%
- ein Radweganfang oder -ende ist auch erforderlich, wenn sich die Benutzungspflicht im Verlauf baulich angelegter Radwege ändert
- Zugunsten einer hohen Akzeptanz und Sicherheit darf die Verschwenkung nicht abrupt erfolgen; das Verhältnis Versatz : Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen
- ein baulich geschützter Übergang gemäß Musterblatt 3.4-2 ist nach Möglichkeit zu bevorzugen





Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 9.5 und Kapitel 4.3, StVO §45 (9)
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012

Anwendungsbereiche:

- im Ortseingangsbereich beim Übergang zwischen der Fahrbahn (innerorts) und einseitigem benutzungspflichtigem Zweirichtungsradweg (außerorts) bei hohen Kfz-Verkehrsstärken (ab ca. 5.000 Kfz/Tag) und mangelndem Platzangebot

Hinweise:

- die Anordnung einer Benutzungspflicht ist nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht
- ohne Benutzungspflicht siehe Musterblatt 9.5-12
- die Aufstellfläche ermöglicht ein Queren in zwei Etappen, die Breite der Fahrspur im Querungsbereich ist möglichst gering zu wählen, um dort ein kritisches Überholen des Radverkehrs zu verhindern
- bei ausreichendem Platzangebot ist die Anlage von zwei Mittelinseln mit mittigem Abbiegestreifen (≥ 10,00 m) vorzusehen
- auch als Lösung zum direkten Linksabbiegen an Knotenpunkten geeignet
- Roteinfärbung optional



ML: VDS_01 - Sackgasse als durchlässig kennzeichnen

Situation:

Verkehrszeichen sind häufig auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet und werden in Folge dessen von Radfahrenden und zu Fuß Gehenden nicht oder nur bedingt beachtet.

Maßnahme:

Bei Sackgassen besteht die Möglichkeit, diese für Fuß- und Radverkehr als "durchlässig" zu kennzeichnen. Durchlässig bedeutet in diesem Zusammenhang, dass Radfahrende und / oder zu Fuß Gehende im Gegensatz zum Kfz-Verkehr die Sackgasse passieren können.



Durchlässige Sackgasse in Frankfurt am Main

Angestrebte Wirkung:

- Kennzeichnung der Durchlässigkeit von Sackgassen für Rad- und Fußverkehr
- Generelle Verlässlichkeit von Verkehrszeichen für alle Verkehrsteilnehmenden und dadurch Erreichung einer höheren Regel-Akzeptanz durch Radfahrende

Hinweise:

Übliche Mängel an durchlässigen Sackgassen sind fehlende Bordsteinabsenkungen oder Gefahren und Hindernisse durch ordnungswidrig abgestellte aber geduldete Pkw. Dies ist im Zuge der Kennzeichnung durchlässiger Sackgassen zu prüfen.



VZ357-50



VZ357-51



VZ357-52

ML: 1.5.1 - Verkehrsberuhigende Umgestaltung (geringe Kfz-Verkehrsbelastung)

Situation:

Bei geringen Straßenraumquerschnitten mit Fahrbahnbreiten von weniger als 7,5 Metern sind keine Radverkehrsanlagen möglich. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dies führt aufgrund von Geschwindigkeitsdifferenzen häufig zu Konflikten zwischen Rad- und Kfz-Verkehr und in der Folge zu illegalem Gehwegfahren und daraus resultierenden Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr.

Angestrebte Wirkung:

Eine verkehrsberuhigende Umgestaltung durch bauliche/gestalterische Maßnahmen führt zu einem nutzungsverträglichen Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Die Kfz-Geschwindigkeit wird wirksam gedämpft und die Nutzung des Fahrrads sicherer und attraktiver. Neben den Vorteilen für den Radverkehr werden durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht.

Hinweise:

Die verkehrsberuhigende Umgestaltung kann je nach Straßenkategorie, Kfz-Verkehrsaufkommen, Straßenquerschnitt sowie sonstigen örtlichen Gegebenheiten verschieden ausgestaltet sein. Mögliche Maßnahmen sind:

- Anordnung von Tempo 30 (reicht bei breiten, geradlinig verlaufenden Straßenräumen i.d.R. nicht aus)
- Fahrbahnverengungen: Umbau der Einfahrbereiche, Einbauten, Versätze
- Aufpflasterungen oder Bodenschwellen, die vom Radverkehr um-/überfahren werden können
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- Prüfung verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche
- gestalterische Elemente: Blumenkübel, Begrünung, etc.

Es ist darauf zu achten, dass die Mittel zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht behindern.

Quelle: RAST (2006), Kapitel 6.2; Planungsempfehlungen für eine umweltentlastende Verkehrsberuhigung Minderung von Lärm- und Schadstoffemissionen an Wohn- und Verkehrsstraßen (2000) - UBA



Beispiel 1: Einengung Ortsdurchfahrt



Beispiel 2: Aufpflasterung und Einengung



Beispiel 3: Einengung mit geradliniger Führung Radverkehr

ML: 1.5.2 - Verkehrsberuhigende Umgestaltung (hohe Kfz-Verkehrsbelastung)

Situation:

Bei geringen Straßenraumquerschnitten mit Fahrbahnbreiten von weniger als 7,5 Metern sind keine Radverkehrsanlagen möglich. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dies führt aufgrund von Geschwindigkeitsdifferenzen häufig zu Konflikten zwischen Rad- und Kfz-Verkehr und in der Folge zu illegalem Gehwegfahren und daraus resultierenden Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr.

Angestrebte Wirkung:

Eine verkehrsberuhigende Umgestaltung durch bauliche/gestalterische Maßnahmen führt zu einem nutzungsverträglichen Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden. Die Kfz-Geschwindigkeit wird wirksam gedämpft und die Nutzung des Fahrrads sicherer und attraktiver. Neben den Vorteilen für den Radverkehr werden durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht.

Hinweise:

Die verkehrsberuhigende Umgestaltung kann je nach Straßenkategorie, Kfz-Verkehrsaufkommen, Straßenquerschnitt sowie sonstigen örtlichen Gegebenheiten verschieden ausgestaltet sein. Mögliche Maßnahmen sind:

- Anordnung von Tempo 30 (reicht bei breiten, geradlinig verlaufenden Straßenräumen i.d.R. nicht aus)
- Fahrbahnverengungen: Umbau der Einfahrbereiche, Einbauten, Versätze
- Mehrzweckstreifen in der Fahrbahnmitte
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- Prüfung verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche
- gestalterische Elemente: Bauminseln, Blumenkübel, Begrünung, etc.

Es ist darauf zu achten, dass die Mittel zur Verkehrsberuhigung den Radverkehr nicht behindern.



Beispiel 1: Vorher-Nachher-Betrachtung der Ortsdurchfahrt Rudersberg - www.ortsdurchfahrt-rudersberg.de



Beispiel 2: Multifunktionsstreifen (Abbiegestreifen, Querungshilfe) mit verkehrsberuhigenden Elementen auf der Friedberger Straße in Bad Vilbel

