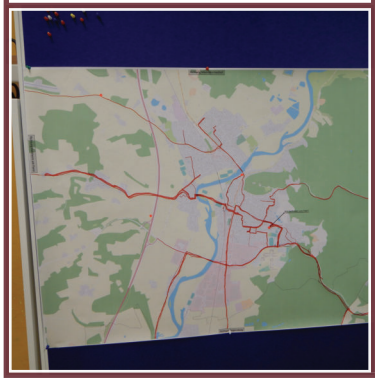
Abschlussbericht

Landkreis Regensburg

Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg

März 2020



Gefördert durch:

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

NATIONALE KLIMASCHUTZ INITIATIVE

aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Landkreis Regensburg

Auftraggeber:

Landkreis Regensburg

Vertreten durch

Frau Landrätin Tanja Schweiger

Altmühlstraße 3

93059 Regensburg

Bearbeitung:

Planungsbüro Radverkehr-Konzept

Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt am Main
Tel.: 069 – 904 342 00
kontakt@radverkehr-konzept.de
www.radverkehr-konzept.de

B.A. Thorsten Zobel
B.Sc. Korbinian Schmid
B.Eng. Jan-Lukas Böger
M.Eng. Paul Fremer

Frankfurt am Main, März 2020

Inhalt

1 Einführung ... 3
1.1 Hintergrund ... 3
1.2 Projektziele ... 3
1.3 Planungsraum und Planungstiefe ... 4
1.4 Gesetzliche Grundlagen ... 4
1.5 Grundsätze der Radverkehrsplanung ... 5
2 Vorgehen ... 6
3 Grundlagenermittlung und Akteursbeteiligung ... 7
3.1 Unfallanalyse ... 7
3.2 Beteiligungsplattform ... 7
3.3 Schulische Workshops ... 8
3.4 Steuerungsgruppe ... 9
3.5 Beteiligung der Landkreiskommunen und Nachbarlandkreise ... 10
3.6 Weitere Akteursbeteiligung ... 10
4 Entwicklung Radverkehrsnetz ... 11
5 Maßnahmenempfehlungen ... 11
5.1 Angestrebte Führungsform ... 12
5.2 Maßnahmenprogramm Streckenausbau ... 14
5.3 Ortsdurchfahrten des Radverkehrs ... 16
5.4 Punktuelle Baumaßnahmen ... 17
5.5 Sofortmaßnahmen und verkehrsbehördliche Anordnungen ... 18
5.6 Musterlösungen ... 18
6 CO2-Einsparpotenzial ... 19
7 Kommunikation ... 20
7.1 Bundesweite Projekte ... 21
7.2 Empfehlungen ... 22

8 Evaluierungskonzept 23
8.1 Evaluierung Einzelmaßnahmen: 23
8.2 Evaluierung Gesamtsystem Radverkehr: 24
9 Weitere Empfehlungen 25
9.1 Koordinationsfunktion des Landkreises 25
9.2 Unterhaltung und Verkehrssicherung 26
9.3 Fahrradwegweisung 26
9.4 Fahrradabstellanlagen 28
9.5 Radschnellverbindungen 28
9.6 Landwirtschaft 30
10 Weiteres Vorgehen 31
10.1 Umsetzung 31
10.2 Finanzierungsmöglichkeiten 31
10.3 Evaluierung 32
10.4 Webdokumentation 32
11 Anhang 33

1 Einführung

1.1 Hintergrund

2017 verabschiedete das Bayerische Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr das *Radverkehrsprogramm Bayern 2025*. Neben dem Ziel ein durchgängiges Radverkehrsnetz in Bayern zu schaffen, soll auch der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen auf 20 Prozent gesteigert werden[1]. Bei der 2011 durchgeführten Haushaltsbefragung im Landkreis Regensburg ergab sich ein Radverkehrsanteil von 6%[2]. Um einen Anteil zu den Zielen des Radverkehrsprogramm beizutragen und den wachsenden Herausforderungen der Verkehrsentwicklung zu begegnen, hat der Landkreis Regensburg das *Mobilitätskonzept Radverkehr* erarbeitet.

Es werden Potenziale zur Optimierung des Radverkehrs einschließlich des Radverkehrsnetzes ermittelt und aufeinander abgestimmt. Dadurch soll der Radverkehr als Teil des Umweltverbundes gestärkt und gleichzeitig ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden.

Die Erarbeitung durch das externe Planungsbüro *Radverkehr-Konzept* (RV-K) fand im Zeitraum von 01. April 2019 bis 31. März 2020 statt.

Für die Erstellung des Mobilitätskonzeptes erhielt der Landkreis Regensburg eine Zuwendung aus Mitteln des Förderprogramms *Klimaschutzprojekte in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen - Kommunalrichtlinie*.

1.2 Projektziele

Dem Radverkehrskonzept liegen die folgenden Projektziele zu Grunde:

1. Entwicklung eines Radverkehrsnetzes, das alle Städte, Gemeinden und Orts- und Stadtteile mit mehr als 500 Einwohnerinnen und Einwohnern miteinander verbindet. Dabei werden schon bestehende Netzplanungen der lokalen und überregionalen Ebene (unabhängig der Baulastträgerschaft) berücksichtigt und das bestehende Radverkehrsnetz verdichtet.

2. Erstellung eines priorisierten Maßnahmenprogramms mit überschlägiger Kostenschätzung als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung zur Festlegung von Investitionsprogrammen.

[1] Radverkehrsprogramm Bayern 2025, Bayrisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, München 2017

[2] Haushaltsbefragung Regensburg 2011, PTV Group, Karlsruhe 2012

3. Stärkung der Intermodalität durch Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV.

1.3 Planungsraum und Planungstiefe

Der Planungsraum umfasst das Gebiet des Landkreis Regensburg. Es wird eine Vernetzung aller Städte und Gemeinden sowie deren Stadt- und Ortsteilen über 500 Einwohnerinnen und Einwohner angestrebt. Zielpunkt ist dabei immer die Stadt- oder Ortsmitte.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes werden Maßnahmen vorgeschlagen, die entlang des definierten *Zielnetzes Radverkehr* liegen. Entlang dieses Netzes werden auch die Ortsdurchfahrten des Radverkehrs betrachtet, die entlang der Hauptverkehrsstraßen oder über parallele Nebenstraßen „im Schattennetz“ verlaufen können.

Durch die zunehmende Verbreitung und konstante Leistungssteigerung von elektrounterstützten Fahrrädern, ist die im Planungsraum vorhandene anspruchsvolle Topografie immer weniger ein Hinderungsgrund für Radfahrende. Diese Entwicklung wird bei der Netzgestaltung und Maßnahmenentwicklung berücksichtigt.

Das Netz und die Maßnahmen werden unabhängig von der Baulastträgerschaft entwickelt.

Soweit für Landkreiskommunen Radverkehrskonzepte oder Nahverkehrsplanungen vorliegen, werden diese bei der Netzplanung und der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt und die Schnittstellen abgestimmt.

1.4 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)[3]. Bei Fragen des Radverkehrs bezieht sich die StVO und die dazugehörige Verwaltungsvorschrift auf

- die *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen* (ERA 2010)[4],
- die *Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete* (HRAS 2002)[5],
- die *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung* (RIN 2008)[6] und

[3] Straßenverkehrs-Ordnung, Bundesgesetzblatt, Bonn, 2020

[4] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV-Verlag, Köln, 2010

[5] Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete, FGSV-Verlag, Köln, 2002, Kapitel 2.2.3

[6] Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, FGSV-Verlag, Köln, 2008

- den *Nationalen Radverkehrsplan* 2020[7].

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 Verkehrsteilnehmer Vorrang gegenüber der Leistungsfähigkeit einzelner Verkehrsträger, 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.

1.5 Grundsätze der Radverkehrsplanung

Die Beurteilung der Ist-Situation und der Maßnahmenentwicklung im Rahmen des Radverkehrskonzeptes orientiert 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 Verkehrsträger 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 „Umwegevermeidung“ sind Strecken abseits großer Kfz-Verkehrsströme vorzuziehen.

Wahlfreie Führungsform: Radfahrende sollen (wo möglich) wählen können, ob sie mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn oder im Seitenraum gemeinsam mit dem Fußverkehr beziehungsweise im Schattennetz über Nebenstraßen fahren.

Visualisierung Radverkehrsnetz*:* Ein für alle Verkehrsteilnehmende gut erkennbares Radverkehrsnetz ist anzustreben, da dadurch die Aufmerksamkeit erhöht wird und Radfahrende den Netzverbindungen intuitiv folgen können.

[7] Nationaler Radverkehrsplan, BMVBS, Berlin, 2012

2 Vorgehen

1. Potenzialanalyse: Ermittlung und Darstellung von Quell-Ziel-Relationen Erwerbstätiger, Kundinnen und Kunden von Dienstleistungs- und Versorgungszentren sowie von Schülerinnen und Schülern und daraus resultierende Berechnung des Potenzials aller in Frage kommender Strecken (**Anlage 1 und 2**).

2. Onlinebeteiligung: Einbeziehung von Anregungen der Bevölkerung über eine webbasierte Beteiligungsplattform (*www.landkreis-regensburg.de/radkonzept*).

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 Maßnahmenideen mit Fotodokumentation und Kostenschätzung.

6. Abstimmung: Abstimmung des Zielnetzes und der Maßnahmenideen mit den Kommunen und weiteren Trägern öffentlicher Belange.

7. Priorisierung, Kostenschätzung und Kosten-Nutzen-Verhältnis: Priorisierung der Maßnahmen, Erstellung einer groben Kostenschätzung und Ableiten eines Kosten-Nutzen-Verhältnisses.

8. Dokumentation: Aufbereitung und Darstellung der Ergebnisse, Entwurf von sechs vereinfachten Vorplanungen (sog. Prinzipskizzen, **Anlage 18**).

9. Datenübergabe: Übergabe aller Daten in digitaler Form als Grundlage für weitere verwaltungsinterne und -externe Prozesse.

10. Präsentation: Präsentation der Ergebnisse in politischen Gremien und in der Öffentlichkeit.

3 Grundlagenermittlung und Akteursbeteiligung

3.1 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 Landkreis Regensburg mit Beteiligung von Radfahrenden der Jahre 2016 bis 2018 ausgewertet. Wie bundesweit üblich, dominieren auch im Landkreis Regensburg vor allem innerorts Abbiegeunfälle, Einbiege-/Kreuzen-Unfälle sowie Unfälle im Längsverkehr. Eine Übersicht über die Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung ist in **Anlage 2** Bestandteil des Abschlussberichtes.

Die Unfallstellen wurden bei der Befahrung intensiv betrachtet, um mögliche Mängel in der Infrastruktur zu ermitteln.

3.2 Beteiligungsplattform

Zu Beginn des Projektes wurde über einen Zeitraum von sechs Wochen eine Onlinebeteiligung (*www.landkreis-regensburg.de/radkonzept*) durchgeführt. Alle Bürgerinnen und Bürger des Landkreises hatten die Möglichkeit Gefahrenstellen, fehlende oder mangelhafte Radverbindungen und fehlende Fahrradabstellanlagen zu melden (siehe Abbildung 1).

Abbildung 1: Eingabefenster der Onlinebeteiligung

Insgesamt sind dabei 1829 Meldungen von 1130 Bürgerinnen und Bürgern eingegangen. Eine Übersicht über die Meldungen findet sich in **Anlage 4.**

Alle Meldungen wurden gesichtet und, sofern sie auf für den Alltagsverkehr relevanten Verbindungen liegen, während der Befahrung geprüft. Zahlreiche Meldungen sind in die Maßnahmenplanung eingegangen.

Die Ergebnisse der Onlinebeteiligung sind außerdem in die Priorisierung der Maßnahmen eingeflossen.

Meldungen, die abseits des definierten Zielnetzes Radverkehr des Landkreis Regensburg liegen, stehen den zuständigen Kommunen online zur Verfügung.

3.3 Schulische Workshops

Da Schülerinnen und Schüler zugleich eine der wichtigsten als auch schutzbedürftigsten Gruppe von Radfahrenden darstellen, wurden diese im Landkreis Regensburg in die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes Radverkehr eingebunden. Es wurden zwei Workshops mit Schülerinnen und Schülern von weiterführenden Schulen durchgeführt. Die Workshops fanden an der *staatlichen Realschule Neutraubling* und an der *Max-Ulrich-von-Drechsel-Realschule* in Regenstauf statt. Zu dem Workshop waren auch Schülerinnen und Schüler der umliegenden Schulen (Hauptschulen, Sonderpädagogische Förderzentren und Gymnasium) eingeladen. Ziel der Workshops war es, einerseits den Schülerinnen und Schülern die Bedeutung des Radverkehrs als umweltverträgliches Verkehrsmittel zu vermitteln und andererseits herauszufinden, ob und wie sie das Fahrrad nutzen und welche Radverkehrsführung sich die Schülerinnen und Schüler selbst wünschen.

Dabei wurden drei Stationen durchlaufen: Station 1 befasste sich mit den verschiedenen Führungsformen des Radverkehrs innerorts und außerorts, an Station 2 hatten die Schülerinnen und Schüler die Möglichkeit ihren täglichen Weg zur Schule und ggf. Gefahrenstellen auf diesem einzuzeichnen (siehe Abbildung 2). An der letzten Station wurde erfragt, welche Aspekte des Radfahrens für die Schülerinnen und Schüler am wichtigsten sind (siehe Abbildung 3).

Abbildung 2: Karte der verschiedenen Schulwege und Gefahrenstellen in Neutraubling

Abbildung 3: Ergebnis Umfrage zur Relevanz von Aspekten des Radverkehrs

Die Ergebnisse der dritten Station zeigen, dass das Thema Umwelt sich auch in der Mobilitätswahl der jungen Generation wiederspiegelt. Über 60% der Schülerinnen und Schüler nennen die Umweltverträglichkeit den wichtigsten Aspekt des Radfahrens. Aber auch auf eine schnelle und direkte Führung der Radverkehrs wird viel wert gelegt.

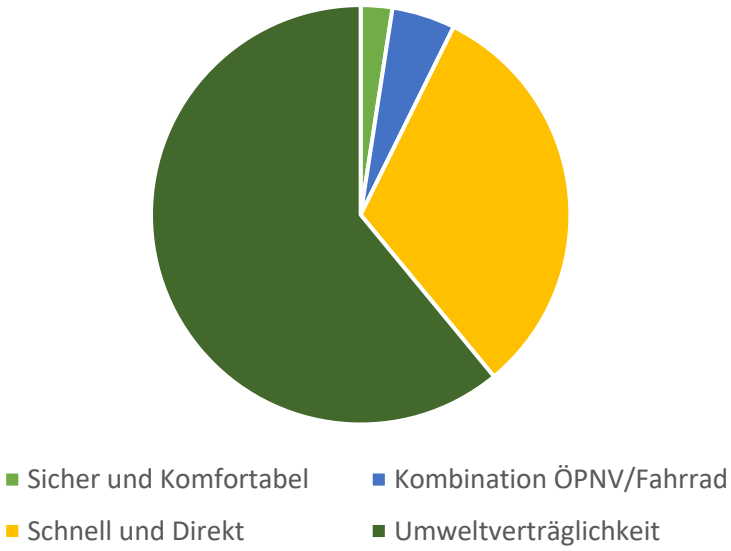


Abbildung 4: Befragung zur Relevanz verschiedener Aspekte des Radverkehrs unter Schülerinnen und Schülern

Weitere Ergebnisse der Workshops sind in die Netz- und Maßnahmenplanung des Mobilitätskonzepts mit eingeflossen.

3.4 Steuerungsgruppe

Die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes Radverkehr wurde durch eine Steuerungsgruppe begleitet und gelenkt. Die Steuerungsgruppe des Landratsamtes ist maßgebend für den Entwicklungsprozess der Radverkehrskonzeption verantwortlich und hat die Rahmenbedingungen festgelegt. Sie setzt sich aus den folgenden Personen zusammen:

- Herr Bachseitz (Amt für ländliche Entwicklung)
- Herr Biederer (Polizeiinspektion Neutraubling)
- Herr Bogie (VCD Kreisverband Regensburg)
- Herr Dollinger (Kreisrat)
- Herr Fremer (Planungsbüro Radverkehr-Konzept)
- Herr Großmüller (Stadt Regensburg)
- Herr Dr. Häusler (Verkehrsentwicklung, LRA)
- Herr Heindl (Tiefbauamt, LRA)
- Frau Kammerer (Tourismus und Naherholung, LRA)

- Frau Köppl (Tiefbauamt, LRA)
- Herr Meisel (Regierung der Oberpfalz)
- Frau Politzka (Wirtschaftsförderung, Energie und Klimaschutz, LRA)
- Herr Rieger (Staatliches Bauamt Regensburg)
- Herr Prof. Dr. Schicker (Kreisrat)
- Herr Schleinkofer (Kreisrat)
- Herr Weigl (GFN)
- Herr Dr. Wörle (ADFC Kreisverband Regensburg)
- Herr Zobel (Planungsbüro Radverkehr-Konzept)

Neben der Auftakt- und der Abschlussveranstaltung sowie dem Verwaltungsworkshop traf sich die Steuerungsgruppe im Projektverlauf zu drei Arbeitstreffen.

3.5 Beteiligung der Landkreiskommunen und Nachbarlandkreise

Die Vertreterinnen und Vertreter der Städte, Märkte und Gemeinden des Landkreises wurden über den gesamten Projektzeitraum eingebunden.

Zu Beginn des Projektes wurden alle Kommunen im Rahmen einer Auftaktveranstaltung über das geplante Vorgehen informiert.

Anschließend wurde den Kommunen angeboten Netz- und Maßnahmenvorschläge im Rahmen eines Ortstermines zu besprechen, gemäß der eigenen Vorstellungen anzupassen und weitere Maßnahmenvorschläge einzubringen.

Mit 36 Kommunen fand eine Abstimmung vor Ort oder eine telefonische Abstimmung statt, von 5 Kommunen gab es keine Rückmeldung.

Des Weiteren gab es im Rahmen des Verwaltungsworkshops nochmals die Möglichkeit, Wünsche und Ideen aus den kommunalen Verwaltungen einzubringen und sich mit den Nachbarkommunen über die Dringlichkeit der einzelnen Maßnahmen auszutauschen. Darüber hinaus konnten die Maßnahmen bewertet und somit die Priorität beeinflusst werden. Ein Großteil der Kommunen war bei dem Workshop vertreten.

3.6 Weitere Akteursbeteiligung

Während des Planungsprozesses wurden auch die Träger öffentlicher Belange in die Entwicklung des Mobilitätskonzepts einbezogen. Neben der Teilnahme am Verwaltungsworkshop hatten diese die Gelegenheit eine Stellungnahme zu den geplanten Maßnahmen abzugeben. Stellungnahmen, die sich auf eine konkrete Maßnahme beziehen, wurden im Hinweisfeld der

Maßnahmendatenblätter vermerkt (siehe **Anlage 7**). Stellungnahmen allgemeiner Natur finden sich in **Anlage 16**.

4 Entwicklung Radverkehrsnetz

Als Grundlage für das Radverkehrskonzept wurde ein Zielnetz Radverkehr erarbeitet. Das Zielnetz Radverkehr stellt den Wunschzustand des Radverkehrsnetzes nach Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen dar. Im Ist-Zustand ist das Zielnetz noch nicht überall sicher und komfortabel befahrbar.

Gemäß den Vorgaben zur Netzsystematik in den *Richtlinien für integrierte Netzgestaltung* (RIN)[8] wurde das Netz in die folgenden vier Kategorien unterteilt:

- **1. Kategorie – Überregionale Radverkehrsverbindung:** Verbindung für Alltagsradverkehr auf Entfernungen von mehr als 10 km (z.B. geeignete Verbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren und Stadt-Umland-Verbindungen) und auf Verbindungen mit besonders hohem Potenzial.
- **2. Kategorie – Regionale Radverkehrsverbindung:** Verbindung von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren und mit mittelstarkem Potenzial.
- **3. Kategorie – Nahräumliche Radverkehrsverbindung:** Verbindung von Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindung zwischen Gemeinden / Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion und mit mäßigem Potenzial.

Zu berücksichtigen ist dabei, dass der Umwegefaktor gemäß den *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen* maximal 1,2 gegenüber der kürzesten möglichen Verbindung, maximal 1,1 gegenüber parallelen Hauptverkehrsstraßen betragen darf und dass keine zusätzlichen Steigungen bewältigt werden müssen.

5 Maßnahmenempfehlungen

Das definierte Radverkehrsnetz wurde hinsichtlich der Verkehrssicherheit, des Fahrkomforts und der direkten Führung untersucht. Dort wo der Ist- vom Soll-Zustand abweicht, wurden Maßnahmenempfehlungen zur Verbesserung entwickelt, abgestimmt und anschließend priorisiert. Die Maßnahmenempfehlungen lassen sich in folgende Kategorien einteilen:

[8] Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, FGSV-Verlag, Köln, 2008

Nummernbereich 001-163: Empfehlungen zum Streckenausbau sowie Markierungen und verkehrsbehördliche Anordnungen entlang von Strecken.

Nummernbereich P1-P129: Empfehlungen punktuelle bauliche Maßnahmen und punktuelle verkehrsbehördliche Anordnungen.

Alle im Rahmen des Radverkehrskonzeptes entwickelten Maßnahmen sind dauerhaft als zoombare Onlinekarte unter folgender Adresse abrufbar:

https://www.rv-k.de/LK_Regensburg/Radverkehrskonzept/Massnahmen/WebGIS.html

5.1 Angestrebte Führungsform

Innerorts

Grundsätzlich kann Radverkehr entweder getrennt vom Kfz-Verkehr, z.B. im Seitenraum oder auf Radfahrstreifen oder im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Eine strikte Vorgabe, wann welche Führungsform für den Radverkehr zu wählen ist, existiert nicht. Die in 5 dargestellten Einsatzbereiche in Abhängigkeit von Kfz-Stärke und zulässiger Höchstgeschwindigkeit dienen als Orientierung und werden in der Maßnahmenentwicklung entsprechend berücksichtigt.

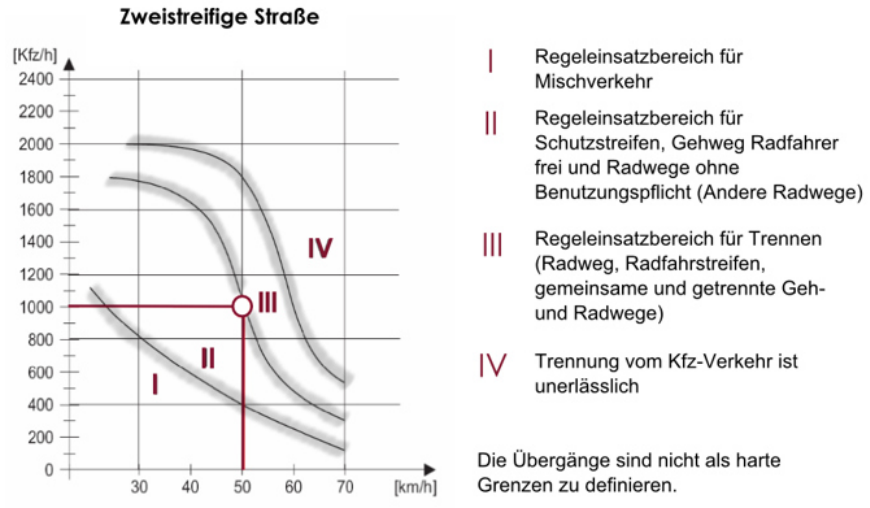


Abbildung 5: Einsatzbereiche der Führungsformen nach ERA 2010

Die Wahl der Führungsform hängt zusätzlich von folgenden Faktoren ab:

- *Flächenverfügbarkeit:* Sowohl auf der Fahrbahn als auch im Seitenraum
- *Schwerverkehrsstärke*: Je höher, desto eher Seitenraumführung
- *Parken*: Je höher die Parknachfrage und je häufiger die Parkwechselvorgänge, desto eher Seitenraumführung

- *Anschlussknotenpunkte*: Je mehr Einmündungen und Zufahrten und je höher die Belastung, desto eher Fahrbahnführung
- *Längsneigung*: Bei Steigungen eher Seitenraumführung, bei Gefälle eher Fahrbahnführung
- *Lage innerorts/außerorts*: Für Radverkehrsanlagen innerhalb oder außerhalb von geschlossenen Ortschaften gelten unterschiedliche Standards

Außerorts

In den *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen* (ERA 2010)[9] sowie der *Richtlinie für die Anlage von Landstraßen* (RAL)[10] werden die Einsatzbereiche baulicher Radwege in Abhängigkeit der Entwurfsklassen (Ausbaustandard) näher definiert.

Bei Entwurfsklasse 1 (Kraftfahrstraße) und Entwurfsklasse 2 sind bauliche Radwege, teilweise straßenunabhängig geführt, erforderlich.

Bei Entwurfsklasse 3 ist die Notwendigkeit von weiteren Faktoren abhängig (siehe Tabelle 1).

Bei Entwurfsklasse 4 kann der Radverkehr in der Regel auf der Fahrbahn geführt werden.

Tabelle 1: Einsatzbereiche baulicher Radwege bei Straßen der EKL 3

	V_{zul} = 100 km/h	V_{zul} = 70 km/h
DTV < 2.500 Kfz/24 h	Kein baulicher Radweg	Kein baulicher Radweg
DTV 2.500 – 4.000 Kfz/24 h	Baulicher Radweg	Kein baulicher Radweg
DTV > 4.000 Kfz/24 h	Baulicher Radweg	Baulicher Radweg

Bei Vorliegen einer besonderen Netzbedeutung (bspw. Schülerverkehr, bedeutende Freizeitverbindung), können bauliche Radwege auch dort sinnvoll sein, wo die Regelwerke dies aufgrund von Ausbaustandard, zulässiger Höchstgeschwindigkeit und Verkehrsstärke nicht vorsehen.

Weitere Rahmenbedingungen, die die Einsatzbereiche von baulichen Radwegen beeinflussen und bauliche Radwege auch bei Straßen der Entwurfsklasse 4 erforderlich machen können, sind gemäß der Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete (HRAS)[11]:

- Verkehrsstärke Schwerverkehr,
- Verkehrsstärke Radverkehr,
- Verbindungsfunktion der Strecke,

[9] Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV-Verlag, Köln, 2010, Kapitel 9.1.3

[10] Richtlinie für die Anlage von Landstraßen, FGSV-Verlag, Köln, 2012, Kapitel 4.7

[11] Hinweise für den Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete, FGSV-Verlag, Köln, 2002, Kapitel 2.2.3

- Kurvigkeit der Straße (schlechte Sichtbeziehungen),
- Topografie der Strecke,
- Häufung von Radverkehrs- und Fußgängerunfällen,
- Auftreten ungünstiger Fahrbahnbreiten (6 - 7 Meter, Begegnungsverkehr Pkw auf Höhe des Radverkehrs nicht mehr möglich).

Als Schutz vor Abkommen von der Fahrbahn sollten insbesondere bei unbeleuchteten Radwegen die Ränder mit durchgehendem Schmalstrich markiert werden.

5.2 Maßnahmenprogramm Streckenausbau

Zentraler Baustein des Radverkehrskonzeptes sind die Empfehlungen zum Neu- und Ausbau von straßenbegleitenden Radwegen bzw. von überörtlichen Radverbindungen auf Wirtschafts-, Forst- und sonstigen Wegen.

Insgesamt wurden 128 solcher Neu- und Ausbaumaßnahmen entlang des Zielnetzes erarbeitet. Eine Übersicht über die Maßnahmen gibt die Übersichtskarte in **Anlage 6.** Zur weiteren Erläuterung wird jede der Maßnahme zusätzlich auf einem standardisierten Maßnahmendatenblatt ausführlich dargestellt (**Anlage 7**).

5.2.1 Priorisierung der Maßnahmen

Für alle Maßnahmen zum Streckenausbau von Radverbindungen wurde eine Priorisierung in drei Prioritätsklassen von 1 bis 3 durchgeführt, wobei 1 der höchsten und 3 der niedrigsten Kategorie entspricht. Die Tabelle mit den Maßnahmen aufgelistet nach Priorisierung findet sich in **Anlage 8** und nochmal aufgeteilt nach Baulastträger in **Anlage 9**.

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 im Landkreis.

Die Wirkung der Maßnahmen ergibt sich aus dem angestrebten Grad der Verbesserung in den Kategorien **Verkehrssicherheit**, **Fahrkomfort** und **direkte Führungsform** und geht aus dem Vergleich von Ist- und Soll-Zustand hervor.

Die Bedeutung des Netzelementes wird auf Basis folgender Attribute errechnet:

- **Netzkategorie:** Die Netzkategorie stellt die Bedeutung der Verbindung dar. Folglich wirkt sich eine höherwertige Netzkategorie positiv auf die Priorität einer Maßnahme aus.
- **Schulverbindung:** Handelt es sich um eine Schulverbindung, wirkt sich dies positiv auf die Priorität aus.

- **Verknüpfung ÖPNV:** Sind Verbindungen wichtig für die Erschließung von Haltepunkten des Öffentlichen Nahverkehrs und damit für die Verknüpfung der Verkehrsträger, wird dies ebenfalls bei der Priorität berücksichtigt.
- **Bedarf Bürger:** Haben sich mehrere Bürger über die Onlinebeteiligung für eine Maßnahme ausgesprochen, wirkt sich dies positiv auf die Priorität aus.
- **Bewertung Kommune:** Die Bewertung der Vertreterinnen und Vertreter von Städten, Märkten und Gemeinden des Landkreises fließt ebenfalls in die Priorisierung mit ein.

Die für die Netzfunktion ermittelten Werte werden mit den Werten der Maßnahmenwirkung multipliziert und ergeben die Priorität.

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

5.2.2 Kostenschätzung und Kosten-Nutzen-Verhältnis

Für jede Maßnahme wurde eine überschlägige Kostenschätzung auf Basis einer jährlich aktualisierten Kostenliste Radverkehr durchgeführt. Die Kostenliste basiert auf bisherigen Erfahrungswerten des Planungsbüros in durchschnittlich bewegtem Gelände. Die Kostenannahmen wurden mit dem Auftraggeber abgestimmt. Alle Kosten sind Infrastruktur-Bruttokosten. Planungskosten, Grunderwerbskosten, Kosten für Eingriffs-Ausgleichs-Maßnahmen und gegebenenfalls vorhandene Besonderheiten werden nicht berücksichtigt. Die Kostenschätzung dient als erster Anhaltspunkt für den Entscheidungsprozess im weiteren Vorgehen. Vor der Umsetzung einzelner Maßnahmen muss eine weitere Kostenerhebung durchgeführt werden.

Die 128 empfohlenen Maßnahmen zum Streckenausbau haben insgesamt ein Investitionsvolumen von etwa 41 Millionen Euro, die sich auf verschiedene Baulastträger verteilen:

Bund	49.000 €
Freistaat	9.749.000 €
Landkreis	15.502.000 €
Kommune	15.603.000 €
Gesamt	40.903.000 €

Für die Maßnahmen 028, 040, 062, 091, 102, 104, 106, 129, 131, 134 und 154 konnte auf Grund der Komplexität der Maßnahme keine Kostenschätzung durchgeführt. Diese Maßnahmen sind daher nicht in dem oben genannten Investitionsvolumen enthalten. Für Maßnahmen, die straßenbegleitende Radwege ersetzen, kommt ggf. eine Kostenübernahme der erstmaligen Herstellung eines Radweges durch den Baulastträger der Straße in Frage, deren straßenbegleitender Radweg dadurch ersetzt wird.

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis setzt die Priorität in Relation zu den berechneten Baukosten und ist damit ein wichtiger Wert für die Beurteilung der Maßnahmen.

5.3 Ortsdurchfahrten des Radverkehrs

Ortsdurchfahrten des Radverkehrs können entlang der Hauptstraßen verlaufen oder parallel dazu im Schattennetz geführt werden, sofern dort Verbindungen mit geringen Umwegen möglich sind.

In der Regel ist die Straßenraumbreite an Hauptstraßen nicht ausreichend, um bauliche Radwege anzulegen. Markierungslösungen sind ab einer Fahrbahnbreite von 7,50 Meter möglich.

Sofern geeignete Parallelverbindungen zur Hauptstraße vorhanden sind, wird geprüft, ob sich diese beispielsweise mittels Fahrradstraßen zu Ortsdurchfahrten des Radverkehrs ausbauen lassen können.

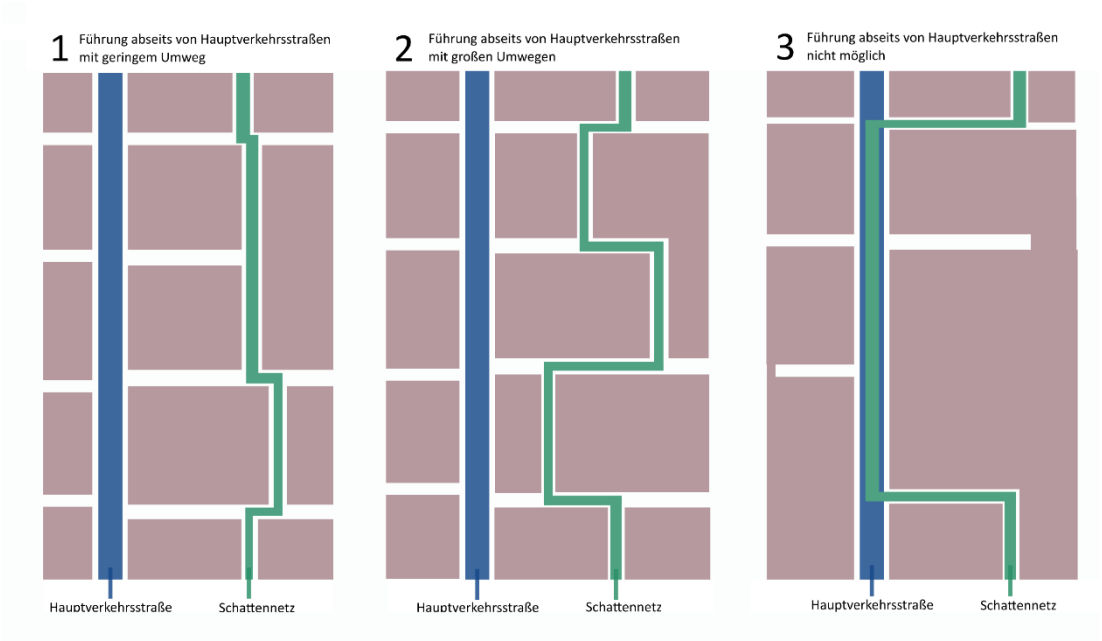


Abbildung 6: Schematische Darstellung von Ortsdurchfahrtstypen

Sind weder Radverkehrsanlagen an der Hauptverkehrsstraße noch eine Führung im Schattennetz möglich, so dass der Radverkehr im Mischverkehr auf der Hauptverkehrsstraße geführt werden muss, wird eine verkehrsberuhigte Umgestaltung der Hauptverkehrsstraße empfohlen.

5.3.1 Markierungslösungen (Schutzstreifen)

Markierungslösungen wie Schutzstreifen sind für den Radverkehr an innerörtlichen Hauptstraßen häufig eine geeignete Form der Radverkehrsführung. Sie schaffen sowohl Raum als auch Aufmerksamkeit für Radfahrende und erhöhen damit die Verkehrssicherheit.

Darüber hinaus sorgen sie für eine Verringerung der Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr. Oft können Schutzstreifen aufgrund der Straßenraumbreite nur bei gleichzeitiger Entfernung von Parkständen markiert werden.

Sicherheitsbedürftige Radfahrende fühlen sich auf Schutzstreifen häufig unsicher und nutzen diese daher nicht. Sofern möglich sind alternative Führungen im Seitenraum oder im Nebenstraßennetz umzusetzen.

5.3.2 Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind umgewidmete Nebenstraßen, auf denen der Radverkehr Vorrang erhält. Der Radverkehr soll in Fahrradstraßen der vorherrschende Verkehrsträger sein oder dies erwartbar sein.

Radfahrende dürfen nebeneinander fahren und geben die Geschwindigkeit vor. In der Regel sind Fahrradstraßen für anliegenden Kfz-Verkehr freigegeben. Um Kfz-Durchgangsverkehr in einer Fahrradstraße zu vermeiden, sollen gegenläufige Einbahn-straßen oder modale Filter eingerichtet werden.

5.3.3 Neuordnung des Straßenraums

Bei geringen Straßenraumquerschnitten mit Fahrbahnbreiten von weniger als 7 Metern sind keine Radverkehrsanlagen möglich.

In solchen Fällen ist eine Neuordnung des Straßenraums, die zu einer Verkehrsberuhigung und einem nutzungsverträglichen Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden führt, die einzige Lösung für eine Verbesserung der Situation des Radverkehrs.

Die Neuordnung des Straßenraums kann je nach Kfz-Verkehrsaufkommen, Straßenquerschnitt sowie sonstigen örtlichen Gegebenheiten verschieden ausgestaltet sein.

5.4 Punktuelle Baumaßnahmen

Neben den Streckenmaßnamen wird die Umsetzung folgender punktueller Baumaßnahmen empfohlen:

- Anpassung von Knotenpunkten / Kreuzungen
- Anlage von Querungshilfen

- Überführungen zwischen Radweg und Fahrbahn am Beginn/Ende von Radwegen
- Verbesserung von gefährlichen Ausfahrten.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind auf bauliche und verkehrsrechtliche Umsetzbarkeit zu prüfen. Gleichwertige Maßnahmen mit ähnlichem Schutzziel können gegebenenfalls alternativ umgesetzt werden. Die Maßnahmenempfehlungen für punktuelle Baumaßnahmen sind in einer Übersichtskarte in **Anlage 12** dargestellt und in **Anlage 13** tabellarisch aufgeführt.

5.5 Sofortmaßnahmen und verkehrsrechtliche Anordnungen

Einige der Auffälligkeiten / Problemstellen, die bei der Befahrung dokumentiert wurden, lassen sich kurzfristig und mit geringem Aufwand. Diese Maßnahmen werden als Sofortmaßnahmen und verkehrsrechtliche Anordnungen zusammengefasst:

- Radwege-Benutzungspflicht aufheben
- Änderung der Vorfahrtsregelung
- Umlaufsperren und andere Hindernisse entfernen oder anpassen
- Beschilderung von durchlässigen Sackgassen (Vz 357-1)
- Verbot für Fahrzeuge aller Art (Vz 250) ersetzen.

Auch für die Sofortmaßnahmen und verkehrsrechtliche Anordnungen wurde ein Übersichtsplan (siehe **Anlage 10**) erstellt.

5.6 Musterlösungen

Der Freistaat Bayern hat bisher keine Musterlösungen für verschiedene Führungen des Radverkehrs erstellt. Daher finden sich in **Anlage 17** die Musterlösungen des Landes Hessen angehängt. Diese sind durch Musterlösungen des Planungsbüros RV-K ergänzt.

6 CO2-Einsparpotenzial

Klimaerwärmung und der verursachende CO_2-Ausstoß sind die Herausforderung des 21. Jahrhunderts. Die globalen Folgekosten sind bereits jetzt enorm, eine zukünftige Entwicklung kaum seriös vorhersehbar. Klar ist jedoch, dass die Folgekosten weiter steigen werden. Insbesondere der Verkehrssektor hat in der Vergangenheit kaum zu einer Reduzierung des CO_2-Ausstoßes beigetragen (siehe Abbildung 7).

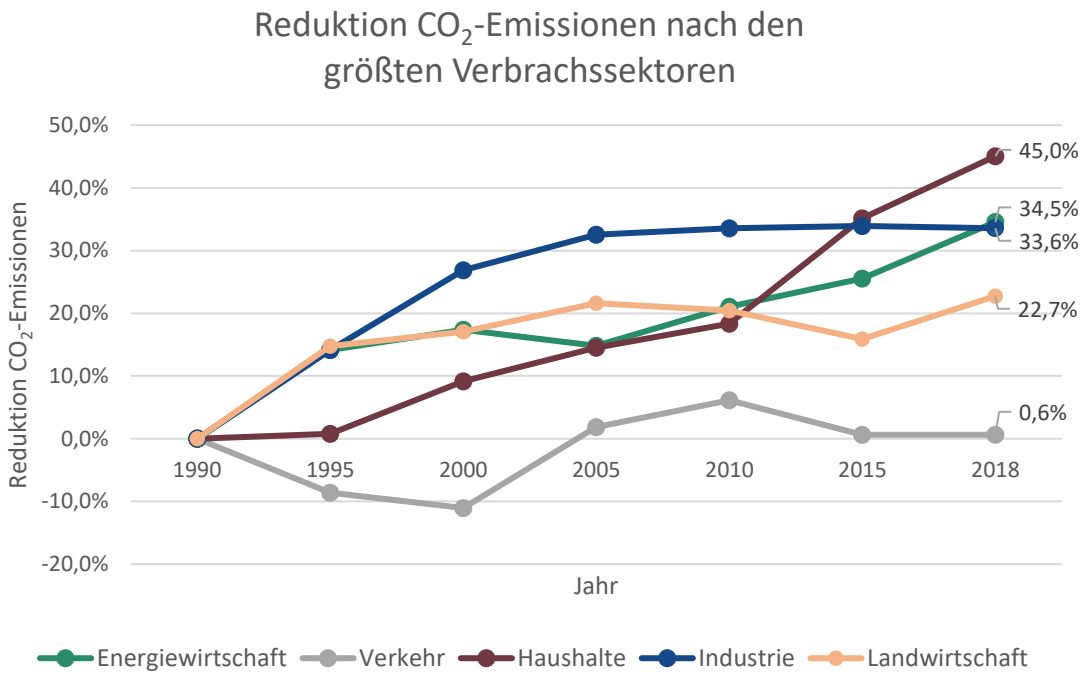


Abbildung 7: Reduktion der CO_2-Emissionen nach den größten Verbrauchssektoren in Deutschland[12]

Um das CO2-Einsparpotenzial des Landkreis Regensburg durch Förderung des Radverkehrs ermitteln zu können, sind mehrere Prognose-Fälle sowie die Ist-Situation zu bewerten. Insgesamt werden drei Prognosefälle bewertet. Der Nullfall prognostiziert die Entwicklung, die bei gleichbleibendem Mitteleinsatz eintritt. Weiter wird die Entwicklung für die Prognosefälle „konservative Steigerung“ und „ambitionierte Steigerung“ bewertet.

Tabelle 2 zeigt dabei die Summe der CO_2-Einsparungen in Tonnen für die unterschiedlichen Szenarien und die Prognosehorizonte 2030 und 2050. Bei ambitionierter Steigerung des Mitteleinsatzes können im Landkreis Regensburg bis zum Jahr 2050 etwa 145 Tonnen CO_2-Emissionen eingespart werden.

[12] Umweltbundesamt: Nationale Trendtabellen für die deutsche Berichterstattung atmosphärischer Emissionen 1990-2018, Stand 01/2019

Tabelle 2: Summe der CO_2-Einsparungen im Landkreis Regensburg bei verschiedenen Szenarien

Summe der CO_2-Einsparungen in t		Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3
2030	Umstieg von Pkw	14.426	17.311	25.965
	Umstieg von ÖPV	1.023	1.229	1.845
	Gesamt	**15.449**	**18.539**	**27.810**
2050	Umstieg von Pkw	54.360	74.510	134.962
	Umstieg von ÖPV	3.919	5.443	10.017
	Gesamt	**58.278**	**79.954**	**144.979**

Betrachtet man die Radverkehrsplanung mit dem Ziel der CO_2-Einsparungen, sind vor allem Bike and Ride- und Pedelec-Nutzung zu fördern. In diesen beiden Bereichen besteht besonderes Potenzial, da sie die leistungsstarken Methoden des Radverkehrs darstellen. Bei der Verlagerung solcher Wege können hohe CO_2-Einsparungen erzielt werden.

Der ausführliche Bericht zum CO_2-Einsparpotenzial findet sich als **Anlage 15** im Anhang dieses Berichtes.

7 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.“[13]

Im Landkreis Regensburg wird der Radverkehr bisher vor allem im touristischen Bereich stark beworben. Dagegen wurde das Fahrrad als Verkehrsmittel für Pendlerinnen und Pendler in der Vergangenheit kaum betrachtet. Erst im Zuge der Erstellung dieses Konzeptes hat der Radverkehr durch die Beteiligungsplattform, Workshops und diverse Pressemitteilungen eine erhöhte Aufmerksamkeit im Landkreis bekommen. Auch in Zukunft sollte das Engagement hochgehalten werden, um den Radverkehr im Landkreis auch auf alltäglichen Wegen nachhaltig zu steigern.

Im Folgenden werden beispielhaft einige Konzepte aus dem Bereich der Kommunikation rund um das Radfahren vorgestellt. Entscheidend ist dabei neben der Wirkung „nach außen“ auch die Wirkung „nach innen“, also Richtung Entscheidungsträger der Kommunen und Verwaltung.

[13] Nationaler Radverkehrsplan, 4. Kommunikation S. 36 ff., 2020, BMVBS, Berlin, 2012

7.1 Bundesweite Projekte

Kopf-an-Kampagne: Die Kampagne des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit hat das Ziel, Bürgerinnen und Bürger davon zu überzeugen, insbesondere bei kurzen Strecken seltener den Pkw und häufiger das Fahrrad oder den ÖPNV zu nutzen, beziehungsweise zu Fuß zu gehen. Dafür wurde bundesweit in neun Modellstädten mit frechen Motiven und ironischen Sprüchen auf Großflächenplakaten geworben. Die Kampagne richtet sich an alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

Abbildung 2: Motiv Kopf-an-Motor-aus-Kampagne

Unter dem Motto „Für den Klimaschutz müssen Sie keine Kampagnen neu erfinden. Sondern die vorhandenen nutzen.“, wird das Projekt weiter fortgesetzt.

Der Aufwand dieser Kampagne ist gering, da alle entsprechenden Motive bereits zur Verfügung stehen und kostenlos verwendbar sind. Es fällt lediglich die Miete der Werbefläche an.

Weitere Informationen unter: → *www.kopf-an.de*

Mit dem Rad zur Arbeit: Seit über zehn Jahren besteht die vom Allgemeinen Deutschen Fahrradclub ADFC und der Gesundheitskasse AOK durchgeführte Mitmachaktion „Mit dem Rad zur Arbeit“. Nach dem Start in Bayern wird die Aktion inzwischen – mit stetig wachsendem Erfolg – in allen 16 Bundesländer durchgeführt.

Abbildung 3: Logo "Mit dem Rad zur Arbeit"

Die teilnehmenden Firmen ermutigen im Aktionszeitraum vom 1. Juni bis 31. August ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, für den Weg zur Arbeit auf das Auto zu verzichten und an mindestens 20 Arbeitstagen das Fahrrad zur benutzen. Dafür werden von Sponsoren attraktive Preise zur Verfügung gestellt. Ergänzend werden häufig firmenintern zusätzliche Preise für das erfolgreichste Teilnehmerteam vergeben.

Die Teilnahme ist kostenlos und wird unabhängig von der entsprechenden Gebietskörperschaft durchgeführt. Der Landkreis Regensburg kann durch gezieltes Ansprechen und Ermutigen der Arbeitgeber zu einer höheren Teilnehmerzahl beitragen. Mögliches Instrument dafür ist beispielsweise eine regionale Siegerehrung und die Auszeichnung des „sportlichsten Betriebes“.

Weiter Informationen unter: → *www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de*

Stadtradeln: Stadtradeln ist eine seit 2008 durchgeführte Kampagne des Klimabündnisses, einem europaweiten Netzwerk von Städten und Gemeinden. Stadtradeln setzt den Aspekt des Klimaschutzes in den Vordergrund, den es durch aktive Radverkehrsförderung voranbringen will. Deutschlandweit können alle Kommunen an 21 zusammenhängenden Tagen – frei wählbar im Zeitraum 1. Mai bis 30. September – teilnehmen.

Abbildung 40: Logo Stadtradeln

Die Kampagne Stadtradeln spricht im Besonderen die Zielgruppe der Kommunalpolitiker an, damit diese verstärkt „erfahren", was es bedeutet, in der eigenen Kommune mit dem Rad unterwegs zu sein, sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation für Radfahrer dann anstoßen umsetzen.

Preise, Veranstaltungen und Werbungskosten werden vom Klimabündnis selbst und durch Sponsoren getragen. Die Teilnahme ist kostenlos.

Weitere Informationen unter → *www.stadtradeln.de*

Weitere nennenswerte Kampagnen sind: Fahr Rad (*www.klima-tour.de*), Fahrradfreundliche Arbeitgeber (*https://www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de),* Jugend-Fahrradturnier (*www.adac.de*), Fette Reifen Rennen (*www.fette-reifen-rennen.de*), Rücksicht im Straßenverkehr (*www.rücksicht-im-strassenverkehr.de*), Mehr Platz fürs Rad (*www.mehrplatzfürs-rad.de*).

7.2 Empfehlungen

Die Kommunikation – als Schlüsselfaktor für die Steigerung des Radverkehrs - spielt in der Wissensgesellschaft eine zunehmend wichtiger werdende Rolle. Daraus abgeleitet wird empfohlen für die Durchführung ausgewählter Maßnahmen im Landkreis Regensburg einen jährlichen Etat bereitzustellen. Dieser kann sich an den Empfehlungen des *Nationalen Radverkehrsplans* für nicht investive Maßnahmen in Städten und Gemeinden orientieren. Dort wird empfohlen pro Einwohnerin, bzw. Einwohner, 50 Cent zu investieren. Für den Landkreis Regensburg entspricht das einer Summe von knapp 100.000€.

Generell kann man dabei sagen, dass der Anschluss an bestehende Kampagnen grundsätzlich deutlich kostengünstiger und mit weniger Aufwand verbunden ist als die Entwicklung eigener Konzepte.

Um bei oben genannten Aktionen optimale Ergebnisse zu erzielen, ist es notwendig, dass der Landkreis in enger Verbindung mit allen Beteiligten steht. Von Vorteil ist dabei, wenn es in

Schulen, bei Arbeitgebern, und in den Gemeinden Ansprechpartnerinnen oder Ansprechpartner für das Thema Radverkehr gibt. Das Hinwirken auf die Schaffung solcher Positionen sollte ein erster Schritt des Landkreises sein, um zukünftige Öffentlichkeits- und Kommunikationskampagnen erfolgreich umzusetzen.

Des Weiteren ist es wichtig, dass organisatorische Strukturen, wie z.B. eine Projektgruppe Radverkehr, dauerhaft installiert werden und als Verbindungsstück zwischen Verwaltung, Verbänden, Institutionen und den Bürgerinnen und Bürgern bestehen bleiben. Nur so ist gerade mit Blick auf Veranstaltungen eine sinnvolle Zusammenarbeit möglich.

Auch der aktuelle Umsetzungsstand dieses Konzepts sollte weiterhin über Pressemitteilungen und auf der Webseite des Landkreises kommuniziert werden.

8 Evaluierungskonzept

Die Evaluierung von Einzelmaßnahmen und des Systems Radverkehr insgesamt ist von elementarer Bedeutung. Nur mit dem Wissen, wie bestimmte Infrastrukturelemente von den Radfahrenden angenommen werden und wie sich Maßnahmen auf die Verkehrssicherheit auswirken, kann eine optimale und bürgerfreundliche Radverkehrspolitik erfolgen.

Das Evaluierungskonzept soll ein Leitfaden zur Bewertung von Maßnahmen und deren Auswirkungen auf den Radverkehr sowie das Gesamtverkehrssystem darstellen.

Wesentlich dabei sind einheitliche Messsystematiken, die die Ergebnisse der sich wiederholenden Erhebungen vergleichbar machen.

Grundsätzlich kann zwischen zwei Evaluierungsansätzen unterschieden werden:

8.1 Evaluierung Einzelmaßnahmen:

Zur Evaluierung von Einzelmaßnahmen werden keine umfangreichen Grundlagendaten benötigt. Sie wird empfohlen, um die Wirksamkeit einzelner Maßnahmen zu ermitteln, um daraus Handlungsempfehlungen für die Zukunft ableiten zu können. Ein mögliches Beispiel ist die Ermittlung des veränderten Anteils auf dem Gehweg fahrender Radfahrender bei der Neuanlage eines Schutzstreifens auf der Fahrbahn.

Umfang der Erhebung: Neben Beachtung der Grundsätze einer Verkehrszählung (bspw. werktäglicher Verkehr, Spitzenverkehrszeiten, etc.), muss auch das zugehörige Umfeld näher betrachtet bzw. berücksichtigt werden. So kann es sein, dass eine Erhebung beispielsweise in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit (15-19 Uhr) im Fall der Untersuchung zur Annahme eines Schutzstreifens durch die Radfahrenden gegebenenfalls nicht ausreicht.

In diesem Zusammenhang ist die nähere Betrachtung des Umfeldes, d. h. die Berücksichtigung der unterschiedlichen Nutzungsarten und besondere Ansprüche von Nutzenden entlang der Verbindung, unabdingbar. Eine Erweiterung des Erhebungszeitraums ist etwa erforderlich, wenn die Maßnahme Bestandteil eines Schulweges ist.

Mit dem Ziel, repräsentative Aussagen treffen zu können und eine Vergleichbarkeit der Erhebungen herzustellen, sollten die *Empfehlungen für Verkehrserhebungen* der FGSV[14] befolgt werden.

Zeitpunkt und Häufigkeit der Erhebung: Neben der Erhebung im Ist-Zustand vor Baubeginn sollen unmittelbar nach der Umsetzung sowie ein Jahr danach Erhebungen durchgeführt werden. Zu beachten sind dabei die Grundsätze, die für Verkehrszählungen gelten. Dies gilt bei Zählungen zum Radverkehr auch insbesondere mit Blick auf die Witterungsverhältnisse.

Unfallgeschehen: Neben einer stichprobenartigen Erhebung des Verkehrsverhaltens ist ein Vergleich des Unfallgeschehens für den 1- und 3-Jahreszeitraum vor und nach der Maßnahme zu erfolgen.

Grundlagen: Bei der Beurteilung von Einzelmaßnahmen sind zum jetzigen Zeitpunkt keine Grundlagendaten notwendig. Eine entsprechende Erhebung ist daher nicht erforderlich.

Ergebnisse: Die Evaluierung von Einzelmaßnahmen ermittelt die Sinnhaftigkeit eine entsprechende Maßnahme auch in vergleichbaren Situationen umzusetzen. Im negativen Fall kann die Evaluierung auch zeigen, dass eine Maßnahme nicht den gewünschten Zweck erzielt und zukünftig auf entsprechende Maßnahmen verzichtet wird.

8.2 Evaluierung Gesamtsystem Radverkehr:

Zur Evaluierung des Gesamtsystems Radverkehr ist eine umfangreiche Erhebung notwendig. Diese muss in der Regel im Rahmen einer Haushaltsbefragung erfolgen und sich zum Ziel setzen das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger repräsentativ zu erheben.

Umfang der Erhebung: Die Größe des Stichprobenumfangs muss sich an der gewünschten Genauigkeit der Ergebnisse orientieren[15]. Dabei sollte die Stichprobe aus dem Einwohnermelderegister auf Basis eines Zufallsverfahrens gezogen werden.

Zeitpunkt und Häufigkeit der Erhebung: Zeitpunkt und Häufigkeit einer regelmäßigen Evaluierung sind nicht vorgegeben und liegen im Ermessen des Landkreis Regensburg. Sinnvoll ist

[14] Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE), FGSV, Köln 2012

[15] Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE), S.73, FGSV, Köln 2012

die Erhebung in einem regelmäßigen Abstand zum selben Zeitpunkt durchzuführen, um die Vergleichbarkeit der Ergebnisse zu gewährleisten.

Grundlagen: Die Grundlage für eine Haushaltsbefragung sollte die 2011 durchgeführte Haushaltsbefragung in der Stadt und dem Landkreis Regensburg darstellen[16]. Eine neu durchgeführte Haushaltsbefragung sollte sich an der Methodik orientieren. So kann die Entwicklung des Mobilitätsverhaltens im Landkreis Regensburg dargestellt werden. Eine Alternative zu einer neuen Haushaltsbefragung kann eine vertiefte Untersuchung des Landkreises im Zuge der Studie *Mobilität in Deutschland* sein. Dies kann kostengünstiger und mit weniger Verwaltungsaufwand realisiert werden.

9 Weitere Empfehlungen

9.1 Koordinationsfunktion des Landkreises

Landkreise stellen als übergeordnete Instanzen die Schnittstellen zu den kreisangehörigen Gemeinden dar. Deshalb kommt ihnen bei der Radverkehrsförderung eine besondere koordinierende Funktion zu. Da Pendlerverflechtungen nicht an Verwaltungsgrenzen enden, muss auch die Radverkehrsförderung über kommunale Grenzen hinweg koordiniert werden. Der Landkreis Regensburg sollte deshalb seine Position nutzen, um gemeinsame Aktivitäten anzustoßen, zu informieren und zu beraten.

Eine wichtige Aufgabe ist zum Beispiel die Koordination von Aufgaben, die kommunenübergreifend umgesetzt werden müssen, wie der Winterdienst auf außerörtlichen Wegen und die Fahrradwegweisung.

Der regelmäßige Austausch und die Vernetzung von Akteuren und Handlungsebenen sollte institutionalisiert werden. Ein jährlich stattfindender **Jour Fixe Radverkehr** unter der Leitung des Landkreises und mit Beteiligung aller Kommunen kann dafür die Grundlage bilden. Davon profitieren insbesondere kleinere Kommunen, die aufgrund ihres Verwaltungsapparates häufig keine Kapazitäten haben, sich intensiv mit den Themen Radverkehr und Fördermöglichkeiten auseinanderzusetzen.

Die genannten Koordinationsaufgaben sollten von einer separat geschaffenen Stelle im Landkreis durchgeführt werden. Auch die Koordination der Umsetzung der Maßnahmen sollte von dieser Stelle übernommen werden. Eine solche Stelle kann im Rahmen der Klimaschutzinitiative gefördert werden.

[16] Haushaltsbefragung Regensburg 2011, PTV Group, Karlsruhe 2012

9.2 Unterhaltung und Verkehrssicherung

Der Radverkehrsanteil ist witterungsabhängig. Um eine möglichst gleichbleibende und nachhaltige Entlastung der Verkehrssysteme Kfz-Verkehr und öffentlicher Personennahverkehr zu erreichen, ist es notwendig, dass Radfahren ganzjährig attraktiv und sicher möglich ist.

Erforderlich sind hierfür in erster Linie geräumte und gereinigte Wege. Ist dies innerorts für verkehrswichtige Radverbindungen laut eines Urteils des Bundesgerichtshofes vorgeschrieben[17] und wird auch weitestgehend umgesetzt, besteht außerorts weder auf gemeinsamen Geh- und Radwegen noch auf Wirtschaftswegen eine Verpflichtung zur Räumung und Säuberung von Radverbindungen (siehe Abbildung 11 und 12).

Abbildung 11: Ende eines geräumten Radweges an einer Gemarkungsgrenze (Foto: Xavier Marc)

Abbildung 12: Verschmutzter asphaltierter Wirtschaftsweg Landkreis Regensburg (Foto: eigene Aufnahme)

Ziel soll es sein, dass alle Alltagsverbindungen des Radverkehrskonzeptes ganzjährig durchgehend befahrbar sind. In einer kommunenübergreifenden Konzeption des Winterdienstes und der Unterhaltung sollen Zuständigkeiten, Fragen der Haftung und Kostenübernahme sowie Streckenpriorisierungen und Standards festgelegt werden. Der Landkreis soll hierbei die Koordinationsfunktion übernehmen.

9.3 Fahrradwegweisung

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. Insbesondere geeignete Wege abseits der Kfz-Straßen sind

[17] Bundesgerichtshof Urteil vom 09.10.2003 – III ZR 8/03

häufig nicht bekannt und werden ohne Fahrradwegweisung nicht oder nur von einigen Radfahrenden genutzt.

Durch eine aktuelle Fahrradwegweisung wird eine Bündelung des Radverkehrs erreicht. Die Fahrradwegweisung trägt damit 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.

Der Landkreis Regensburg verfügt über keine einheitliche und netzbasierte Fahrradwegweisung. Einzelne Kommunen haben kommunale Wegweisungssysteme. Zusätzlich dazu besitzt das *Bayernnetz für Radler* eine Wegweisung.

Abbildung 13: Veralte Wegweiser mit Wegweisung über Bundesstraße ohne Radweg

Abbildung 14: Abzweig auf Hauptroute des Radverkehrs ohne Wegweiser

Es wird empfohlen eine durchgängige und vollständige Wegweisung des geplanten Netzes im Landkreis Regensburg einzuführen. Die Planung sollte mit schon bestehenden Wegweisungssystemen im Landkreis kompatibel sein und regelmäßig aktualisiert werden.

9.4 Fahrradabstellanlagen

Fehlende Möglichkeiten zum sicheren und komfortablen Fahrradparken sind ein zentrales Hindernis für die Nutzung des Fahrrads im Alltag. Der *Nationale Radverkehrsplan* enthält deshalb explizit den Auftrag an Kommunen sowie private und öffentliche Bauherren Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl und Qualität bereit zu stellen.[18]

Im Rahmen der webbasierten Bürgerbeteiligung wurden als Hilfestellung für die Kommunen geeignete Standorte für Fahrradabstellanlagen abgefragt. Hierzu sind 33 Meldungen eingegangen, die auf der Ergebnisseite für die Kommunen zur Verfügung stehen:

https://online-beteiligung-radverkehr.de/LK_Regensburg/?a=reports

Zusätzlich dazu wurden die 13 Bahnhöfe im Landkreis auf die Qualität der bereits vorhandenen Abstellanlagen hin untersucht und bewertet. Die Stationen weisen einen meist guten oder befriedigenden Standard auf. Nur eine Station wurde mit „mangelhaft“ bewertet.

Der detaillierte Bericht über den Zustand der Fahrradabstellanlagen an allen Bahnhöfen und Empfehlungen zur Förderung des Bike + Ride-Verkehrs ist **Anlage 14** zu entnehmen.

Außerdem wird empfohlen, dass der Landkreis seine kreiseigenen Arbeitsplatzstandorte mit attraktiven, sicheren und zielnahen Fahrradabstellanlagen ausstattet.

9.5 Radschnellverbindungen

Radschnellverbindungen (siehe Abbildung 15 und Abbildung 16) stellen eine besondere Kategorie von Radverkehrsverbindungen dar. Sie richten sich vor allem an Radfahrende, die im Alltagsverkehr längere Strecken zurücklegen.

Abbildung 15: Radschnellverbindung RijnWaalpad, Niederlande (Foto: eigene Aufnahme)

Abbildung 16: Radschnellverbindung Darmstadt – Egelsbach (Foto: eigene Aufnahme)

[18] Nationaler Radverkehrsplan, BMVBS, Berlin, 2012

Anforderungen an die Ausbildung von Radschnellverbindungen sind:

- sichere Befahrbarkeit auch bei hohen Fahrtgeschwindigkeiten,
- direkte, weitgehend umwegefreie Linienführung,
- möglichst wenig Beeinträchtigungen durch bzw. Schnittstellen mit Kfz-Verkehr,
- Trennung vom Fußverkehr,
- ausreichende Breite (>4,00 Meter, an Engstellen > 2,50 Meter),
- hohe Belagsqualität,
- Freihalten von Einbauten,
- Steigungen max. 6%, wenn frei trassierbar,
- keine vermeidbaren Höhendifferenzen,
- städtebauliche Integration und landschaftliche Einbindung.

Im Landkreis bieten vor allem Verflechtung von Pendelnden zwischen der Stadt und dem Landkreis Regensburg mögliche Trassen für Radschnellverbindungen. Verbindungen, die im Landkreis ein ausreichendes Potenzial aufweisen könnten, sind

- Regenstauf – Zeitlarn – Regensburg,
- Bad Abbach – Pentling – Regensburg,
- Köfering – Obertraubling – Regensburg,
- Wörth a. d. Donau – Donaustauf – Regensburg.

Nähere Untersuchungen wurden in diesem Konzept nicht durchgeführt. Es wird empfohlen das Potenzial solcher Trassen zu ermitteln. Bei Potenzialen von mehr als 1.500 Radfahrenden pro Tag soll die Machbarkeit der entsprechenden Verbindungen tiefergehend untersucht werden.

9.6 Landwirtschaft

Im Landkreis Regensburg läuft ein wesentlicher Teil des Radverkehrs über landwirtschaftliche Wege. Auch zahlreiche Maßnahmenvorschläge des Radverkehrskonzeptes betreffen den Ausbau von Wirtschaftswegen. Hierbei ist eine enge Abstimmung mit den Landwirten und mit dem bayrischen Bauernverband als deren Vertreter erforderlich.

Durch die Kampagne „Rücksicht macht Wege breit“ oder vergleichbare Aktionen (siehe Abbildung 17 und 18) soll auf die Herausforderungen durch mehr Radverkehr auf Wirtschaftswegen reagiert werden.

Abbildung 17: Kampagne „Rücksicht macht Wege breit“

Abbildung 18: Abzweig auf Hauptroute des Radverkehrs ohne Wegweiser

10 Weiteres Vorgehen

10.1 Umsetzung

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

Der Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen muss das übliche Abstimmungs- und Genehmigungsverfahren vorausgehen und verbleibt in der Zuständigkeit und der Entscheidungshoheit der einzelnen Straßenbaulastträger. Die Vereinbarkeit mit Landschafts-, Arten- und Wasserschutz sowie Fragen der Finanzierung und land- und forstwirtschaftliche Interessen sind dabei nur einige Aspekte, die im weiteren Planungsprozess berücksichtigt werden müssen. Diese können zu einer erheblichen Verzögerung und unter Umständen auch zum Ausschluss von Maßnahmen führen. In diesen Fällen sollen Alternativen mit einer vergleichbaren Wirkung gesucht werden.

Mit Blick auf mögliche Kosten- und Aufwandsreduzierung sollte geprüft werden, an welchen Straßen in den nächsten Jahren ohnehin Umbau- und/oder Erhaltungsmaßnahmen anstehen und in welchen Fällen dann eine koordinierte Umsetzung von Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept stattfinden kann.

Für alle empfohlenen Maßnahmen bestehen diverse Fördermöglichkeiten verschiedener Träger.

10.2 Finanzierungsmöglichkeiten

Die Umsetzung der baulichen Maßnahmen der Prioritätsklassen 1 bis 3 und die damit einhergehende Herstellung des Zielnetzes erfordern eine Investition von etwa 41 Millionen Euro netto zuzüglich diverser Nebenkosten (Grunderwerb, Planung, Eingriffs-Ausgleichskosten etc.). Bei einem angestrebten Zeithorizont von 10 Jahren bedeutet dies Investitionen in Höhe von etwa 4,1 Millionen Euro pro Jahr. Diese Summe teilt sich auf die unterschiedlichen Baulastträger Bund, Freistaat, Kreis und Gemeinden auf.

Bei Bundes- und Staatsstraßen trägt der jeweilige Straßenbaulastträger die Kosten für begleitende Radwege in der Regel zu 100 Prozent. Bei abseits der klassifizierten Straßen verlaufenden und in der Baulast der Städte und Gemeinden befindlichen Wegverbindungen ist im Einzelfall eine Beteiligung der jeweiligen Straßenbaulastträger möglich, sofern die Wegverbindung die entsprechende Verbindungsfunktion der klassifizierten Straße im Radverkehrsnetz aufweist.

Weiterhin gibt es für Gemeinden und Landkreise verschiedene Fördermöglichkeiten durch Freistaat und Bund. Eine ständig aktuelle Auflistung aller Fördermöglichkeiten finden sich in der Förderfibel des *Nationalen Radverkehrsplans* unter ***www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel***. Hier werden für bestimmte Maßnahmen die in Frage kommenden Förderprogramme, die entsprechende Rechtsgrundlage sowie weitere Informationen, sofern vorhanden, dargestellt.

10.3 Evaluierung

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

Vor dem Hintergrund der langen Planungsprozesse ist es Bürgerinnen und Bürgern gegenüber hilfreich, auf laufende Prozesse verweisen zu können. Der Landkreis Regensburg wird den aktuellen Planungsstand regelmäßig auf der Webseite des Landkreises veröffentlichen.

10.4 Webdokumentation

Die wesentlichen Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes sind dauerhaft unter folgendem Link mittels einer interaktiven Karte im Internet einsehbar:

https://www.rv-k.de/LK_Regensburg/Radverkehrskonzept/Massnahmen/WebGIS.html

11 Anhang

Anlage 1 Plan Quell-Ziel-Relationen

Anlage 2 Plan Quell-Ziel-Relationen Schulen

Anlage 3 Plan Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung 2016-2018

Anlage 4 Plan Meldungen der Onlinebeteiligung

Anlage 5 Plan Zielnetz Radverkehr

Anlage 6 Plan Maßnahmen Streckenausbau

Anlage 7 Datenblätter Maßnahmen Streckenausbau

Anlage 8 Priorisierung Maßnahmen Streckenausbau

Anlage 9 Priorisierung Maßnahmen Streckenausbau nach Baulastträger

Anlage 10 Plan nicht-bauliche Streckenmaßnahmen

Anlage 11 Tabelle nicht-bauliche Streckenmaßnahmen

Anlage 12 Plan Punktuelle Maßnahmen

Anlage 13 Tabelle Punktuelle Maßnahmen

Anlage 14 Analyse Bike and Ride-Anlagen

Anlage 15 Klimaschutzbericht

Anlage 16 Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange

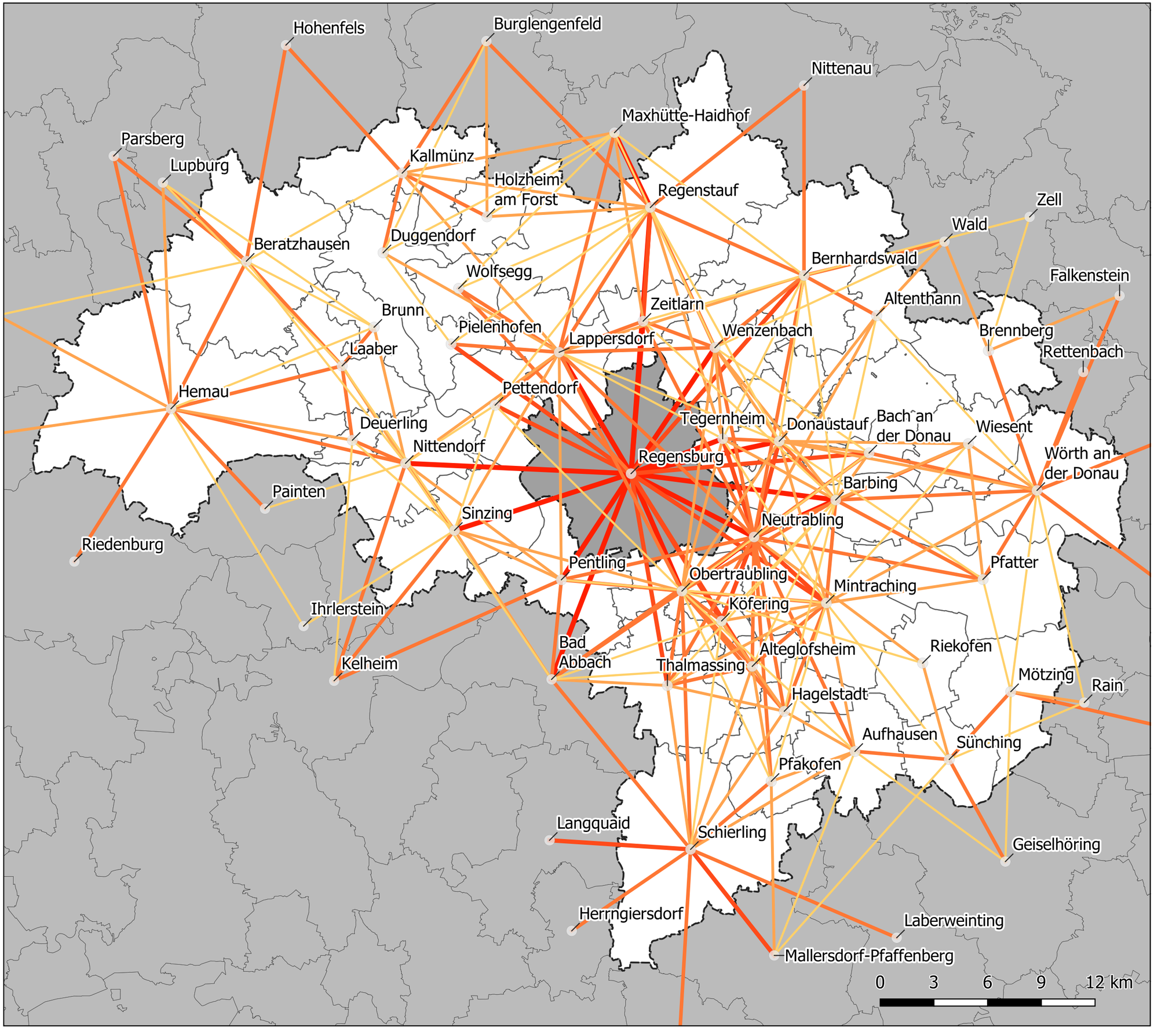
Anlage 17 Musterlösungen

Anlage 18 Prinzipskizzen

Anlage 1

Plan Quell-Ziel-Relationen

Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg



Verbindungen*

- Sehr starke Verbindung
- Starke Verbindung
- Mittelstarke Verbindung
- Schwache Verbindung
- Sehr schwache Verbindung

Sonstiges

- Kommunenmittelpunkt
- Kreisgrenze
- Gemeindegrenzen

*Verbindungen von Ein- und Auspendelnden bis max. 10km Luftlinie gewichtet nach Distanz. Basierend auf Daten der Bundesagentur für Arbeit.

Anlage 1

Plan 01-1: Quell-Ziel-Relationen

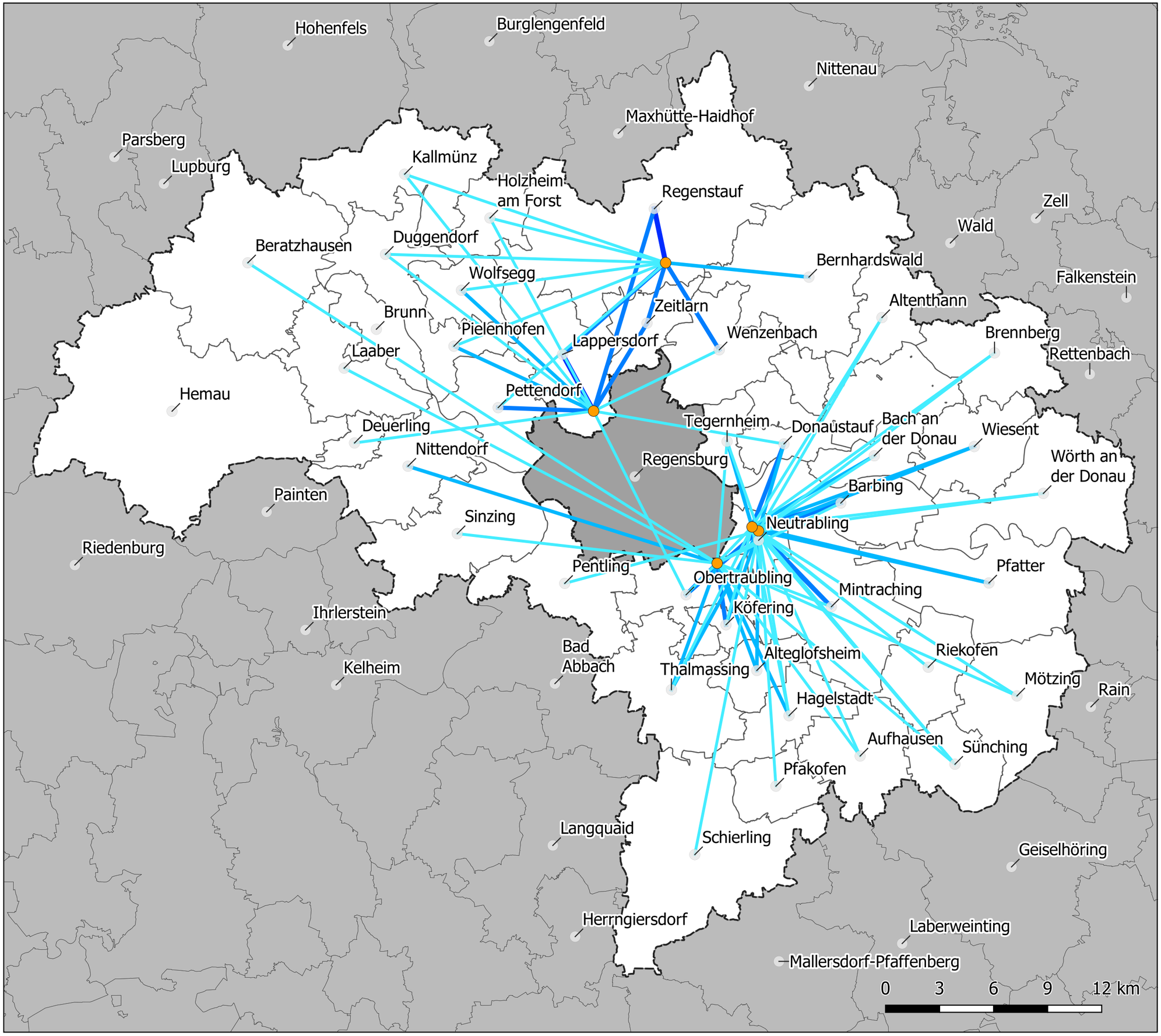
Projekt:	Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg
Bearbeitung:	B.A. Thorsten Zobel
Datum:	31.03.2020
Kartengrundlage:	Mapbox, eigene Bearbeitung
Datengrundlage:	Openstreetmap Contributers, Bundesagentur für Arbeit

RV-K Radverkehr-Konzept
Radverkehr-Konzept
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 2

Plan Quell-Ziel-Relationen Schulen

Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg



Verbindungen

- Sehr starke Verbindung
- Starke Verbindung
- Mittelstarke Verbindung
- Schwache Verbindung
- Sehr schwache Verbindung

Sonstiges

- Kreiseigene Schulen
- Kommunenmittelpunkt
- Kreisgrenze
- Gemeindegrenzen

Anlage 2

Plan 01-2: Quell-Ziel-Relationen kreiseigener Schulen

Projekt:	Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg
Bearbeitung:	B.A. Thorsten Zobel
Datum:	31.03.2020
Kartengrundlage:	Mapbox, eigene Bearbeitung
Datengrundlage:	Openstreetmap Contributers, Bundesagentur für Arbeit

RV-K Radverkehr-Konzept
Radverkehr-Konzept
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 3

Plan Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung 2016-2018

Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg

Unfalldaten 2016 - 2018

Unfalltyp

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

Unfallkategorie

- Getötete
- Schwerverletzte
- Leichtverletzte

Sonstiges

- Gemeindegrenzen
- Kreisgrenze

Anlage 3

Plan 02: Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung

Projekt:	Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg
Bearbeitung:	B.A. Thorsten Zobel Korbinian Schmid
Datum:	31.03.2020
Kartengrundlage:	Mapbox, eigene Bearbeitung
Datengrundlage:	Openstreetmap Contributers, Unfallatlas

RV-K Radverkehr-Konzept
Radverkehr-Konzept
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 4

Plan Meldungen der Onlinebeteiligung

Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg

Meldungen Beteiligungsplattform

- Bedarf Fahrradabstellanlage
- Gefahrenstelle
- Neue Verbindung benötigt
- Vorhandene Verbindung ausbessern

Sonstiges

- Gemeindegrenzen
- Kreisgrenze

Anlage 4

Plan 03: Meldungen Beteiligungsplattform

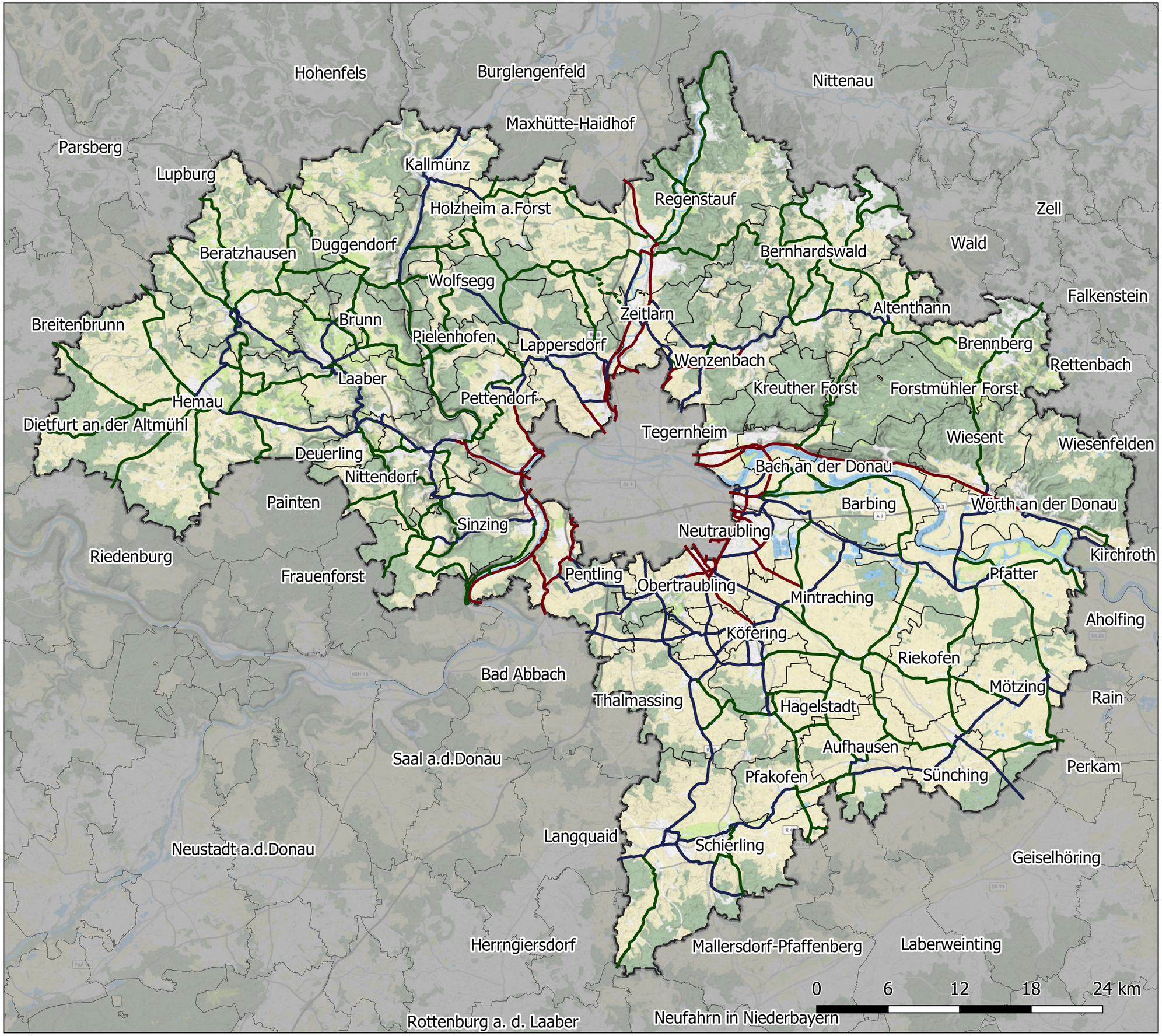
Projekt:	Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg
Bearbeitung:	B.A. Thorsten Zobel
Datum:	31.03.2020
Kartengrundlage:	Mapbox, eigene Bearbeitung
Datengrundlage:	Openstreetmap Contributers, Bürgerbeteiligung Landkreis Regensburg

RV-K Radverkehr-Konzept
Radverkehr-Konzept
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 5

Plan Zielnetz Radverkehr

Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg



Zielnetz

- Überregionale Verbindungen (Kategorie I)
- Alternativer Verlauf (I)
- Regionale Verbindungen (Kategorie II)
- Alternativer Verlauf (II)
- Nahräumliche Verbindungen (Kategorie III)
- Alternativer Verlauf (III)

Sonstiges

- Gemeindegrenzen
- Kreisgrenze

Anlage 5

Plan 04: Zielnetz Radverkehr

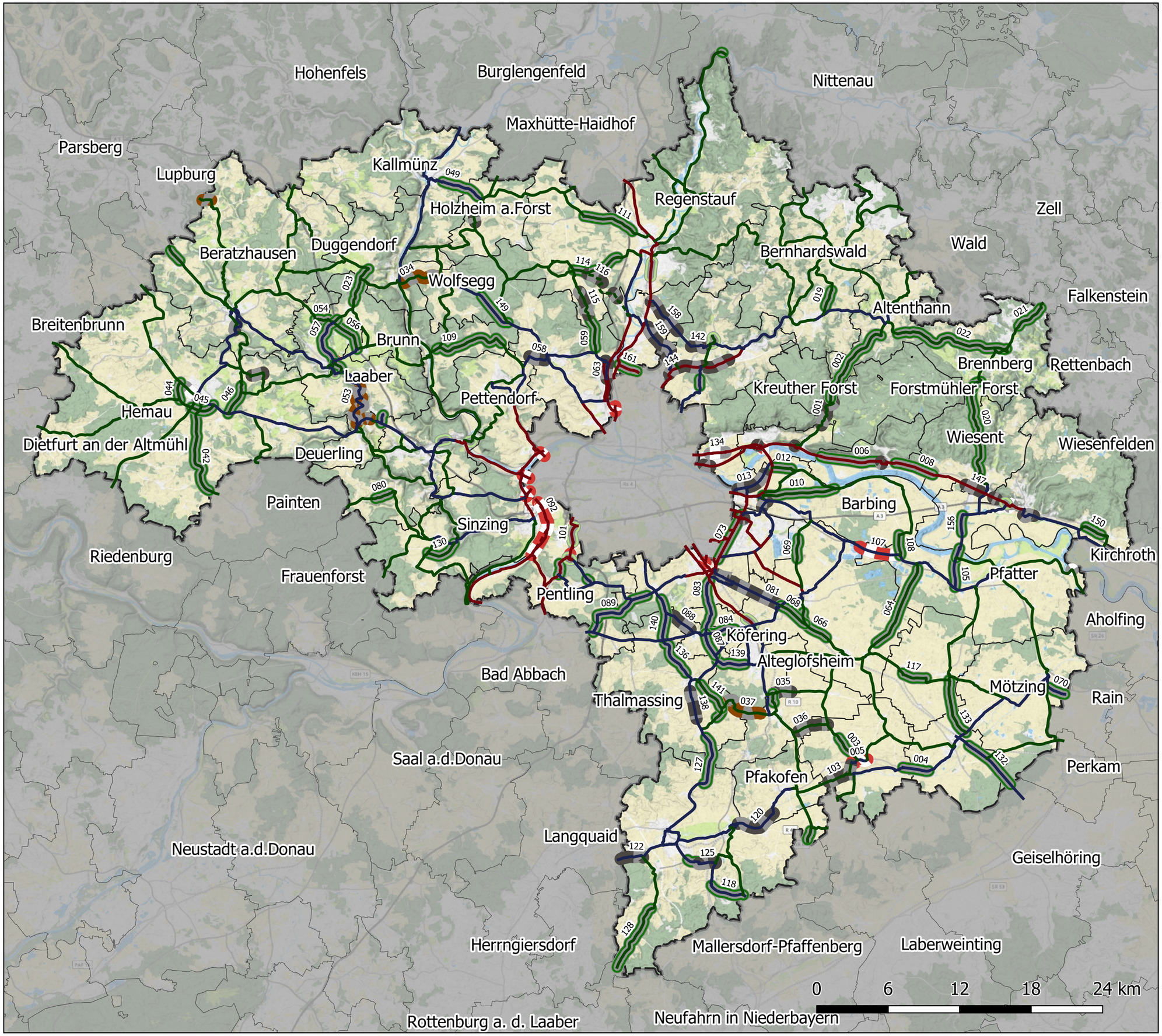
Projekt:	Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg
Bearbeitung:	B.A. Thorsten Zobel
Datum:	31.03.2020
Kartengrundlage:	Mapbox, eigene Bearbeitung
Datengrundlage:	Openstreetmap Contributers, eigene Erhebung

RV-K Radverkehr-Konzept
Radverkehr-Konzept
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 6

Plan Maßnahmen Streckenausbau

Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg



Bauliche Streckenmaßnahmen

- Straßenraum neu ordnen
- Radweg neu bauen
- Bestehenden Weg verbreitern
- Oberfläche asphaltieren
- Oberfläche aubessern
- Sonstiges

Zielnetz

- Überregionale Verbindungen (Kategorie I)
- Alternativer Verlauf (I)
- Regionale Verbindungen (Kategorie II)
- Alternativer Verlauf (II)
- Nahräumliche Verbindungen (Kategorie III)
- Alternativer Verlauf (III)

Sonstiges

- Gemeindegrenzen
- Kreisgrenze

Anlage 6

Plan 05: Bauliche Streckenmaßnahmen

Projekt:	Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg
Bearbeitung:	B.A. Thorsten Zobel
Datum:	31.03.2020
Kartengrundlage:	Mapbox, eigene Bearbeitung
Datengrundlage:	Openstreetmap Contributers, eigene Erhebung

RV-K Radverkehr-Konzept
Radverkehr-Konzept
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 7

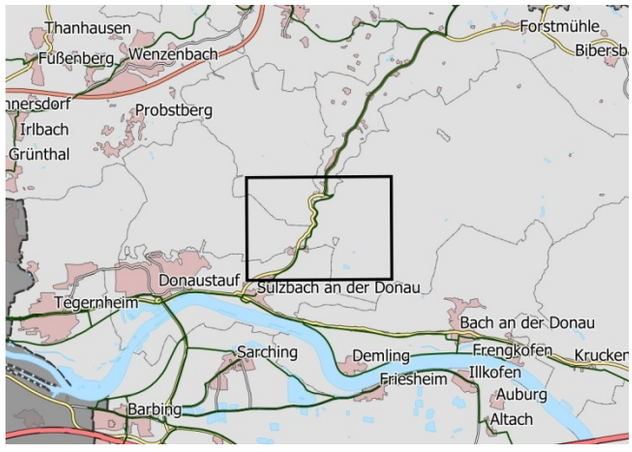
Datenblätter Maßnahmen Streckenausbau

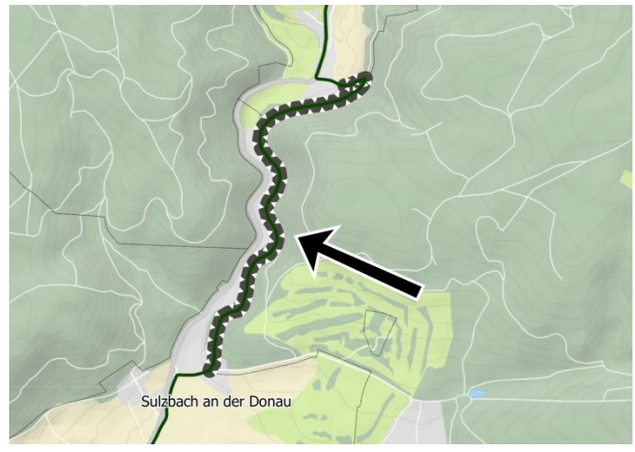
Hinweis: Mit dem Begriff *bauliche Überführung* am Ortsein- und Ortsausgang ist der Übergang zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt bezeichnet.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 001

Verbindung:	Sulzbach an der Donau - Altenthann	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Altenthann	Straße:	Forstwirtschaftsweg
Kommune 2:	Donaustauf	Länge:	Ca. 1800 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Hohe Steigung
Schutzgeb.:	FFH, LSG	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine naturnahe wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 300.000 €

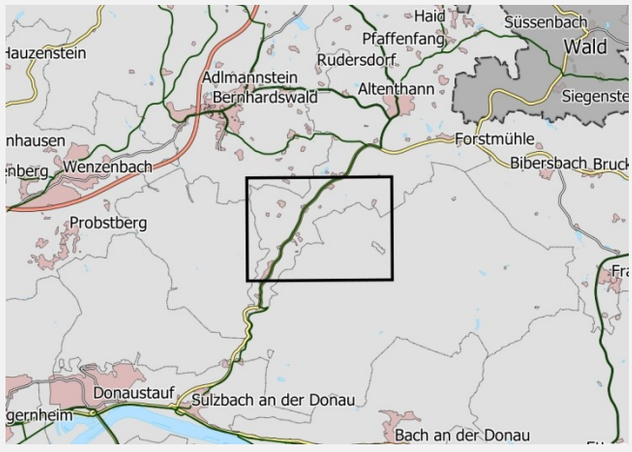
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

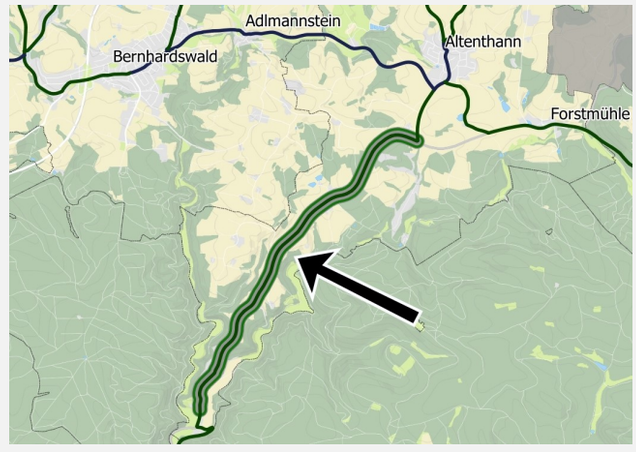
Hinweis: Bei dieser Maßnahme kommt ggf. eine Übernahme der Kosten der erstmaligen Herstellung des Radweges durch den Freistaat Bayern in Frage. Die Sachgebiete "Fachtechnik für Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutz sowie für Wasserwirtschaft" und "Tourismus/Naherholung" des Landratsamt Regensburg sprechen sich gegen eine Asphaltierung aus, da eine Asphaltierung Konfliktpotenzial mit Wanderern biete.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 002

Verbindung:	Sulzbach an der Donau - Altenthann	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Altenthann	Straße:	St 2145
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 4800 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	3760	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Freistaat Bayern	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	FFH, LSG	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Schlecht Grobkostenschätzung (Netto): 1.000.000 €

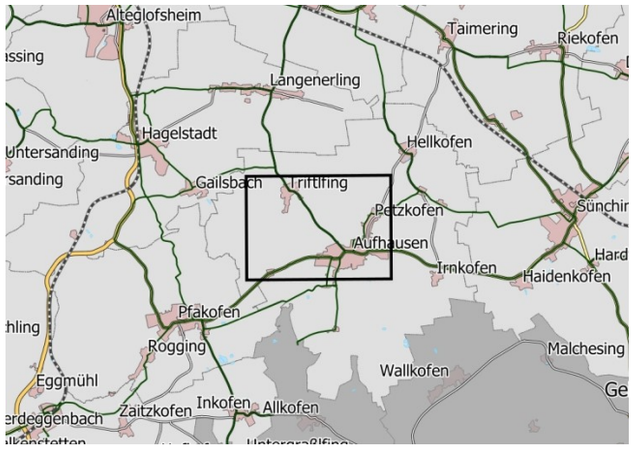
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten, der hohen Verkehrsbelastung und der Topographie nicht für Radfahrende geeignet.

Hinweis: Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 003

Verbindung:	Triftlfing - Aufhausen	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Aufhausen	Straße:	R 2
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 1300 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	1093	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Schlecht Grobkostenschätzung (Netto): 350.000 €

Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für Radfahrende geeignet.

Hinweis: Das Sachgebiet "Fachtechnik für Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutz sowie für Wasserwirtschaft" der Abteilung "Natur- und Umweltschutz" des Landratsamt Regensburg spricht sich für einen Neubau östlich der Straße aus, da im Westen eine wertvolle, landschaftsprägende Gehölzböschung existiert.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 004

Verbindung:	Aufhausen - Haidenkofen - Sünching	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Aufhausen	Straße:	St 2146
Kommune 2:	Sünching	Länge:	Ca. 1400 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Freistaat Bayern	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:

IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 350.000 €

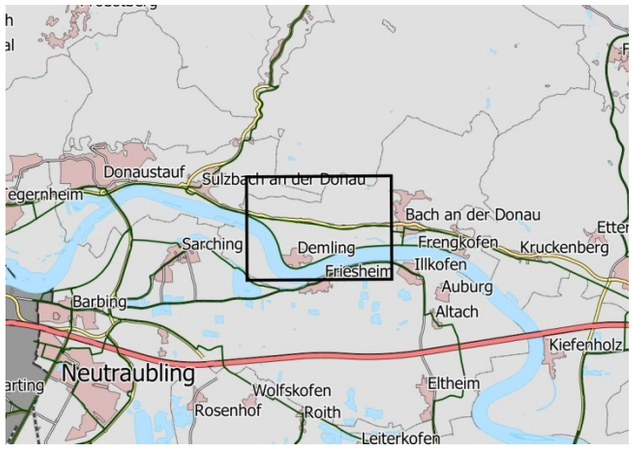
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für Radfahrende geeignet.

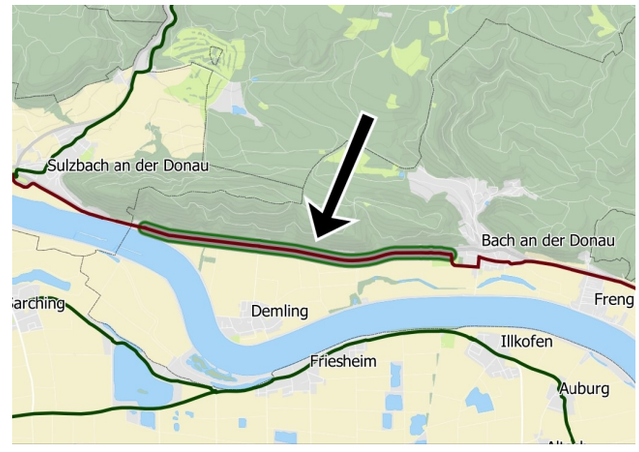
Hinweis: Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 006

Verbindung:	Sulzbach an der Donau - Bach an der Donau	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Bach an der Donau	Straße:	Alter Bahndamm
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 3400 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Überregionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	LSG	Alternative:	Ja

Lage:





IST-Zustand: Die Verbindung ist nur teilweise existent und dann über naturnahen, unbefestigten Weg in teilweise schlechtem Zustand und auf schmalen Wegen.

Maßnahme: Neubau eines Radweges auf der stillgelegten Bahntrasse.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut Grobkostenschätzung (Netto): 750.000 €

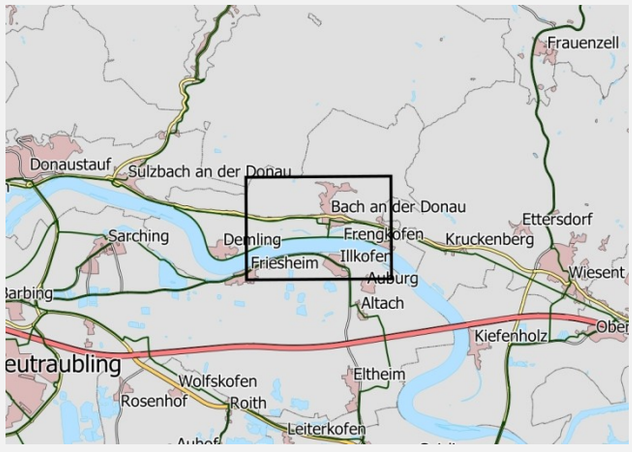
Begründung: Es existiert keine Verbindung. Die alternative Verbindung entlang des Donauradwegs ist deutlich umwegiger.

Hinweis: Um eine durchgängige und direkte Radverbindung Regensburg - Wörth an der Donau zu schaffen, sollte diese Maßnahme möglichst in Verbindung mit anderen Maßnahmen entlang dieser Trasse realisiert werden. Bei dieser Maßnahme kommt ggf. eine Übernahme der Kosten der erstmaligen Herstellung des Radweges durch den Freistaat Bayern in Frage.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 007

Verbindung:	Sulzbach an der Donau - Bach an der Donau	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Bach an der Donau	Straße:	-
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 130 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Überregionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Ja

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 20.000 €

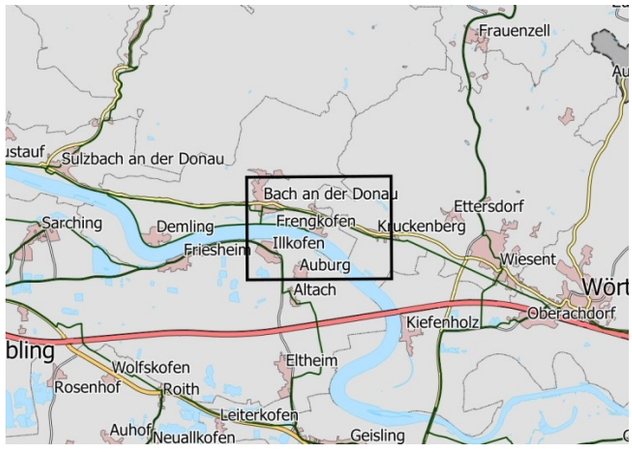
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

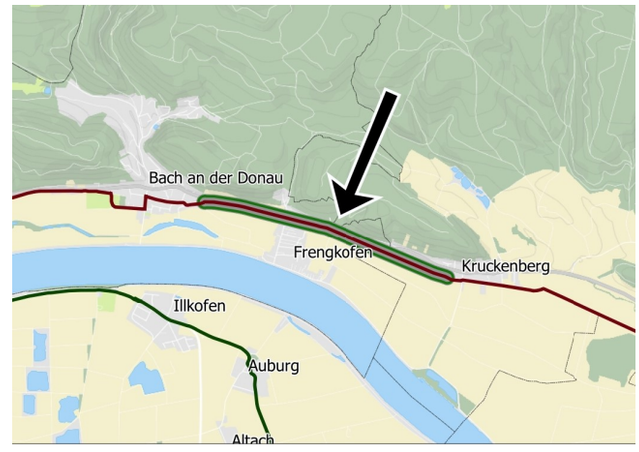
Hinweis: Um eine durchgängige und direkte Radverbindung Regensburg - Wörth an der Donau zu schaffen, sollte diese Maßnahme möglichst in Verbindung mit anderen Maßnahmen entlang dieser Trasse realisiert werden. Bei dieser Maßnahme kommt ggf. eine Übernahme der Kosten der erstmaligen Herstellung des Radweges durch den Freistaat Bayern in Frage.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 008

Verbindung:	Bach an der Donau - Kruckenberg	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Bach an der Donau	Straße:	Alter Bahndamm
Kommune 2:	Wiesent	Länge:	Ca. 2200 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Überregionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Die Verbindung ist nur teilweise existent und dann über naturnahen, unbefestigten Weg in teilweise schlechtem Zustand und auf schmalen Wegen.

Maßnahme: Neubau eines Radweges auf der stillgelegten Bahntrasse.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 500.000 €

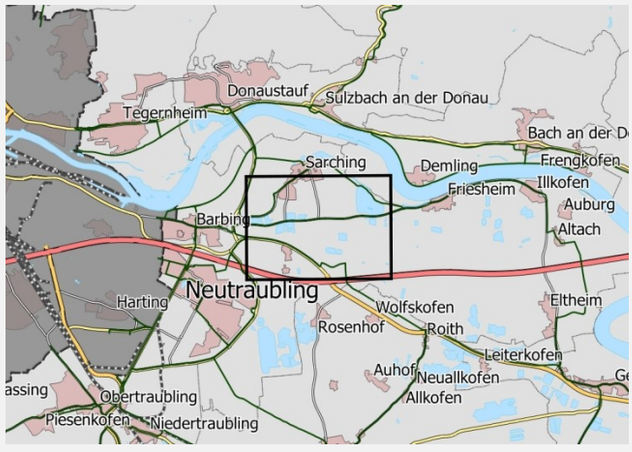
Begründung: Es existiert keine Verbindung. Die alternative Verbindung entlang des Donauradwegs ist deutlich umwegiger.

Hinweis: Um eine durchgängige und direkte Radverbindung Regensburg - Wörth an der Donau zu schaffen, sollte diese Maßnahme möglichst in Verbindung mit anderen Maßnahmen entlang dieser Trasse realisiert werden. Bei dieser Maßnahme kommt ggf. eine Übernahme der Kosten der erstmaligen Herstellung des Radweges durch den Freistaat Bayern in Frage.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 010

Verbindung:	Barbing - Friesheim	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Barbing	Straße:	R 23 / St 2145
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 4200 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	3167	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg / Freistaat Bayern	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 80 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.

Fotos:

Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Schlecht Grobkostenschätzung (Netto): 1.000.000 €

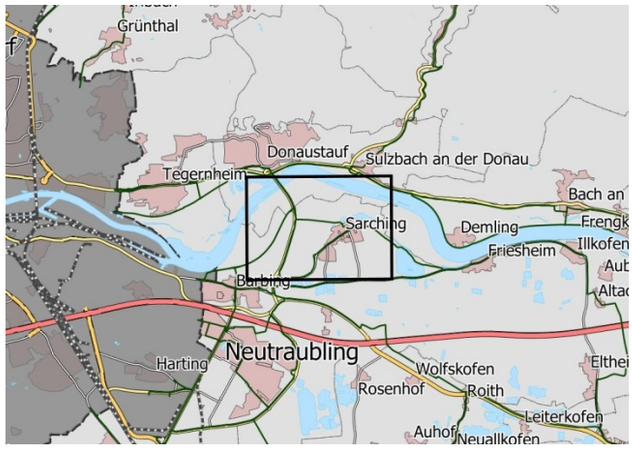
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für Radfahrende geeignet.

Hinweis: Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 012

Verbindung:	Donaustauf - Sarching	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Barbing	Straße:	Rinsenstraße
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 1100 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	3167	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Schlecht Grobkostenschätzung (Netto): 250.000 €

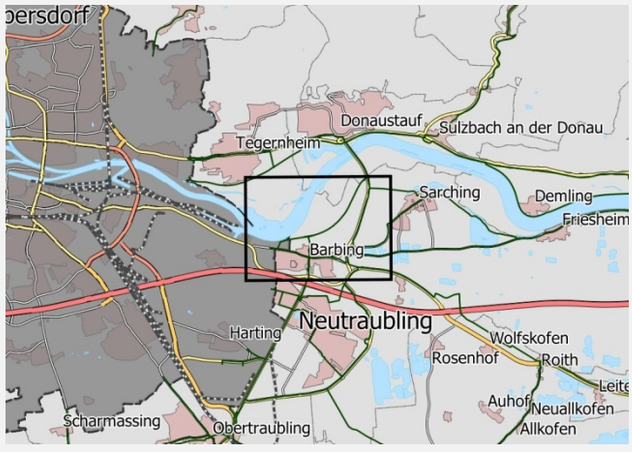
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für Radfahrende geeignet.

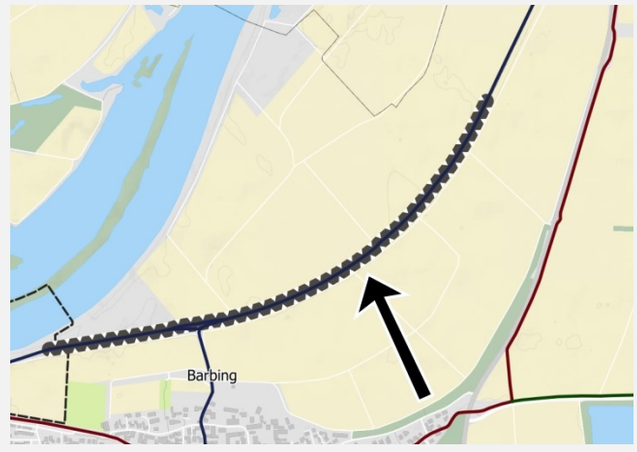
Hinweis: Das Sachgebiet "Fachtechnik für Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutz sowie für Wasserwirtschaft" der Abteilung "Natur- und Umweltschutz" des Landratsamt Regensburg spricht sich gegen einen Radwegeneubau aus.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 013

Verbindung:	Irlmauth - Kreuzhof - Donaustauf	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Barbing	Straße:	Wirtschaftsweg
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 1800 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	LSG	Alternative:	Ja

Lage:





IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 350.000 €

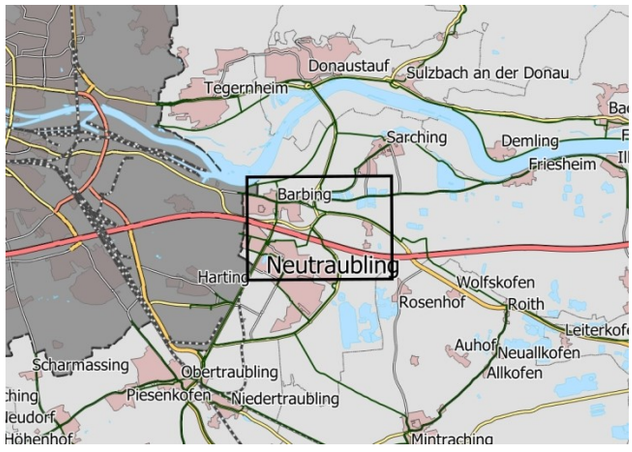
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

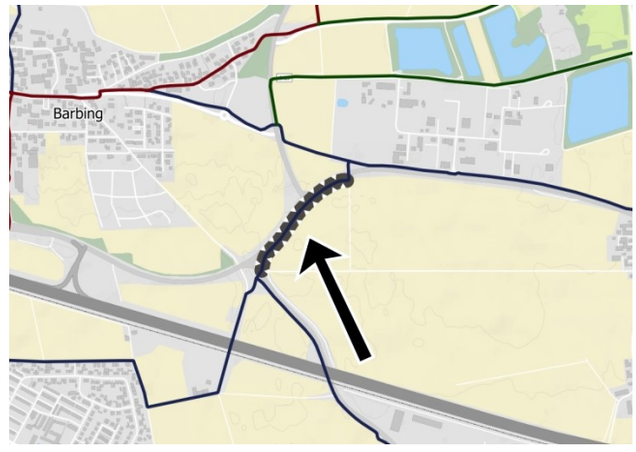
Hinweis: Das Sachgebiet "Fachtechnik für Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutz sowie für Wasserwirtschaft" der Abteilung "Natur- und Umweltschutz" des Landratsamt Regensburg spricht sich gegen eine Asphaltierung aus.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 014

Verbindung:	Neutraubling - Unterheising	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Barbing	Straße:	Wirtschaftsweg
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 430 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





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

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 80.000 €

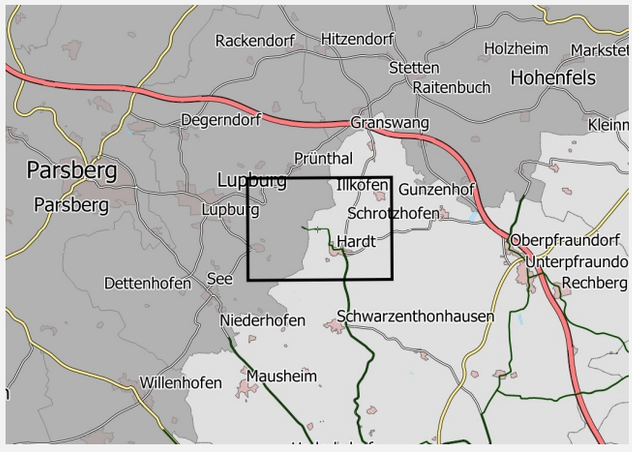
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

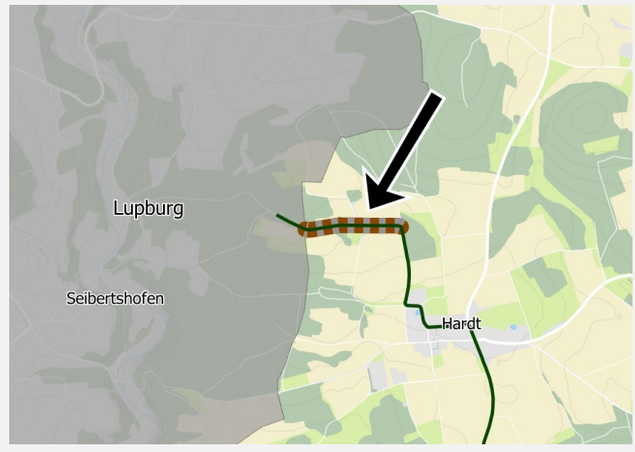
Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 016

Verbindung:	Hardt - Parsberg	Maßnahmentyp:	Oberfläche ausbessern
Kommune 1:	Beratzhausen	Straße:	Schwarze-Laber-Radwanderweg
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 470 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut Grobkostenschätzung (Netto): 60.000 €

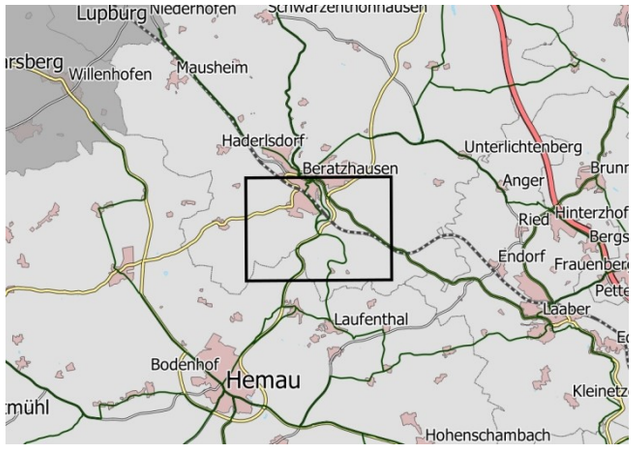
Begründung: Bei schadhaften Oberflächen ist ein höherer Kraftaufwand erforderlich. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen. (Bei groben Schäden besteht erhöhte Sturzgefahr.)

Hinweis: Die Verbindung verfügt auch auf Seiten des Landkreis Neumarkt über eine stark schadhafte Oberfläche.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 017

Verbindung:	Beratzhausen - Hemau	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Beratzhausen	Straße:	Forstwirtschaftsweg
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 350 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Hohe Steigung
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Ja

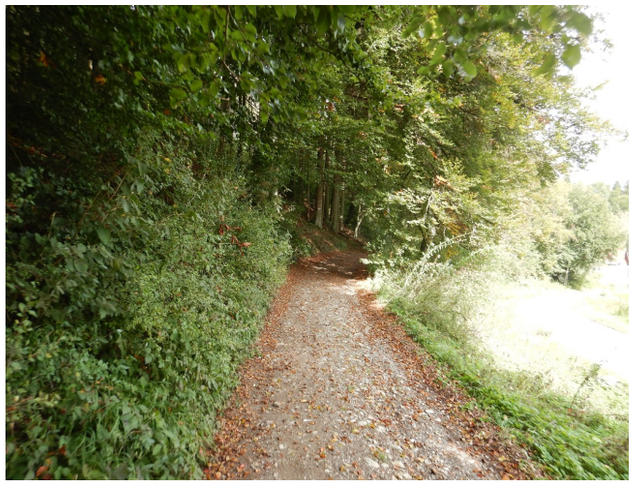
Lage:



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

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:



Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut Grobkostenschätzung (Netto): 50.000 €

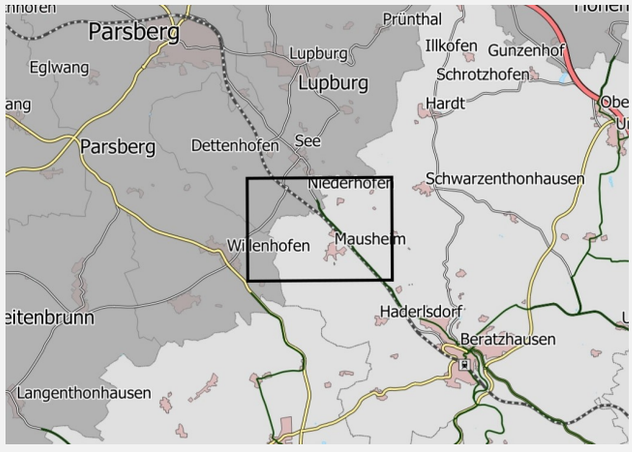
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

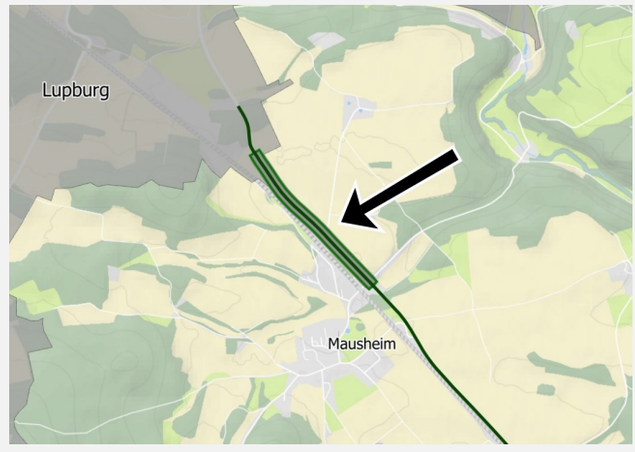
Hinweis: Das Sachgebiet "Fachtechnik für Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutz sowie für Wasserwirtschaft" der Abteilung "Natur- und Umweltschutz" des Landratsamt Regensburg spricht sich gegen eine Asphaltierung aus.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 018

Verbindung:	Mausheim - Parsberg	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Beratzhausen	Straße:	R 29
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 750 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	2101	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	WSG	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.

Fotos:

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Schlecht Grobkostenschätzung (Netto): 150.000 €

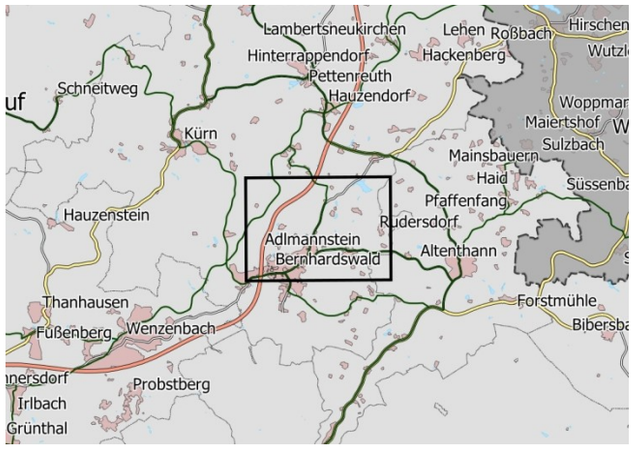
Begründung: Die Führung ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten für Radfahrende nur bedingt geeignet.

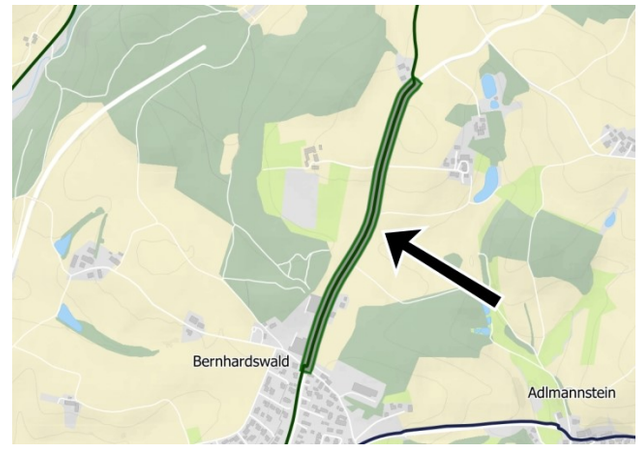
Hinweis: Laufende Planung. Gegebenenfalls ist die Weiterführung des straßenbegleitenden Radwegs zwischen Mausheim und Beratzhausen sinnvoll.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 019

Verbindung:	Bernhardswald - Dingstetten - Erlbach	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Bernhardswald	Straße:	R 6
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 950 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	1897	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Schlecht Grobkostenschätzung (Netto): 250.000 €

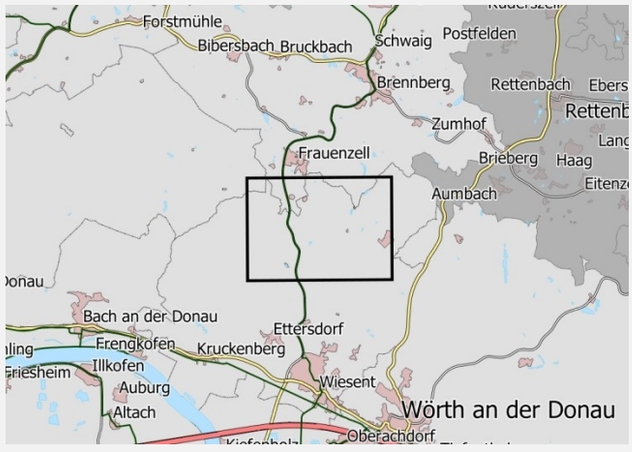
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für Radfahrende geeignet.

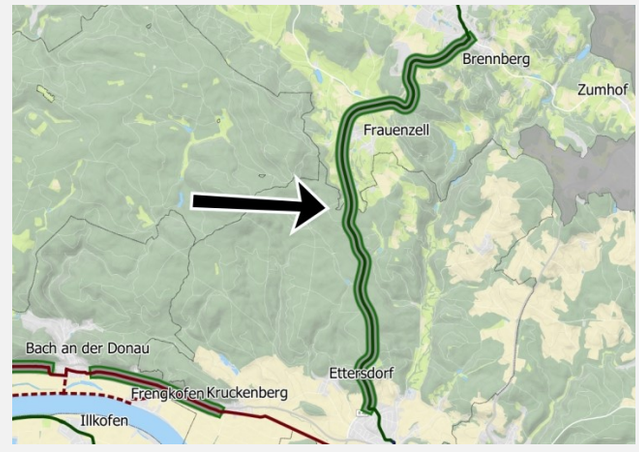
Hinweis: Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 020

Verbindung:	Brennberg - Frauenzell - Wiesent	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Brennberg	Straße:	R 42
Kommune 2:	Wiesent	Länge:	Ca. 5500 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	2844	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	LSG	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Schlecht Grobkostenschätzung (Netto): 1.500.000 €

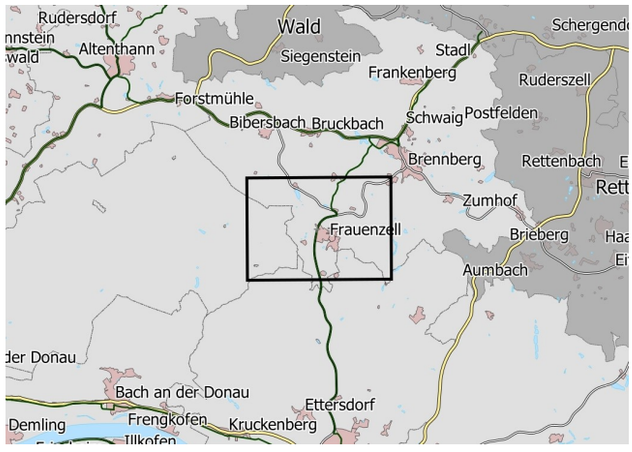
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten, der hohen Verkehrsbelastung und der Topographie nicht für Radfahrende geeignet.

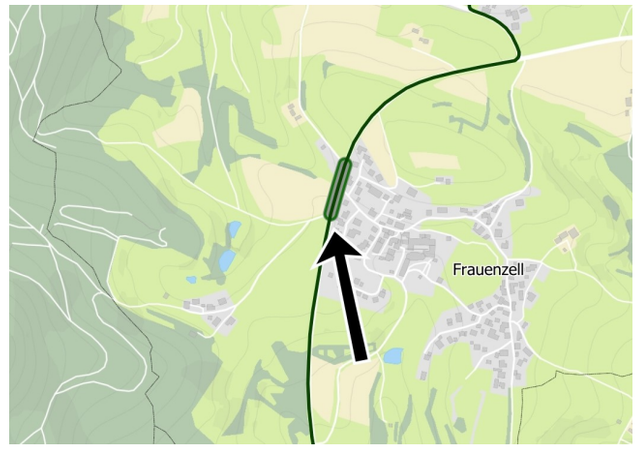
Hinweis: Das Teilstück zwischen Fischbehälter und Ochsenweide hat eine erhöhte Priorität, da dadurch die Bushaltestelle Frauenzell für den Fuß- und Radverkehr erschlossen wird. Zur Zeit nutzen Schülerinnen und Schüler, bzw. Pendlerinnen und Pendler die Fahrbahn um die Bushaltestelle zu erreichen. Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 020a

Verbindung:	Fischbehälter/Ochsenweide - Frauenzell	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Brennberg	Straße:	R 42
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 130 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	2844	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.

Fotos:

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 30.000 €

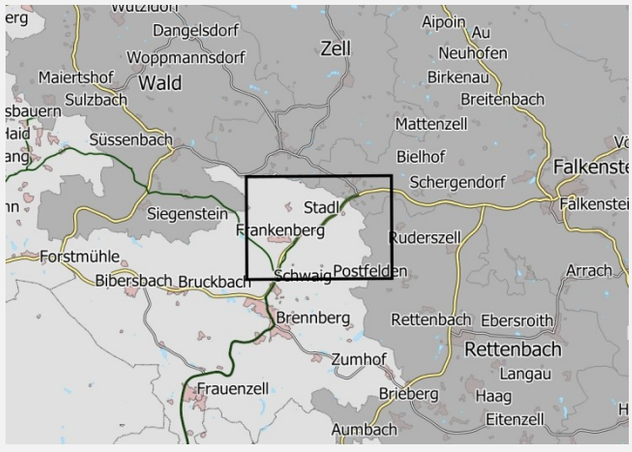
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist für Schülerinnen und Schüler aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten ungeeignet.

Hinweis: Diese Maßnahme steht in Zusammenhang mit Maßnahme Nr. 020. Das Teilstück wird vor allem von Schülerinnen und Schülern genutzt um die Bushaltestelle zu erreichen.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 021

Verbindung:	Brennberg - Falkenstein	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Brennberg	Straße:	St 2153
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 1700 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	2806	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Freistaat Bayern	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	LSG	Alternative:	Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität:	3	Kosten-Nutzen-Verhältnis:	Schlecht	Grobkostenschätzung (Netto):	450.000 €

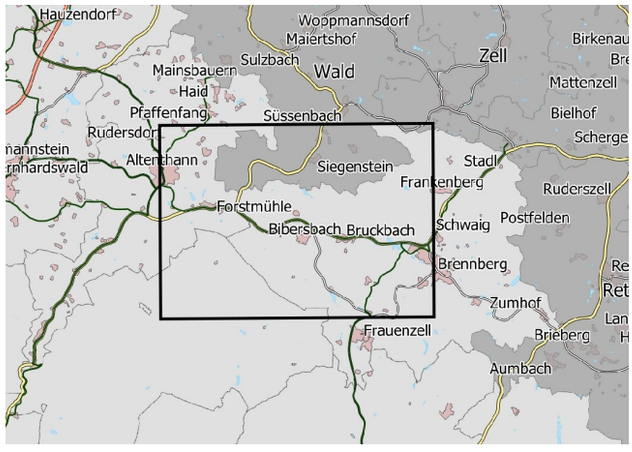
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für Radfahrende geeignet.

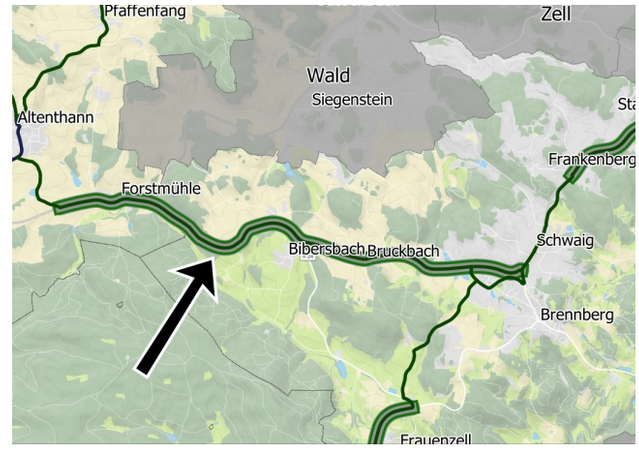
Hinweis: Laufende Planung. Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 022

Verbindung:	Altenthann - Forstmühle - Brennberg	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Brennberg	Straße:	St 2153
Kommune 2:	Altenthann	Länge:	Ca. 6500 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	1705	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Freistaat Bayern	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	LSG	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Schlecht Grobkostenschätzung (Netto): 1.500.000 €

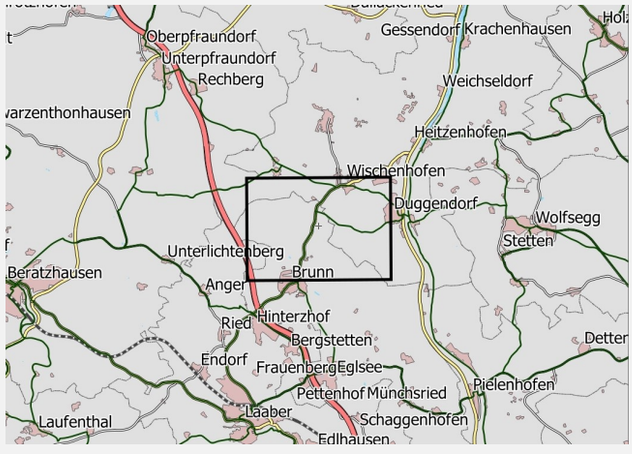
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten und der Topographie nur bedingt für Radfahrende geeignet.

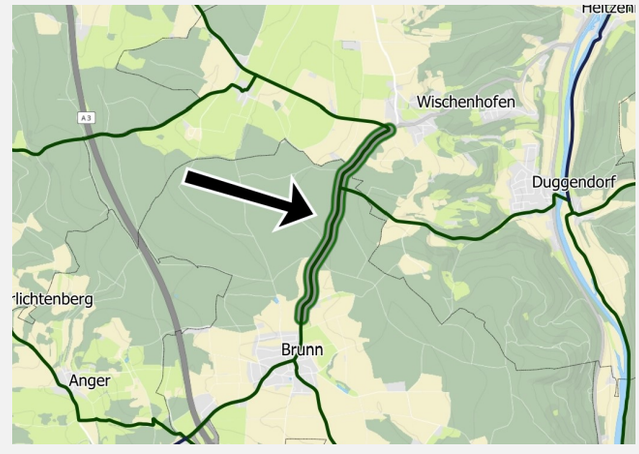
Hinweis: In Bibersbach sitzt ein Unternehmen mit ca. 70 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 023

Verbindung:	Brunn - Wischenhofen	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Brunn	Straße:	St 2235
Kommune 2:	Duggendorf	Länge:	Ca. 2100 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	1480	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Freistaat Bayern	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Schlecht Grobkostenschätzung (Netto): 500.000 €

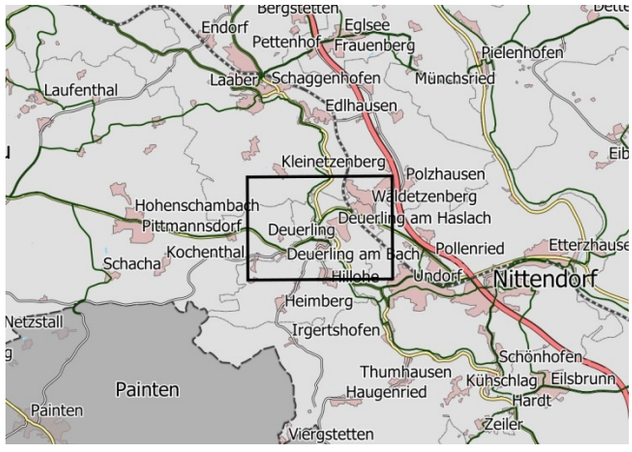
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten nicht für Radfahrende geeignet.

Hinweis: Laufende Planung. Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 024

Verbindung:	Deuerling - Waldetzenberg - Nittendorf	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 1:	Deuerling	Straße:	St 2660
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 340 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	FFH, LSG	Alternative:	Nein

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene benutzungspflichtige Geh- und Radweg ist zu schmal.

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 60.000 €

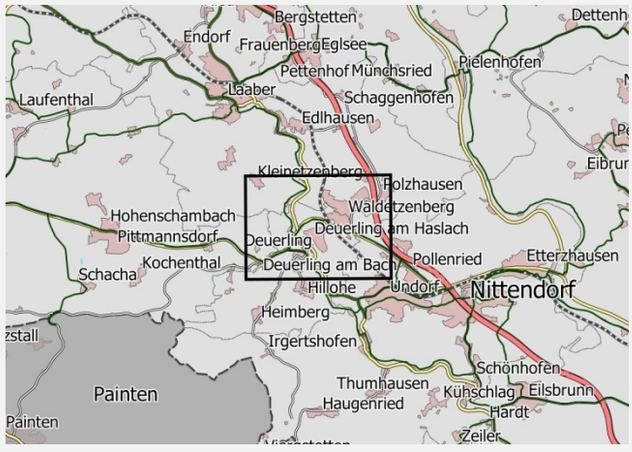
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit zu Fuß Gehenden. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 025

Verbindung:	Deuerling - Waldetzenberg - Nittendorf	Maßnahmentyp:	Oberfläche ausbessern
Kommune 1:	Deuerling	Straße:	St 2660
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 250 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	VSG, FFH, LSG	Alternative:	Nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 20.000 €

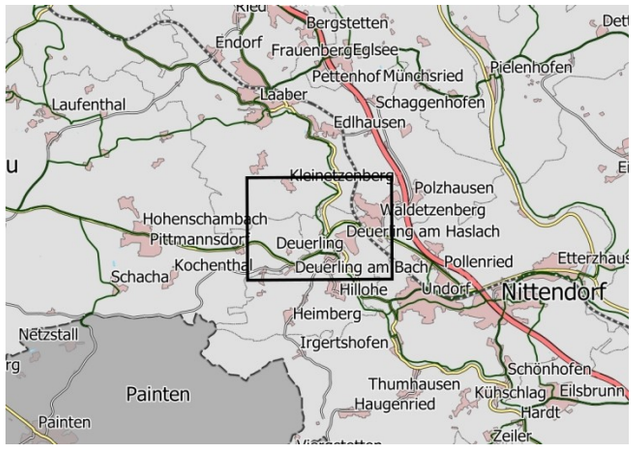
Begründung: Bei schadhaften Oberflächen ist ein höherer Kraftaufwand erforderlich. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen. (Bei groben Schäden besteht erhöhte Sturzgefahr.)

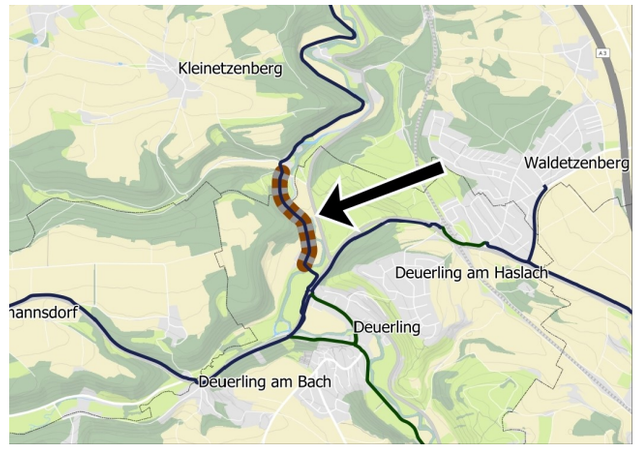
Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 026

Verbindung:	Edlhausen - Deuerling	Maßnahmentyp:	Oberfläche ausbessern
Kommune 1:	Deuerling	Straße:	Schwarze Laber Radweg
Kommune 2:	Laaber	Länge:	Ca. 650 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	LSG	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine teilweise schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut Grobkostenschätzung (Netto): 80.000 €

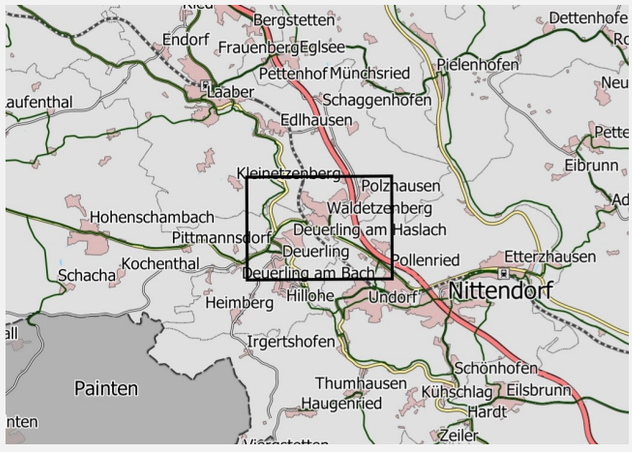
Begründung: Bei schadhaften Oberflächen ist ein höherer Kraftaufwand erforderlich. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen. (Bei groben Schäden besteht erhöhte Sturzgefahr.)

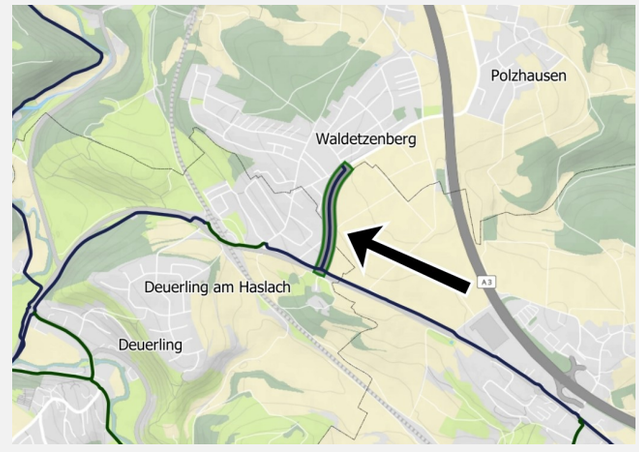
Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 027

Verbindung:	Waldetzenberg - Nittendorf	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Deuerling	Straße:	R 13
Kommune 2:	Laaber	Länge:	Ca. 480 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	2517	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	WSG	Alternative:	Ja

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.

Fotos:

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität:	1	Kosten-Nutzen-Verhältnis:	Gut	Grobkostenschätzung (Netto):	100.000 €

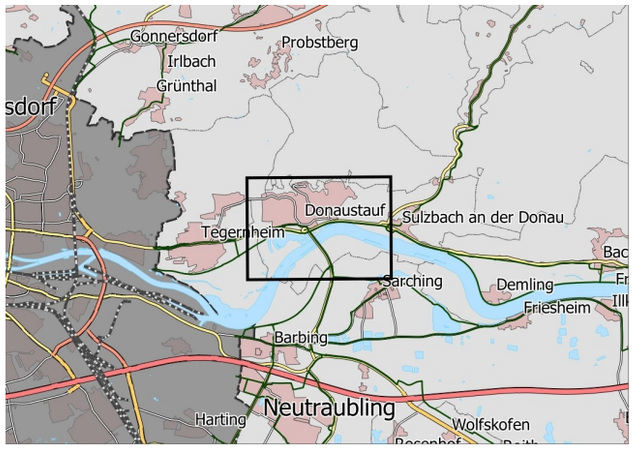
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung nur bedingt für Radfahrende geeignet.

Hinweis: Laufende Planung.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 028

Verbindung:	Donaustauf - Sarching	Maßnahmentyp:	Sonstiges
Kommune 1:	Donaustauf	Straße:	-
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 70 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Überregionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Ja

Lage:



IST-Zustand: Ein Zugang auf die Brücke ist nur über Treppen möglich.

Maßnahme: In dem betrachteten Abschnitt soll eine Rampe gebaut werden, die dem Radverkehr den Zugang zur Brücke ermöglicht.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Komplex Grobkostenschätzung (Netto): Komplex

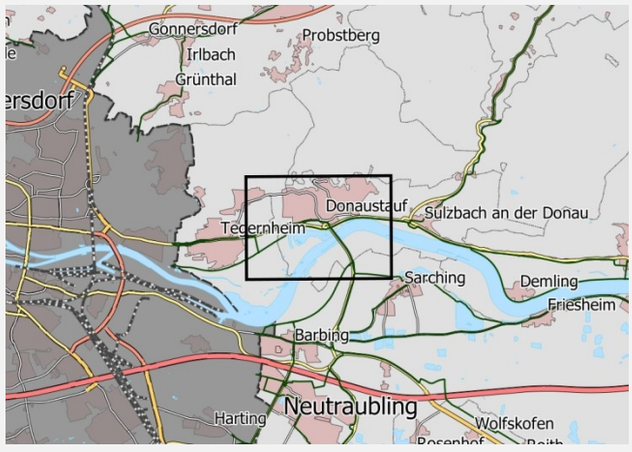
Begründung: Alternativ kann die Brücke nur mit einem Umweg von ca. 1,5km erreicht werden.

Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 029

Verbindung:	Tegernheim - Donaustauf	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Donaustauf	Straße:	Radweg
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 60 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Überregionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:



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

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): Unter 10.000 €

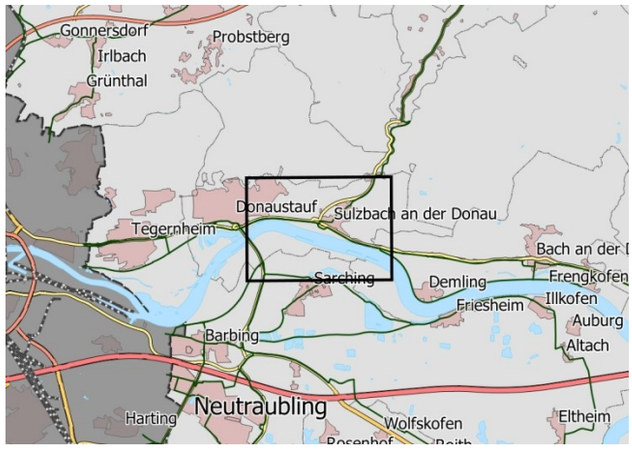
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

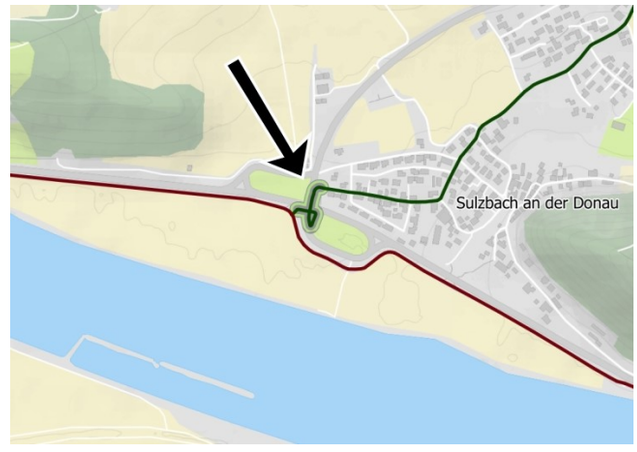
Hinweis: Das Sachgebiet "Fachtechnik für Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutz sowie für Wasserwirtschaft" der Abteilung "Natur- und Umweltschutz" des Landratsamt Regensburg spricht sich gegen eine Asphaltierung aus.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 032

Verbindung:	Donaustauf - Sulzbach an der Donau	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 1:	Donaustauf	Straße:	-
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 180 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Der vorhandene benutzungspflichtige Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal.

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 30.000 €

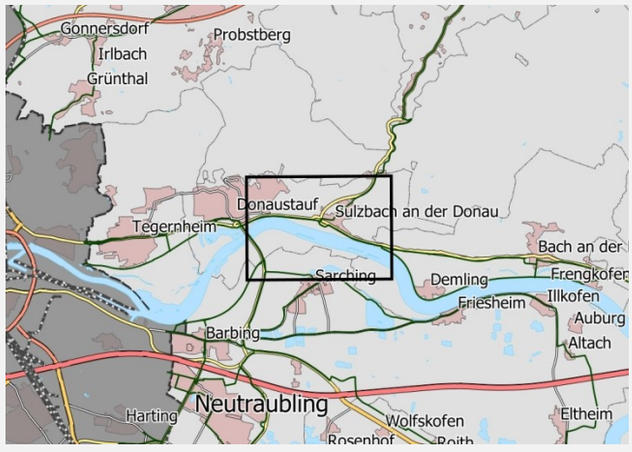
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit zu Fuß Gehenden. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 033

Verbindung:	Donaustauf - Sulzbach an der Donau	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Donaustauf	Straße:	Pfad
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 20 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine naturnahe wassergebundene Decke mit losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren und verbreitern des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): Unter 10.000 €

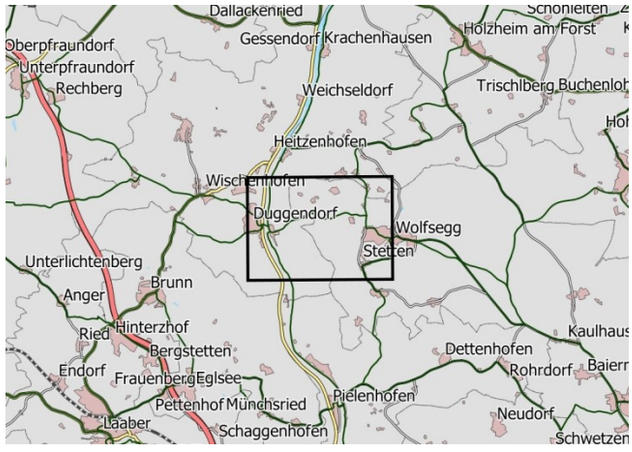
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

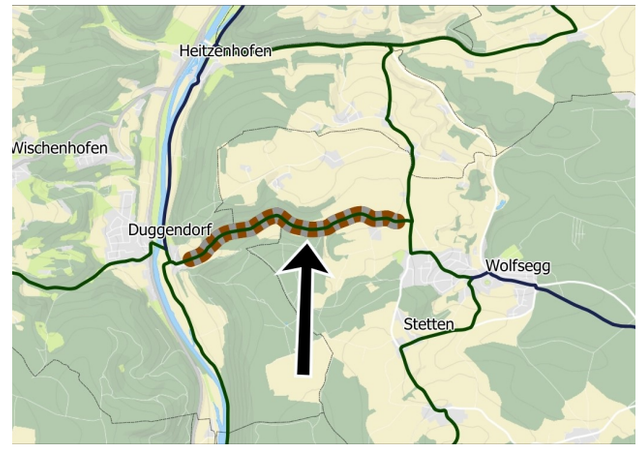
Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 034

Verbindung:	Duggendorf - Wolfsegg	Maßnahmentyp:	Oberfläche ausbessern
Kommune 1:	Duggendorf	Straße:	Wirtschaftsweg
Kommune 2:	Wolfsegg	Länge:	Ca. 2100 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	VSG, FFH, LSG	Alternative:	Ja

Lage:





IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 250.000 €

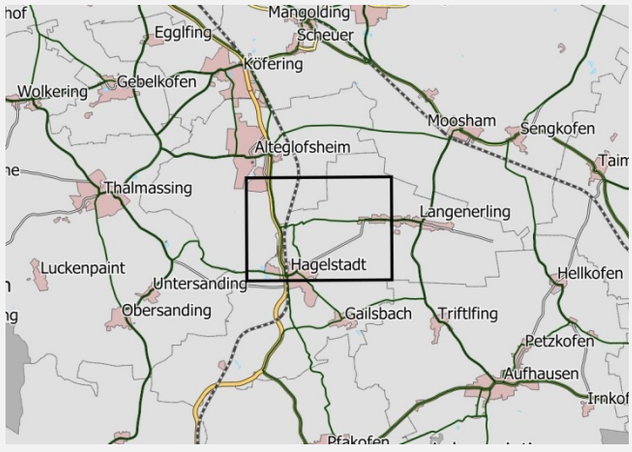
Begründung: Bei schadhaften Oberflächen ist ein höherer Kraftaufwand erforderlich. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen. (Bei groben Schäden besteht erhöhte Sturzgefahr.)

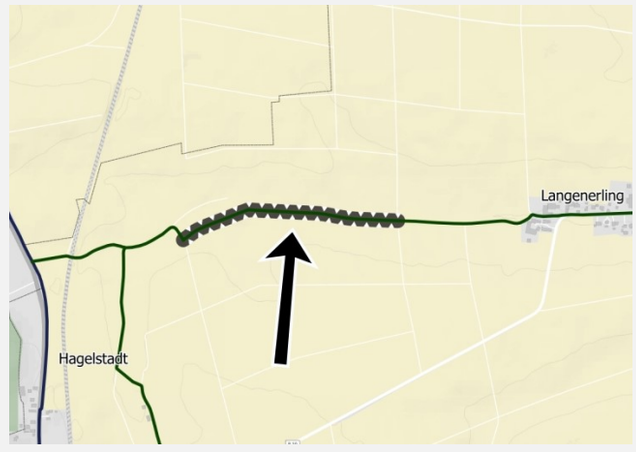
Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 035

Verbindung:	Hagelstadt - Langenerling	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Hagelstadt	Straße:	Wirtschaftsweg
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 850 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Ja

Lage:





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

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 150.000 €

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 nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Hinweis: Das Sachgebiet "Fachtechnik für Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutz sowie für Wasserwirtschaft" der Abteilung "Natur- und Umweltschutz" des Landratsamt Regensburg spricht sich gegen eine Asphaltierung aus.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 036

Verbindung:	Gailsbach - Triftlfing	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Hagelstadt	Straße:	Wirtschaftsweg
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 1700 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:

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

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 300.000 €

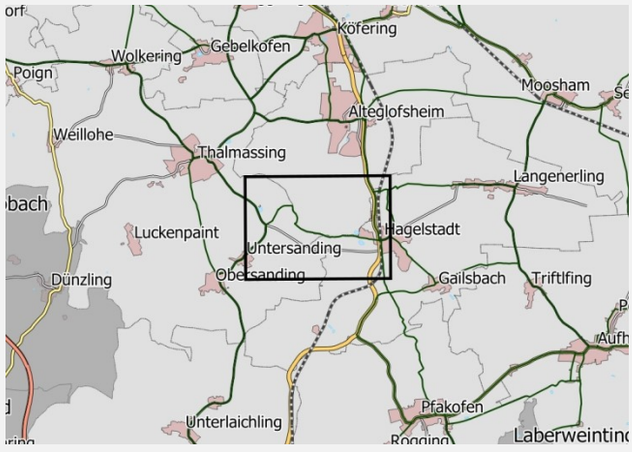
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Hinweis: Das Sachgebiet "Fachtechnik für Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutz sowie für Wasserwirtschaft" der Abteilung "Natur- und Umweltschutz" des Landratsamt Regensburg spricht sich gegen eine Asphaltierung aus.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 037

Verbindung:	Thalmassing - Neueglofsheim - Hagelstadt	Maßnahmentyp:	Oberfläche ausbessern
Kommune 1:	Hagelstadt	Straße:	Forstwirtschaftsweg
Kommune 2:	Thalmassing	Länge:	Ca. 2400 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität:	2	Kosten-Nutzen-Verhältnis:	Mittel	Grobkostenschätzung (Netto):	300.000 €

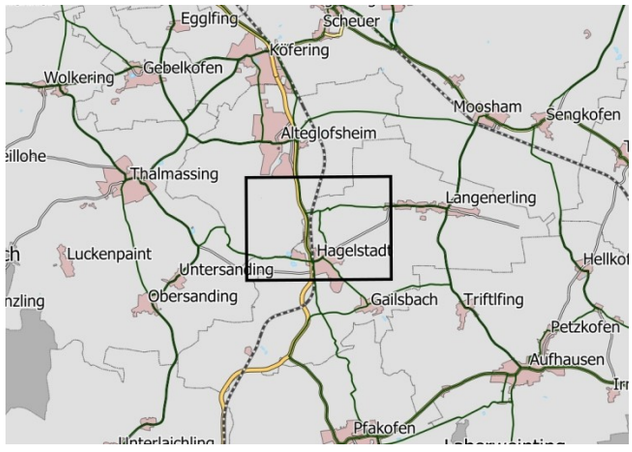
Begründung: Bei schadhaften Oberflächen ist ein höherer Kraftaufwand erforderlich. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen. (Bei groben Schäden besteht erhöhte Sturzgefahr.)

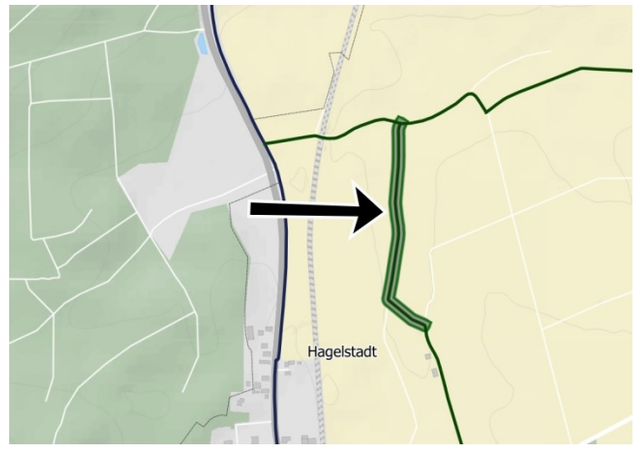
Hinweis: Das Sachgebiet "Fachtechnik für Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutz sowie für Wasserwirtschaft" der Abteilung "Natur- und Umweltschutz" des Landratsamt Regensburg spricht sich gegen eine Asphaltierung aus.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 038

Verbindung:	Hagelstadt - Alteglofsheim	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Hagelstadt	Straße:	Wirtschaftsweg
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 550 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Ja

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein Weg.

Maßnahme: Neubau eines asphaltierten oder wassergebundenen Radwegs.

Fotos:

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

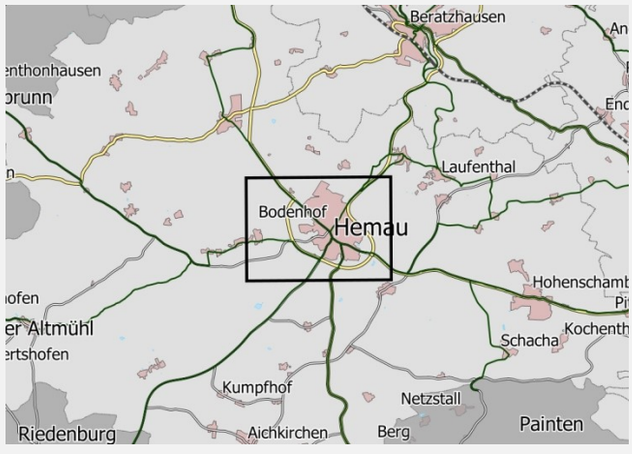
Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 150.000 €

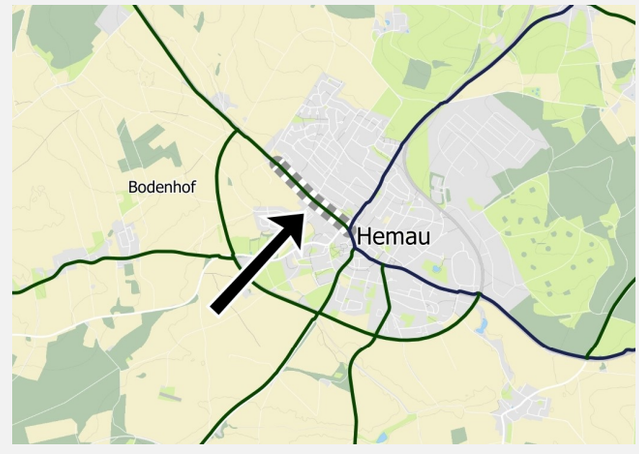
Begründung: Die Verbindung stellt einen Lückenschluss dar und kann ohne Konflikte mit dem landwirtschaftlichen Verkehr genutzt werden.

Hinweis: -

Verbindung:	Hemau - Neukirchen - Willenhofen	Maßnahmentyp:	Neuordnung des Straßenraums
Kommune 1:	Hemau	Straße:	St 2660
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 750 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es gibt keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Verkehrsberuhigende Umgestaltung durch Neuordnung des Straßenraums und nutzungsverträgliche Geschwindigkeit im KFZ-Verkehr.

Fotos:

Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Komplex Grobkostenschätzung (Netto): Komplex

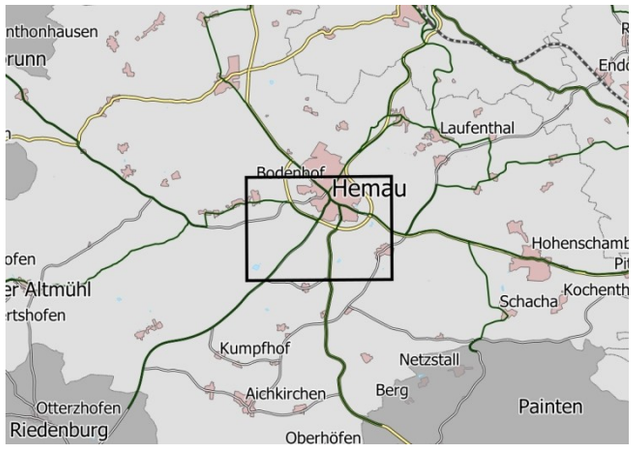
Begründung: Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung werden die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht.

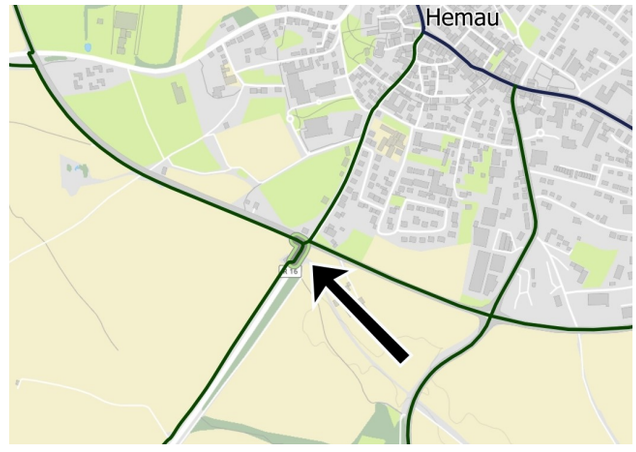
Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 041

Verbindung:	Hemau - Jachenhausen	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 1:	Hemau	Straße:	St 2660 / R 16
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 60 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	1779	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Freistaat Bayern/Stadt Hemau	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Der vorhandene Gehweg ist zu schmal und nicht für den Radverkehr freigegeben.

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Weges und anbringen des Zusatzzeichens "Radfahrer frei".

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): Unter 10.000 €

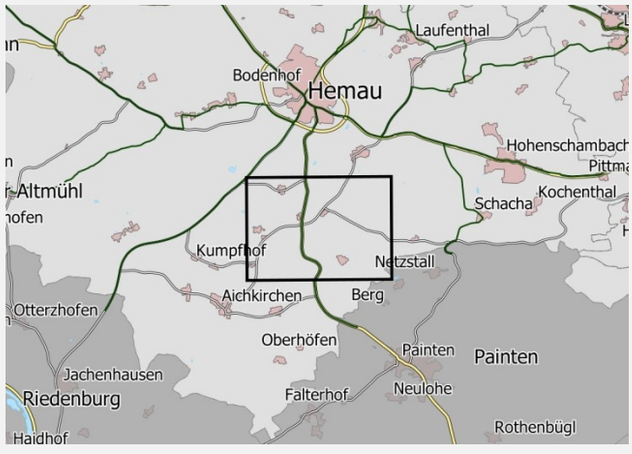
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit zu Fuß Gehenden. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

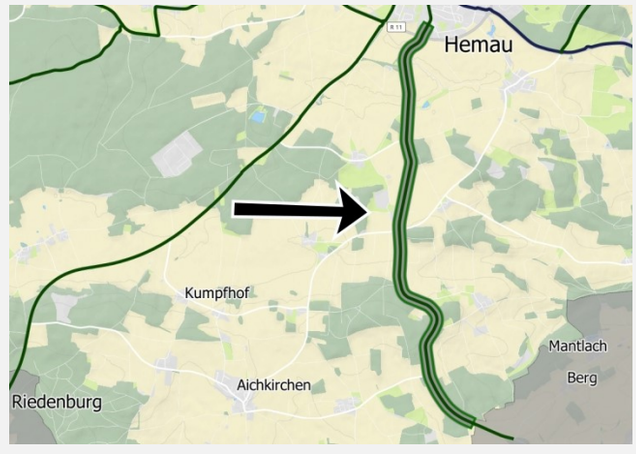
Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 042

Verbindung:	Hemau - Painten	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Hemau	Straße:	St 2233
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 5000 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	3100	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Freistaat Bayern	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Schlecht Grobkostenschätzung (Netto): 1.000.000 €

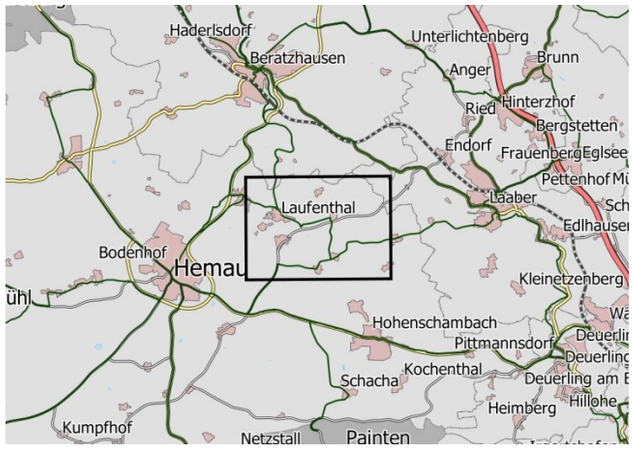
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für Radfahrende geeignet.

Hinweis: Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 043

Verbindung:	Laufenthal - Wollmannsdorf - Laaber	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Hemau	Straße:	Wirtschaftsweg
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 750 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	WSG	Alternative:	Nein

Lage:



IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Schlecht Grobkostenschätzung (Netto): 150.000 €

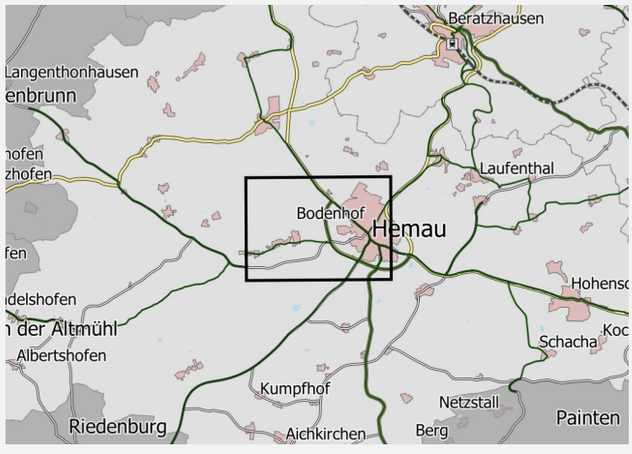
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

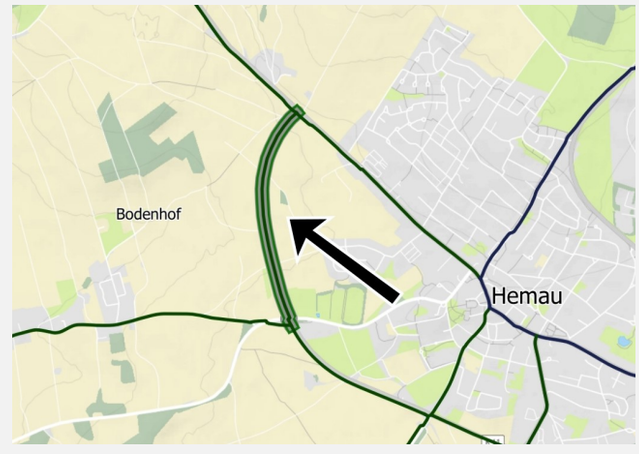
Hinweis: Bei dieser Maßnahme kommt ggf. eine teilweise Übernahme der Kosten der erstmaligen Herstellung des Radweges durch den Landkreis Regensburg in Frage.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 044

Verbindung:	Langenkreith - Hemau	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Hemau	Straße:	St 2660
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 1000 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	3815	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Freistaat Bayern	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Ja

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität:	2	Kosten-Nutzen-Verhältnis:	Mittel	Grobkostenschätzung (Netto):	250.000 €

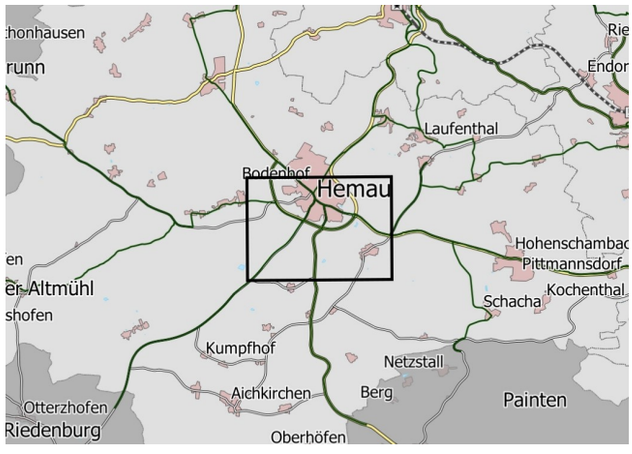
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung nicht für Radfahrende geeignet.

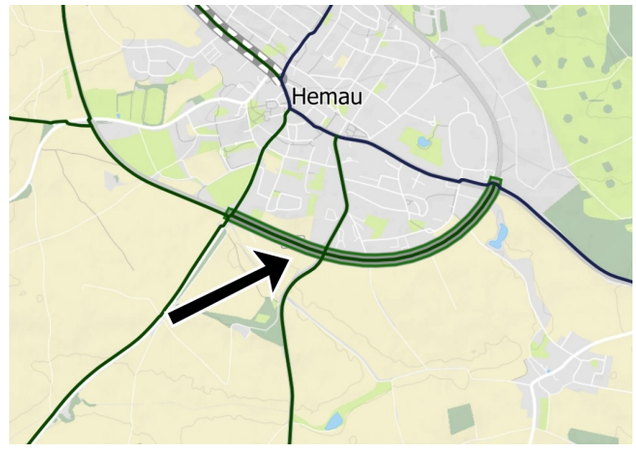
Hinweis: Laufende Planung.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 045

Verbindung:	Hemau - Riedenburg	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Hemau	Straße:	St 2660
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 1400 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	3815	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Freistaat Bayern	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Ja

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 400.000 €

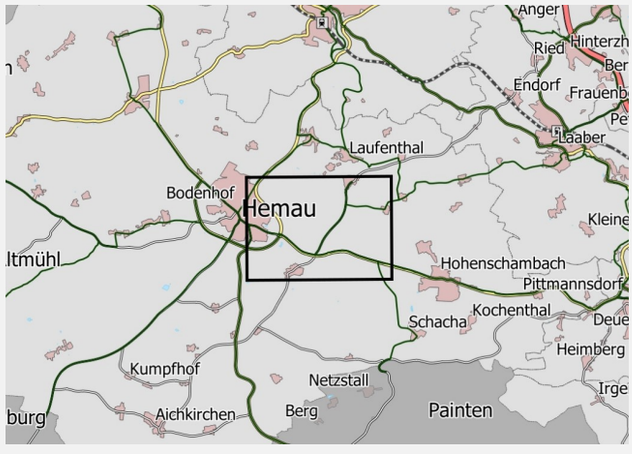
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung nicht für Radfahrende geeignet.

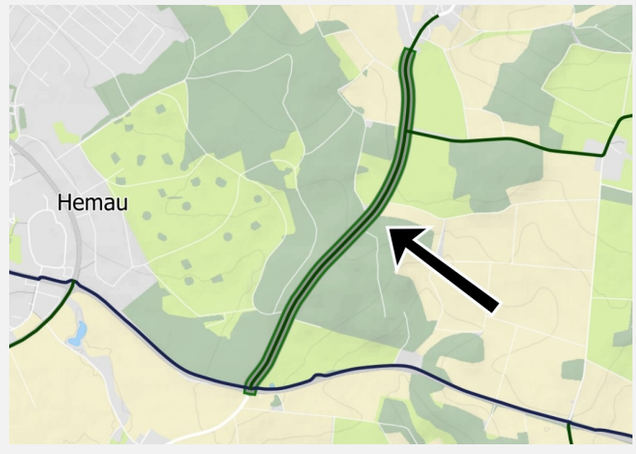
Hinweis: Laufende Planung.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 046

Verbindung:	Hemau - Haag	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Hemau	Straße:	R 17
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 1700 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	1559	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Schlecht Grobkostenschätzung (Netto): 400.000 €

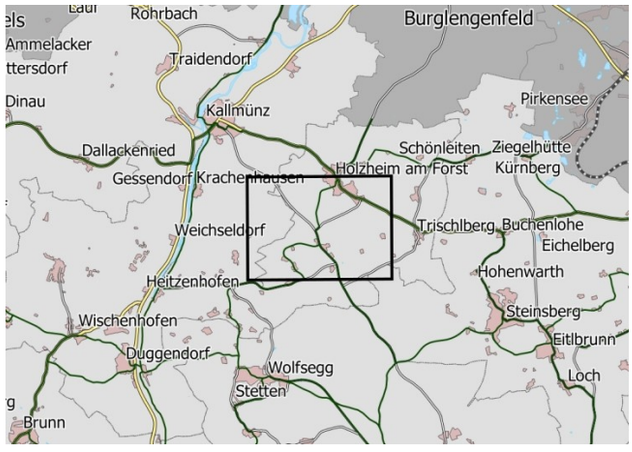
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für den Radverkehr geeignet.

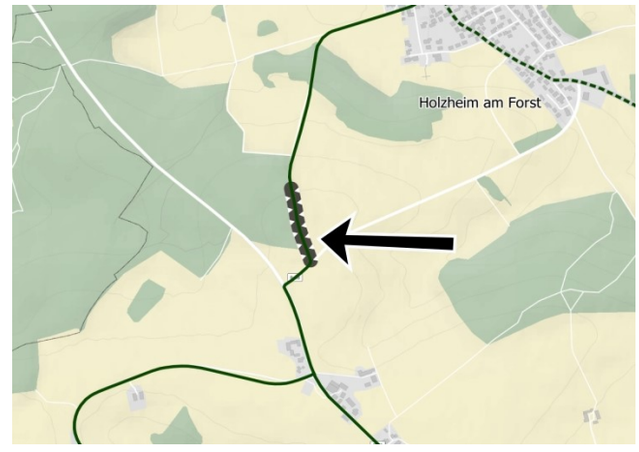
Hinweis: Laufende Planung.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 047

Verbindung:	Holzheim a. Forst - Wolfsegg	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Holzheim am Forst	Straße:	Wirtschaftsweg
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 270 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





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

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 50.000 €

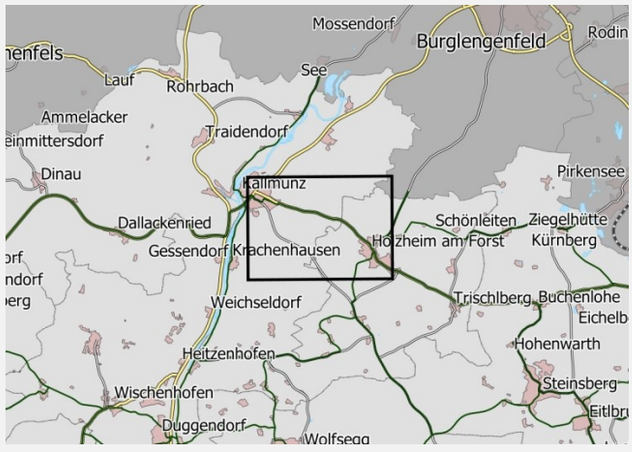
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

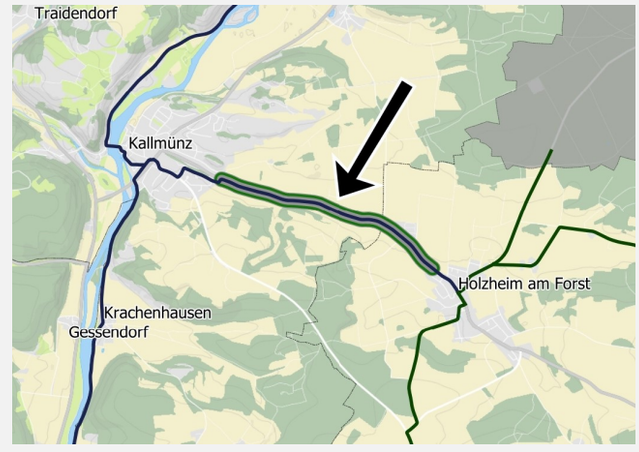
Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 049

Verbindung:	Kallmünz - Holzheim a. Forst	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Kallmünz	Straße:	St 2149
Kommune 2:	Holzheim am Forst	Länge:	Ca. 2200 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	1646	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Freistaat Bayern	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	LSG	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 500.000 €

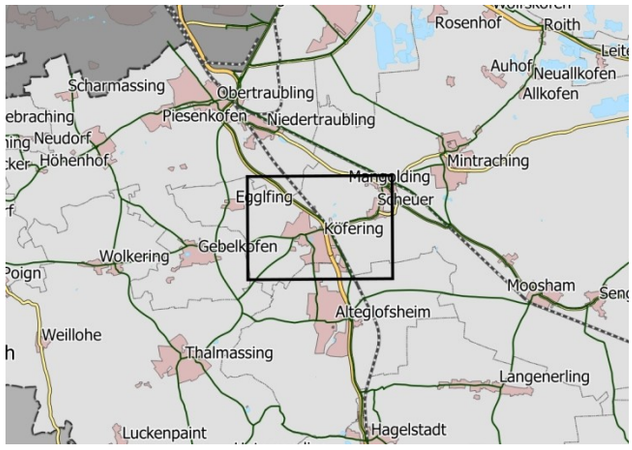
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für Radfahrende geeignet.

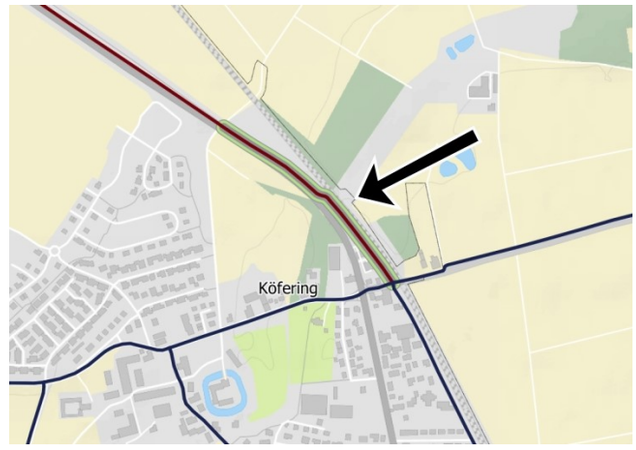
Hinweis: Laufende Planung.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 050

Verbindung:	Obertraubling - Köfering	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 1:	Köfering	Straße:	B 15
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 550 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Überregionale Verbindung
Baulast:	Bund	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Der vorhandene benutzungspflichtige Geh- und Radweg ist zu schmal.

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 50.000 €

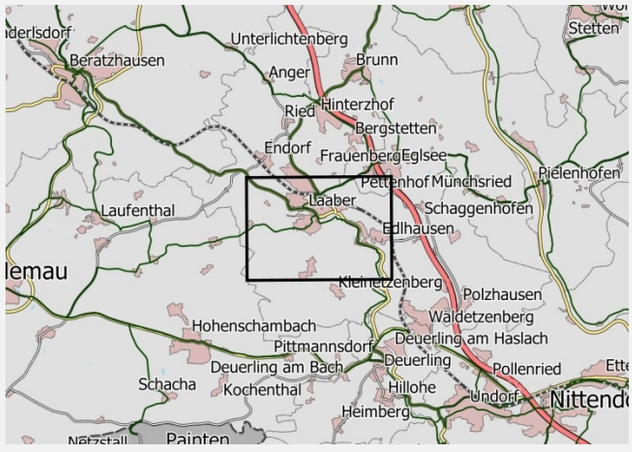
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit zu Fuß Gehenden. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

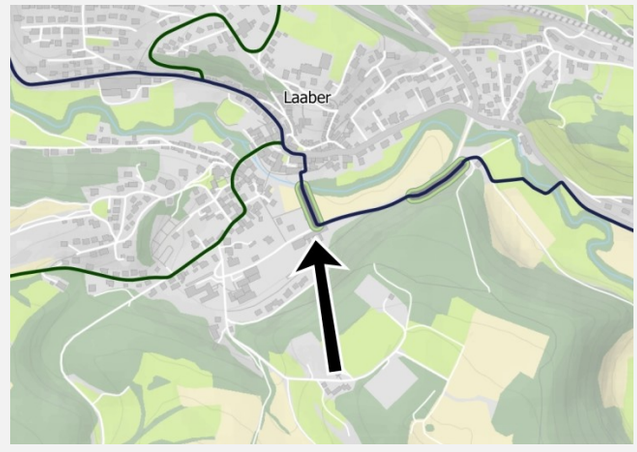
Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 052

Verbindung:	Laaber - Edlhausen	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 1:	Laaber	Straße:	-
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 90 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Der vorhandene benutzungspflichtige Geh- und Radweg ist zu schmal.

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 10.000 €

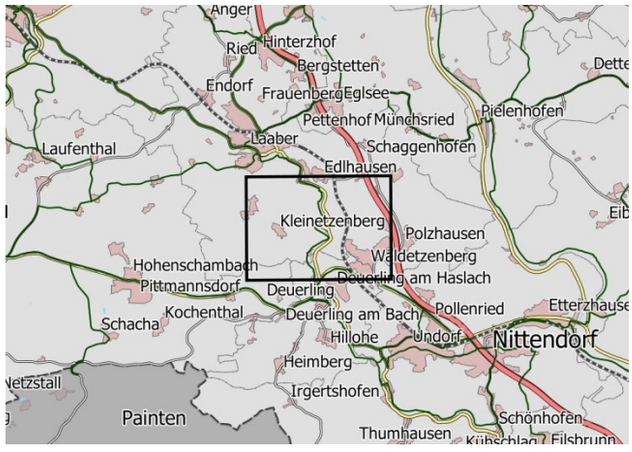
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit zu Fuß Gehenden. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

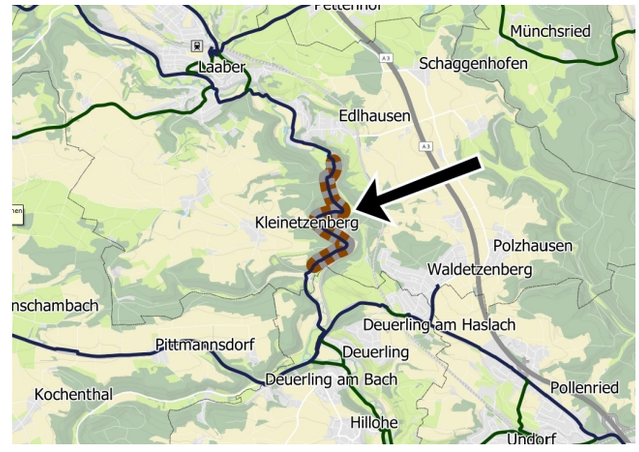
Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 053

Verbindung:	Edlhausen - Deuerling	Maßnahmentyp:	Oberfläche ausbessern
Kommune 1:	Laaber	Straße:	Schwarze Laber Radweg
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 2000 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	FFH, LSG	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine teilweise schadhafte Oberfläche.

Maßnahme: Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 250.000 €

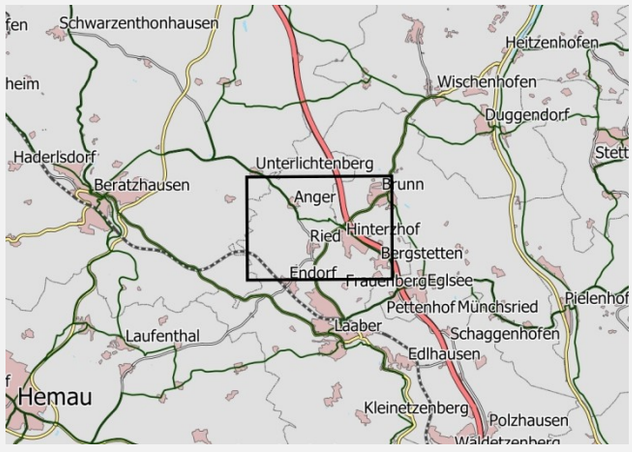
Begründung: Bei schadhaften Oberflächen ist ein höherer Kraftaufwand erforderlich. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen. (Bei groben Schäden besteht erhöhte Sturzgefahr.)

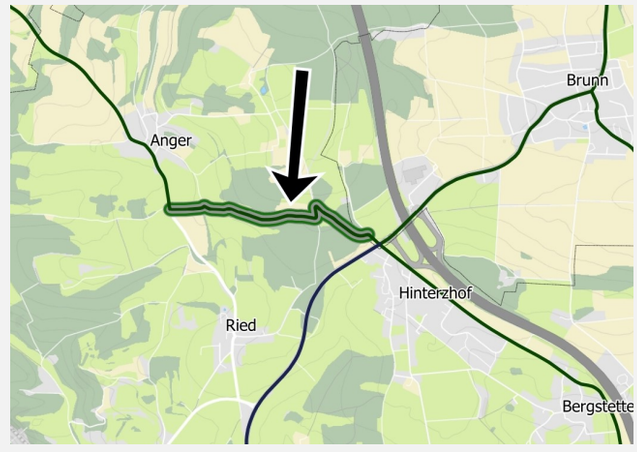
Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 054

Verbindung:	Hinterzhof - Unterlichtenberg - Beratzhausen	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Laaber	Straße:	Wirtschaftsweg
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 1100 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	LSG	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Verbindung über naturnahen, unbefestigten Weg in teilweise schlechtem Zustand und auf schmalen Wegen.

Maßnahme: Neubau eines asphaltierten Radwegs. Ggf. ist auch eine wassergebundene Decke möglich.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 250.000 €

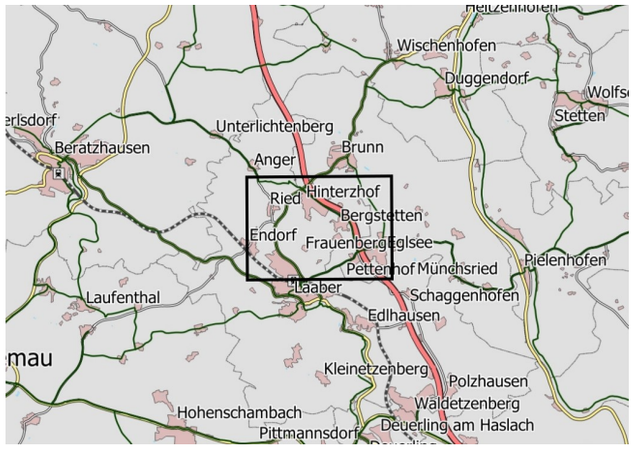
Begründung: Wege in schlechtem Zustand erhöhen die Unfallgefahr und senken die Attraktivität des Radfahrens. Auf schmalen Wegen besteht hohes Konfliktpotenzial zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden.

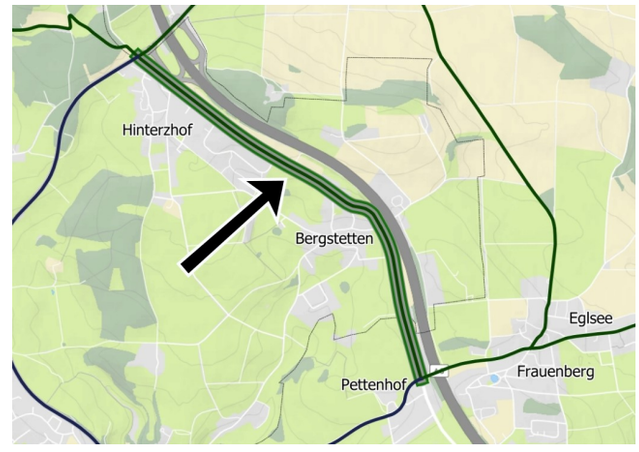
Hinweis: Das Sachgebiet "Fachtechnik für Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutz sowie für Wasserwirtschaft" der Abteilung "Natur- und Umweltschutz" des Landratsamt Regensburg spricht sich gegen eine Asphaltierung aus.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 056

Verbindung:	Hinterzhof - Bergstetten - Pettenhof	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Laaber	Straße:	R 13
Kommune 2:	Brunn	Länge:	Ca. 2100 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	1788	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Ja

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am südlichen Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Schlecht Grobkostenschätzung (Netto): 500.000 €

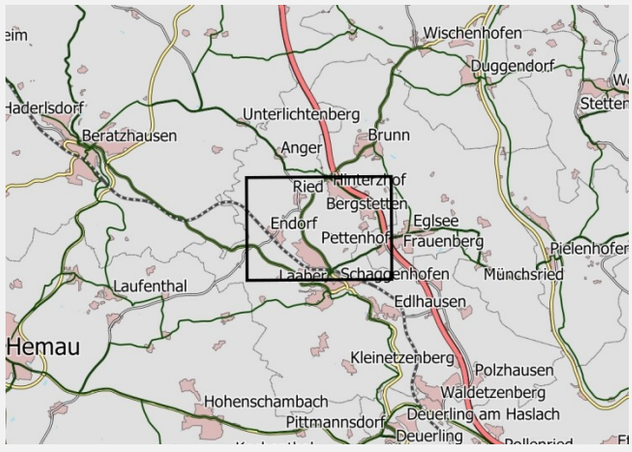
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für Radfahrende geeignet.

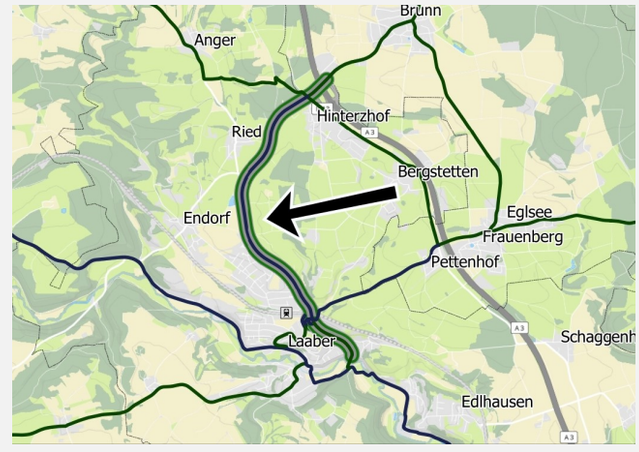
Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 057

Verbindung:	Laaber - Hinterzhof - Brunn	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Laaber	Straße:	St 2235
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 3600 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	4854	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Freistaat Bayern	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	VSG	Alternative:	Ja

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 750.000 €

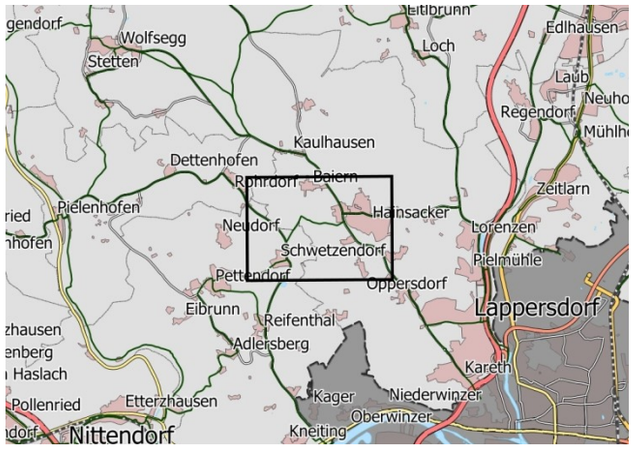
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für Radfahrende geeignet.

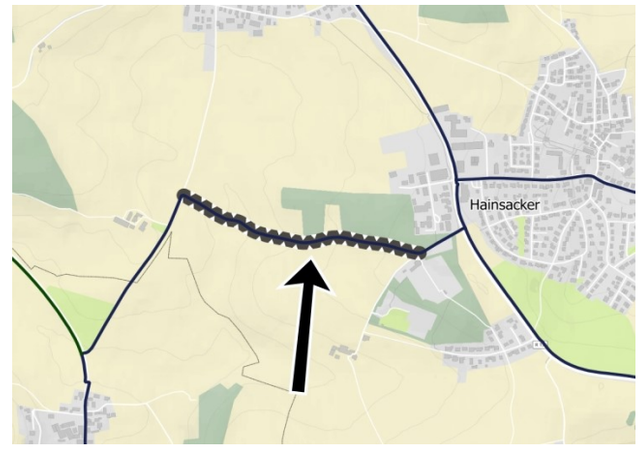
Hinweis: Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 058

Verbindung:	Schwetzendorf - Hainsacker	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Lappersdorf	Straße:	Wirtschaftsweg
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 900 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Ja

Lage:





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

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 150.000 €

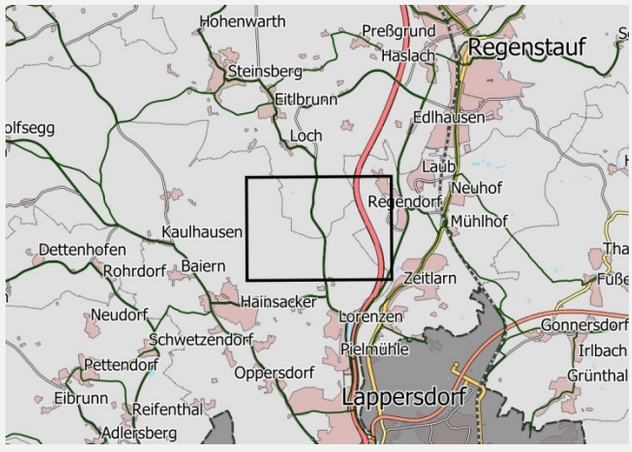
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

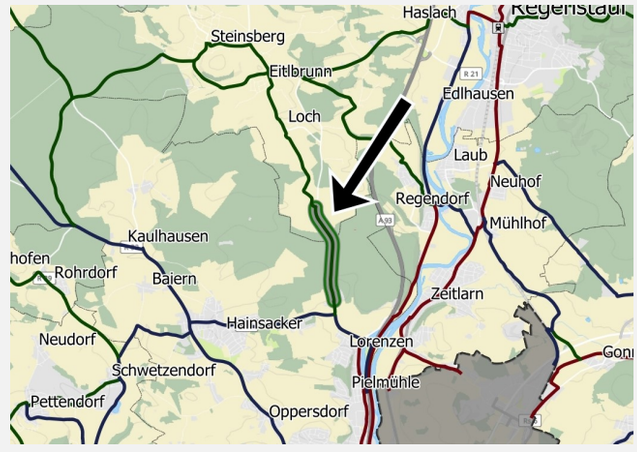
Hinweis: Das Sachgebiet "Fachtechnik für Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutz sowie für Wasserwirtschaft" der Abteilung "Natur- und Umweltschutz" des Landratsamt Regensburg spricht sich gegen eine Asphaltierung aus.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 059

Verbindung:	Eitlbrunn - Holz - Lappersdorf	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Lappersdorf	Straße:	R 18
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 1800 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	2620	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	WSG, LSG	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 750.000 €

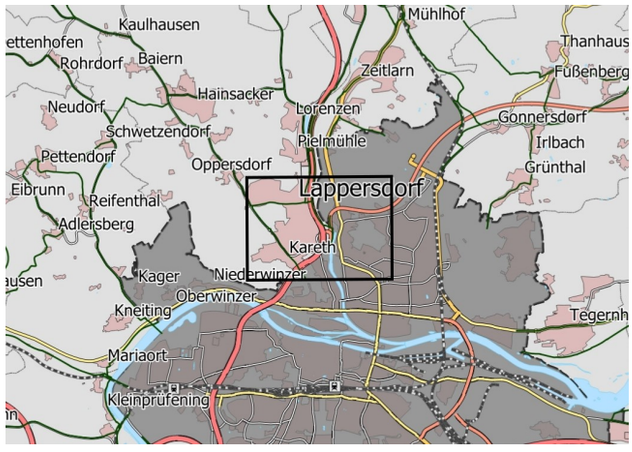
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten, der hohen Verkehrsbelastung und der Topographie nicht für Radfahrende geeignet.

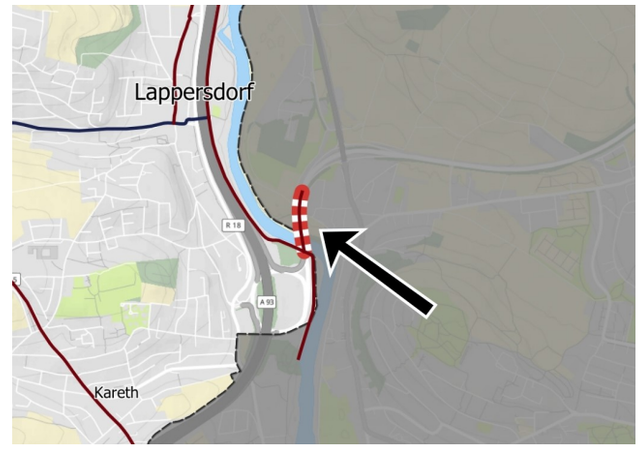
Hinweis: Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 062

Verbindung:	Lappersdorf - Gallingkofen	Maßnahmentyp:	Sonstiges
Kommune 1:	Lappersdorf	Straße:	B 16
Kommune 2:	Stadt Regensburg	Länge:	Ca. 270 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Überregionale Verbindung
Baulast:	Bund	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	FFH	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Die Brücke ist nicht für den Fuß- und Radverkehr ausgebaut.

Maßnahme: Ausbau der Regenbrücke für den Fuß- und Radverkehr.

Fotos:

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Komplex Grobkostenschätzung (Netto): Komplex

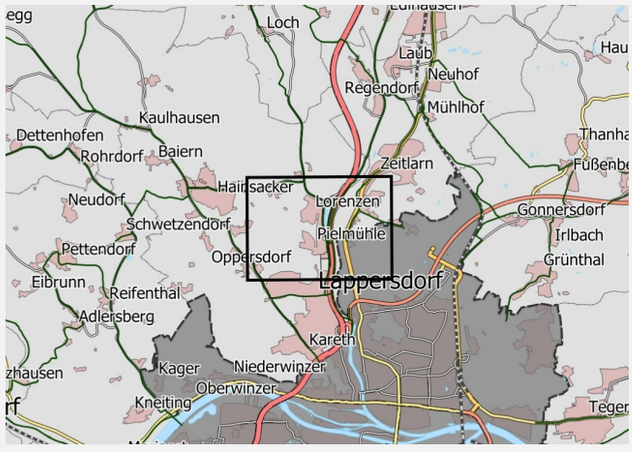
Begründung: Es existieren keine alternativen Querungsmöglichkeiten des Regens.

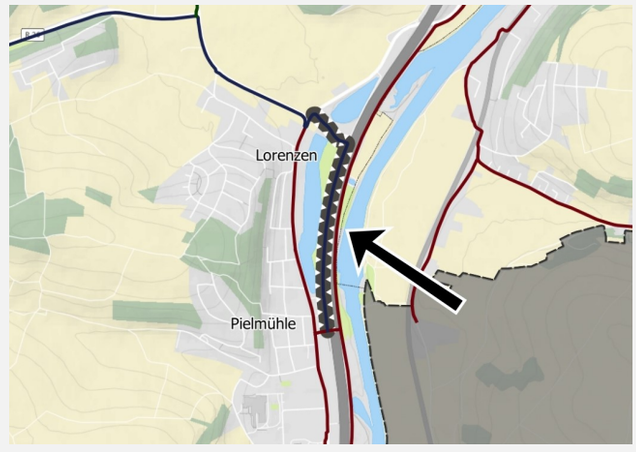
Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 063

Verbindung:	Hainsacker - Lappersdorf	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Lappersdorf	Straße:	Wirtschaftsweg
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 1100 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Ja

Lage:





IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 150.000 €

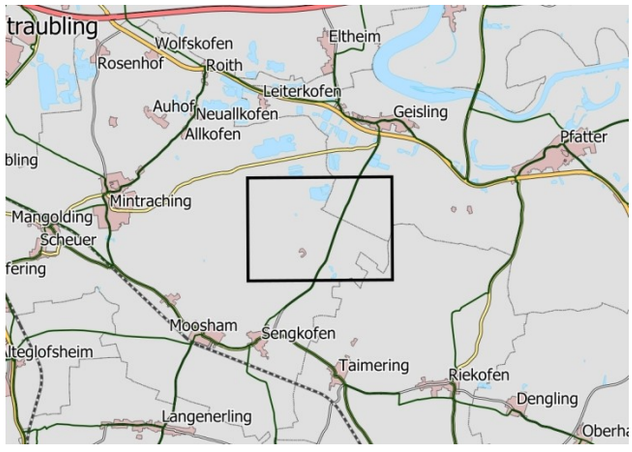
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

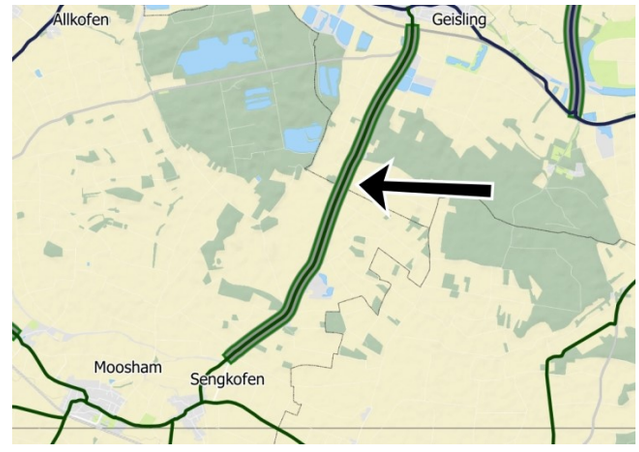
Hinweis: Das Sachgebiet "Fachtechnik für Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutz sowie für Wasserwirtschaft" der Abteilung "Natur- und Umweltschutz" des Landratsamt Regensburg spricht sich gegen eine Asphaltierung aus.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 064

Verbindung:	Sengkofen - Geisling	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Mintraching	Straße:	Gemeindestraße
Kommune 2:	Pfatter	Länge:	Ca. 4800 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	LSG	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 80 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

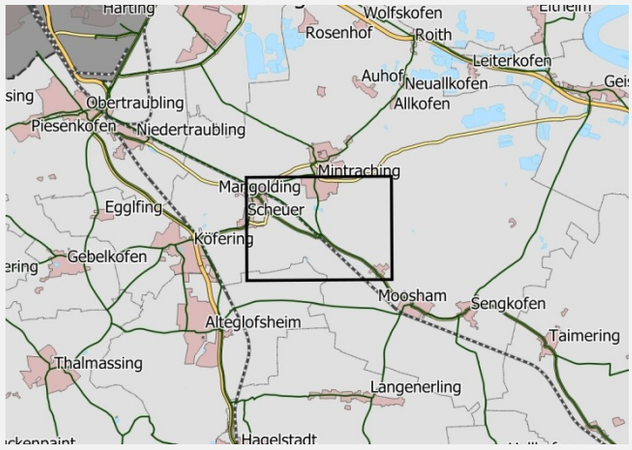
Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Schlecht Grobkostenschätzung (Netto): 1.000.000 €

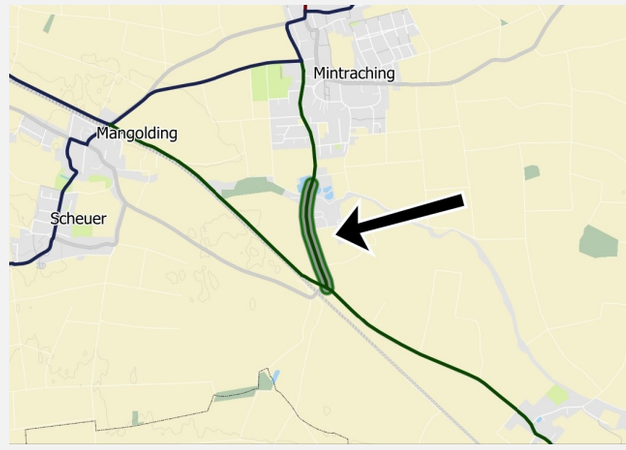
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für Radfahrende geeignet.

Hinweis: Grunderwerb westlich der Gemeindestraße ist abgeschlossen. Eine Bau in Kombination mit der neuen Stromtrasse ist aus Sicht der Gemeinde Mintraching wünschenswert. Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Verbindung:	Mintraching - Tiefbrunn - Moosham	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Mintraching	Straße:	R 5
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 650 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	2719	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	WSG, LSG	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 150.000 €

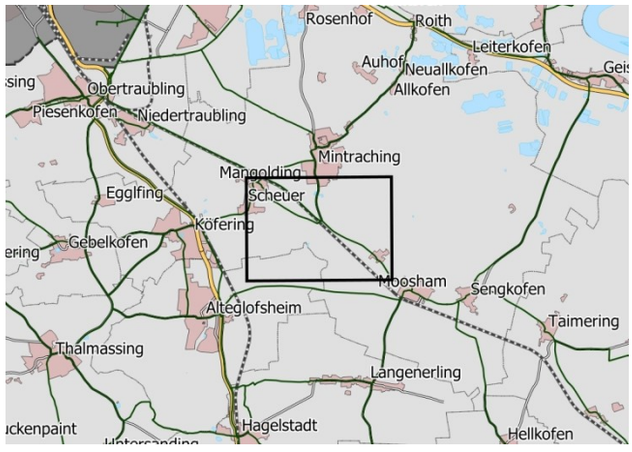
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten, der hohen Verkehrsbelastung und der geringen Fahrbahnbreite nicht für Radfahrende geeignet.

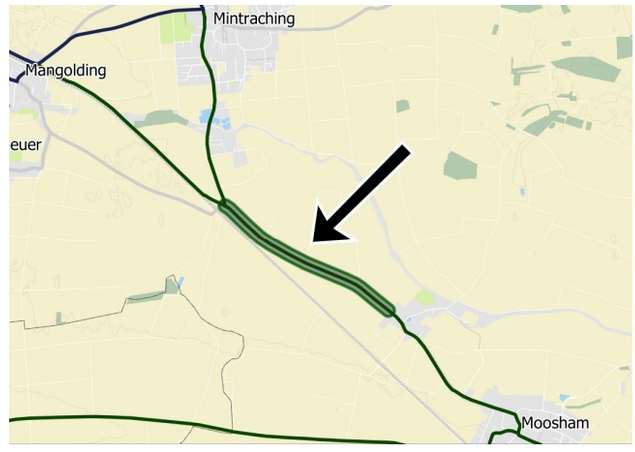
Hinweis: Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 066

Verbindung:	Obertraubling - Mangolding - Moosham	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Mintraching	Straße:	St 2111
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 1400 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	2024	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Freistaat Bayern	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	WSG, LSG	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 400.000 €

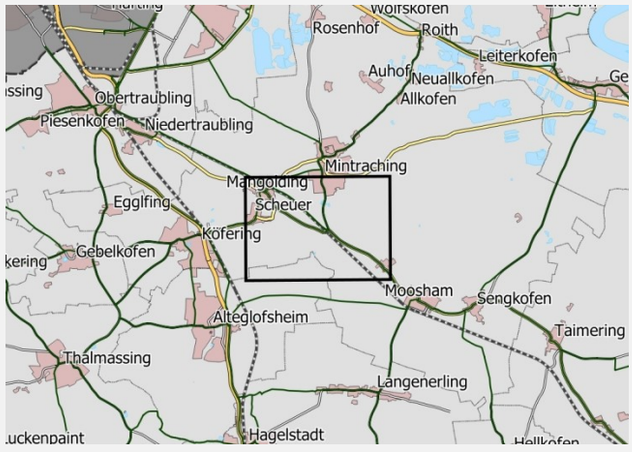
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für Radfahrende geeignet.

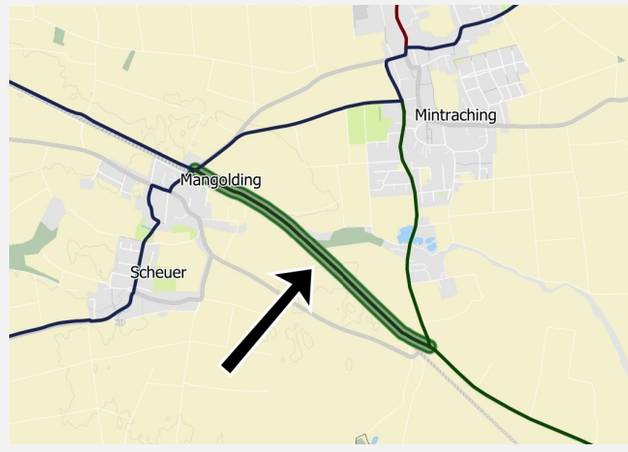
Hinweis: Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 068

Verbindung:	Mangolding - Moosham	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Mintraching	Straße:	Unterhaltsstraße DB
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 1700 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Gemeinde/Deutsche Bahn	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	WSG	Alternative:	Ja

Lage:





IST-Zustand: Es existiert nur teilweise ein Wirtschaftsweg.

Maßnahme: Neubau eines Radweges entlang der Bahntrasse.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 750.000 €

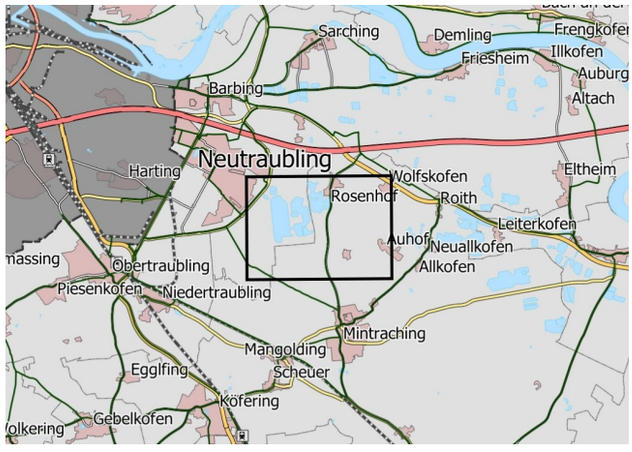
Begründung: Es existiert keine Verbindung. Die alternative Verbindung entlang der St 2111 ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten und der schmalen Unterführung der Bahntrasse nicht für Radfahrende geeignet.

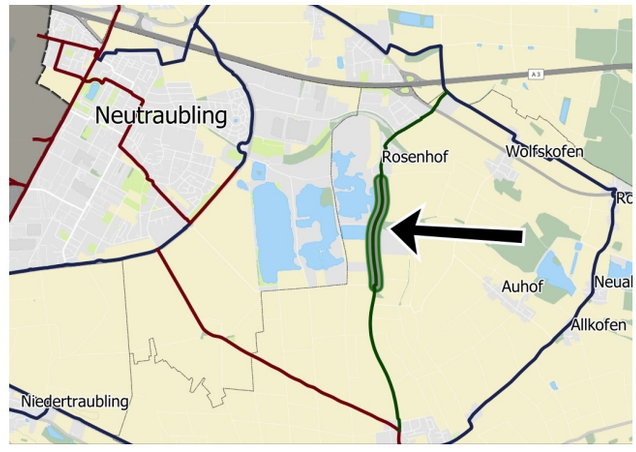
Hinweis: Bei dieser Maßnahme kommt ggf. eine Übernahme der Kosten der erstmaligen Herstellung des Radweges durch den Freistaat Bayern in Frage.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 069

Verbindung:	Mintraching - Rosenhof	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Mintraching	Straße:	R 5
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 1100 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	5433	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität:	1	Kosten-Nutzen-Verhältnis:	Gut	Grobkostenschätzung (Netto):	250.000 €

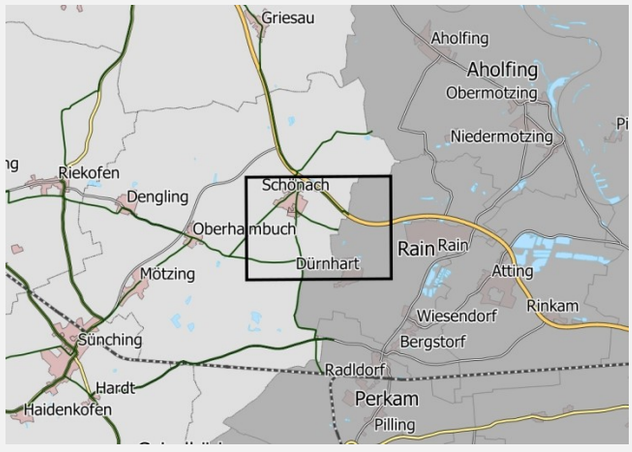
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für Radfahrende geeignet.

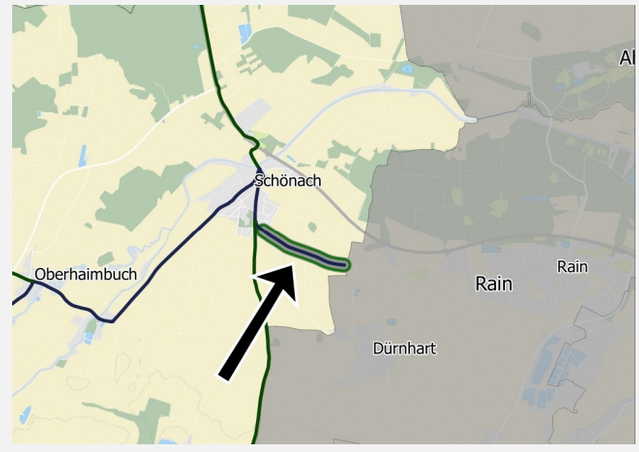
Hinweis: Laufende Planung.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 070

Verbindung:	Schönach - Rain	Maßnahmentyp:	**Neubau Radweg**
Kommune 1:	Mötzing	Straße:	Gemeindestraße
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 950 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 250.000 €

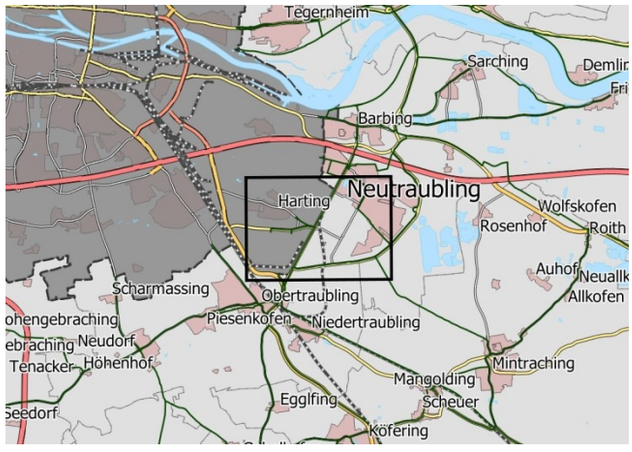
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für Radfahrende geeignet.

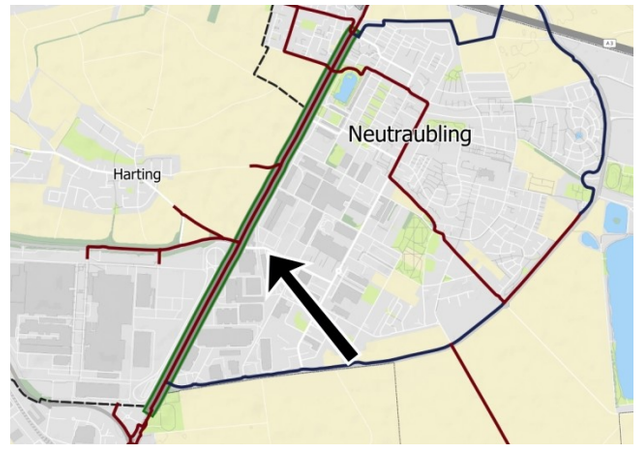
Hinweis: Laufende Planung. Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 073

Verbindung:	Obertraubling - Neutraubling	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Neutraubling	Straße:	Walhallastraße
Kommune 2:	Obertraubling	Länge:	Ca. 2800 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	13798	Netz-Kategorie:	Überregionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es sind nur unzureichende Radverkehrsanlagen vorhanden.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges auf der westlichen Straßenseite. Einrichtung baulicher Überführungen Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs sowie an weiteren Anschlusspunkten des Radverkehrsnetzes.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 750.000 €

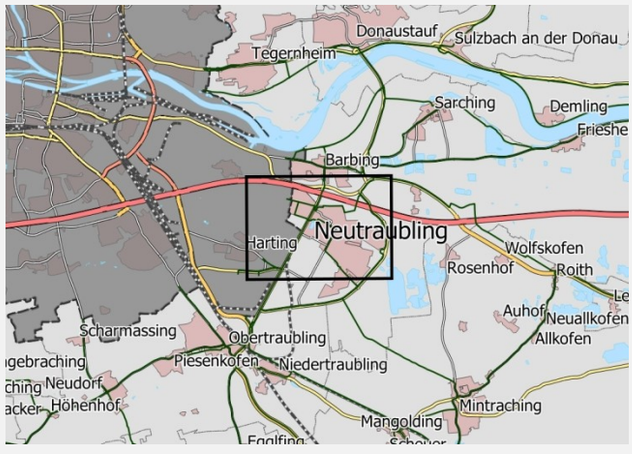
Begründung: Die bestehenden Radverkehrsanlagen sind weder sicher noch komfortabel und eine Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Belastung nicht möglich.

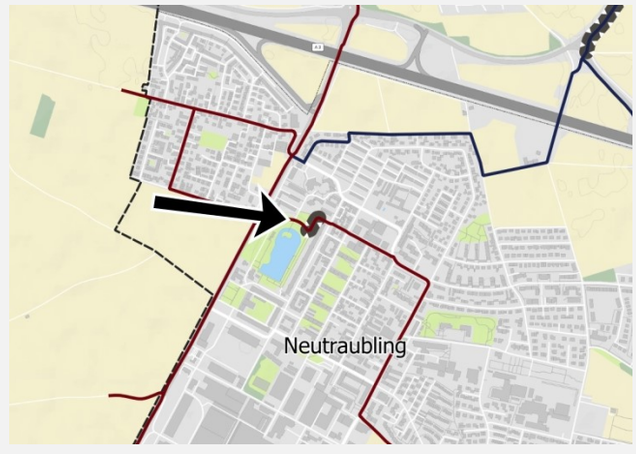
Hinweis: Das Gebiet nördlich der Fahrbahn befindet sich auf Gemarkung der Stadt Regensburg.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 076

Verbindung:	Gärtnersiedlung - Neutraubling	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Neutraubling	Straße:	-
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 70 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Überregionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 10.000 €

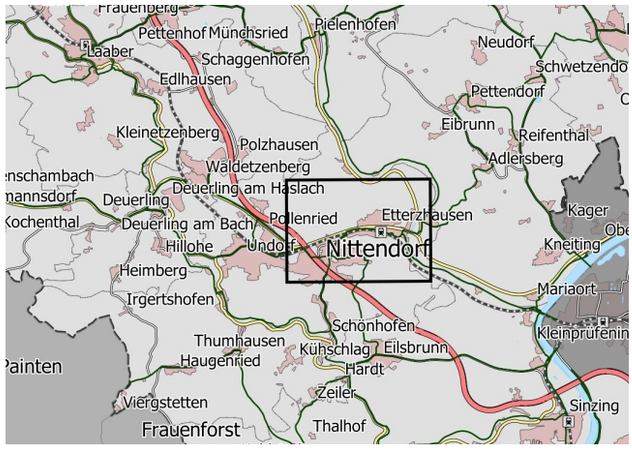
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

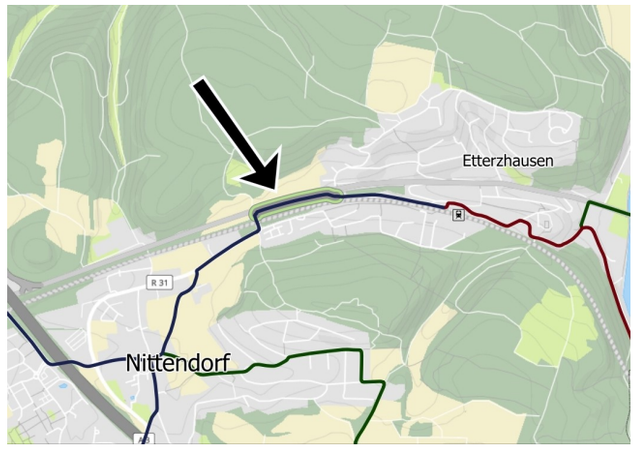
Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 078

Verbindung:	Nittendorf - Etterzhausen	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 1:	Nittendorf	Straße:	St 2660
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 340 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Freistaat Bayern	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Ja

Lage:





IST-Zustand: Der vorhandene Geh- und Radweg entspricht nicht den aktuellen Vorgaben (zu schmal).

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 50.000 €

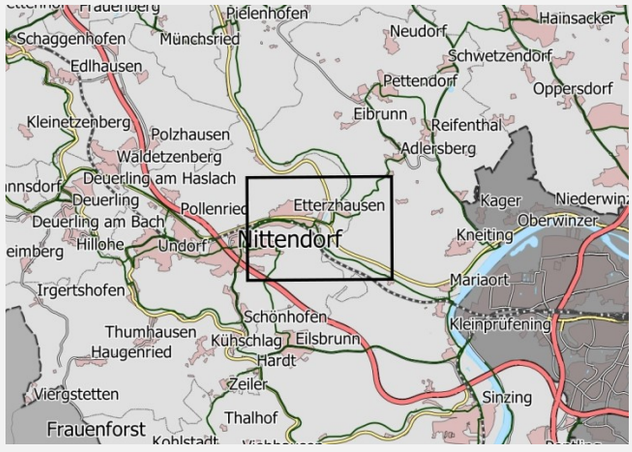
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit zu Fuß Gehenden. Dies wirkt sich negativ auf Attraktivität und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

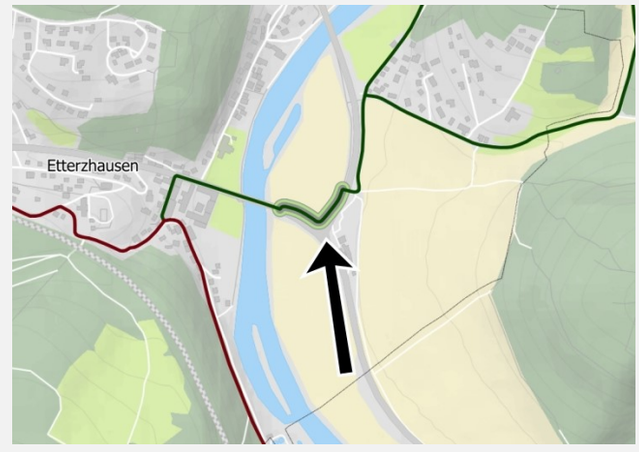
Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 079

Verbindung:	Etterzhausen - Pettendorf/Pielenhofen	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 1:	Nittendorf	Straße:	St 2660 / St 2165
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 200 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Freistaat Bayern	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Der vorhandene Gehweg ist nicht für den Radverkehr zugelassen und deutlich zu schmal.

Maßnahme: Ausbau als gemeinsamer Geh- und Radweg.

Fotos:

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut Grobkostenschätzung (Netto): 30.000 €

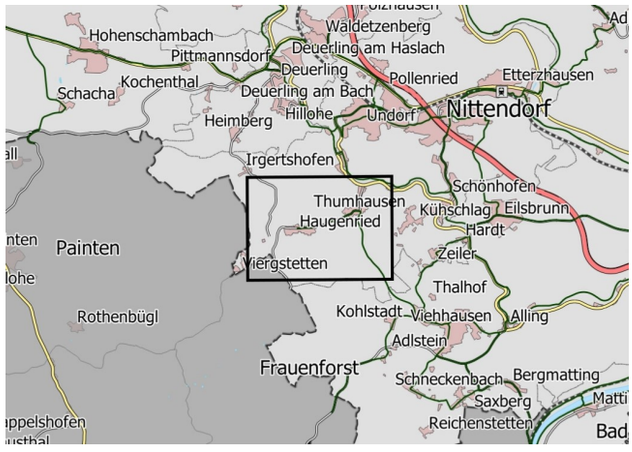
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist für Radfahrende ungeeignet. Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit zu Fuß Gehenden. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

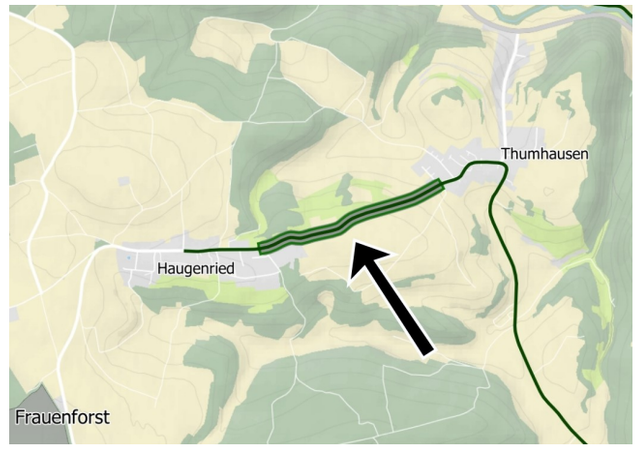
Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 080

Verbindung:	Haugenried - Thumhausen	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Nittendorf	Straße:	R 14
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 850 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	747	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Schlecht Grobkostenschätzung (Netto): 200.000 €

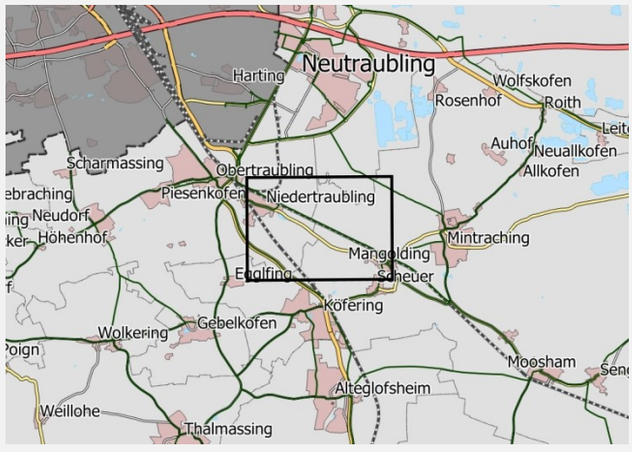
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Verkehrsbelastung nur bedingt für Radfahrende geeignet.

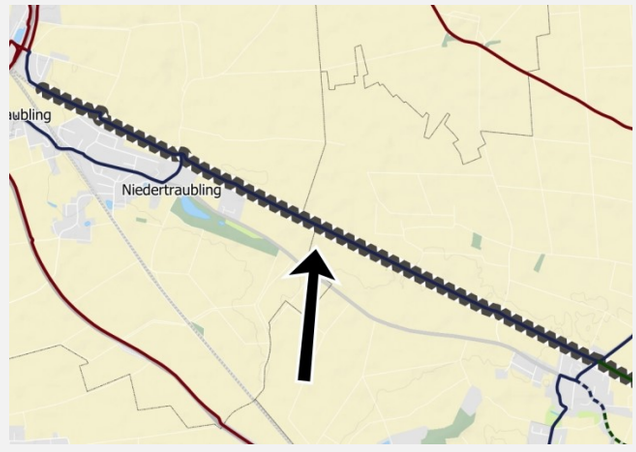
Hinweis: Laufende Planung. Das Sachgebiet "Fachtechnik für Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutz sowie für Wasserwirtschaft" der Abteilung "Natur- und Umweltschutz" des Landratsamt Regensburg spricht sich gegen einen Radwegeneubau aus.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 081

Verbindung:	Obertraubling - Niedertraubling - Mangolding	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Obertraubling	Straße:	Wirtschaftsweg
Kommune 2:	Mintraching	Länge:	Ca. 4000 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine naturnahe wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 750.000 €

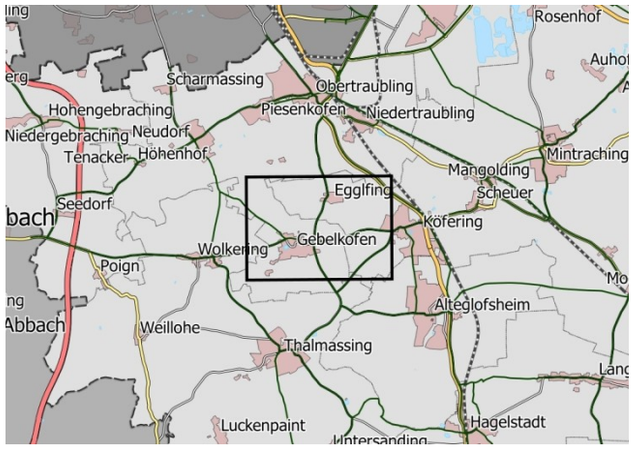
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

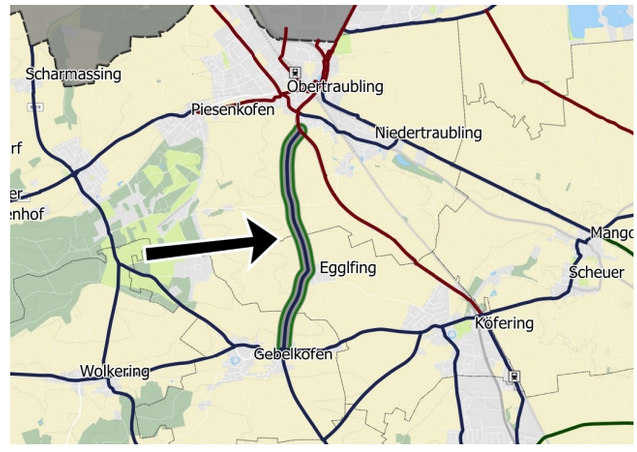
Hinweis: Bei dieser Maßnahme kommt ggf. eine Übernahme der Kosten der erstmaligen Herstellung des Radweges durch den Freistaat Bayern in Frage.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 083

Verbindung:	Obertraubling - Gebelkofen	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Obertraubling	Straße:	R 12
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 3100 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	4133	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 750.000 €

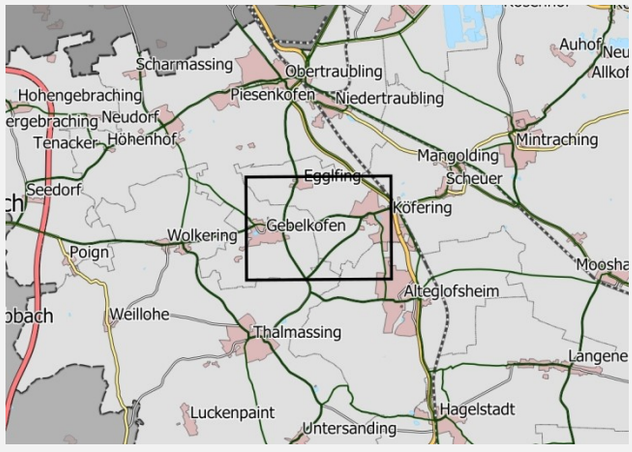
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für Radfahrende geeignet.

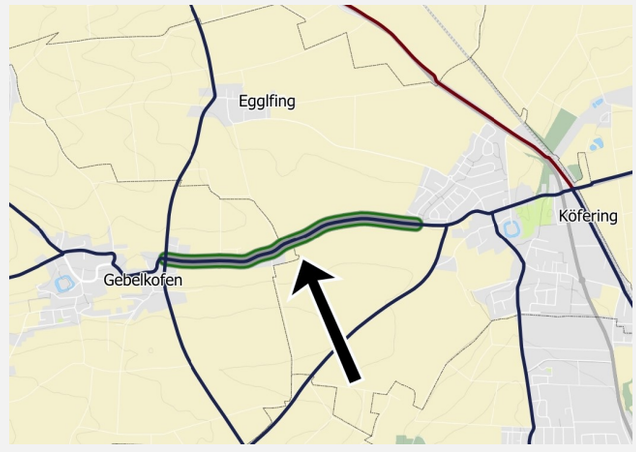
Hinweis: Laufende Planung. Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 084

Verbindung:	Gebelkofen - Köfering	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Obertraubling	Straße:	R 30
Kommune 2:	Köfering	Länge:	Ca. 1700 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	3183	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut Grobkostenschätzung (Netto): 400.000 €

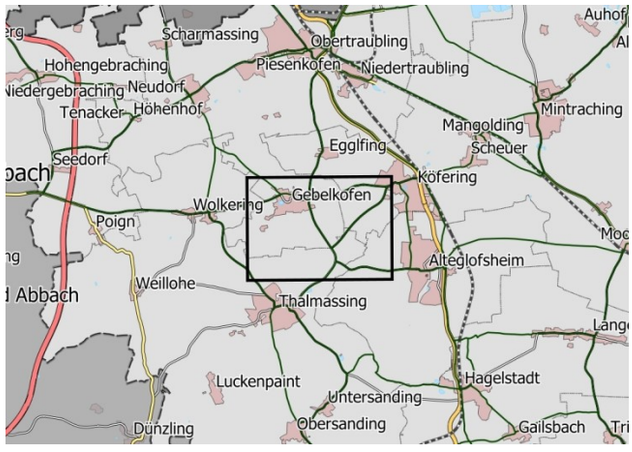
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für Radfahrende geeignet.

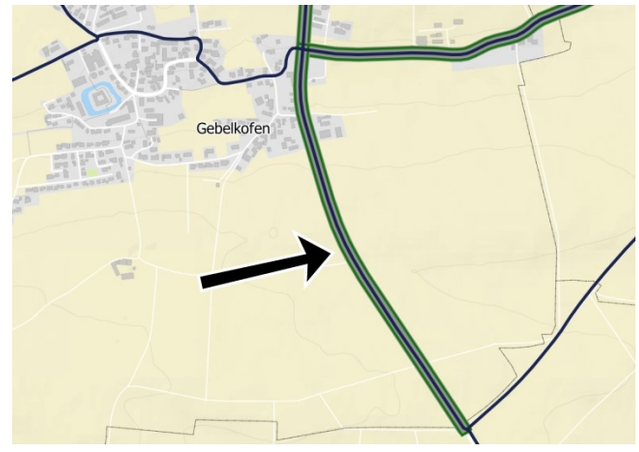
Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 087

Verbindung:	Gebelkofen - Alteglofsheim	Maßnahmentyp:	**Neubau Radweg**
Kommune 1:	Obertraubling	Straße:	R 12
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 1300 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	2969	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 350.000 €

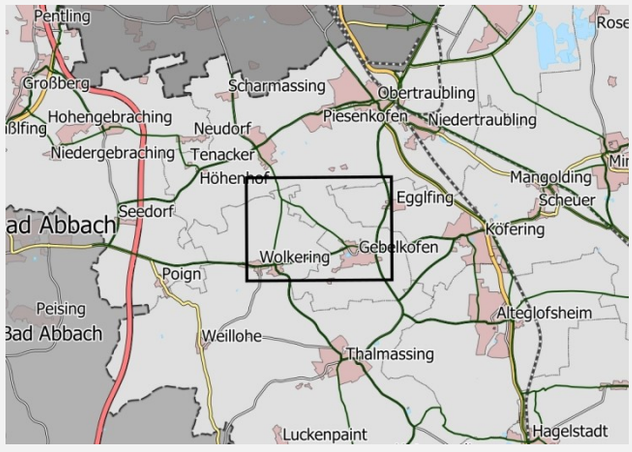
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für Radfahrende geeignet.

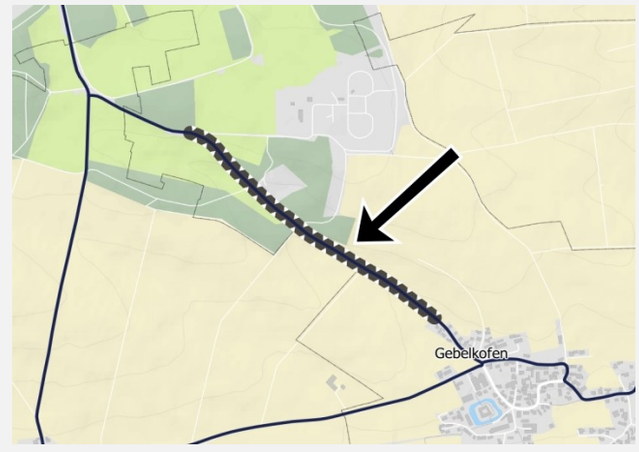
Hinweis: Laufende Planung.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 088

Verbindung:	Oberhinkofen - Gebelkofen	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Obertraubling	Straße:	Wirtschaftsweg
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 1200 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	FFH	Alternative:	Nein

Lage:





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

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 200.000 €

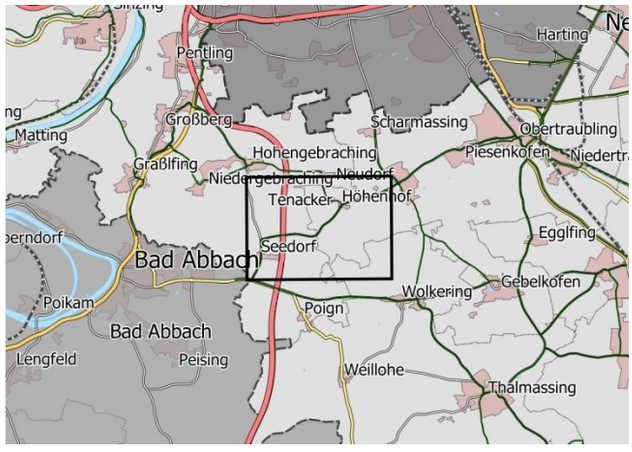
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Hinweis: Das Sachgebiet "Fachtechnik für Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutz sowie für Wasserwirtschaft" der Abteilung "Natur- und Umweltschutz" des Landratsamt Regensburg spricht sich gegen eine Asphaltierung aus.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 089

Verbindung:	Seedorf - Oberhinkofen	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Obertraubling	Straße:	R 20
Kommune 2:	Pentling	Länge:	Ca. 3300 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	3473	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 750.000 €

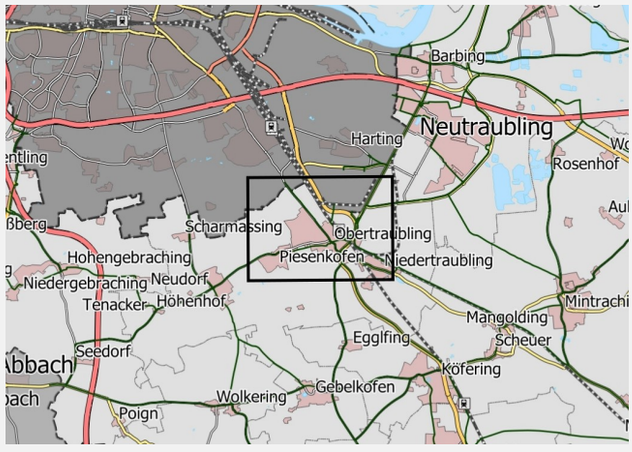
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für Radfahrende geeignet.

Hinweis: Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 091

Verbindung:	Obertraubling - BMW Werk	Maßnahmentyp:	Sonstiges
Kommune 1:	Obertraubling	Straße:	-
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 60 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Überregionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Ja

Lage:



IST-Zustand: Es existiert keine Unterführung.

Maßnahme: Neubau einer Unterführung der Bahntrasse zwischen Bahnhofstraße und Am Langwiesfeld.

Fotos:

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Komplex Grobkostenschätzung (Netto): Komplex

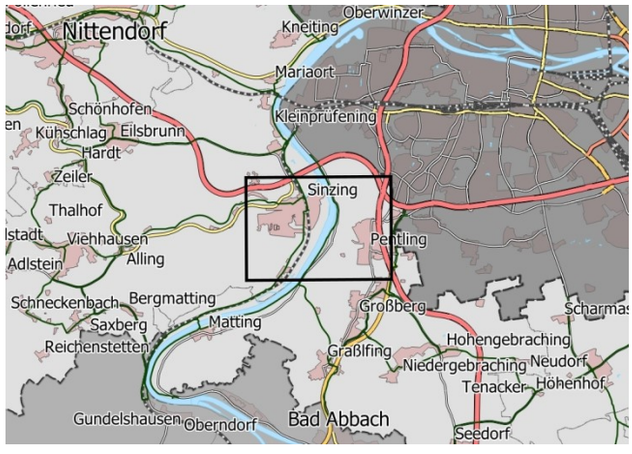
Begründung: Die vorhandene Alternative über die Unterführung an der Walhallastraße und weiter über Am Langwiesfeld ist deutlich umwegiger.

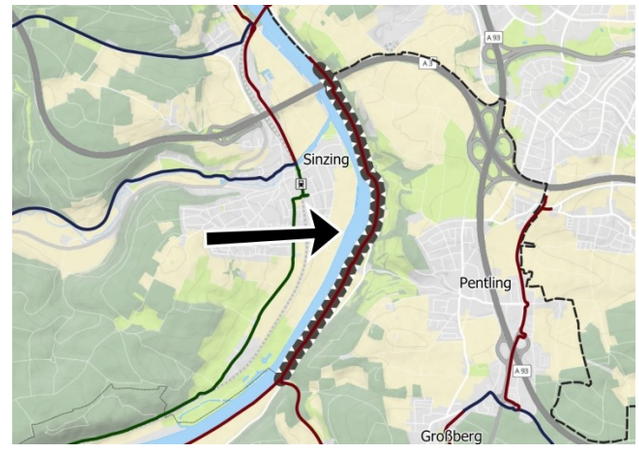
Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 092

Verbindung:	Großprüfening - Graßlfing	Maßnahmentyp:	Sonstiges
Kommune 1:	Pentling	Straße:	Donauradweg
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 3300 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Überregionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	FFH, LSG	Alternative:	Ja

Lage:





IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund und ist deutlich zu schmal.

Maßnahme: Asphaltieren und verbreitern des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 500.000 €

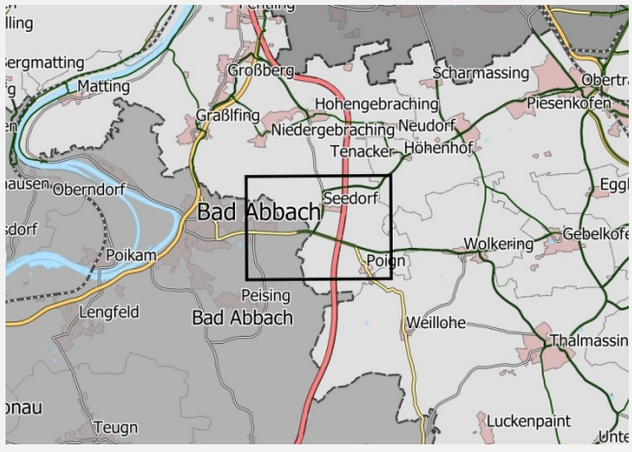
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

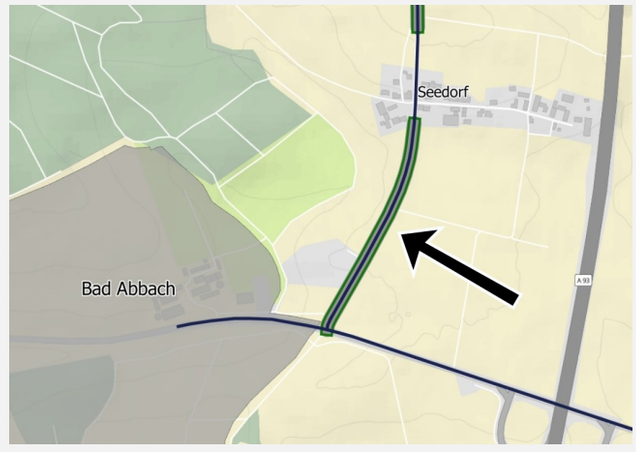
Hinweis: Diese Maßnahme kommt nur in Frage, wenn die Ausweisung der Donautalstraße/Mattinger Str. als Fahrradstraße nicht umsetzbar ist. Der Bund Naturschutz e.V. und der ADFC Regensburg sprechen sich gegen eine Asphaltierung aus. Stattdessen wird die Anordnung einer Fahrradstraße auf der Donautalstraße/Mattinger Str. befürwortet.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 093

Verbindung:	Bad Abbach - Seedorf	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Pentling	Straße:	R 4
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 550 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	3820	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 150.000 €

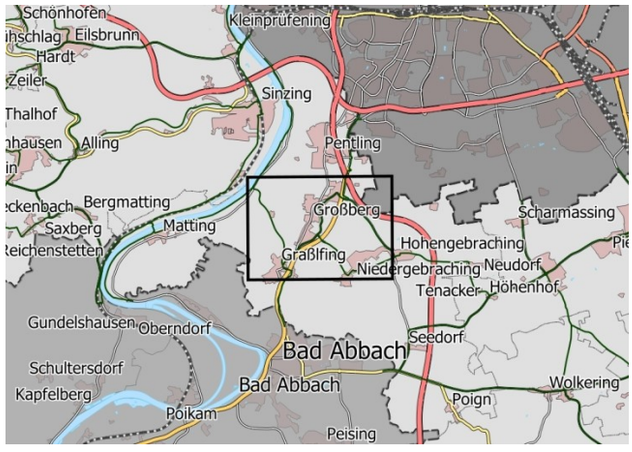
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für Radfahrende geeignet.

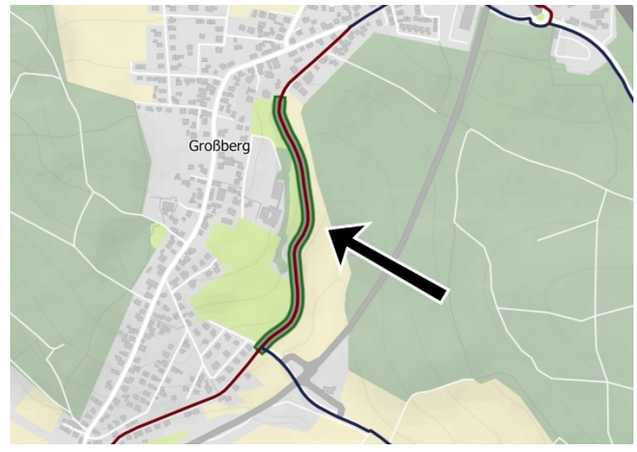
Hinweis: Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 095

Verbindung:	Großberg - Pentling	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Pentling	Straße:	Regensburger Straße
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 700 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Überregionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 200.000 €

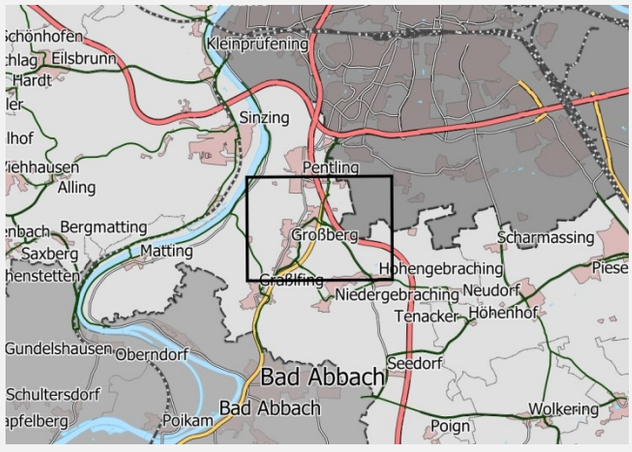
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten und der Kurvigkeit nicht für Radfahrende geeignet.

Hinweis: Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 097

Verbindung:	Großberg - Hohengebraching	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 1:	Pentling	Straße:	R 4
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 220 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	2586	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:



IST-Zustand: Der vorhandene Gehweg ist zu schmal und nicht für den Radverkehr freigegeben.

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 40.000 €

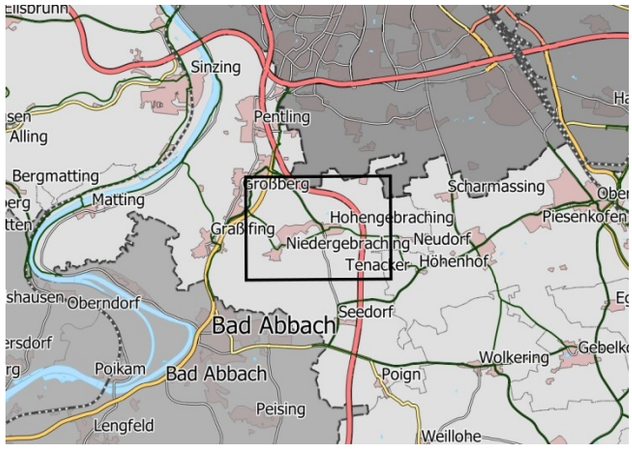
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist für Radfahrende ungeeignet. Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit zu Fuß Gehenden. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 099

Verbindung:	Großberg - Hohengebraching	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Pentling	Straße:	R 4
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 170 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	2586	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 40.000 €

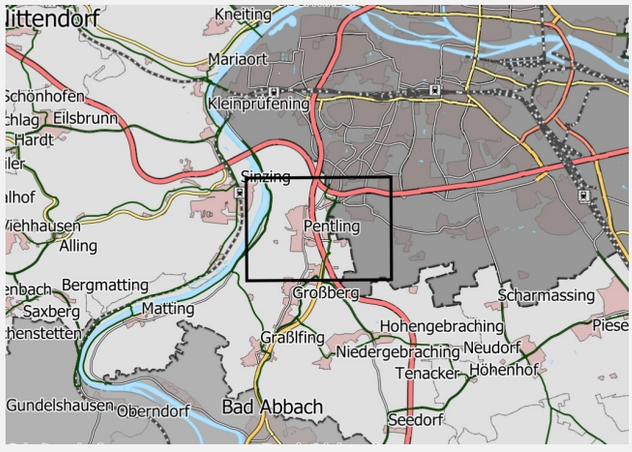
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für Radfahrende geeignet.

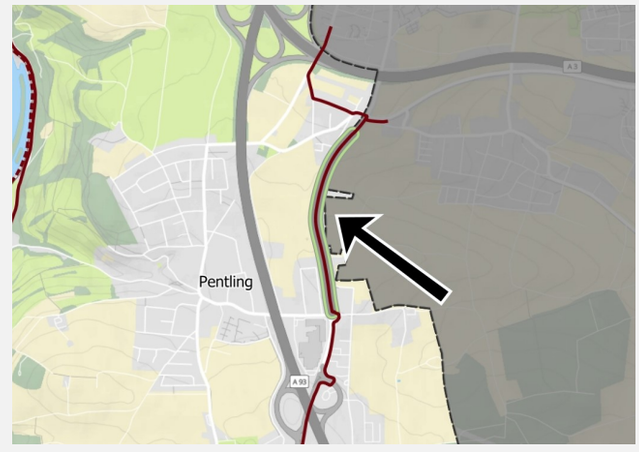
Hinweis: Grunderwerb möglich.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 101

Verbindung:	Pentling - Regensburg	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 1:	Pentling	Straße:	R 4
Kommune 2:	Stadt Regensburg	Länge:	Ca. 850 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	14627	Netz-Kategorie:	Überregionale Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Der vorhandene in benutzungspflichtige Geh- und Radweg ist zu schmal. In Teilen ist nur ein Gehweg mit Zusatzzeichen "Radfahrer frei" vorhanden.

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges beidseitig der R 4.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 150.000 €

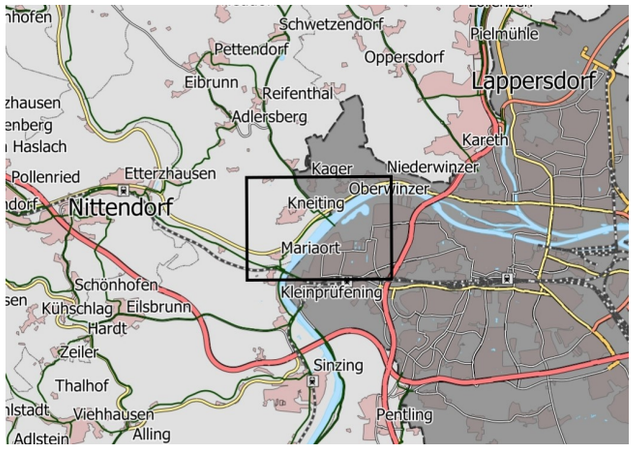
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit zu Fuß Gehenden. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Verkehrszahlen für Radfahrende ungeeignet.

Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 102

Verbindung:	Kneiting - Regensburg	Maßnahmentyp:	Sonstiges
Kommune 1:	Pettendorf	Straße:	-
Kommune 2:	Stadt Regensburg	Länge:	Ca. 290 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Überregionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	FFH, LSG	Alternative:	Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert keine Brücke und keine geeignete Alternative.

Maßnahme: Neubau einer Brücke für den Fuß- und Radverkehr zwischen Kneiting und Regensburg.

Fotos:

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Komplex Grobkostenschätzung (Netto): Komplex

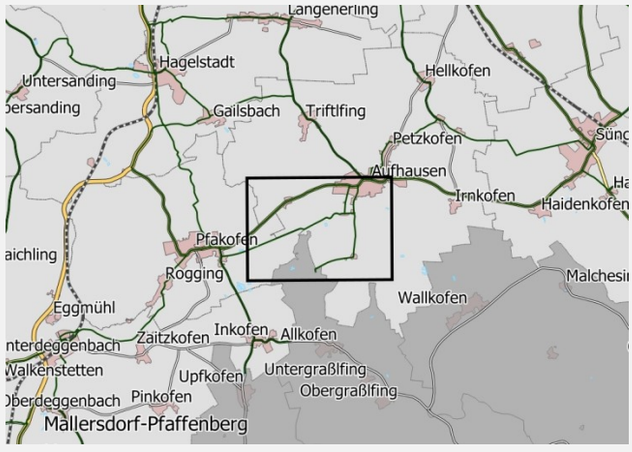
Begründung: Die Alternative über die Mariaorter Brücke ist mit einer Länge von über 3 km zu umwegig.

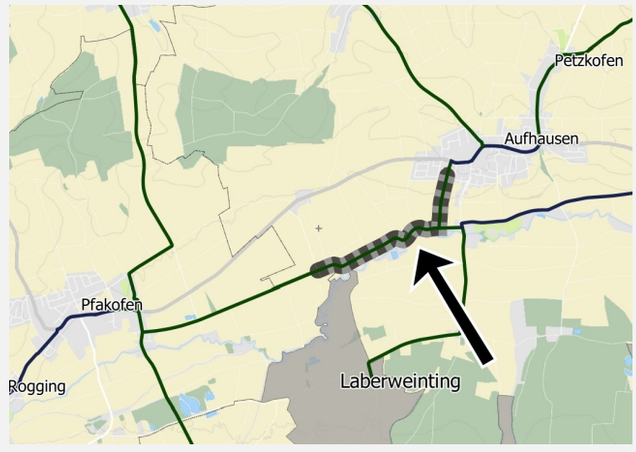
Hinweis: Die genaue Position der Brücke muss in weiteren Planungen bestimmt werden. Der Bund Naturschutz e.V. spricht sich für eine Rad- und Fußverkehrsbrücke aus, jedoch gegen eine Nutzung der Brücke durch den MIV.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 103

Verbindung:	Pfakofen - Aufhausen	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Pfakofen	Straße:	Wirtschaftsweg
Kommune 2:	Aufhausen	Länge:	Ca. 1800 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	LSG	Alternative:	Ja

Lage:





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

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Schlecht Grobkostenschätzung (Netto): 300.000 €

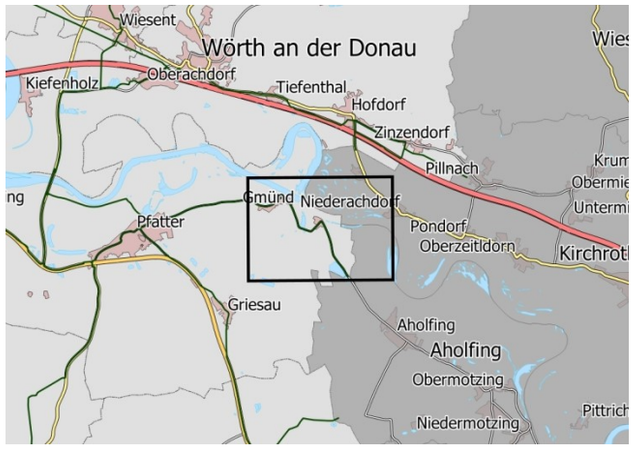
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 104

Verbindung:	Gmünd - Irling - Aholfing	Maßnahmentyp:	Neuordnung des Straßenraums
Kommune 1:	Pfatter	Straße:	Irling
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 60 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:



IST-Zustand: Es gibt keine Radverkehrsanlagen. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Verkehrsberuhigende Umgestaltung durch Neuordnung des Straßenraums und nutzungsverträgliche Geschwindigkeit im KFZ-Verkehr. Gesicherte Führung über Einmündungen und Grundstückszufahrten. Notwendigkeit KFZ Parken prüfen.

Fotos:

Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Komplex Grobkostenschätzung (Netto): Komplex

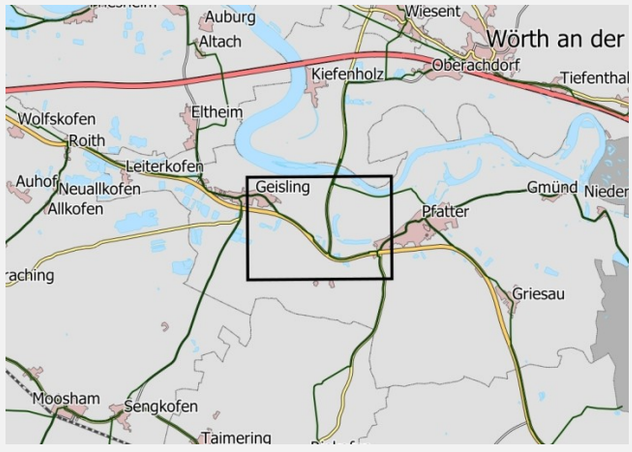
Begründung: Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung werden die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht.

Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 105

Verbindung:	Geisling - Oberachdorf	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Pfatter	Straße:	St 2146
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 1400 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	2848	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Freistaat Bayern	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 300.000 €

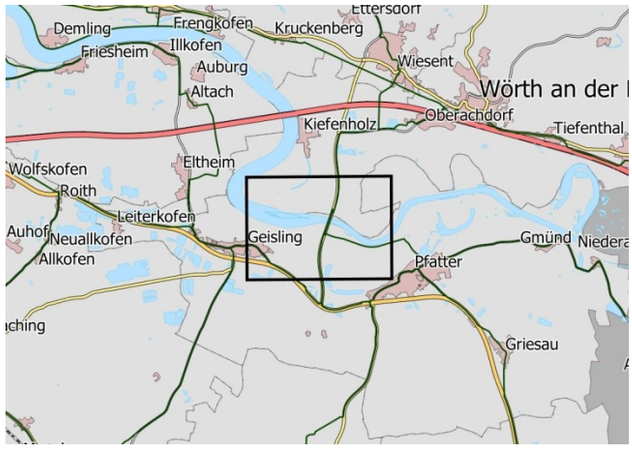
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für Radfahrende geeignet.

Hinweis: Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 106

Verbindung:	Geisling - Oberachdorf	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Pfatter	Straße:	St 2146
Kommune 2:	Wörth an der Donau	Länge:	Ca. 550 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	2848	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Freistaat Bayern	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	VSG, NSG, FFH	Alternative:	Nein

Lage:



IST-Zustand: Der bestehende Schutzstreifen ist deutlich zu schmal. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Ausbau der Brücke für den Fuß- und Radverkehr. Alternativ Neubau einer Rad- und Fußverkehrsbrücke.

Fotos:

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Komplex Grobkostenschätzung (Netto): Komplex

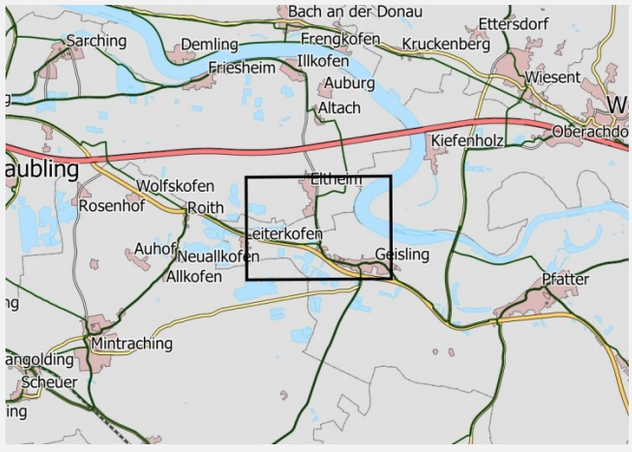
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten, der hohen Verkehrsbelastung und der geringen Fahrbahnbreite nicht für Radfahrende geeignet.

Hinweis: Laufende Planung. Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 108

Verbindung:	Geisling - Eltheim - Illkofen	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Pfatter	Straße:	R 23
Kommune 2:	Barbing	Länge:	Ca. 1200 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	978	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut Grobkostenschätzung (Netto): 250.000 €

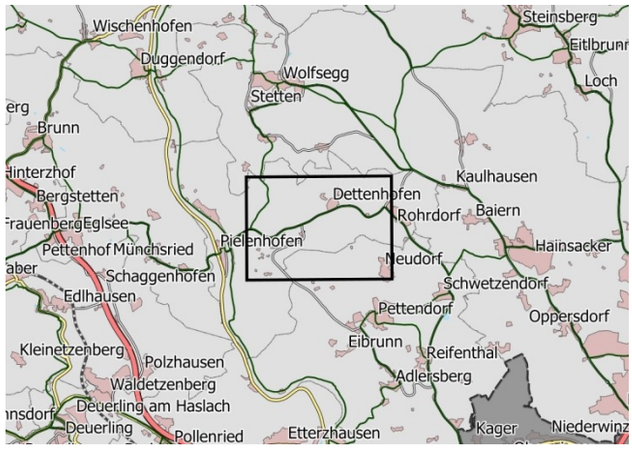
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für Radfahrende geeignet.

Hinweis: Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist. Langfristig sollte die Verbindung zwischen Eltheim und Altach weitergeführt werden.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 109

Verbindung:	Pielenhofen - Dettenhofen - Rohrdorf	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Pielenhofen	Straße:	R 32
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 4100 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	1020	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	WSG, VSG, LSG	Alternative:	Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Schlecht Grobkostenschätzung (Netto): 1.000.000 €

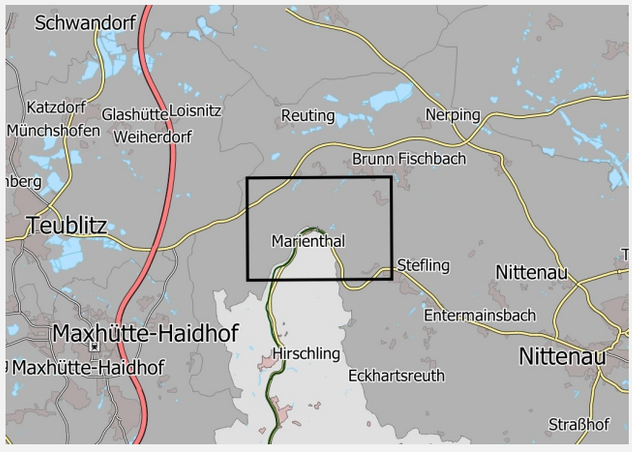
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für Radfahrende geeignet.

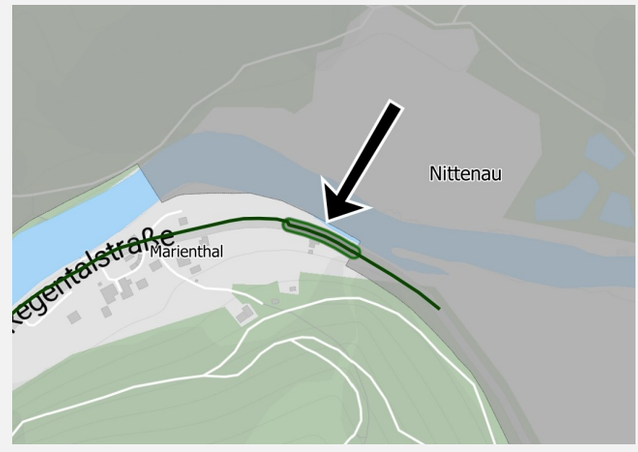
Hinweis: Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 110

Verbindung:	Marienthal - Nittenau	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Regenstauf	Straße:	St 2149
Kommune 2:	Nittenau	Länge:	Ca. 90 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	1349	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	LSG	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Alternativ Neubau einer Radwegetrasse nördlich des Regens mit Neubau einer Brücke.

Fotos:

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität:	3	Kosten-Nutzen-Verhältnis:	Sehr gut	Grobkostenschätzung (Netto):	20.000 €

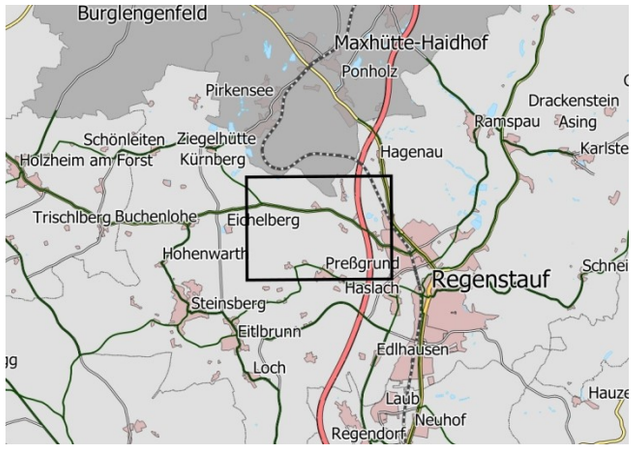
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten nicht für Radfahrende geeignet.

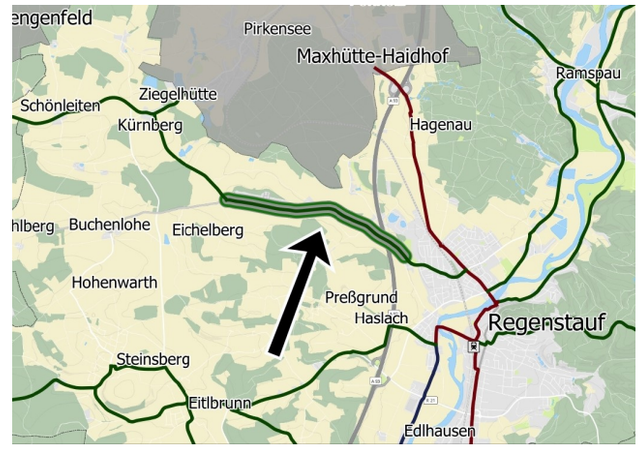
Hinweis: Die Verbindung macht nur Sinn, wenn sie auf Gemarkung der Stadt Nittenau weitergeführt wird.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 111

Verbindung:	Diesenbach - Buchenlohe - Holzheim a. Forst	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Regenstauf	Straße:	St 2149
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 2900 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	1098	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Freistaat Bayern	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	WSG	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 750.000 €

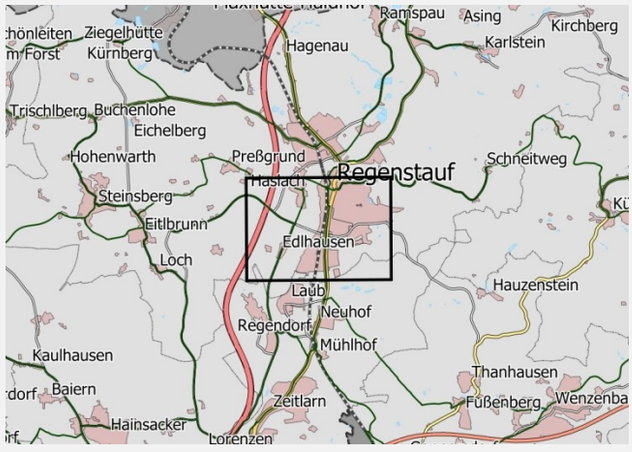
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für Radfahrende geeignet.

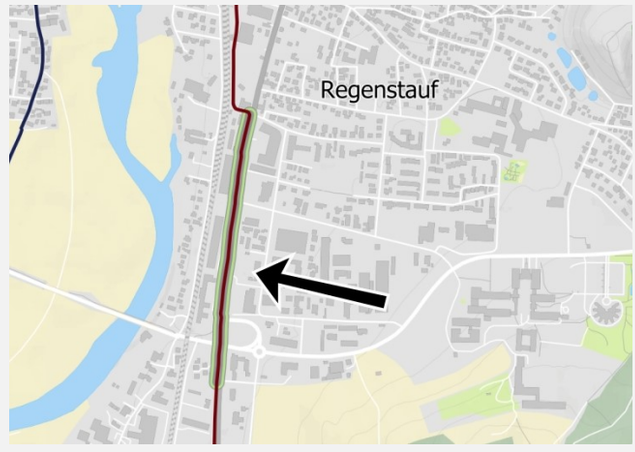
Hinweis: Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 112

Verbindung:	Regenstauf - Zeitlarn	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 1:	Regenstauf	Straße:	St 2397
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 800 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Überregionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Der vorhandene benutzungspflichtige Zwei-Richtungs-Geh- und Radweg ist zu schmal.

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges. Außerdem sollen die Furten an den Grundstückszufahrten rot eingefärbt werden.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 70.000 €

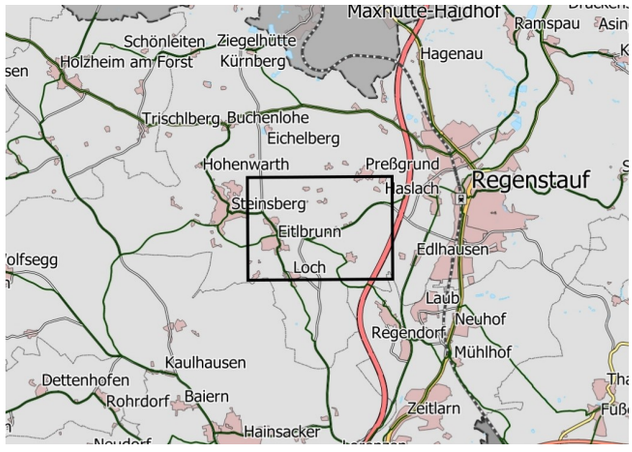
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit zu Fuß Gehenden. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

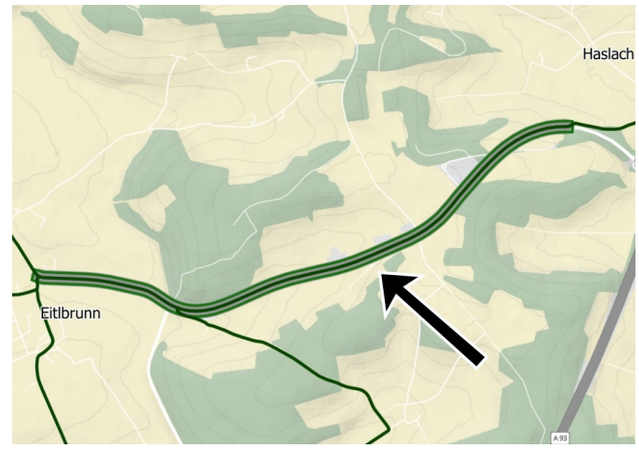
Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 114

Verbindung:	Steinsberg - Eitlbrunn - Regenstauf	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Regenstauf	Straße:	R 21
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 2700 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	3770	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	WSG	Alternative:	Ja

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 750.000 €

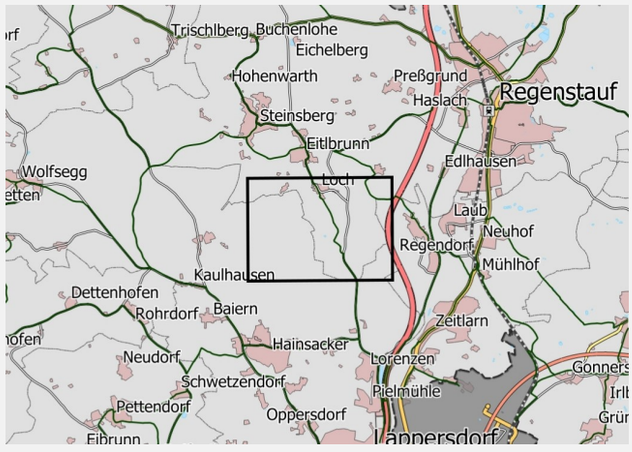
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für Radfahrende geeignet.

Hinweis: Der Abschnitt Eitlbrunn bis zur Kreuzung R 18/R 21 befindet sich in der Umsetzung.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 115

Verbindung:	Steinsberg - Eitlbrunn - Holz	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Regenstauf	Straße:	Wirtschaftsweg
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 1500 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:



IST-Zustand: Verbindung über naturnahen, unbefestigten Weg.

Maßnahme: Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung, ggf. mit wassergebundener Decke.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 250.000 €

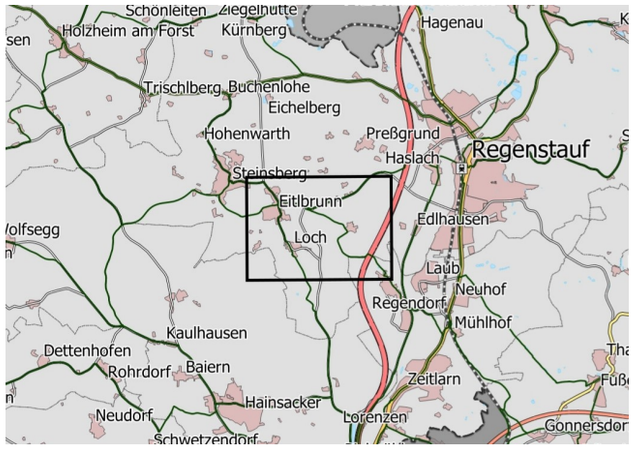
Begründung: Der Weg dient als Alternative zu einem Teilstück der R 18.

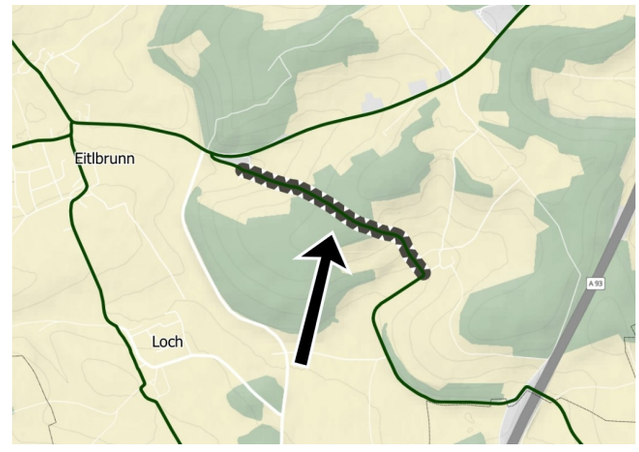
Hinweis: Bei dieser Maßnahme kommt ggf. eine teilweise Übernahme der Kosten der erstmaligen Herstellung des Radweges durch den Landkreis Regensburg in Frage.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 116

Verbindung:	Eitlbrunn - Regendorf	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Regenstauf	Straße:	Wirtschaftsweg
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 1000 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	WSG	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 200.000 €

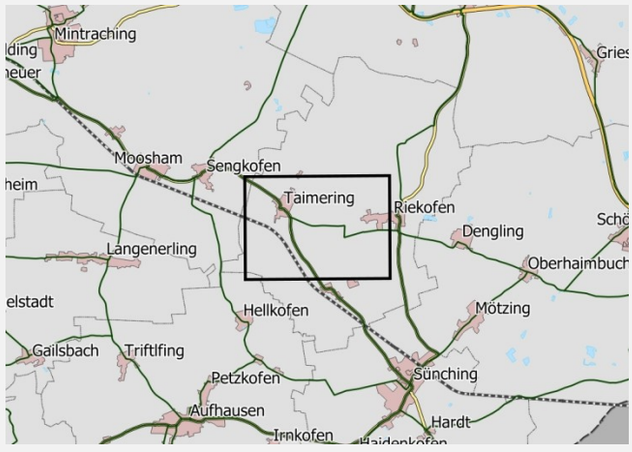
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

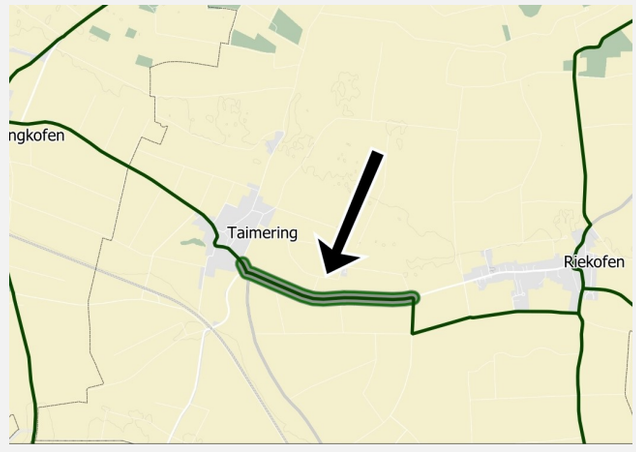
Hinweis: Das Sachgebiet "Fachtechnik für Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutz sowie für Wasserwirtschaft" der Abteilung "Natur- und Umweltschutz" des Landratsamt Regensburg spricht sich gegen eine Asphaltierung aus. Diese Maßnahme und die zugehörige Verbindung sollen nur dann umgesetzt werden, wenn Maßnahme Nr. 059 nicht umsetzbar ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 117

Verbindung:	Taimering - Riekofen	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Riekofen	Straße:	R 9
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 1400 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	960	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Schlecht Grobkostenschätzung (Netto): 300.000 €

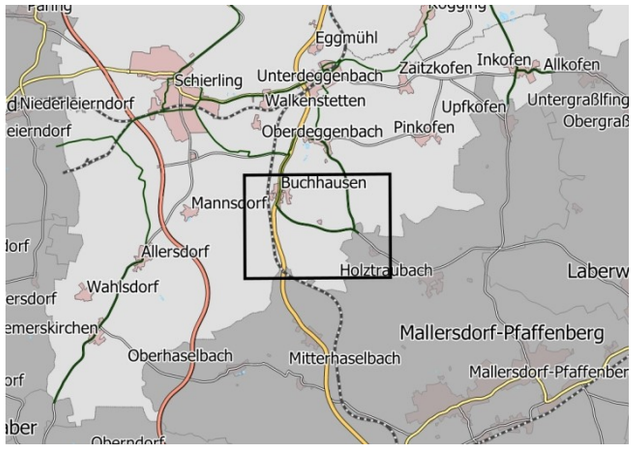
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für Radfahrende geeignet.

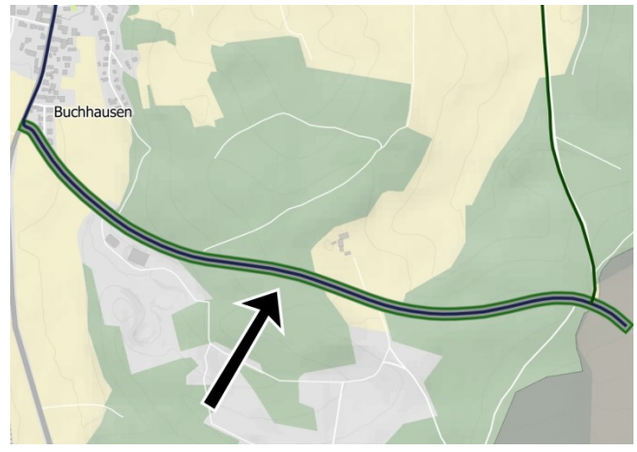
Hinweis: Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 118

Verbindung:	Buchenhausen - Holztraubach	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Schierling	Straße:	R 45
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 2000 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	1385	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Schlecht Grobkostenschätzung (Netto): 500.000 €

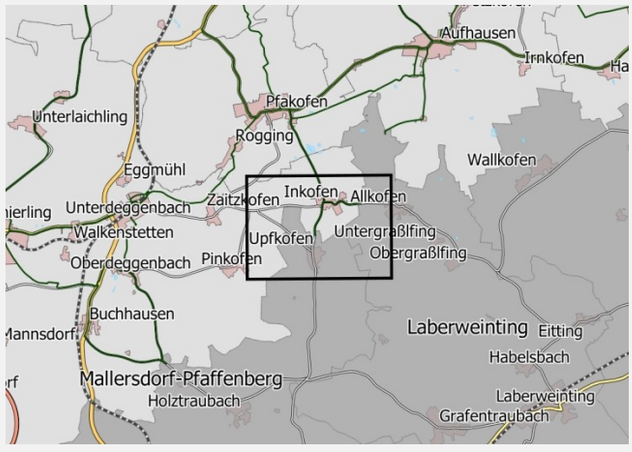
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für Radfahrende geeignet.

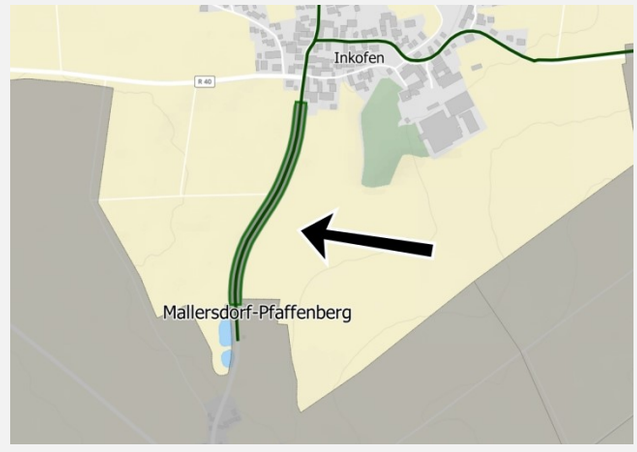
Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 119

Verbindung:	Pfakofen - Inkofen - Upfkofen	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Schierling	Straße:	R 46
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 550 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	1303	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Schlecht Grobkostenschätzung (Netto): 100.000 €

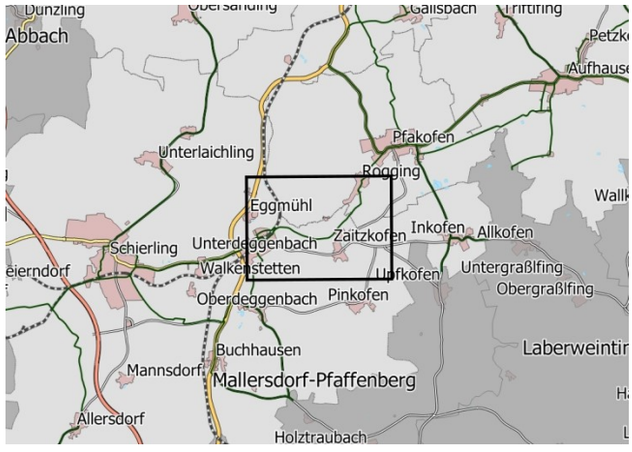
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für Radfahrende geeignet.

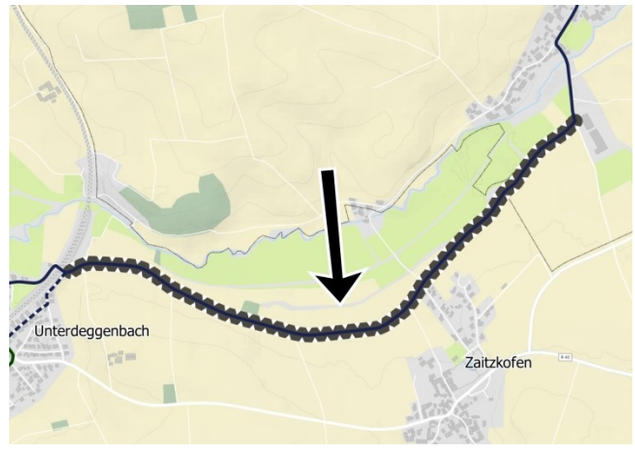
Hinweis: Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 120

Verbindung:	Unterdeggenbach - Pfakofen	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Schierling	Straße:	Wirtschaftsweg
Kommune 2:	Pfakofen	Länge:	Ca. 2400 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 200.000 €

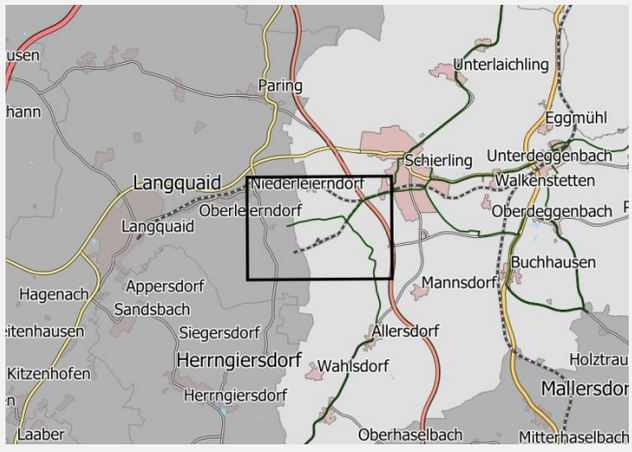
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

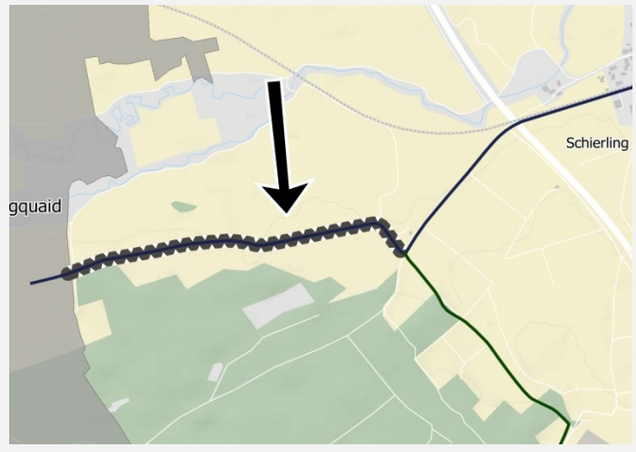
Hinweis: Das Sachgebiet "Fachtechnik für Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutz sowie für Wasserwirtschaft" der Abteilung "Natur- und Umweltschutz" des Landratsamt Regensburg spricht sich gegen eine Asphaltierung aus.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 122

Verbindung:	Niederleierndorf - Schierling	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Schierling	Straße:	Wirtschaftsweg
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 1300 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	LSG	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 250.000 €

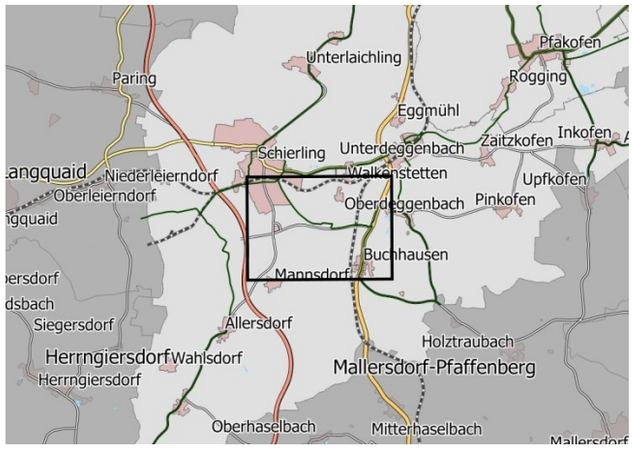
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

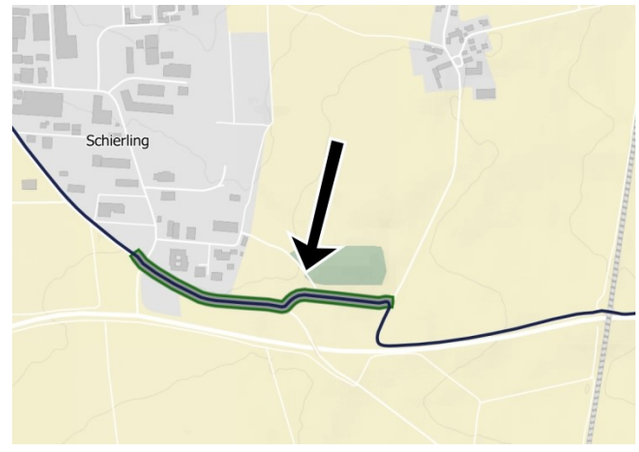
Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 124

Verbindung:	Schierling - Oberdegggenbach	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Schierling	Straße:	Fruehaufstraße
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 650 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	5018	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 150.000 €

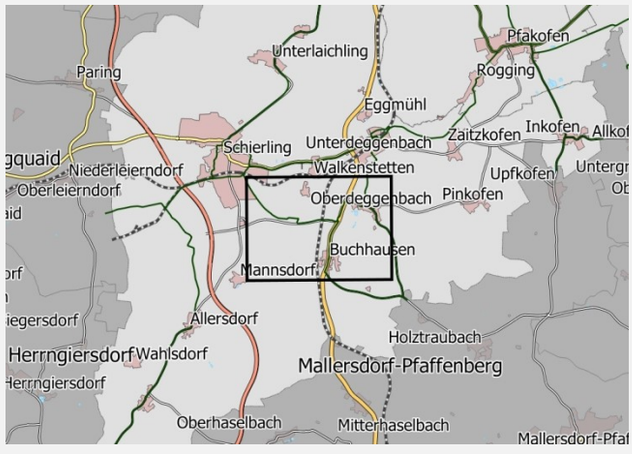
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für Radfahrende geeignet.

Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 125

Verbindung:	Schierling - Oberdegggenbach	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Schierling	Straße:	Wirtschaftsweg
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 1000 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:



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

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut Grobkostenschätzung (Netto): 200.000 €

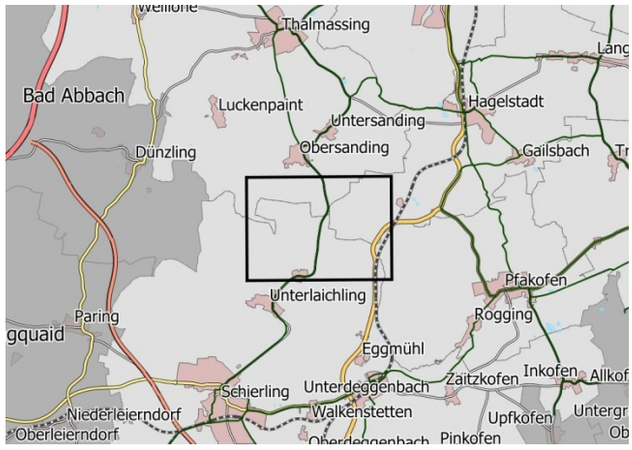
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

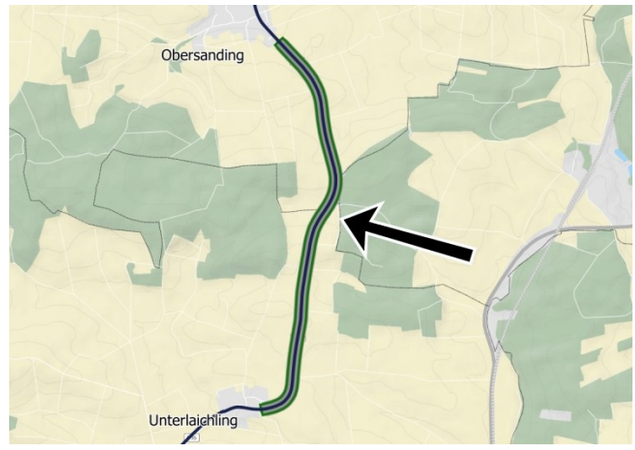
Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 127

Verbindung:	Unterlaichling - Oberlaichling - Obersanding	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Schierling	Straße:	R 35
Kommune 2:	Thalmassing	Länge:	Ca. 2800 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	1310	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 500.000 €

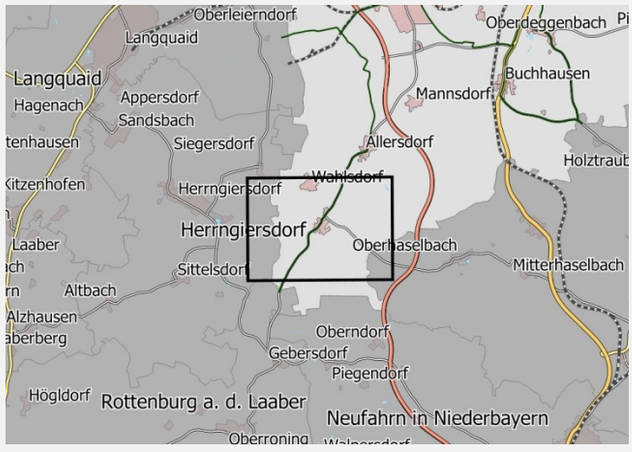
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für Radfahrende geeignet.

Hinweis: Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 128

Verbindung:	Oberroning - Allersdorf - Schierling	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Schierling	Straße:	R 35
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 3900 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	1399	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Schlecht Grobkostenschätzung (Netto): 1.000.000 €

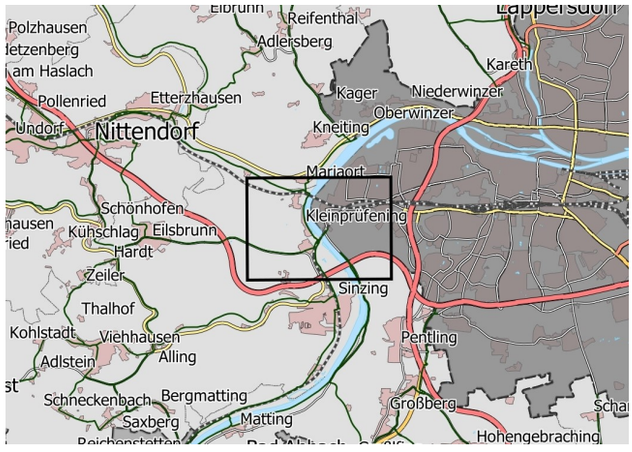
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten und Topographie nur bedingt für Radfahrende geeignet.

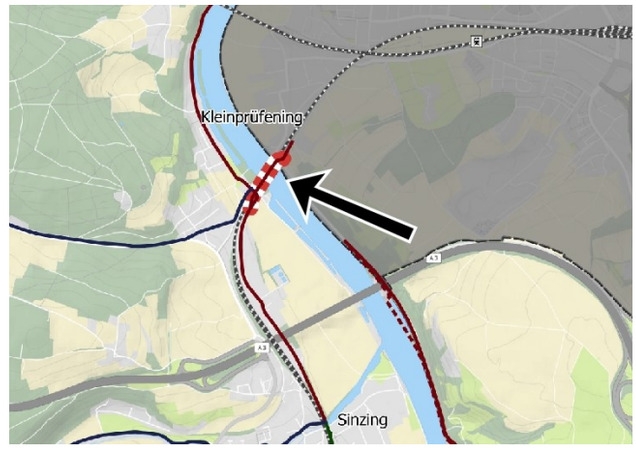
Hinweis: Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 129

Verbindung:	Sinzing - Großprüfening	Maßnahmentyp:	Sonstiges
Kommune 1:	Sinzing	Straße:	-
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 350 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Überregionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	FFH	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Der bestehende Gehweg an der Eisenbahnbrücke ist nicht für den Radverkehr freigegeben und deutlich zu schmal.

Maßnahme: Neubau einer Brücke.

Fotos:

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Komplex Grobkostenschätzung (Netto): Komplex

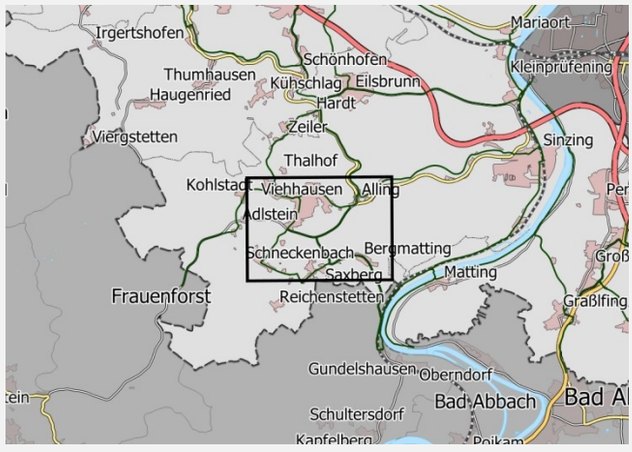
Begründung: Es besteht keine für den Radverkehr geeignete Möglichkeit die Donau zu queren.

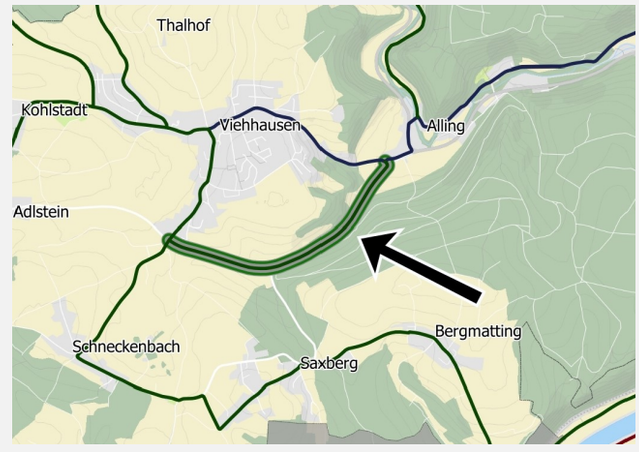
Hinweis: Laufende Planung.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 130

Verbindung:	Sinzing - Saxberg - Schneckenbach	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Sinzing	Straße:	R 37
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 1800 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	3421	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Hohe Steigung
Schutzgeb.:	WSG	Alternative:	Ja

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Schlecht Grobkostenschätzung (Netto): 500.000 €

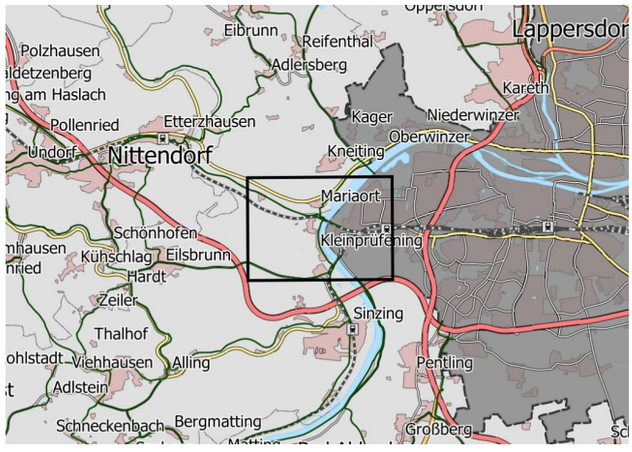
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für Radfahrende geeignet.

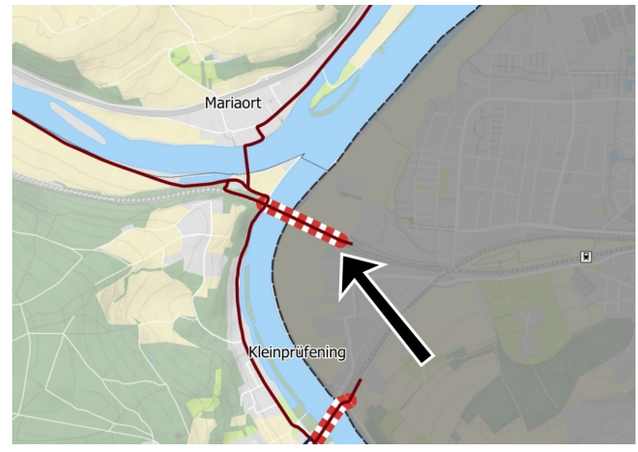
Hinweis: Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist. Zwischen Alling und der Kreuzung R 51/R 37 soll geprüft werden ob eine Verbindung über den südlich bestehenden Forstwirtschaftsweg möglich wäre.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 131

Verbindung:	Nittendorf - Regensburg	Maßnahmentyp:	Sonstiges
Kommune 1:	Sinzing	Straße:	Mariaorter Brücke
Kommune 2:	Stadt Regensburg	Länge:	Ca. 390 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Überregionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	FFH	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Der vorhandene Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal.

Maßnahme: Ausbau der Brücke für den Fuß- und Radverkehr.

Fotos:

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Komplex Grobkostenschätzung (Netto): Komplex

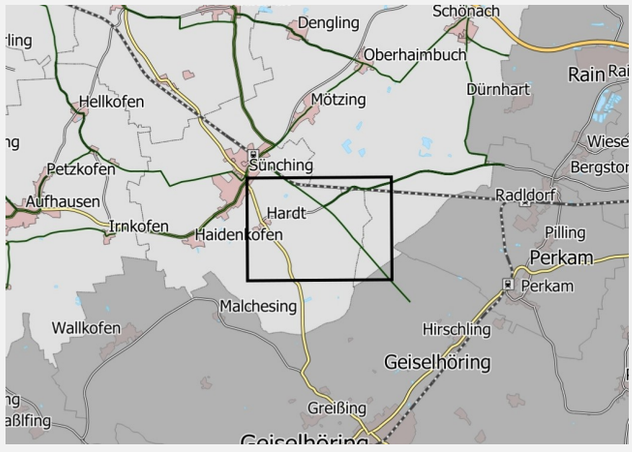
Begründung: Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit zu Fuß Gehenden. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

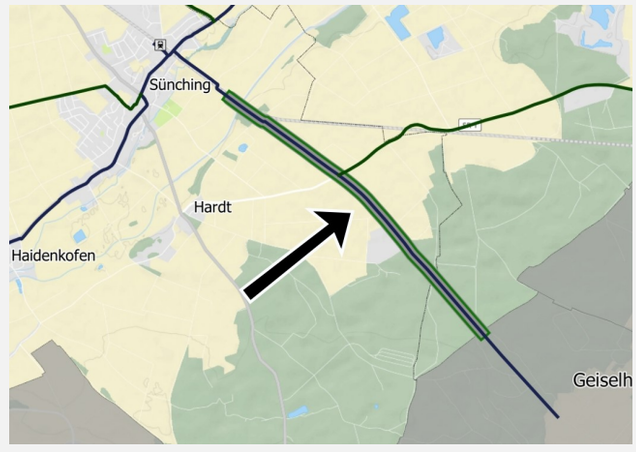
Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 132

Verbindung:	Sünching - Geiselhöring	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Sünching	Straße:	-
Kommune 2:	Geiselhöring	Länge:	Ca. 3200 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	LSG	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein Radweg.

Maßnahme: Neubau eines Radwegs auf der alten Bahntrasse.

Fotos:

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 750.000 €

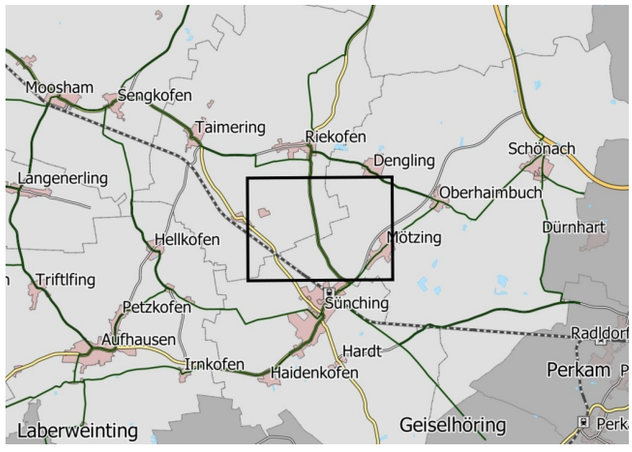
Begründung: Die Alternative über die St 2111 ist für Radfahrende nicht geeignet.

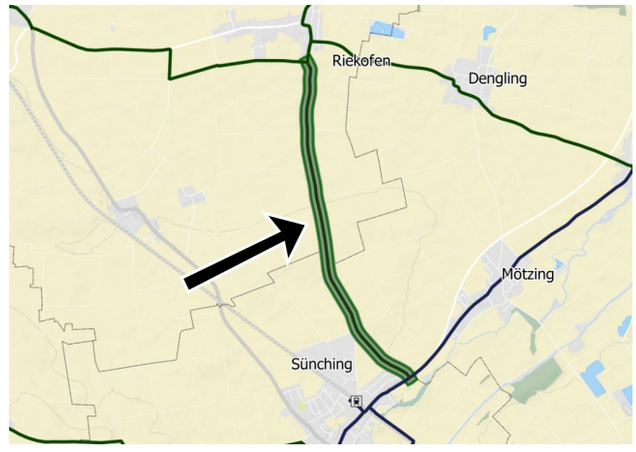
Hinweis: Als Alternative kann ein straßenbegleitender Radweg an der St 2111 dienen. Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der St 2111 möglich ist. Bei dieser Maßnahme kommt ggf. eine Übernahme der Kosten der erstmaligen Herstellung des Radweges durch den Freistaat Bayern in Frage.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 133

Verbindung:	Sünching - Riekofen	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Sünching	Straße:	St 2146
Kommune 2:	Riekofen	Länge:	Ca. 3200 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Freistaat Bayern	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 750.000 €

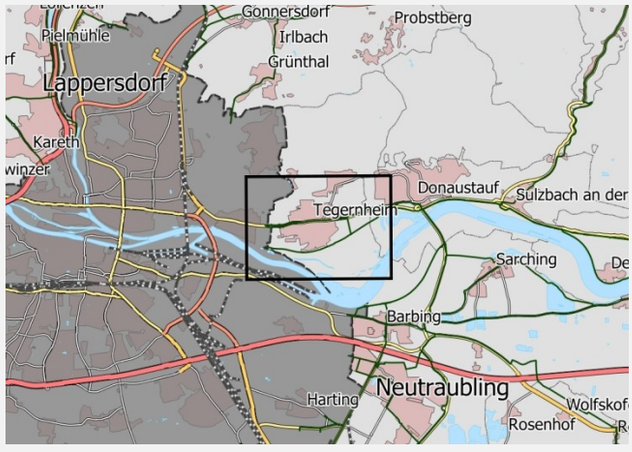
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung und der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten nicht für Radfahrende geeignet.

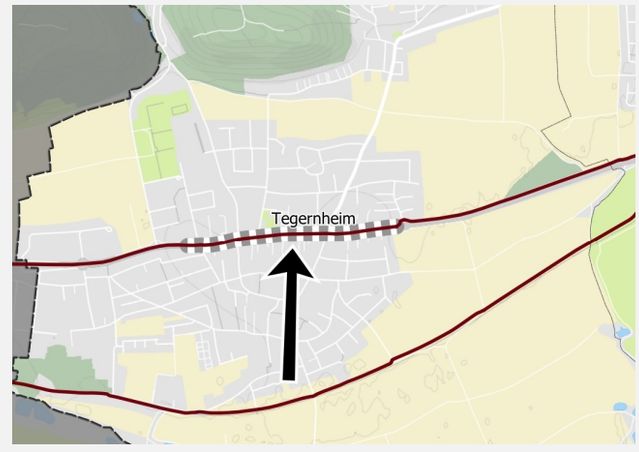
Hinweis: Laufende Planung. Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 134

Verbindung:	Tegernheim - Donaustauf	Maßnahmentyp:	Neuordnung des Straßenraums
Kommune 1:	Tegernheim	Straße:	St 2125
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 850 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	9269	Netz-Kategorie:	Überregionale Verbindung
Baulast:	Freistaat Bayern	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Der vorhandene benutzungspflichtige Geh- und Radweg ist deutlich zu schmal.

Maßnahme: Verkehrsberuhigende Umgestaltung durch Neuordnung des Straßenraums und nutzungsverträgliche Geschwindigkeit im KFZ-Verkehr. Gesicherte Führung über Einmündungen und Grundstückszufahrten. Notwendigkeit KFZ Parken prüfen.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Komplex Grobkostenschätzung (Netto): Komplex

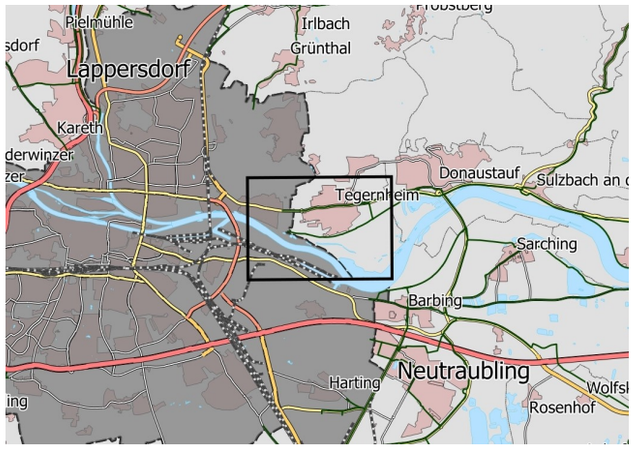
Begründung: Die vorhandenen Radverkehrsanlagen sind für den Radverkehr ungenügend. Durch eine verkehrsberuhigende Umgestaltung werden die städtebauliche Qualität sowie die Verkehrssicherheit enorm erhöht.

Hinweis: Die Verbindung soll auf Regensburger Gemarkung fortgesetzt werden.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 135

Verbindung:	Schwabelweis - Donaustauf	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Tegernheim	Straße:	Donauradweg
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 380 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Überregionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	WSG	Alternative:	Ja

Lage:



IST-Zustand: Problematische Vorfahrtssituation auf dem Donauradweg. Es existiert ein naturnaher, unbefestigter Weg auf dem Deich.

Maßnahme: Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung.

Fotos:

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 60.000 €

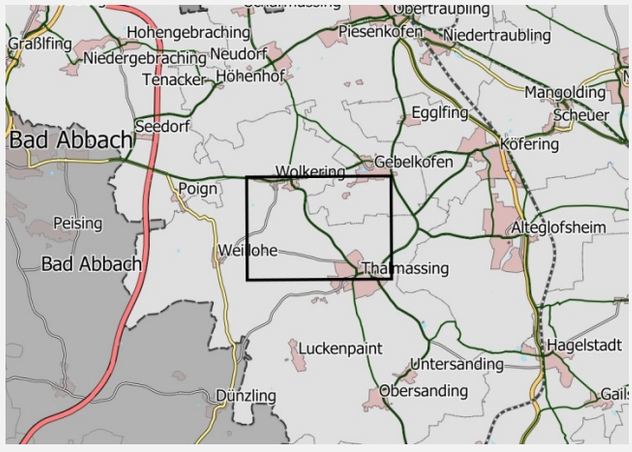
Begründung: Das aktuell existente Teilstück des Donauradwegs wird auch durch den Kfz-Verkehr als Zugang zum Wertstoffhof und zum Grüngutplatz stark frequentiert. Speziell an der Kreuzung Donauradweg / Obere Felder kommt es zu Konflikten.

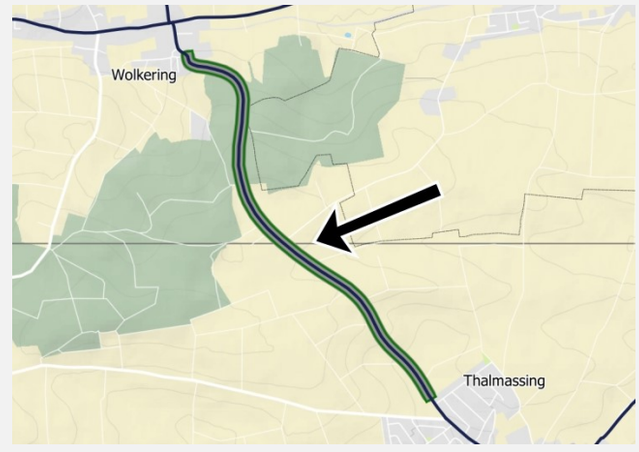
Hinweis: Das Sachgebiet "Fachtechnik für Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutz sowie für Wasserwirtschaft" der Abteilung "Natur- und Umweltschutz" des Landratsamt Regensburg spricht sich gegen eine Asphaltierung aus.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 136

Verbindung:	Wolkering - Thalmassing	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Thalmassing	Straße:	Gemeindestraße
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 2200 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	LSG	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 500.000 €

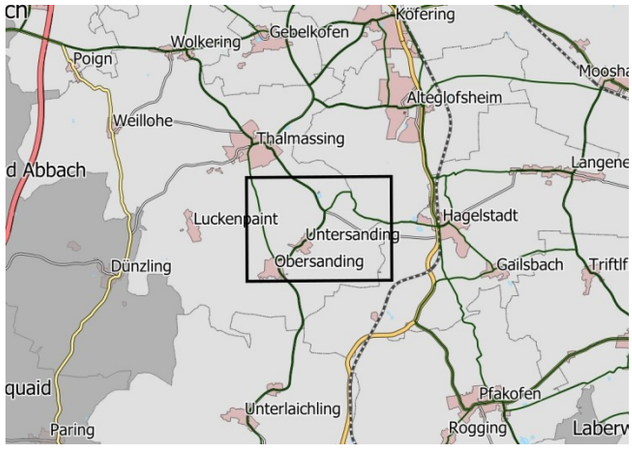
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für Radfahrende geeignet.

Hinweis: Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 137

Verbindung:	Obersanding - Untersanding - Hagelstadt	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Thalmassing	Straße:	R 35
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 650 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	1310	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 200.000 €

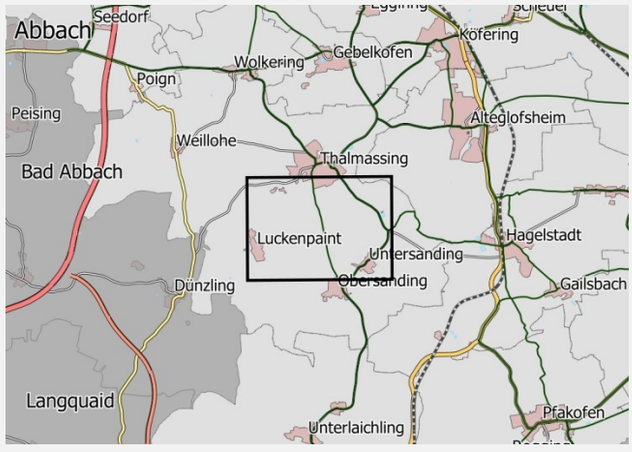
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für Radfahrende geeignet.

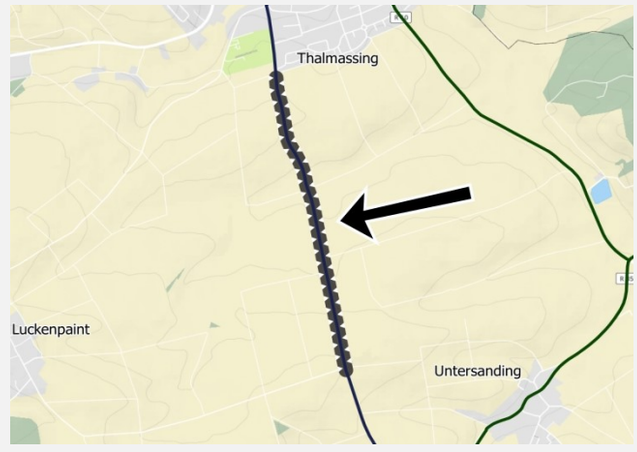
Hinweis: Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 138

Verbindung:	Thalmassing - Obersanding	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Thalmassing	Straße:	Wirtschaftsweg
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 1600 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





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

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 300.000 €

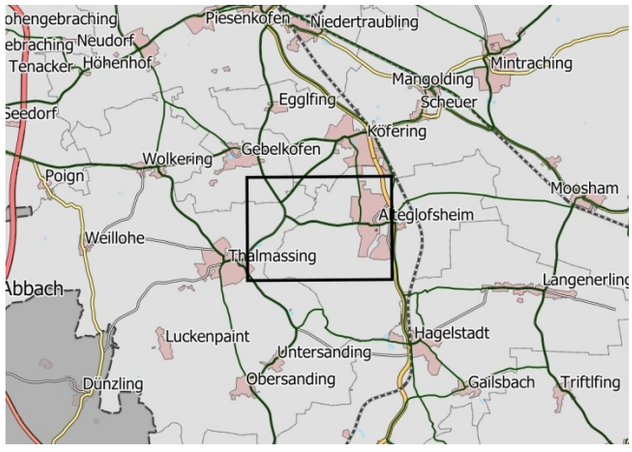
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

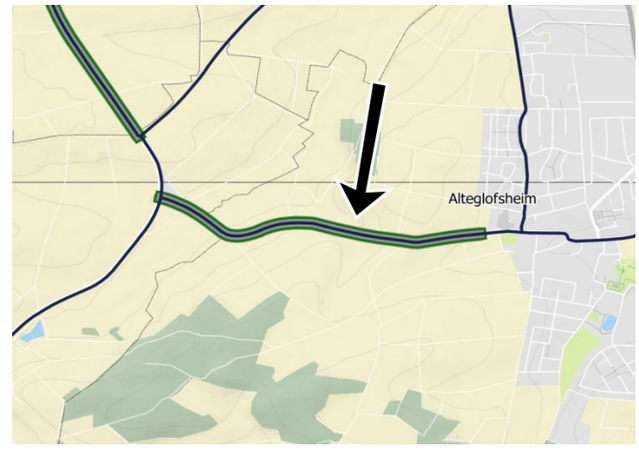
Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 139

Verbindung:	Gebelkofen - Alteglofsheim	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Thalmassing	Straße:	Thalmassinger Straße
Kommune 2:	Alteglofsheim	Länge:	Ca. 1600 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	LSG	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 350.000 €

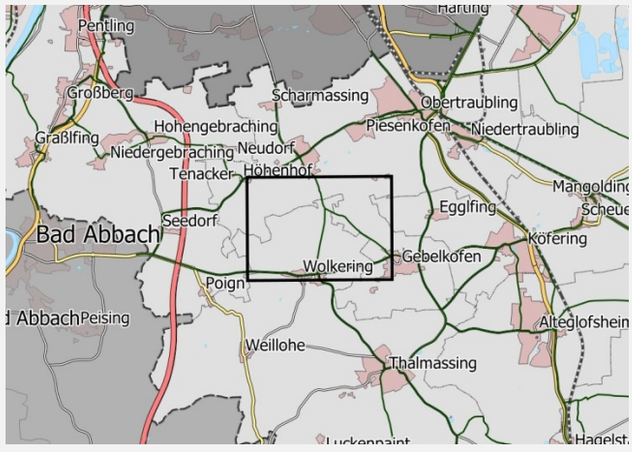
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für Radfahrende geeignet.

Hinweis: Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 140

Verbindung:	Oberhinkofen - Wolkering - Thalmassing	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Thalmassing	Straße:	Gemeindestraße
Kommune 2:	Obertraubling	Länge:	Ca. 2200 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde/Bund	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	FFH	Alternative:	Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 70 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 500.000 €

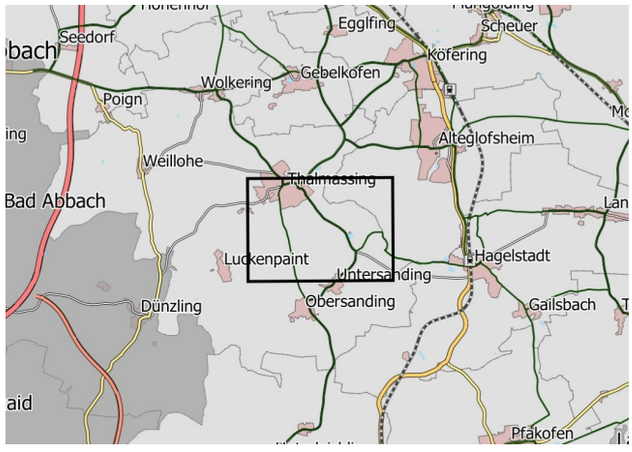
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten und der Topographie nur bedingt für Radfahrende geeignet.

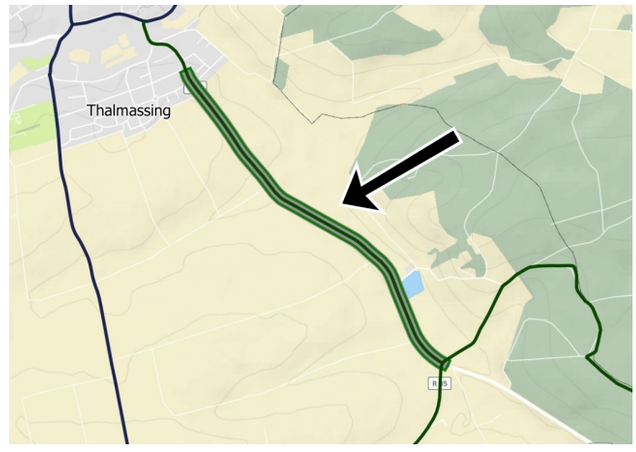
Hinweis: Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist. Der Bund Naturschutz e.V. sieht eine Asphaltierung im Bereich des DBU Naturerbe kritisch. Das Anlegen eines Radweges sollte auch zur besseren Biotopvernetzung (z.B. Amphibientunnel) genutzt werden.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 141

Verbindung:	Thalmassing - Neueglofsheim - Hagelstadt	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Thalmassing	Straße:	R 10
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 1800 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	2502	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Schlecht Grobkostenschätzung (Netto): 400.000 €

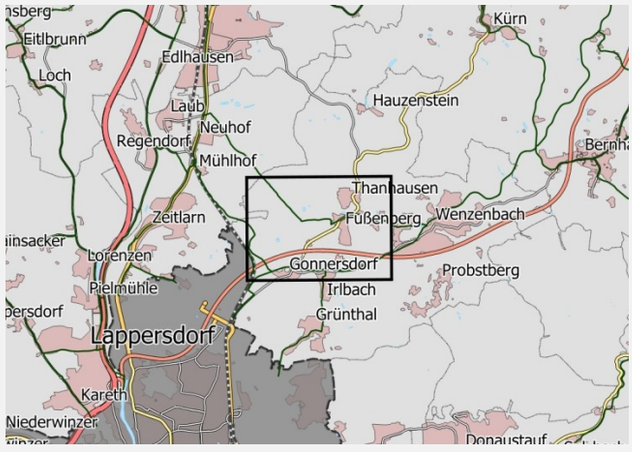
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten nicht für Radfahrende geeignet.

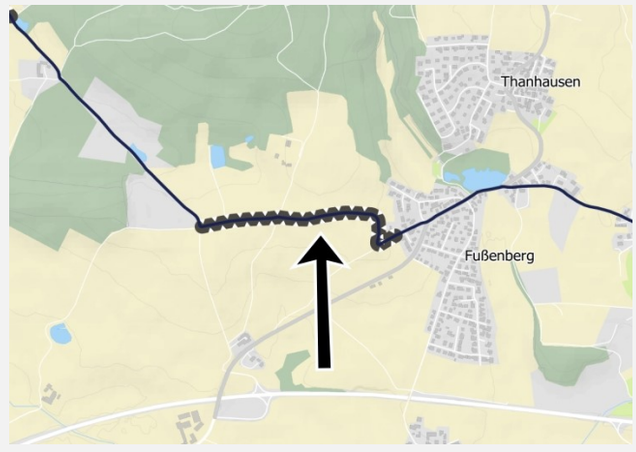
Hinweis: Laufende Planung.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 142

Verbindung:	Regenstauf - Fußenberg	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Wenzenbach	Straße:	Wirtschaftsweg
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 900 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Verbindung über naturnahen, unbefestigten Weg in teilweise schlechtem Zustand und auf schmalen Wegen.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut Grobkostenschätzung (Netto): 150.000 €

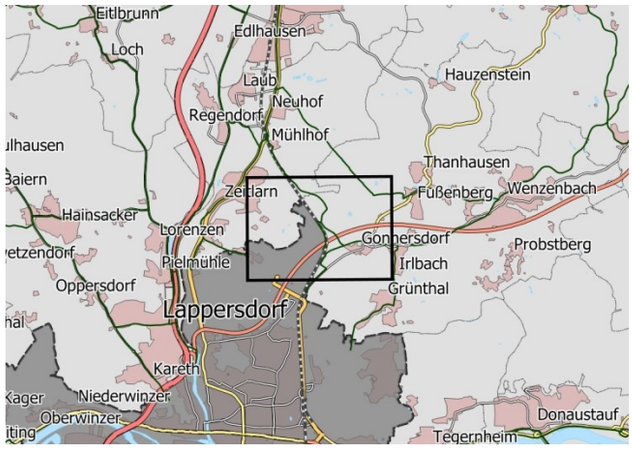
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

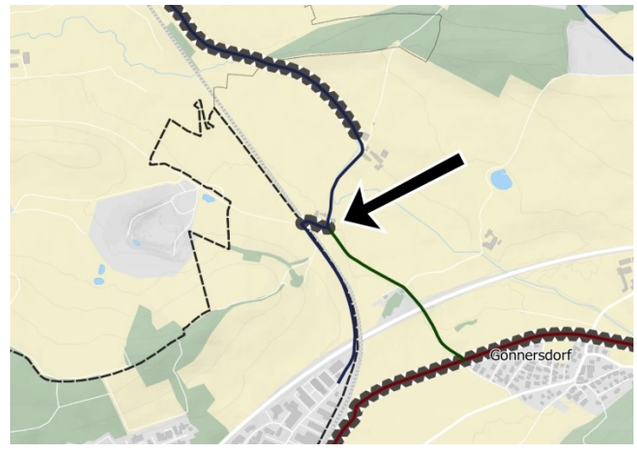
Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 143

Verbindung:	Neuhof - Mühlhof - Haslbach	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Wenzenbach	Straße:	Wirtschaftsweg
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 110 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





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

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 20.000 €

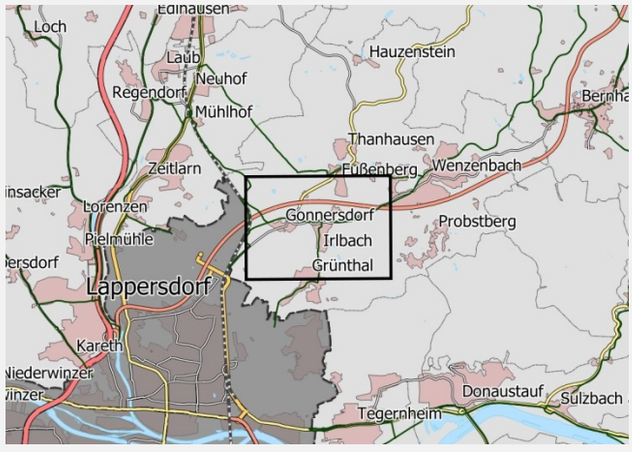
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

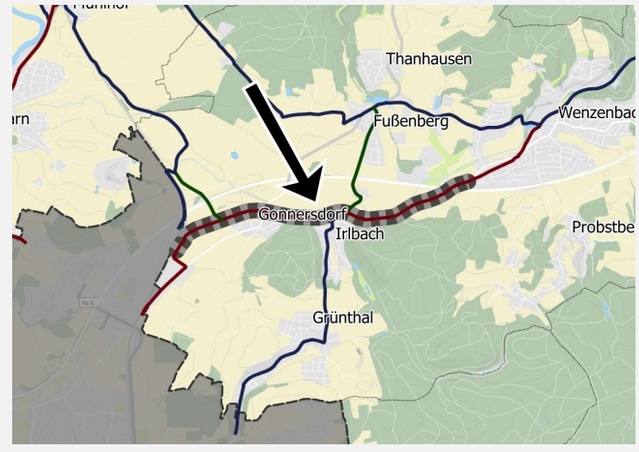
Hinweis: Als Alternative ist der Neubau eines Radwegs westlich der Bahntrasse zu prüfen.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 144

Verbindung:	Haslbach - Wenzenbach	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Wenzenbach	Straße:	Falkenstein Radweg
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 3600 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Überregionale Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Der betrachtete Abschnitt verfügt über eine wassergebundene Decke mit teilweise losem Untergrund.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 500.000 €

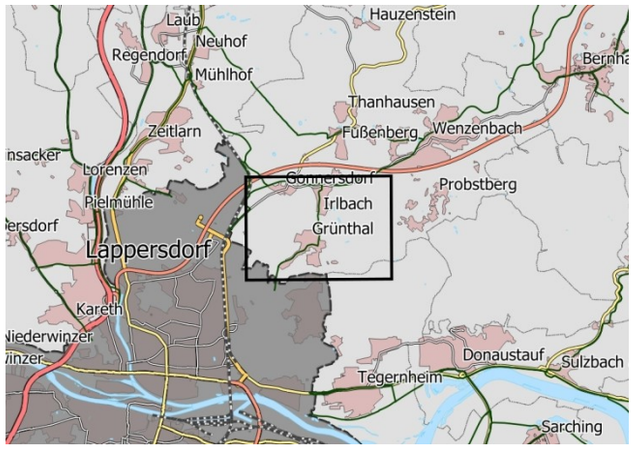
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Hinweis: Die Asphaltierung ist von der Gemeinde Wenzenbach gewünscht.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 146

Verbindung:	Grünthal - Irlbach	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Wenzenbach	Straße:	Grünthaler Straße
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 410 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut Grobkostenschätzung (Netto): 100.000 €

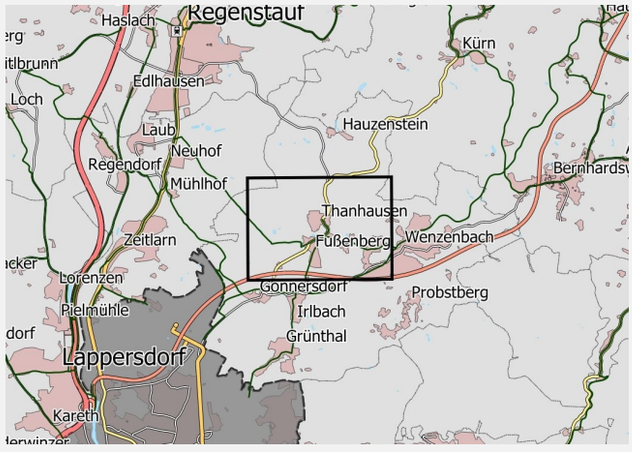
Begründung: Bei schadhaften Oberflächen ist ein höherer Kraftaufwand erforderlich. Befahren mit Gepäck, bspw. Einkäufen, kann zu Schäden / Verlusten führen.

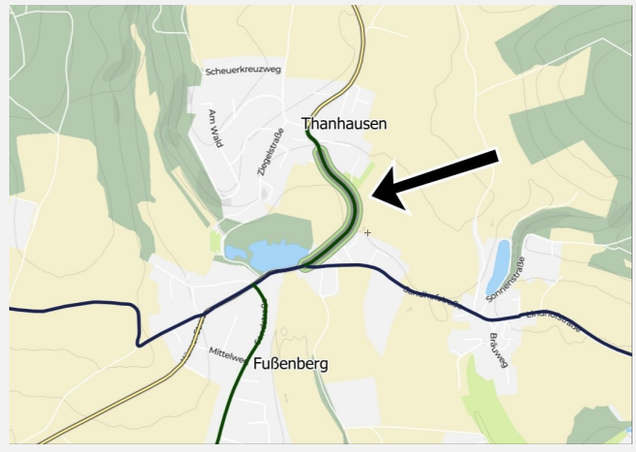
Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 163

Verbindung:	Thanhausen - Fußenberg	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 1:	Wenzenbach	Straße:	St 2150
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 430 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	3483	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Freistaat Bayern	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Gehweges und Freigabe für den Radverkehr.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut Grobkostenschätzung (Netto): 100.000 €

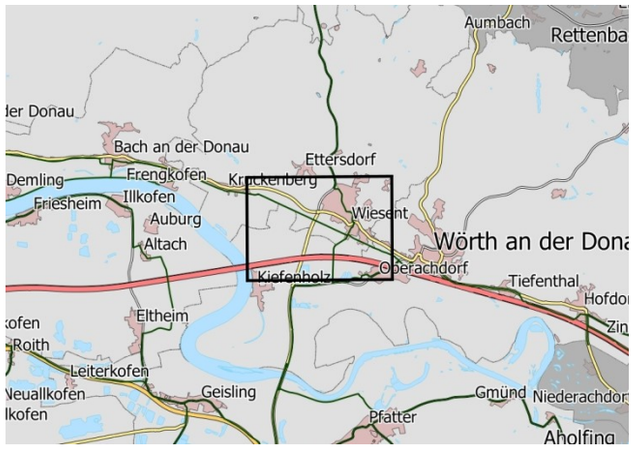
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung nicht für Radfahrende geeignet.

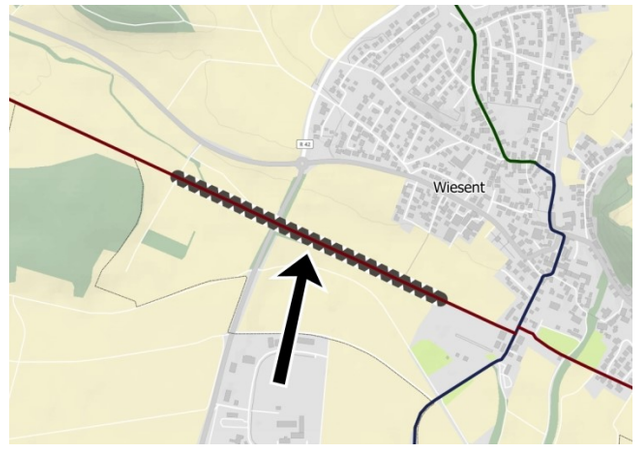
Hinweis: Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Fußenberg zugunsten des Rad- und Fußverkehrs sowie der Bau eines straßenbegleitenden Radweges zwischen Fußenberg und Gonnersdorf könnten weiterhin zu einer Steigerung des Radverkehranteils beitragen.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 147

Verbindung:	Kruckenberg - Wiesent - Wörth	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Wiesent	Straße:	Wirtschaftsweg
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 950 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Überregionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	WSG	Alternative:	Nein

Lage:





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

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 150.000 €

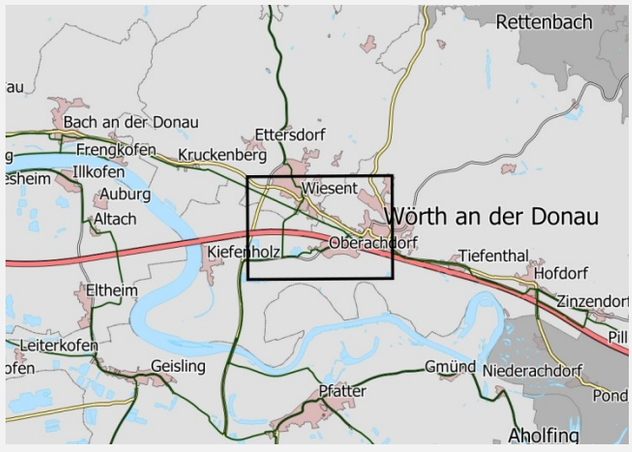
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Hinweis: Um eine durchgängige und direkte Radverbindung Regensburg - Wörth an der Donau zu schaffen, sollte diese Maßnahme möglichst in Verbindung mit anderen Maßnahmen entlang dieser Trasse realisiert werden.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 148

Verbindung:	Wiesent - Wörth an der Donau	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Wiesent	Straße:	Grubweg
Kommune 2:	Wörth an der Donau	Länge:	Ca. 200 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Überregionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:



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

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Hier ist leider kein Foto vorhanden.

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 40.000 €

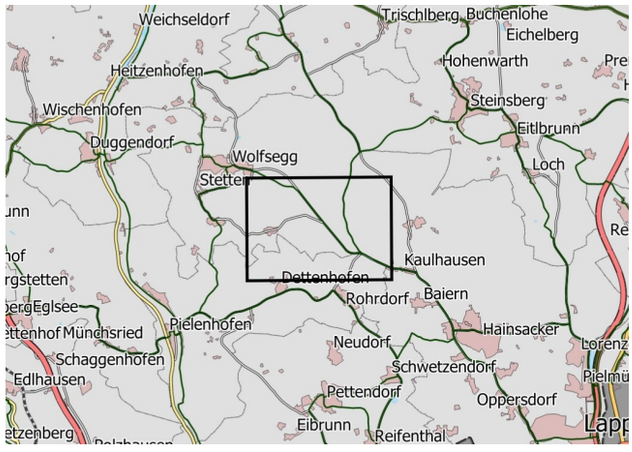
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

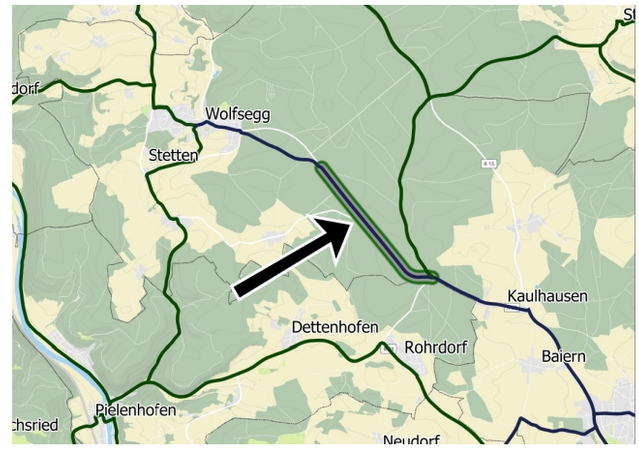
Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 149

Verbindung:	Wolfsegg - Kaulhausen - Hainsacker	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Wolfsegg	Straße:	R 39
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 2100 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	1745	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Landkreis Regensburg	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	LSG	Alternative:	Ja

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 500.000 €

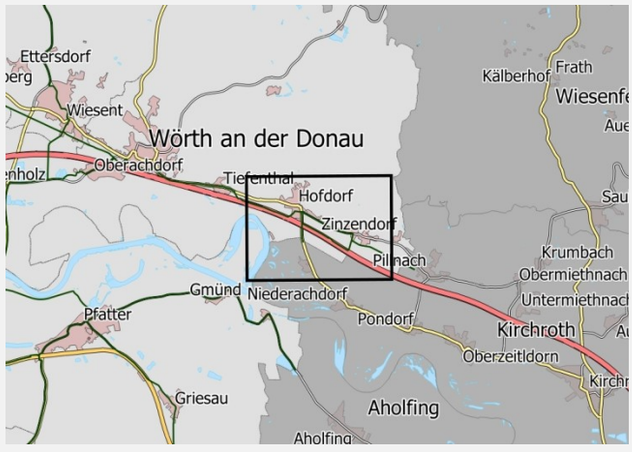
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für Radfahrende geeignet.

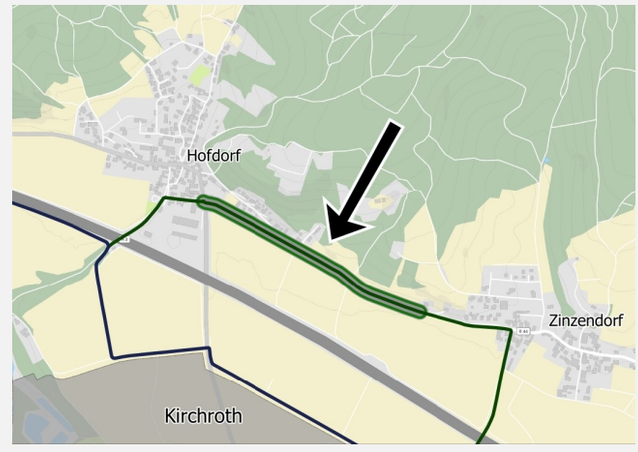
Hinweis: Laufende Planung.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 150

Verbindung:	Hofdorf - Zinzendorf	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Wörth an der Donau	Straße:	Zinzendorfer Straße
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 950 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	888	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Ja

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut Grobkostenschätzung (Netto): 200.000 €

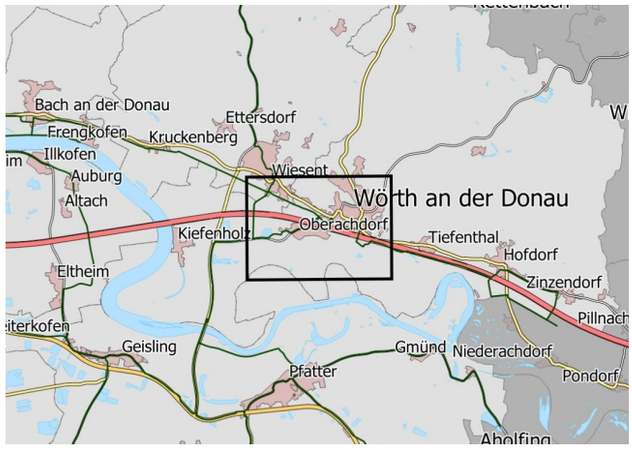
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten nur bedingt für Radfahrende geeignet.

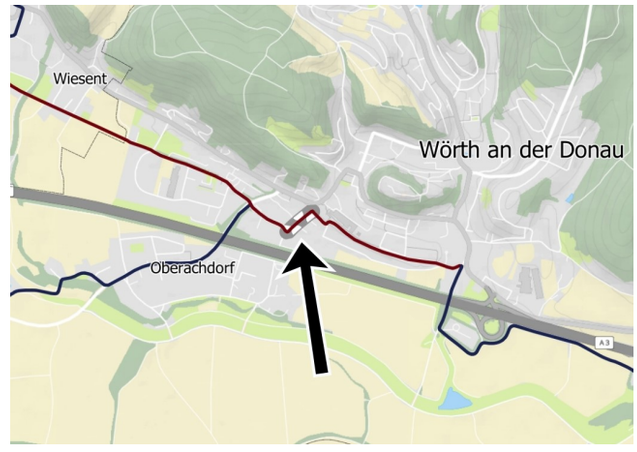
Hinweis: Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 154

Verbindung:	Oberachdorf - Wörth an der Donau	Maßnahmentyp:	Straßenraum neu ordnen
Kommune 1:	Wörth an der Donau	Straße:	Donaustraße
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 150 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Überregionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Mittlere Steigung
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es bestehen keine Radverkehrsanlagen.

Maßnahme: Neuordnung des Straßenraums zugunsten des Rad- und Fußverkehrs. Nutzungsverträgliche Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Komplex Grobkostenschätzung (Netto): Komplex

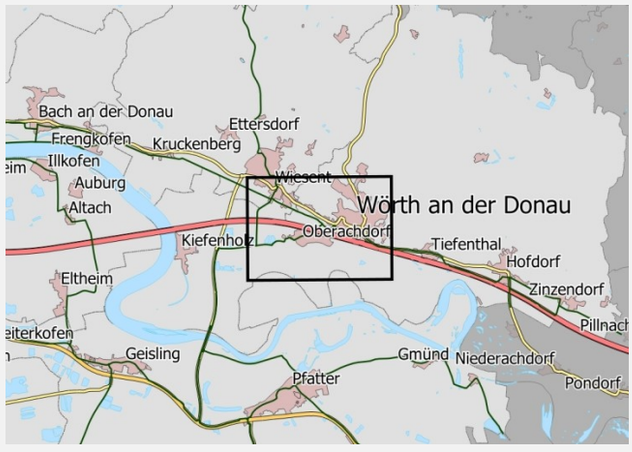
Begründung: Die Fahrbahnbreite lässt keine Markierungslösung zu.

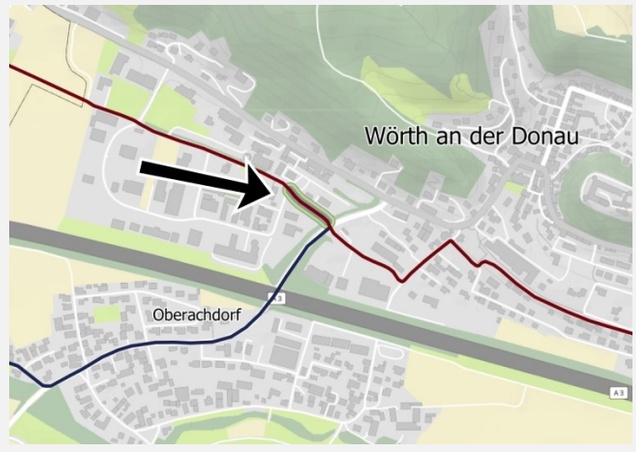
Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 155

Verbindung:	Wiesent - Wörth an der Donau	Maßnahmentyp:	Bestehenden Weg verbreitern
Kommune 1:	Wörth an der Donau	Straße:	Im Haslet
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 110 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Überregionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Der vorhandene Gehweg ist zu schmal und nicht für den Radverkehr freigegeben.

Maßnahme: Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 20.000 €

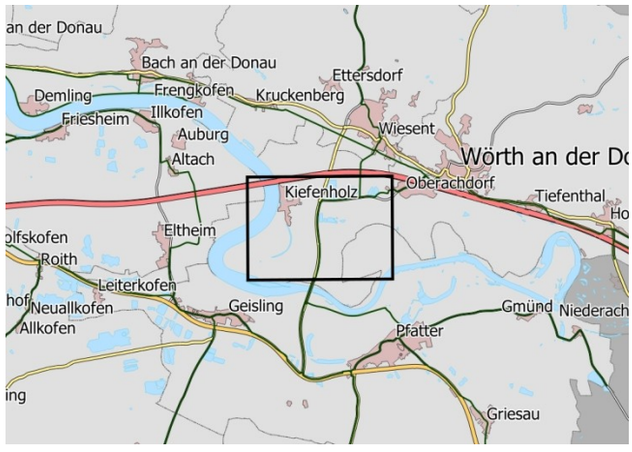
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist für Radfahrende ungeeignet. Zu schmale Geh- und Radwege führen zu Konflikten mit zu Fuß Gehenden. Dies wirkt sich negativ auf Fahrkomfort und Verkehrssicherheit für Radfahrende und zu Fuß Gehende aus. Im Begegnungsverkehr entstehen Probleme insbesondere bei Fahrrädern mit Anhängern oder Lastenfahrrädern.

Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 156

Verbindung:	Geisling - Seppenhausen - Oberachdorf	Maßnahmentyp:	Neubau Radweg
Kommune 1:	Wörth an der Donau	Straße:	St 2146
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 1000 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	2848	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Freistaat Bayern	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	WSG	Alternative:	Nein

Lage:



IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut Grobkostenschätzung (Netto): 200.000 €

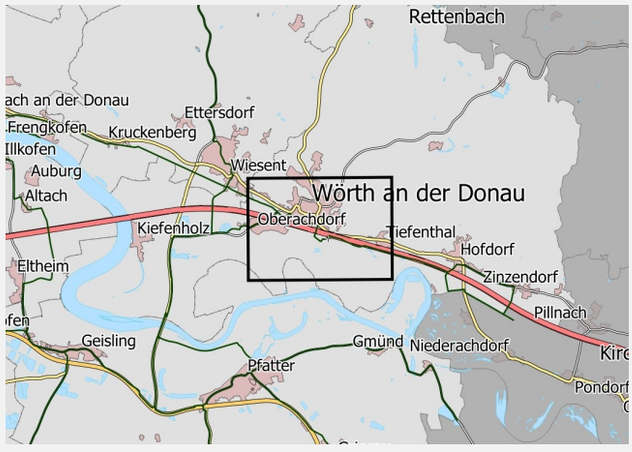
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten und der hohen Verkehrsbelastung nicht für Radfahrende geeignet.

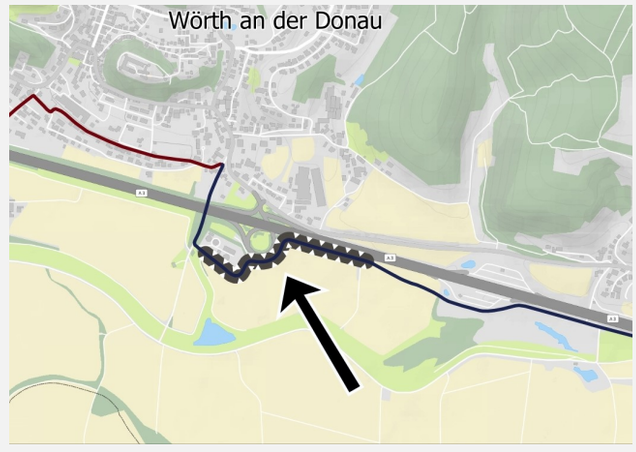
Hinweis: Kurzfristig soll geprüft werden ob die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit möglich ist.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 157

Verbindung:	Wörth an der Donau - Hofdorf	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Wörth an der Donau	Straße:	Wirtschaftsweg
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 700 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





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

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 150.000 €

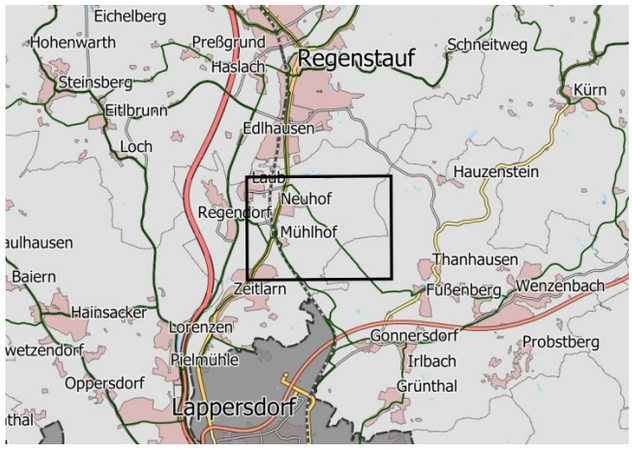
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

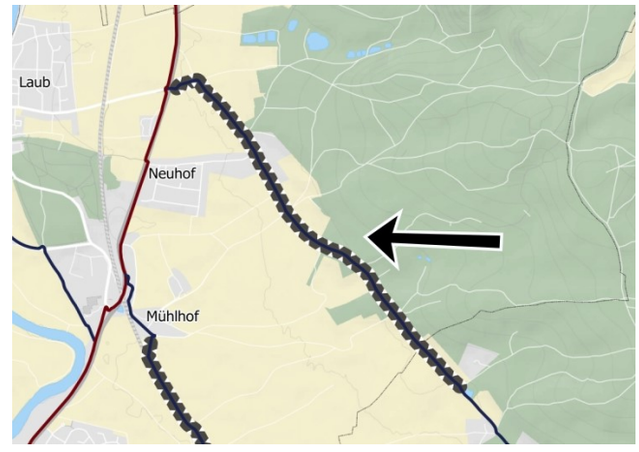
Hinweis: Laufende Planung.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 158

Verbindung:	Regenstauf - Fußenberg	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Zeitlarn	Straße:	Wirtschaftsweg
Kommune 2:	Wenzenbach	Länge:	Ca. 2300 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	LSG	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Verbindung über naturnahen, unbefestigten Weg in teilweise schlechtem Zustand und auf schmalen Wegen.

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 400.000 €

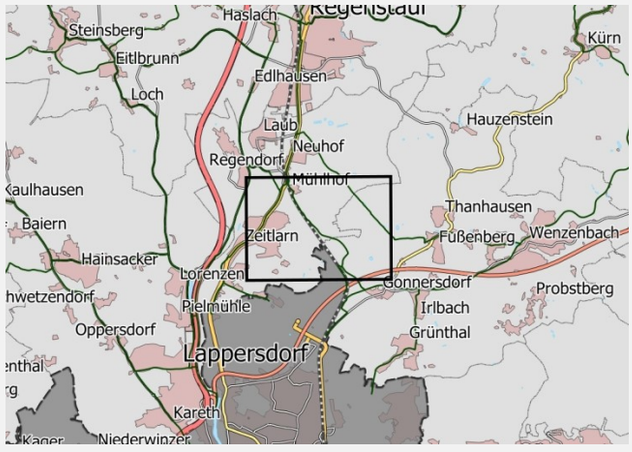
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

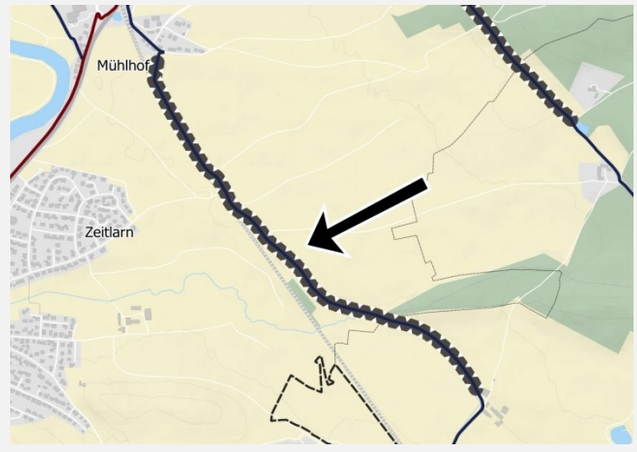
Hinweis: -

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 159

Verbindung:	Neuhof - Mühlhof - Gonnersdorf	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Zeitlarn	Straße:	Wirtschaftsweg
Kommune 2:	Wenzenbach	Länge:	Ca. 1900 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Regionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:





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

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Priorität: 2 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Mittel Grobkostenschätzung (Netto): 450.000 €

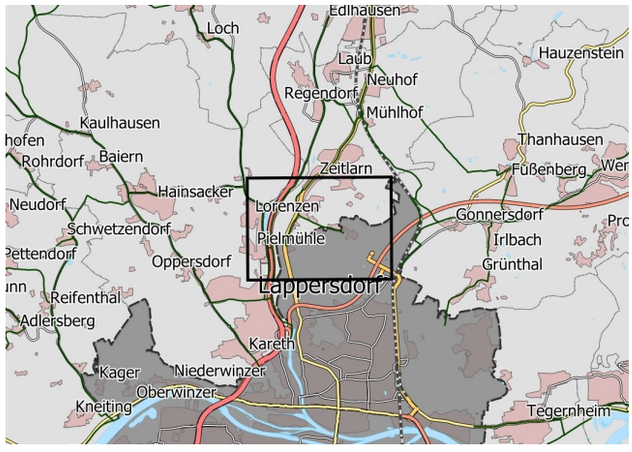
Begründung: Wassergebundene Oberflächen verschlechtern die Fahreigenschaften (u.a. höherer Kraftaufwand). Durch schlechte Griffigkeit steigt die Unfallgefahr. Dies gilt insbesondere bei oder nach Regen. Räumen im Winter nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

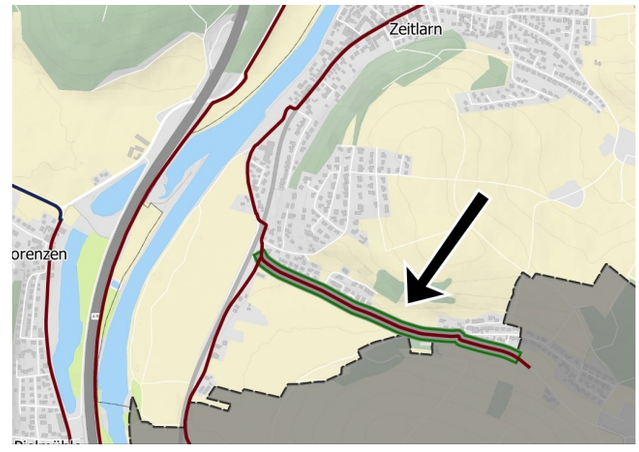
Hinweis: Alternativ wäre eine neue Verbindung westlich der Bahntrasse denkbar.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 161

Verbindung:	Zeitlarn - Haslbach	Maßnahmentyp:	**Neubau Radweg**
Kommune 1:	Zeitlarn	Straße:	Ödenthaler Straße
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 1100 Meter
Bike+Ride:	Nein	Schulverbindung:	Nein
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Überregionale Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	WSG	Alternative:	Nein

Lage:





IST-Zustand: Es existiert kein straßenbegleitender Geh- und Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.

Maßnahme: Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges außerorts. Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs innerorts.

Fotos:

Priorität: 1 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Sehr gut Grobkostenschätzung (Netto): 250.000 €

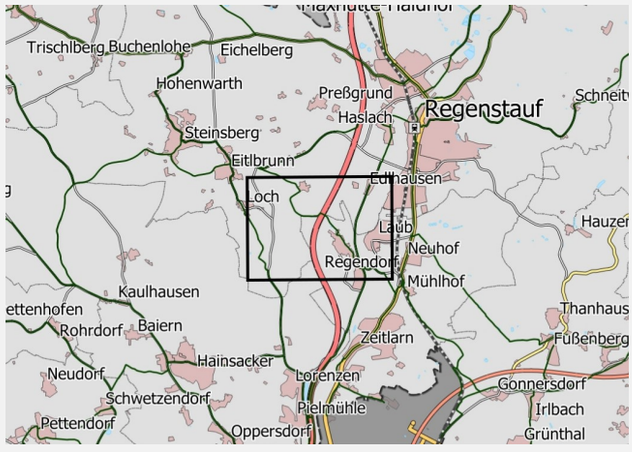
Begründung: Die Führung auf der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und der hohen Verkehrsbelastung nicht für Radfahrende geeignet.

Hinweis: Es existieren keine baulichen Anlagen für den Fußverkehr. Der Geh- und Radweg soll auf Gemarkung der Stadt Regensburg fortgesetzt werden. Alternativ wäre auch eine Fahrradstraße mit Zusatzzeichen "Anlieger frei" denkbar. So wird der Durchgangsverkehr ausgeschlossen.

Maßnahmendatenblatt Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg - Maßnahme-Nr.: 162

Verbindung:	Steinsberg - Eitlbrunn - Regendorf	Maßnahmentyp:	Oberfläche asphaltieren
Kommune 1:	Zeitlarn	Straße:	Wirtschaftsweg
Kommune 2:	-	Länge:	Ca. 360 Meter
Bike+Ride:	Ja	Schulverbindung:	Ja
DTV Kfz/24h:	-	Netz-Kategorie:	Nahräumliche Verbindung
Baulast:	Gemeinde	Steigung:	Weitestgehend flach
Schutzgeb.:	-	Alternative:	Nein

Lage:



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

Maßnahme: Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.

Fotos:

Priorität: 3 Kosten-Nutzen-Verhältnis: Gut Grobkostenschätzung (Netto): 70.000 €

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 nicht möglich. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad / Verschmutzung der Kleidung.

Hinweis: Diese Maßnahme und die zugehörige Verbindung sollen nur dann umgesetzt werden, wenn Maßnahme Nr. 058 nicht umsetzbar ist.

Anlage 8

Tabelle Priorisierung Maßnahmen Streckenausbau

Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis
050	B	B 15	Obertraubling - Köfering	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.	1	Sehr gut
078	FB	St 2660	Nittendorf - Etterzhausen	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.	1	Sehr gut
101	LKR	R 4	Pentling - Regensburg	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges beidseitig der R 4.	1	Sehr gut
097	LKR	R 4	Großberg - Hohengebraching	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Sehr gut
020a	LKR	R 42	Fischbehälter/Ochsenweide - Frauenzell	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.	1	Sehr gut
093	LKR	R 4	Bad Abbach - Seedorf	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Sehr gut
135	G	Donauradweg	Schwabelweis - Donaustauf	Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung.	1	Sehr gut
073	G	Walhallastraße	Obertraubling - Neutraubling	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges auf der westlichen Straßenseite. Einrichtung baulicher Überführungen Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs sowie an weiteren Anschlusspunkten des Radverkehrsnetzes.	1	Sehr gut
025	G	St 2660	Deuerling - Waldetzenberg - Nittendorf	Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	1	Sehr gut
112	G	St 2397	Regenstauf - Zeitlarn	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges. Außerdem sollen die Furten an den Grundstückszufahrten rot eingefärbt werden.	1	Sehr gut

Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis
155	G	Im Haslet	Wiesent - Wörth an der Donau	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.	1	Sehr gut
014	G	Wirtschaftsweg	Neutraubling - Unterheising	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	1	Sehr gut
024	G	St 2660	Deuerling - Waldetzenberg - Nittendorf	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.	1	Sehr gut
029	G	Radweg	Tegernheim - Donaustauf	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	1	Sehr gut
095	G	Regensburger Straße	Großberg - Pentling	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Sehr gut
147	G	Wirtschaftsweg	Kruckenberg - Wiesent - Wörth	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	1	Sehr gut
052	G	-	Laaber - Edlhausen	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.	1	Sehr gut
076	G	-	Gärtnersiedlung - Neutraubling	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	1	Sehr gut
008	G	Alter Bahndamm	Bach an der Donau - Kruckenberg	Neubau eines Radweges auf der stillgelegten Bahntrasse.	1	Sehr gut
161	G	Ödenthaler Straße	Zeitlarn - Haslbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges außerorts. Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs innerorts.	1	Sehr gut

Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis
156	FB	St 2146	Geisling - Seppenhausen - Oberachdorf	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.	1	Gut
069	LKR	R 5	Mintraching - Rosenhof	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Gut
027	LKR	R 13	Waldetzenberg - Nittendorf	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.	1	Gut
108	LKR	R 23	Geisling - Eltheim - Illkofen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Gut
084	LKR	R 30	Gebelkofen - Köfering	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Gut
006	G	Alter Bahndamm	Sulzbach an der Donau - Bach an der Donau	Neubau eines Radweges auf der stillgelegten Bahntrasse.	1	Gut
150	G	Zinzendorfer Straße	Hofdorf - Zinzendorf	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Gut
004	FB	St 2146	Aufhausen - Haidenkofen - Sünching	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Mittel
066	FB	St 2111	Obertraubling - Mangolding - Moosham	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Mittel
057	FB	St 2235	Laaber - Hinterzhof - Brunn	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Mittel

Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis
144	LKR	Falkenstein Radweg	Haslbach - Wenzenbach	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	1	Mittel
114	LKR	R 21	Steinsberg - Eitlbrunn - Regenstauf	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Mittel
089	LKR	R 20	Seedorf - Oberhinkofen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Mittel
127	LKR	R 35	Unterlaichling - Oberlaichling - Obersanding	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Mittel
083	LKR	R 12	Obertraubling - Gebelkofen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Mittel
081	G	Wirtschaftsweg	Obertraubling - Niedertraubling - Mangolding	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	1	Mittel
139	G	Thalmassinger Straße	Gebelkofen - Alteglofsheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Mittel
092	G	Donauradweg	Großprüfening - Graßlfing	Asphaltieren und verbreitern des betrachteten Abschnitts.	1	Mittel
132	G	-	Sünching - Geiselhöring	Neubau eines Radwegs auf der alten Bahntrasse.	1	Mittel
136	G	Gemeindestraße	Wolkering - Thalmassing	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Mittel

Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis
140	G/B	Gemeindestraße	Oberhinkofen - Wolkering - Thalmassing	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Mittel
062	B	B 16	Lappersdorf - Gallingkofen	Ausbau der Regenbrücke für den Fuß- und Radverkehr.	1	Komplex
106	FB	St 2146	Geisling - Oberachdorf	Ausbau der Brücke für den Fuß- und Radverkehr. Alternativ Neubau einer Rad- und Fußverkehrsbrücke.	1	Komplex
134	FB	St 2125	Tegernheim - Donaustauf	Verkehrsberuhigende Umgestaltung durch Neuordnung des Straßenraums und nutzungsverträgliche Geschwindigkeit im KFZ-Verkehr. Gesicherte Führung über Einmündungen und Grundstückszufahrten. Notwendigkeit KFZ Parken prüfen.	1	Komplex
129	G	-	Sinzing - Großprüfening	Neubau einer Brücke.	1	Komplex
102	G	-	Kneiting - Regensburg	Neubau einer Brücke für den Fuß- und Radverkehr zwischen Kneiting und Regensburg.	1	Komplex
154	G	Donaustraße	Oberachdorf - Wörth an der Donau	Neuordnung des Straßenraums zugunsten des Rad- und Fußverkehrs. Nutzungsverträgliche Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs.	1	Komplex
028	G	-	Donaustauf - Sarching	In dem betrachteten Abschnitt soll eine Rampe gebaut werden, die dem Radverkehr den Zugang zur Brücke ermöglicht.	1	Komplex
099	LKR	R 4	Großberg - Hohengebraching	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Sehr gut
032	G	-	Donaustauf - Sulzbach an der Donau	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.	2	Sehr gut

Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis
007	G	-	Sulzbach an der Donau - Bach an der Donau	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	2	Sehr gut
148	G	Grubweg	Wiesent - Wörth an der Donau	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	2	Sehr gut
143	G	Wirtschaftsweg	Neuhof - Mühlhof - Haslbach	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	2	Sehr gut
033	G	Pfad	Donaustauf - Sulzbach an der Donau	Asphaltieren und verbreitern des betrachteten Abschnitts.	2	Sehr gut
041	FB/G	St 2660 / R 16	Hemau - Jachenhausen	Verbreiterung des betrachteten Weges und anbringen des Zusatzzeichens "Radfahrer frei".	2	Sehr gut
163	FB	St 2150	Thanhausen - Fußenberg	Verbreiterung des betrachteten Gehweges und Freigabe für den Radverkehr.	2	Gut
142	G	Wirtschaftsweg	Regenstauf - Fußenberg	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	2	Gut
026	G	Schwarze Laber Radweg	Edlhausen - Deuerling	Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	2	Gut
146	G	Grünthaler Straße	Grünthal - Irlbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Gut
017	G	Forstwirtschaftsweg	Beratzhausen - Hemau	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	2	Gut

Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis
125	G	R 45	Schierling - Oberdegggenbach	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	2	Gut
045	FB	St 2660	Hemau - Riedenburg	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Mittel
111	FB	St 2149	Diesenbach - Buchenlohe - Holzheim a. Forst	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Mittel
105	FB	St 2146	Geisling - Oberachdorf	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Mittel
044	FB	St 2660	Langenkreith - Hemau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Mittel
133	FB	St 2146	Sünching - Riekofen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Mittel
049	FB	St 2149	Kallmünz - Holzheim a. Forst	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Mittel
059	LKR	R 18	Eitlbrunn - Holz - Lappersdorf	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.	2	Mittel
087	LKR	R 12	Gebelkofen - Alteglofsheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Mittel
149	LKR	R 39	Wolfsegg - Kaulhausen - Hainsacker	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Mittel

Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis
065	LKR	R 5	Mintraching - Tiefbrunn - Moosham	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Mittel
034	G	Wirtschaftsweg	Duggendorf - Wolfsegg	Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	2	Mittel
037	G	Forstwirtschaftsweg	Thalmassing - Neueglofsheim - Hagelstadt	Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	2	Mittel
058	G	Wirtschaftsweg	Schwetzendorf - Hainsacker	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	2	Mittel
070	G	Gemeindestraße	Schönach - Rain	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Mittel
116	G	Wirtschaftsweg	Eitlbrunn - Regendorf	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	2	Mittel
120	G	Wirtschaftsweg	Unterdeggenbach - Pfakofen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	2	Mittel
138	G	Wirtschaftsweg	Thalmassing - Obersanding	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	2	Mittel
115	G	Wirtschaftsweg	Steinsberg - Eitlbrunn - Holz	Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung, ggf. mit wassergebundener Decke.	2	Mittel
053	G	Schwarze Laber Radweg	Edlhausen - Deuerling	Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	2	Mittel

Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis
063	G	Wirtschaftsweg	Hainsacker - Lappersdorf	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	2	Mittel
068	G	Wirtschaftsweg	Mangolding - Moosham	Neubau eines Radweges entlang der Bahntrasse.	2	Mittel
158	G	Wirtschaftsweg	Regenstauf - Fußenberg	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	2	Mittel
159	G	Wirtschaftsweg	Neuhof - Mühlhof - Gonnersdorf	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	2	Mittel
054	G	Wirtschaftsweg	Hinterzhof - Unterlichtenberg - Beratzhausen	Neubau eines asphaltierten Radwegs. Ggf. ist auch eine wassergebundene Decke möglich.	2	Mittel
124	G	Fruehaufstraße	Schierling - Oberdegggenbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Mittel
157	G	Wirtschaftsweg	Wörth an der Donau - Hofdorf	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	2	Mittel
001	G	Forstwirtschaftsweg	Sulzbach an der Donau - Altenthann	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	2	Mittel
023	FB	St 2235	Brunn - Wischenhofen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Schlecht
020	LKR	R 42	Brennberg - Frauenzell - Wiesent	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Schlecht

Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis
130	LKR	R 37	Sinzing - Saxberg - Schneckenbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Schlecht
109	LKR	R 32	Pielenhofen - Dettenhofen - Rohrdorf	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Schlecht
091	G	-	Obertraubling - BMW Werk	Neubau einer Unterführung der Bahntrasse zwischen Bahnhofstraße und Am Langwiesfeld.	2	Komplex
131	G	Mariaorter Brücke	Nittendorf - Regensburg	Ausbau der Brücke für den Fuß- und Radverkehr.	2	Komplex
110	G	St 2149	Marienthal - Nittenau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Alternativ Neubau einer Radwegetrasse nördlich des Regens mit Neubau einer Brücke.	3	Sehr gut
079	FB	St 2660 / St 2165	Etterzhausen - Pettendorf/Pielenhofen	Ausbau als gemeinsamer Geh- und Radweg.	3	Gut
162	G	Wirtschaftsweg	Steinsberg - Eitlbrunn - Regendorf	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	3	Gut
016	G	Schwarze-Laber-Radwanderweg	Hardt - Parsberg	Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	3	Gut
137	LKR	R 35	Obersanding - Untersanding - Hagelstadt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Mittel
088	G	Wirtschaftsweg	Oberhinkofen - Gebelkofen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	3	Mittel

Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis
047	G	Wirtschaftsweg	Holzheim a. Forst - Wolfsegg	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	3	Mittel
038	G	Wirtschaftsweg	Hagelstadt - Alteglofsheim	Neubau eines asphaltierten oder wassergebundenen Radwegs.	3	Mittel
122	G	Wirtschaftsweg	Niederleierndorf - Schierling	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	3	Mittel
036	G	Wirtschaftsweg	Gailsbach - Triftlfing	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	3	Mittel
013	G	Wirtschaftsweg	Irlmauth - Kreuzhof - Donaustauf	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	3	Mittel
035	G	Wirtschaftsweg	Hagelstadt - Langenerling	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	3	Mittel
042	FB	St 2233	Hemau - Painten	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Schlecht
022	FB	St 2153	Altenthann - Forstmühle - Brennberg	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Schlecht
002	FB	St 2145	Sulzbach an der Donau - Altenthann	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Schlecht
021	FB	St 2153	Brennberg - Falkenstein	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Schlecht

Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis
003	LKR	R 2	Triftlfing - Aufhausen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Schlecht
141	LKR	R 10	Thalmassing - Neueglofsheim - Hagelstadt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Schlecht
080	LKR	R 14	Haugenried - Thumhausen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Schlecht
018	LKR	R 29	Mausheim - Parsberg	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.	3	Schlecht
019	LKR	R 6	Bernhardswald - Dingstetten - Erlbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Schlecht
046	LKR	R 17	Hemau - Haag	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Schlecht
117	LKR	R 9	Taimering - Riekofen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Schlecht
118	LKR	R 45	Buchenhausen - Holztraubach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Schlecht
119	LKR	R 46	Pfakofen - Inkofen - Upfkofen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Schlecht
128	LKR	R 35	Oberroning - Allersdorf - Schierling	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Schlecht

Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis
056	LKR	R 13	Hinterzhof - Bergstetten - Pettenhof	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am südlichen Ende des Radwegs.	3	Schlecht
103	G	Wirtschaftsweg	Pfakofen - Aufhausen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	3	Schlecht
043	G	Wirtschaftsweg	Laufenthal - Wollmannsdorf - Laaber	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	3	Schlecht
064	G	Gemeindestraße	Sengkofen - Geisling	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Schlecht
012	G	Rinsenstraße	Donaustauf - Sarching	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Schlecht
010	LKR/FB	R 23 / St 2145	Barbing - Friesheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.	3	Schlecht
104	G	Irling	Gmünd - Irling - Aholfing	Verkehrsberuhigende Umgestaltung durch Neuordnung des Straßenraums und nutzungsverträgliche Geschwindigkeit im KFZ-Verkehr. Gesicherte Führung über Einmündungen und Grundstückszufahrten. Notwendigkeit KFZ Parken prüfen.	3	Komplex
040	FB/LKR	St 2660	Hemau - Neukirchen - Willenhofen	Verkehrsberuhigende Umgestaltung durch Neuordnung des Straßenraums und nutzungsverträgliche Geschwindigkeit im KFZ-Verkehr.	3	Komplex

Anlage 9

Tabelle Priorisierung Maßnahmen Streckenausbau nach Baulastträger

Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis
062	B	B 16	Lappersdorf - Gallingkofen	Ausbau der Regenbrücke für den Fuß- und Radverkehr.	1	Komplex
050	B	B 15	Obertraubling - Köfering	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.	1	Sehr gut

Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis
004	FB	St 2146	Aufhausen - Haidenkofen - Sünching	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Mittel
057	FB	St 2235	Laaber - Hinterzhof - Brunn	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Mittel
066	FB	St 2111	Obertraubling - Mangolding - Moosham	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Mittel
078	FB	St 2660	Nittendorf - Etterzhausen	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.	1	Sehr gut
106	FB	St 2146	Geisling - Oberachdorf	Ausbau der Brücke für den Fuß- und Radverkehr. Alternativ Neubau einer Rad- und Fußverkehrsbrücke.	1	Komplex
134	FB	St 2125	Tegernheim - Donaustauf	Verkehrsberuhigende Umgestaltung durch Neuordnung des Straßenraums und nutzungsverträgliche Geschwindigkeit im KFZ-Verkehr. Gesicherte Führung über Einmündungen und Grundstückszufahrten. Notwendigkeit KFZ Parken prüfen.	1	Komplex
156	FB	St 2146	Geisling - Seppenhausen - Oberachdorf	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.	1	Gut
041	FB/G	St 2660 / R 16	Hemau - Jachenhausen	Verbreiterung des betrachteten Weges und anbringen des Zusatzzeichens "Radfahrer frei".	2	Sehr gut
023	FB	St 2235	Brunn - Wischenhofen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Schlecht
044	FB	St 2660	Langenkreith - Hemau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Mittel

Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis
045	FB	St 2660	Hemau - Riedenburg	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Mittel
049	FB	St 2149	Kallmünz - Holzheim a. Forst	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Mittel
105	FB	St 2146	Geisling - Oberachdorf	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Mittel
111	FB	St 2149	Diesenbach - Buchenlohe - Holzheim a. Forst	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Mittel
133	FB	St 2146	Sünching - Riekofen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Mittel
163	FB	St 2150	Thanhausen - Fußenberg	Verbreiterung des betrachteten Gehweges und Freigabe für den Radverkehr.	2	Gut
010	LKR/FB	R 23 / St 2145	Barbing - Friesheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.	3	Schlecht
002	FB	St 2145	Sulzbach an der Donau - Altenthann	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Schlecht
021	FB	St 2153	Brennberg - Falkenstein	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Schlecht
022	FB	St 2153	Altenthann - Forstmühle - Brennberg	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Schlecht

Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis
042	FB	St 2233	Hemau - Painten	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Schlecht
079	FB	St 2660 / St 2165	Etterzhausen - Pettendorf/Pielenhofen	Ausbau als gemeinsamer Geh- und Radweg.	3	Gut
040	G	St 2660	Hemau - Neukirchen - Willenhofen	Verkehrsberuhigende Umgestaltung durch Neuordnung des Straßenraums und nutzungsverträgliche Geschwindigkeit im KFZ-Verkehr.	3	Komplex

Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis
020a	LKR	R 42	Fischbehälter/Ochsenweide - Frauenzell	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.	1	Sehr gut
093	LKR	R 4	Bad Abbach - Seedorf	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Sehr gut
097	LKR	R 4	Großberg - Hohengebraching	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Sehr gut
101	LKR	R 4	Pentling - Regensburg	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges beidseitig der R 4.	1	Sehr gut
027	LKR	R 13	Waldetzenberg - Nittendorf	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.	1	Gut
069	LKR	R 5	Mintraching - Rosenhof	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Gut
084	LKR	R 30	Gebelkofen - Köfering	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Gut
108	LKR	R 23	Geisling - Eltheim - Illkofen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Gut
083	LKR	R 12	Obertraubling - Gebelkofen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Mittel
089	LKR	R 20	Seedorf - Oberhinkofen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Mittel

Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis
114	LKR	R 21	Steinsberg - Eitlbrunn - Regenstauf	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Mittel
127	LKR	R 35	Unterlaichling - Oberlaichling - Obersanding	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Mittel
144	LKR	Falkenstein Radweg	Haslbach - Wenzenbach	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	1	Mittel
099	LKR	R 4	Großberg - Hohengebraching	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Sehr gut
041	FB/G	St 2660 / R 16	Hemau - Jachenhausen	Verbreiterung des betrachteten Weges und anbringen des Zusatzzeichens "Radfahrer frei".	2	Sehr gut
125	G	R 45	Schierling - Oberdegggenbach	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	2	Gut
059	LKR	R 18	Eitlbrunn - Holz - Lappersdorf	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs. Es gibt keine geeignete Alternativverbindung.	2	Mittel
065	LKR	R 5	Mintraching - Tiefbrunn - Moosham	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Mittel
087	LKR	R 12	Gebelkofen - Alteglofsheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Mittel
149	LKR	R 39	Wolfsegg - Kaulhausen - Hainsacker	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Mittel

Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis
020	LKR	R 42	Brennberg - Frauenzell - Wiesent	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Schlecht
109	LKR	R 32	Pielenhofen - Dettenhofen - Rohrdorf	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Schlecht
130	LKR	R 37	Sinzing - Saxberg - Schneckenbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Schlecht
137	LKR	R 35	Obersanding - Untersanding - Hagelstadt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Mittel
003	LKR	R 2	Triftlfing - Aufhausen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Schlecht
018	LKR	R 29	Mausheim - Parsberg	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.	3	Schlecht
019	LKR	R 6	Bernhardswald - Dingstetten - Erlbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Schlecht
046	LKR	R 17	Hemau - Haag	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Schlecht
056	LKR	R 13	Hinterzhof - Bergstetten - Pettenhof	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am südlichen Ende des Radwegs.	3	Schlecht
080	LKR	R 14	Haugenried - Thumhausen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Schlecht

Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis
117	LKR	R 9	Taimering - Riekofen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Schlecht
118	LKR	R 45	Buchenhausen - Holztraubach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Schlecht
119	LKR	R 46	Pfakofen - Inkofen - Upfkofen	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Schlecht
128	LKR	R 35	Oberroning - Allersdorf - Schierling	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Schlecht
141	LKR	R 10	Thalmassing - Neueglofsheim - Hagelstadt	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Schlecht
010	LKR/FB	R 23 / St 2145	Barbing - Friesheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges.	3	Schlecht
040	G	St 2660	Hemau - Neukirchen - Willenhofen	Verkehrsberuhigende Umgestaltung durch Neuordnung des Straßenraums und nutzungsverträgliche Geschwindigkeit im KFZ-Verkehr.	3	Komplex

Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis
006	G	Alter Bahndamm	Sulzbach an der Donau - Bach an der Donau	Neubau eines Radweges auf der stillgelegten Bahntrasse.	1	Gut
008	G	Alter Bahndamm	Bach an der Donau - Kruckenberg	Neubau eines Radweges auf der stillgelegten Bahntrasse.	1	Sehr gut
014	G	Wirtschaftsweg	Neutraubling - Unterheising	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	1	Sehr gut
024	G	St 2660	Deuerling - Waldetzenberg - Nittendorf	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.	1	Sehr gut
025	G	St 2660	Deuerling - Waldetzenberg - Nittendorf	Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	1	Sehr gut
028	G	-	Donaustauf - Sarching	In dem betrachteten Abschnitt soll eine Rampe gebaut werden, die dem Radverkehr den Zugang zur Brücke ermöglicht.	1	Komplex
029	G	Radweg	Tegernheim - Donaustauf	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	1	Sehr gut
052	G	-	Laaber - Edlhausen	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.	1	Sehr gut
073	G	Walhallastraße	Obertraubling - Neutraubling	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges auf der westlichen Straßenseite. Einrichtung baulicher Überführungen Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs sowie an weiteren Anschlusspunkten des Radverkehrsnetzes.	1	Sehr gut
076	G	-	Gärtnersiedlung - Neutraubling	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	1	Sehr gut

Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis
081	G	Wirtschaftsweg	Obertraubling - Niedertraubling - Mangolding	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	1	Mittel
092	G	Donauradweg	Großprüfening - Graßlfing	Asphaltieren und verbreitern des betrachteten Abschnitts.	1	Mittel
095	G	Regensburger Straße	Großberg - Pentling	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Sehr gut
102	G	-	Kneiting - Regensburg	Neubau einer Brücke für den Fuß- und Radverkehr zwischen Kneiting und Regensburg.	1	Komplex
112	G	St 2397	Regenstauf - Zeitlarn	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges. Außerdem sollen die Furten an den Grundstückszufahrten rot eingefärbt werden.	1	Sehr gut
129	G	-	Sinzing - Großprüfening	Neubau einer Brücke.	1	Komplex
132	G	-	Sünching - Geiselhöring	Neubau eines Radwegs auf der alten Bahntrasse.	1	Mittel
135	G	Donauradweg	Schwabelweis - Donaustauf	Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung.	1	Sehr gut
136	G	Gemeindestraße	Wolkering - Thalmassing	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Mittel
139	G	Thalmassinger Straße	Gebelkofen - Alteglofsheim	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Mittel

Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis
140	G/B	Gemeindestraße	Oberhinkofen - Wolkering - Thalmassing	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Mittel
147	G	Wirtschaftsweg	Kruckenberg - Wiesent - Wörth	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	1	Sehr gut
150	G	Zinzendorfer Straße	Hofdorf - Zinzendorf	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	1	Gut
154	G	Donaustraße	Oberachdorf - Wörth an der Donau	Neuordnung des Straßenraums zugunsten des Rad- und Fußverkehrs. Nutzungsverträgliche Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs.	1	Komplex
155	G	Im Haslet	Wiesent - Wörth an der Donau	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.	1	Sehr gut
161	G	Ödenthaler Straße	Zeitlarn - Haslbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges außerorts. Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs innerorts.	1	Sehr gut
001	G	Forstwirtschaftsweg	Sulzbach an der Donau - Altenthann	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	2	Mittel
007	G	-	Sulzbach an der Donau - Bach an der Donau	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	2	Sehr gut
017	G	Forstwirtschaftsweg	Beratzhausen - Hemau	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	2	Gut
026	G	Schwarze Laber Radweg	Edlhausen - Deuerling	Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	2	Gut

Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis
032	G	-	Donaustauf - Sulzbach an der Donau	Verbreiterung des betrachteten Geh- und Radweges.	2	Sehr gut
033	G	Pfad	Donaustauf - Sulzbach an der Donau	Asphaltieren und verbreitern des betrachteten Abschnitts.	2	Sehr gut
034	G	Wirtschaftsweg	Duggendorf - Wolfsegg	Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	2	Mittel
037	G	Forstwirtschaftsweg	Thalmassing - Neueglofsheim - Hagelstadt	Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	2	Mittel
053	G	Schwarze Laber Radweg	Edlhausen - Deuerling	Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	2	Mittel
054	G	Wirtschaftsweg	Hinterzhof - Unterlichtenberg - Beratzhausen	Neubau eines asphaltierten Radwegs. Ggf. ist auch eine wassergebundene Decke möglich.	2	Mittel
058	G	Wirtschaftsweg	Schwetzendorf - Hainsacker	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	2	Mittel
063	G	Wirtschaftsweg	Hainsacker - Lappersdorf	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	2	Mittel
068	G	Wirtschaftsweg	Mangolding - Moosham	Neubau eines Radweges entlang der Bahntrasse.	2	Mittel
070	G	Gemeindestraße	Schönach - Rain	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Mittel

Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis
091	G	-	Obertraubling - BMW Werk	Neubau einer Unterführung der Bahntrasse zwischen Bahnhofstraße und Am Langwiesfeld.	2	Komplex
115	G	Wirtschaftsweg	Steinsberg - Eitlbrunn - Holz	Befestigung der Oberfläche durch Asphaltierung, ggf. mit wassergebundener Decke.	2	Mittel
116	G	Wirtschaftsweg	Eitlbrunn - Regendorf	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	2	Mittel
120	G	Wirtschaftsweg	Unterdeggenbach - Pfakofen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	2	Mittel
124	G	Fruehaufstraße	Schierling - Oberdegggenbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Mittel
131	G	Mariaorter Brücke	Nittendorf - Regensburg	Ausbau der Brücke für den Fuß- und Radverkehr.	2	Komplex
138	G	Wirtschaftsweg	Thalmassing - Obersanding	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	2	Mittel
142	G	Wirtschaftsweg	Regenstauf - Fußenberg	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	2	Gut
143	G	Wirtschaftsweg	Neuhof - Mühlhof - Haslbach	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	2	Sehr gut
146	G	Grünthaler Straße	Grünthal - Irlbach	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	2	Gut

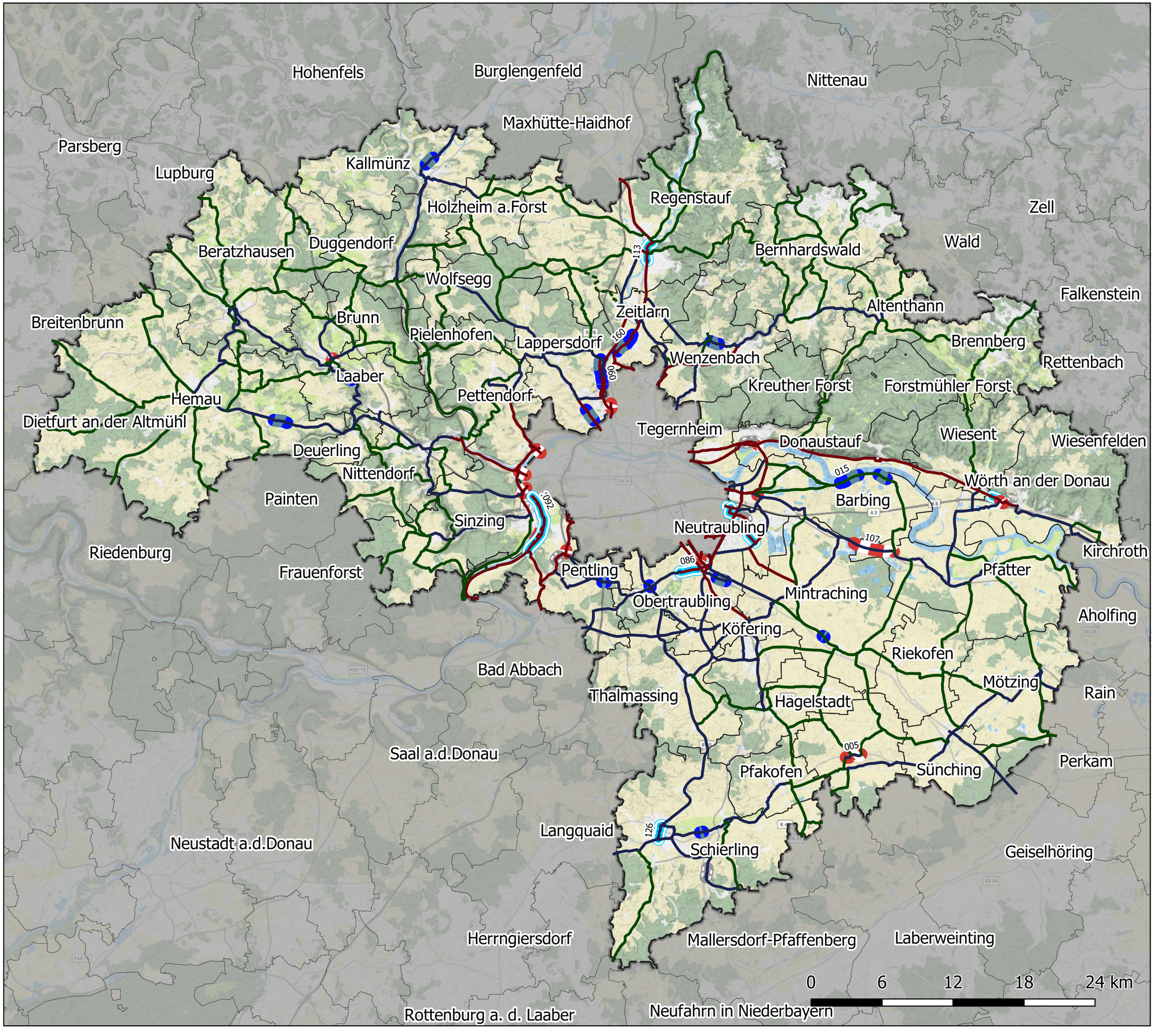
Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis
148	G	Grubweg	Wiesent - Wörth an der Donau	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	2	Sehr gut
157	G	Wirtschaftsweg	Wörth an der Donau - Hofdorf	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	2	Mittel
158	G	Wirtschaftsweg	Regenstauf - Fußenberg	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	2	Mittel
159	G	Wirtschaftsweg	Neuhof - Mühlhof - Gonnersdorf	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	2	Mittel
012	G	Rinsenstraße	Donaustauf - Sarching	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Schlecht
013	G	Wirtschaftsweg	Irlmauth - Kreuzhof - Donaustauf	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	3	Mittel
016	G	Schwarze-Laber-Radwanderweg	Hardt - Parsberg	Ausbessern der Oberfläche auf dem betrachteten Abschnitt.	3	Gut
035	G	Wirtschaftsweg	Hagelstadt - Langenerling	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	3	Mittel
036	G	Wirtschaftsweg	Gailsbach - Triftlfing	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	3	Mittel
038	G	Wirtschaftsweg	Hagelstadt - Alteglofsheim	Neubau eines asphaltierten oder wassergebundenen Radwegs.	3	Mittel

Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung	Priorität	Kosten-Nutzen-Verhältnis
043	G	Wirtschaftsweg	Laufenthal - Wollmannsdorf - Laaber	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	3	Schlecht
047	G	Wirtschaftsweg	Holzheim a. Forst - Wolfsegg	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	3	Mittel
064	G	Gemeindestraße	Sengkofen - Geisling	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Einrichtung einer baulichen Überführung Fahrbahn-Radweg am Beginn/Ende des Radwegs.	3	Schlecht
088	G	Wirtschaftsweg	Oberhinkofen - Gebelkofen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	3	Mittel
103	G	Wirtschaftsweg	Pfakofen - Aufhausen	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	3	Schlecht
104	G	Irling	Gmünd - Irling - Aholfing	Verkehrsberuhigende Umgestaltung durch Neuordnung des Straßenraums und nutzungsverträgliche Geschwindigkeit im KFZ-Verkehr. Gesicherte Führung über Einmündungen und Grundstückszufahrten. Notwendigkeit KFZ Parken prüfen.	3	Komplex
110	G	St 2149	Marienthal - Nittenau	Neubau eines straßenbegleitenden Geh- und Radweges. Alternativ Neubau einer Radwegetrasse nördlich des Regens mit Neubau einer Brücke.	3	Sehr gut
122	G	Wirtschaftsweg	Niederleierndorf - Schierling	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	3	Mittel
162	G	Wirtschaftsweg	Steinsberg - Eitlbrunn - Regendorf	Asphaltieren des betrachteten Abschnitts.	3	Gut

Anlage 10

Plan nicht-bauliche Streckenmaßnahmen

Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg



Nicht-bauliche Streckenmaßnahmen

- Radverkehrsanlage markieren
- Radfahr- / Schutzstreifen optimieren
- Fahrradstraße anordnen
- Benutzungspflicht aufheben
- Sonstiges

Zielnetz

- Überregionale Verbindungen (Kategorie I)
- Alternativer Verlauf (I)
- Regionale Verbindungen (Kategorie II)
- Alternativer Verlauf (II)
- Nahräumliche Verbindungen (Kategorie III)
- Alternativer Verlauf (III)

Sonstiges

- Gemeindegrenzen
- Kreisgrenze

Anlage 10

Plan 06: Sofortmaßnahmen und Anordnungen

Projekt:	Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg
Bearbeitung:	B.A. Thorsten Zobel
Datum:	31.03.2020
Kartengrundlage:	Mapbox, eigene Bearbeitung
Datengrundlage:	Openstreetmap Contributers, eigene Erhebung

RV-K Radverkehr-Konzept
Radverkehr-Konzept
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 11

Tabelle nicht-bauliche Streckenmaßnahmen

Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung
121	B	B 15	Buchhausen - Unterdeggenbach	Markierung von beidseitigen Schutzstreifen.
096	B	B 16	Großberg - Pentling	Es soll geprüft werden ob die nördlich vorhandene Schutzplanke auf dem Abschnitt verlängert werden kann oder ob es alternative Möglichkeiten gibt den Radverkehr von der Fahrbahn baulich zu trennen.
067	FB	St 2111	Mintraching - Tiefbrunn - Moosham	Aufhebung der Benutzungspflicht, stattdessen Zusatzzeichen „Radfahrer frei“. Geregelte Überführung auf die Fahrbahn am Ortsein- bzw. Ortsausgang.
085	FB	St 2111	Obertraubling - Niedertraubling	Aufhebung der Benutzungspflicht, stattdessen Zusatzzeichen „Radfahrer frei“. Geregelte Überführung auf die Fahrbahn in der Schloßstraße.
123	FB	St 2144	Schierling - Walkenstetten - Unterdeggenbach	Aufhebung der Benutzungspflicht, stattdessen Zusatzzeichen „Radfahrer frei“. Geregelte Überführung auf die Fahrbahn an den Ortseingängen.
160	FB	St 2397	Zeitlarn - Gallingkofen	Aufhebung der Benutzungspflicht, stattdessen Zusatzzeichen „Radfahrer frei“. Geregelte Überführung auf die Fahrbahn am nördlichen Ortseingang.
055	FB	St 2394	Laaber - Edlhausen - Deuerling	Aufhebung der Benutzungspflicht, stattdessen Zusatzzeichen „Radfahrer frei“. Geregelte Überführung auf die Fahrbahn an den Ortsein- bzw. Ortsausgängen.
005	FB	St 2146	Aufhausen - Haidenkofen - Sünching	Die Mittelmarkierung soll entfernt werden.
011	LKR	R 23	Friesheim - Illkofen	Aufhebung der Benutzungspflicht, stattdessen Zusatzzeichen „Radfahrer frei“.
060	LKR	R 18	Lappersdorf - Lorenzen	Aufhebung der Benutzungspflicht, stattdessen Zusatzzeichen „Radfahrer frei“. Geregelte Überführung auf die Fahrbahn am Ortsein- bzw. Ortsausgang.

Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung
061	LKR	R 15	Lappersdorf - Regensburg	Aufhebung der Benutzungspflicht, stattdessen Zusatzzeichen „Radfahrer frei“.
015	LKR	R 23	Friesheim - Illkofen	Aufhebung der Benutzungspflicht, stattdessen Zusatzzeichen „Radfahrer frei“. Geregelte Überführung auf die Fahrbahn an beiden Ortseingängen.
090	G	An der Kreuzung	Oberhinkofen - Scharmassing	Aufhebung der Benutzungspflicht, stattdessen Zusatzzeichen „Radfahrer frei“.
094	G	Gemeindestraße	Hohengebraching - Neudorf	Aufhebung der Benutzungspflicht, stattdessen Zusatzzeichen „Radfahrer frei“.
039	G	Hochstraße	Hemau - Deuerling	Aufhebung der Benutzungspflicht, stattdessen Zusatzzeichen „Radfahrer frei“. Geregelte Überführung auf die Fahrbahn am östlichen Ortseingang.
048	G	Gemeindestraße	Kallmünz - See - Burglengenfeld	Aufhebung der Benutzungspflicht, stattdessen Zusatzzeichen „Radfahrer frei“.
145	G	Sandhofstraße	Fußenberg - Wenzenbach	Aufhebung der Benutzungspflicht, stattdessen Zusatzzeichen „Radfahrer frei“. Geregelte Überführung auf die Fahrbahn am westlichen Ortseingang.
152	G	Im Haslet	Wiesent - Wörth an der Donau	Ausweisung als Fahrradstraße ab Im Haslet. Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Kfz frei“ weiter zugelassen (ggf. Beschränkung auf Anlieger frei). Alle Fahrzeuge dürfen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Sind insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs geeignet.
071	G	Rainstallweg	Burgweinting - Neutraubling	Ausweisung als Fahrradstraße. Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Kfz frei“ weiter zugelassen (ggf. Beschränkung auf Anlieger frei). Alle Fahrzeuge dürfen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Sind insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs geeignet.

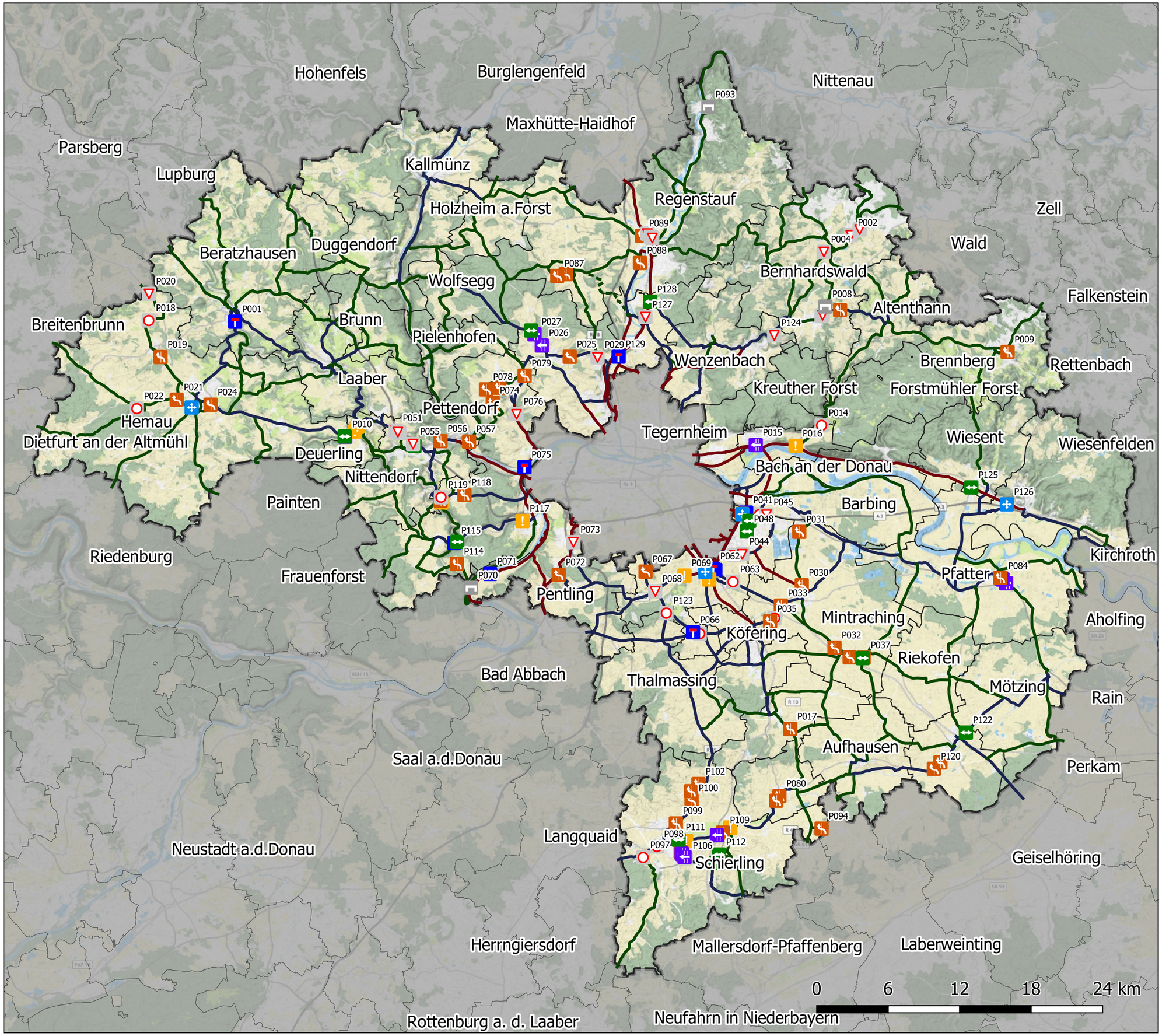
Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung
074	G	Mintrachinger Straße	Neutraubling - Birkenfeld	Ausweisung als Fahrradstraße. Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Kfz frei“ weiter zugelassen. Alle Fahrzeuge dürfen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Sind insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs geeignet.
082	G	St.-Georg-Straße	Piesenkofen - Obertraubling	Ausweisung als Fahrradstraße. Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Kfz frei“ weiter zugelassen (ggf. Beschränkung auf Anlieger frei). Alle Fahrzeuge dürfen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Sind insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs geeignet.
075	G	Laubbergweg / Lehenweg	Gärtnersiedlung - Neutraubling	Ausweisung als Fahrradstraße. Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Kfz frei“ weiter zugelassen (ggf. Beschränkung auf Anlieger frei). Alle Fahrzeuge dürfen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Sind insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs geeignet.
086	G	Mühlfeldstraße	Piesenkofen - Obertraubling	Ausweisung als Fahrradstraße. Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Kfz frei“ weiter zugelassen (ggf. Beschränkung auf Anwohner frei). Alle Fahrzeuge dürfen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Sind insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs geeignet.
126	G	Bachstraße / Am Schererbach	Schierling - Unterlaichling	Ausweisung als Fahrradstraße. Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Kfz frei“ weiter zugelassen (ggf. Beschränkung auf Anlieger frei). Alle Fahrzeuge dürfen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Sind insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs geeignet.
113	G	Masurenweg	Diesenbach - Regenstauf	Ausweisung als Fahrradstraße. Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Kfz frei“ weiter zugelassen. Alle Fahrzeuge dürfen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Sind insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs geeignet.
100	G	Mattinger Str.	Graßlfing - Großprüfening	Ausweisung als Fahrradstraße. Kfz-Verkehr bleibt durch Zusatzzeichen „Kfz frei“ weiter zugelassen. Alle Fahrzeuge dürfen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren. Zur sicheren Führung von Routen des touristischen Radverkehrs können schwach belastete Straßen auch außerorts als Fahrradstraßen beschildert werden.
030	G	Regensburger Straße	Tegernheim - Donaustauf	Markierung eines einseitigem Schutzstreifen in westliche Fahrtrichtung. Freigabe des getrennten Geh- und Radwegs in westlicher Richtung.
031	G	Regensburger Straße	Tegernheim - Donaustauf	Markierung eines einseitigem Schutzstreifen in östliche Fahrtrichtung.

Maßnahmen-Nummer	Straßenbau-lastträger	Straße	Verbindung	Beschreibung
151	G	Hoher Rain	Wiesent - Wörth an der Donau	Markierung einer Piktogrammkette.
072	G	Rainstallweg	Burgweinting - Neutraubling	Markierung von beidseitigen Schutzstreifen.
098	G	Regensburger Straße	Großberg - Pentling	Markierung von beidseitigen Schutzstreifen.
077	G	Neudeker Straße	Neutraubling - Regensburg	Markierung von einseitigem Schutzstreifen.
107	G	Beim Jägerhaus	Barbing - Roith - Geisling	Die Straße soll für den Kfz-Verkehr gesperrt werden mit Zusatzzeichen "Anlieger frei".
009	G	Radweg	Barbing - Friesheim	Die Unterführung soll aus Gründen der Sicherheit beleuchtet werden
028	G	-	Donaustauf - Sarching	In dem betrachteten Abschnitt soll eine Rampe gebaut werden, die dem Radverkehr den Zugang zur Brücke ermöglicht.
153	G	Donaustraße	Wiesent - Wörth an der Donau	Markierung von einseitigem Schutzstreifen auf südlicher Seite der Fahrbahn. Furtmarkierungen mit Roteinfärbung und Fahrradsymbol über die Einmündungen.
051	G	Laaberer Weg	Laaber - Pettenhof - Frauenberg	Beide Unterführungen sollen aus Gründen der Sicherheit beleuchtet werden.

Anlage 12

Plan punktuelle Maßnahmen

Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg



Punktuelle Maßnahmen

- Führung an Knotenpunkt verbessern
- Querungshilfe anlegen
- Überführung Fahrbahn-Radweg anlegen
- Ausfahrt/Einmündung sichern
- Zufahrtssperre optimieren
- VZ 357 als durchlässig kennzeichnen
- Radverkehr bevorrechtigen
- VZ 250 für Radfahrer freigeben
- Sonstiges

Zielnetz

- Überregionale Verbindungen (Kategorie I)
- Alternativer Verlauf (I)
- Regionale Verbindungen (Kategorie II)
- Alternativer Verlauf (II)
- Nahräumliche Verbindungen (Kategorie III)
- Alternativer Verlauf (III)

Sonstiges

- Gemeindegrenzen
- Kreisgrenze

Anlage 12

Plan 07: Punktuelle Maßnahmen

Projekt:	Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg
Bearbeitung:	B.A. Thorsten Zobel
Datum:	31.03.2020
Kartengrundlage:	Mapbox, eigene Bearbeitung
Datengrundlage:	Openstreetmap Contributers, eigene Erhebung

RV-K Radverkehr-Konzept
Radverkehr-Konzept
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Anlage 13

Tabelle Punktuelle Maßnahmen

Maßnahmen-Nummer	Kommune	Straße	Beschreibung
P001	Beratzhausen	Birkenstraße	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
P002	Bernhardswald	Falkensteinradweg	Radwege, sollten gegenüber gering belasteten unklassifizierten Straßen in der Regel bevorrechtigt werden. Markierung einer (rot eingefärbten) Radverkehrsfurt.
P003	Bernhardswald	Falkensteinradweg	Radwege, sollten gegenüber gering belasteten unklassifizierten Straßen in der Regel bevorrechtigt werden. Markierung einer (rot eingefärbten) Radverkehrsfurt.
P004	Bernhardswald	Falkensteinradweg	Radwege, sollten gegenüber gering belasteten unklassifizierten Straßen in der Regel bevorrechtigt werden. Markierung einer (rot eingefärbten) Radverkehrsfurt.
P005	Bernhardswald	Regensburger Straße	Radwege, die parallel zur Vorfahrtsstraße verlaufen, sollten gegenüber gering belasteten Zufahrten in der Regel ebenfalls bevorrechtigt werden. Markierung einer (rot eingefärbten) Radverkehrsfurt im Bereich der Zufahrt. Aufstellen des Zusatzzeichens 1000-32 - "Radverkehr von links und rechts". Radfahrende können aus beiden Richtungen kommen.
P006	Bernhardswald	R 6	Aufstellen des Zusatzzeichens 1000-32 - "Radverkehr von links und rechts". Radfahrende können aus beiden Richtungen kommen.
P007	Bernhardswald	Altenthanner Straße	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P008	Bernhardswald	R 6	Umlaufsperren und ähnl. Einbauten sollen nur im begründete Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
P009	Brennberg	R 41	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.

Maßnahmen-Nummer	Kommune	Straße	Beschreibung
P010	Deuerling	St 2660	Aufstellen des Zusatzzeichens 1000-32 - "Radverkehr von links und rechts". Radfahrende können aus beiden Richtungen kommen. Markierung einer (rot eingefärbten) Radverkehrsfurt im Bereich der Zufahrt.
P011	Deuerling	St 2660	Aufstellen des Zusatzzeichens 1000-32 - "Radverkehr von links und rechts und markierung einer (rot eingefärbten) Radverkehrsfurt im Bereich der Zufahrt. Außerdem soillte die Leitplanke gekürzt und der Bordstein an der Brückenzufahrt abgesenkt werden.
P012	Deuerling	St 2660	Die vorhandene Mittelinsel soll als Querungshilfe für den Radverkehr umgebaut werden und die Bordsteine abgesenkt werden. Außerdem sollen (rot eingefärbte) Radverkehrsfurten markiert werden und aufstellen des Zusatzzeichens 1000-32 - "Radverkehr von links und rechts". Radfahrende können aus beiden Richtungen kommen.
P013	Deuerling	St 2660	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung. Befestigung der vorhandenen Mittelinsel.
P014	Donaustauf	Thiergartenstraße	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
P015	Donaustauf	Regensburger Straße	Im Zuge von vorfahrtsberechtigten Geh- und Radwegen sollten im Bereich von Einmündungen rot eingefärbte Radverkehrsfurten markiert werden.
P016	Donaustauf	St 2125	Radfahrende sollten durch ein Gitter o.ä. von der Straße getrennt werden.
P017	Hagelstadt	Hagelstädter Straße	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P018	Hemau	Gemeindestraße	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.

Maßnahmen-Nummer	Kommune	Straße	Beschreibung
P019	Hemau	Sankt-Georg-Straße	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P020	Hemau	St 2660	Radwege, die parallel zur Vorfahrtsstraße verlaufen, sollten gegenüber gering belasteten Zufahrten in der Regel ebenfalls bevorrechtigt werden. Markierung einer (rot eingefärbten) Radverkehrsfurt im Bereich der Zufahrt.
P021	Hemau	Tangrintelstraße	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P022	Hemau	Forstwirtschaftsweg	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
P023	Hemau	R 11	Die Mittelinsel an der Kreuzung Riedenburger Straße / R11 soll als Querungshilfe für den Radverkehr umgebaut werden. Die Bordsteine an der Riedenburger Straße und der R11 sollen abgesenkt werden.
P024	Hemau	Regensburger Straße	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P025	Lappersdorf	R 26	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Die vorhandene Mittelinsel soll als Querungsmöglichkeit ausgebaut werden.
P026	Lappersdorf	R 15	Im Zuge von vorfahrtsberechtigten Geh- und Radwegen im Zweirichtungsradverkehr sollten im Bereich von Einmündungen und stark frequentierten Grundstückszufahrten rot eingefärbte Radverkehrsfurten markiert werden.
P027	Lappersdorf	R 15	Im Zuge von vorfahrtsberechtigten Geh- und Radwegen im Zweirichtungsradverkehr sollten im Bereich von Einmündungen und stark frequentierten Grundstückszufahrten rot eingefärbte Radverkehrsfurten markiert werden.

Maßnahmen-Nummer	Kommune	Straße	Beschreibung
P028	Lappersdorf	R 15	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn um auf die abzweigende Radverkehrsverbindung zu gelangen.
P029	Lappersdorf	R 18	Radwege, die parallel zur Vorfahrtsstraße verlaufen, sollten gegenüber gering belasteten Zufahrten in der Regel ebenfalls bevorrechtigt werden. Markierung einer (rot eingefärbten) Radverkehrsfurt im Bereich der Zufahrt. Aufstellen des Zusatzzeichens 1000-32 - "Radverkehr von links und rechts". Radfahrende können aus beiden Richtungen kommen.
P030	Mintraching	R 5	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P031	Mintraching	R 5	Am Beginn/Ende eines Radwegs/freigegebenen Gehwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel zwischen Seitenraum und Fahrbahn wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P032	Mintraching	St 2111	Die vorhandene Mittelinsel ist nicht an den straßenbegleitenden Geh- und Radweg angeschlossen und kann daher nicht genutzt werden.
P033	Mintraching	St 2329	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P034	Mintraching	Lindenstraße	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
P035	Mintraching	St 2329	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P036	Mintraching	St 2111	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.

Maßnahmen-Nummer	Kommune	Straße	Beschreibung
P037	Mintraching	St 2111	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P038	Mintraching	St 2111	Anlegung einer Mittelinsel als Querungshilfe für den Rad- und Fußverkehr unter Beachtung der Anforderungen des landwirtschaftlichen Verkehrs.
P039	Neutraubling	Bergackerweg	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
P040	Neutraubling	Bergackerweg	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
P041	Neutraubling	Steinäckerweg	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
P042	Neutraubling	Rainstallweg	Es soll ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen markiert werden. Die Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens rückt Radfahrende ins Blickfeld des Kfz-Verkehrs. Dadurch steigt die Sicherheit und der Fahrkomfort für den Radverkehr. Der Zeitaufwand zum Queren wird verringert.
P043	Neutraubling	Südumgehung	Aufstellen des Zusatzzeichens 1000-32 - "Radverkehr von links und rechts". Radfahrende können aus beiden Richtungen kommen. Markierung einer (rot eingefärbten) Radverkehrsfurt im Bereich der Zufahrt.
P044	Neutraubling	Südumgehung	Aufstellen des Zusatzzeichens 1000-32 - "Radverkehr von links und rechts". Radfahrende können aus beiden Richtungen kommen.
P045	Neutraubling	Ostumgehung	Radwege, die parallel zur Vorfahrtsstraße verlaufen, sollten gegenüber gering belasteten Zufahrten in der Regel ebenfalls bevorrechtigt werden. Markierung einer (rot eingefärbten) Radverkehrsfurt im Bereich der Zufahrt. Aufstellen des Zusatzzeichens 1000-32 - "Radverkehr von links und rechts". Radfahrende können aus beiden Richtungen kommen.

Maßnahmen-Nummer	Kommune	Straße	Beschreibung
P046	Neutraubling	St 2145	Der Knotenpunkt ist für Radfahrende ungeeignet. Neuordnung durch Bau eines Kreisverkehres, Furtmarkierungen oder Neuordnung der Lichtsignalanlagen.
P047	Neutraubling	Waldenburger Straße	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn um auf die abzweigende Radverkehrsverbindung zu gelangen.
P048	Neutraubling	Bayerwaldstraße	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn um auf die abzweigende Radverkehrsverbindung zu gelangen.
P049	Nittendorf	St 2394	Asphaltieren einer Verbindung des bestehenden Geh- und Radwegs nach Hardt.
P050	Nittendorf	St 2394	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P051	Nittendorf	St 2660	Radwege, die parallel zur Vorfahrtsstraße verlaufen, sollten gegenüber gering belasteten Zufahrten in der Regel ebenfalls bevorrechtigt werden. Markierung einer (rot eingefärbten) Radverkehrsfurt im Bereich der Zufahrt. Aufstellen des Zusatzzeichens 1000-32 - "Radverkehr von links und rechts". Radfahrende können aus beiden Richtungen kommen.
P052	Nittendorf	St 2660	Radwege, die parallel zur Vorfahrtsstraße verlaufen, sollten gegenüber gering belasteten Zufahrten in der Regel ebenfalls bevorrechtigt werden. Markierung einer (rot eingefärbten) Radverkehrsfurt im Bereich der Zufahrt. Aufstellen des Zusatzzeichens 1000-32 - "Radverkehr von links und rechts". Radfahrende können aus beiden Richtungen kommen.
P053	Nittendorf	St 2660	Radwege, die parallel zur Vorfahrtsstraße verlaufen, sollten gegenüber gering belasteten Zufahrten in der Regel ebenfalls bevorrechtigt werden. Markierung einer (rot eingefärbten) Radverkehrsfurt im Bereich der Zufahrt. Aufstellen des Zusatzzeichens 1000-32 - "Radverkehr von links und rechts". Radfahrende können aus beiden Richtungen kommen.

Maßnahmen-Nummer	Kommune	Straße	Beschreibung
P054	Nittendorf	St 2660	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn.
P055	Nittendorf	St 2660	Radwege, die parallel zur Vorfahrtsstraße verlaufen, sollten gegenüber gering belasteten Zufahrten in der Regel ebenfalls bevorrechtigt werden. Markierung einer (rot eingefärbten) Radverkehrsfurt im Bereich der Zufahrt.Aufstellen des Zusatzzeichens 1000-32 - "Radverkehr von links und rechts". Radfahrende können aus beiden Richtungen kommen.
P056	Nittendorf	R 31	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Die vorhandene Mittelinsel soll zur sicheren Überführung auf die Fahrbahn - bzw. Querung der Fahrbahn - mit einer Aufstellfläche für Radfahrende ausgebaut werden.
P057	Nittendorf	St 2660	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P058	Obertraubling	R 20	Der Knotenpunkt ist für Radfahrende ungeeignet. Neuordnung durch Bau eines Kreisverkehres, Furtmarkierungen oder Neuordnung der Lichtsignalanlagen.
P059	Obertraubling	Anno-Santo-Siedlung	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
P060	Obertraubling	Walhallastraße	Umlaufsperren und ähnl. Einbauten sollen nur im begründete Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
P061	Obertraubling	St.Georg-Straße	Umlaufsperren und ähnl. Einbauten sollen nur im begründete Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
P062	Obertraubling	Walhallastraße	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.

Maßnahmen-Nummer	Kommune	Straße	Beschreibung
P063	Obertraubling	Wirtschaftsweg	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
P064	Obertraubling	Wirtschaftsweg	Verkehrszeichen 237 "Radweg" und Zusatzzeichen 1012-31 "Ende" sollen hinzugefügt werden, um das Ende des gemeinsamen Geh- und Radwegs zu verdeutlichen.
P065	Obertraubling	Johannesweg	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
P066	Obertraubling	Oberhinkofener Straße	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
P067	Obertraubling	Bergbreite	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P068	Obertraubling	R 20	Aufstellen des Zusatzzeichens 1000-32 - "Radverkehr von links und rechts" an allen Übergängen. Radfahrende können aus beiden Richtungen kommen.
P069	Obertraubling	R 20	Durch Markierung und/oder Zeichen 442 soll dem Radverkehr die Netzführung verdeutlicht werden.
P070	Pentling	Donauradweg	An der westlichen Seite der Umlaufsperre soll eine Sperre (bspw. in Form eines Baumstamms) angebracht werden, die Kfz an der Durchfahrt hindert. Ggf. soll die Umlaufssperre durch eine Verengung der Fahrbahn ersetzt werden.
P071	Pentling	Fährenweg	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.

Maßnahmen-Nummer	Kommune	Straße	Beschreibung
P072	Pentling	Regensburger Straße	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P073	Pentling	R 4	Aufstellen des Zusatzzeichens 1000-32 - "Radverkehr von links und rechts". Radfahrende können aus beiden Richtungen kommen. Markierung einer (rot eingefärbten) Radverkehrsfurt im Bereich der Zufahrt.
P074	Pettendorf	Marienstraße	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P075	Pettendorf	Naabstraße	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
P076	Pettendorf	R 39	Aufstellen des Zusatzzeichens 1000-32 - "Radverkehr von links und rechts". Radfahrende können aus beiden Richtungen kommen.
P077	Pettendorf	Hauptstraße	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P078	Pettendorf	Marienstraße	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P079	Pettendorf	R 39	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P080	Pfakofen	Rogginger Straße	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.

Maßnahmen-Nummer	Kommune	Straße	Beschreibung
P081	Pfakofen	Hauptstraße	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P082	Pfatter	Straubinger Straße	Im Zuge von vorfahrtsberechtigten Geh- und Radwegen im Zweirichtungsradverkehr sollten im Bereich von Einmündungen und stark frequentierten Grundstückszufahrten rot eingefärbte Radverkehrsfurten markiert werden.
P083	Pfatter	Straubinger Straße	Im Zuge von vorfahrtsberechtigten Geh- und Radwegen im Zweirichtungsradverkehr sollten im Bereich von Einmündungen und stark frequentierten Grundstückszufahrten rot eingefärbte Radverkehrsfurten markiert werden.
P084	Pfatter	Straubinger Straße	Im Zuge von vorfahrtsberechtigten Geh- und Radwegen im Zweirichtungsradverkehr sollten im Bereich von Einmündungen und stark frequentierten Grundstückszufahrten rot eingefärbte Radverkehrsfurten markiert werden.
P085	Pfatter	Straubinger Straße	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P086	Regenstauf	Gemeindestraße	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P087	Regenstauf	Gemeindestraße	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P088	Regenstauf	Regendorfer Straße	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P089	Regenstauf	St 2149	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.

Maßnahmen-Nummer	Kommune	Straße	Beschreibung
P090	Regenstauf	St 2397	Radwege, die parallel zur Vorfahrtsstraße verlaufen, sollten gegenüber gering belasteten Zufahrten in der Regel ebenfalls bevorrechtigt werden. Markierung einer (rot eingefärbten) Radverkehrsfurt im Bereich der Zufahrt. Aufstellen des Zusatzzeichens 1000-32 - "Radverkehr von links und rechts". Radfahrende können aus beiden Richtungen kommen.
P091	Regenstauf	St 2397	Aufstellen des Zusatzzeichens 1000-32 - "Radverkehr von links und rechts". Radfahrende können aus beiden Richtungen kommen.
P092	Regenstauf	St 2397	Aufstellen des Zusatzzeichens 1000-32 - "Radverkehr von links und rechts". Radfahrende können aus beiden Richtungen kommen.
P093	Regenstauf	Regentalstraße	Umlaufsperren und ähnl. Einbauten sollen nur im begründete Ausnahmefall angebracht werden. Bei Bedarf sind sie so auszuführen, dass sie auch mit Lastenrädern und Anhängern passierbar sind und die Sichtbarkeit auch bei Dunkelheit gewährleistet ist.
P094	Schierling	R 40	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P095	Schierling	Regensburger Straße	Es soll ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen markiert werden. Die Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens rückt Radfahrende ins Blickfeld des Kfz-Verkehrs. Dadurch steigt die Sicherheit und der Fahrkomfort für den Radverkehr. Der Zeitaufwand zum Queren wird verringert.
P096	Schierling	Bahnhofstraße	Es soll ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen markiert werden. Die Markierung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens rückt Radfahrende ins Blickfeld des Kfz-Verkehrs. Dadurch steigt die Sicherheit und der Fahrkomfort für den Radverkehr. Der Zeitaufwand zum Queren wird verringert.
P097	Schierling	Wirtschaftsweg	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
P098	Schierling	Waldstraße	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.

Maßnahmen-Nummer	Kommune	Straße	Beschreibung
P099	Schierling	R 35	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P100	Schierling	Unterlaiching	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P101	Schierling	R 35	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P102	Schierling	R 35	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P103	Schierling	St 2144	Das Verkehrszeichen 245 "Bussonderfahrstreifen" bezieht sich auf den gemeinsamen Geh- und Radweg.
P104	Schierling	Fruehaufstraße	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P105	Schierling	Fruehaufstraße	Im Zuge von vorfahrtsberechtigten Geh- und Radwegen im Zweirichtungsradverkehr sollten im Bereich von Einmündungen und stark frequentierten Grundstückszufahrten rot eingefärbte Radverkehrsfurten markiert werden.
P106	Schierling	Fruehaufstraße	Radwege, die parallel zur Vorfahrtsstraße verlaufen, sollten gegenüber gering belasteten Zufahrten in der Regel ebenfalls bevorrechtigt werden. Markierung einer (rot eingefärbten) Radverkehrsfurt im Bereich der Zufahrt.
P107	Schierling	Fruehaufstraße	Im Zuge von vorfahrtsberechtigten Geh- und Radwegen im Zweirichtungsradverkehr sollten im Bereich von Einmündungen und stark frequentierten Grundstückszufahrten rot eingefärbte Radverkehrsfurten markiert werden.

Maßnahmen-Nummer	Kommune	Straße	Beschreibung
P108	Schierling	Fruehaufstraße	Im Zuge von vorfahrtsberechtigten Geh- und Radwegen im Zweirichtungsradverkehr sollten im Bereich von Einmündungen und stark frequentierten Grundstückszufahrten rot eingefärbte Radverkehrsfurten markiert werden.
P109	Schierling	R 1	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P110	Schierling	St 2144	Im Zuge von vorfahrtsberechtigten Geh- und Radwegen im Zweirichtungsradverkehr sollten im Bereich von Einmündungen und stark frequentierten Grundstückszufahrten rot eingefärbte Radverkehrsfurten markiert werden.
P111	Schierling	St 2144	Der Kreisverkehr, der an der Kreuzung Eggmühler Straße - Untere Austraße - Waldstraße gebaut wird, soll mit einer Querungshilfe für den Rad- und Fußverkehr gebaut werden.
P112	Schierling	B 15	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.
P113	Schierling	B 15	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn um auf die abzweigende bestehende Radverkehrsverbindung zu gelangen.
P114	Sinzing	R 51	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P115	Sinzing	-	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.
P116	Sinzing	St 2394	Die vorhandene Mittelinsel soll als Querungshilfe für den Radverkehr umgebaut werden.

Maßnahmen-Nummer	Kommune	Straße	Beschreibung
P117	Sinzing	St 2394	Die Beschilderung mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer absteigen“ ist rechtlich uneindeutig und sollte vermieden werden. Stattdessen sollte die Ursache für die Unterbrechung der Radverkehrsverbindung beseitigt werden.
P118	Sinzing	Regensburger Straße	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P119	Sinzing	Schwarze Laber Radweg	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
P120	Sünching	St 2146	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P121	Sünching	St 2146	Am Beginn/Ende eines Radwegs muss der Radverkehr sicher und komfortabel vom Seitenraum auf die Fahrbahn und anders herum wechseln können. Dies soll durch entsprechende Bordführung, Markierungen oder bauliche Schutzinseln gewährleistet werden.
P122	Sünching	St 2146	Anlegung einer Mittelinsel als Querungshilfe für den Fahrrad- und Fußverkehr unter Beachtung der Anforderungen des landwirtschaftlichen Verkehrs.
P123	Thalmassing	Wirtschaftsweg	Die Beschilderung mit Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ schließt auch den Radverkehr aus. Das Zeichen sollte durch Vz 260 „Verbot für Kfz“ ersetzt oder durch das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ ergänzt werden.
P124	Wenzenbach	Falkensteinradweg	Radwege, sollten gegenüber gering belasteten unklassifizierten Straßen in der Regel bevorrechtigt werden. Markierung einer (rot eingefärbten) Radverkehrsfurt.
P125	Wiesent	St 2146	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn im Zuge der kreuzenden Radverkehrsverbindung.

Maßnahmen-Nummer	Kommune	Straße	Beschreibung
P126	Wörth an der Donau	R 7	Der Knotenpunkt ist für Radfahrende ungeeignet. Neuordnung durch Bau eines Kreisverkehres, Furtmarkierungen oder Neuordnung der Lichtsignalanlagen.
P127	Zeitlarn	St 2397	Radwege, die parallel zur Vorfahrtsstraße verlaufen, sollten gegenüber gering belasteten Zufahrten in der Regel ebenfalls bevorrechtigt werden. Markierung einer (rot eingefärbten) Radverkehrsfurt im Bereich der Zufahrt.
P128	Zeitlarn	St 2397	Anlage einer Querungshilfe zum sicheren Überqueren der Fahrbahn um auf die abzweigende Radverkehrsverbindung zu gelangen.
P129	Zeitlarn	Strandweg	Sackgassen, die für den Rad- und Fußverkehr durchlässig sind, sollten mit Verkehrszeichen 357-1 „Durchlässige Sackgasse“ beschildert werden.

RV-K
Radverkehr-Konzept

Bike and Ride-Anlagen

- Anlage 14 -

Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg

März 2020

Gefördert durch:

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

NATIONALE KLIMASCHUTZ INITIATIVE

aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Landkreis Regensburg

Auftraggeber:

Landkreis Regensburg

Vertreten durch

Frau Landrätin Tanja Schweiger

Altmühlstraße 3

93059 Regensburg

Bearbeitung:

Planungsbüro Radverkehr-Konzept

Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt am Main
Tel.: 069 – 904 342 00
kontakt@radverkehr-konzept.de
www.radverkehr-konzept.de

B.Sc. Korbinian Schmid
B.A. Thorsten Zobel

Frankfurt am Main, März 2020

Inhalt

1 Grundlagen 3
2 Potenziale B+R-Nutzung 4
3 Typen von Abstellanlagen 5
4 Methodik 7
5 Bestand 8
5.1 Kategorie 1: Stark frequentierte Bahnhöfe 9
5.2 Kategorie 2: Schwach frequentierte Bahnhöfe 12
6 Zusammenfassung 18
7 Bushaltestellen 19
8 P+M 20
9 Empfehlungen 21

1 Grundlagen

Abstellanlagen sind ein wesentlicher Bestandteil eines funktionierenden Systems Radverkehr. Eine besondere Rolle spielen Fahrradabstellanlagen in der Funktion als Bike and Ride-Anlagen, also der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV). Fahrräder sollen dabei möglichst bahnsteignah und sicher abgestellt werden. Die Mitnahme von Fahrrädern ist aufgrund insbesondere im Berufsverkehr eingeschränkter Kapazitäten nur im Ausnahmefall anzustreben und in der Regel nicht wirtschaftlich durchführbar.

Bei den Empfehlungen für Fahrradabstellanlagen und speziell den Bike and Ride-Anlagen orientiert sich das Planungsbüro RV-K eng an den Hinweisen zum Fahrradparken[1]. Entscheidend für die Bemessung und Gestaltung der Abstellanlagen sind die Art der Nutzung und die daraus resultierende Parkdauer sowie der Parkzeitraum (siehe

). Danach richten sich die Ausprägungen mit Blick auf die Soziale Kontrolle, Diebstahlschutz, Wetterschutz, Zentralität und Standsicherheit.

Bei Nutzungsart und Nutzeransprüchen 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.

Mit Blick auf die B+R-Nutzung sind folglich die Attribute Soziale Kontrolle und Wetterschutz von besonderer Bedeutung. Diebstahlschutz und Zentralität sind ebenfalls wichtige Eigenschaften wohingegen die Standsicherheit nur über eine geringere Bedeutung zukommt.

Stationen mit ausgeprägtem Einpendlerverkehr (Abstellen der Fahrräder über Nacht) benötigen zusätzlich Abstellanlagen mit sehr gutem Diebstahlschutz, etwa Fahrradboxen. Diese können für diese Nutzerkategorie dafür Einbußen im Bereich der Zentralität aufweisen.

Grundvoraussetzungen für alle Fahrradabstellanlagen sind eine barrierefreie Erreichbarkeit sowie ein asphaltierter oder gepflasterter Untergrund. Ebenfalls gewährleistet werden muss eine ausreichend bemessene Stellfläche pro Rad (1,5 m²).

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

Tabelle 1: Nutzungsart und Nutzeransprüche an Abstellanlagen

	Parkzeitraum			Parkdauer			Weitere Anforderungen				
Nutzung	**Tagsüber**	**Abends**	**Nachts**	**Kurzfristig (< 2 h)**	**Mittelfristig (2-9 h)**	**Langfristig (> 9 h)**	**Soziale Kontrolle**	**Diebstahlschutz**	**Wetterschutz**	**Zentralität**	**Standsicherheit**
Haltestelle / Bahnhof	**x**	**x**	**-**	**-**	**x**	**-**	**++**	**+**	**++**	**+**	**o**
ÖPNV / Bahnhöfe mit ausgeprägtem Einpendlerverkehr	**x**	**x**	**x**	**-**	**x**	**x**	**++**	**++**	**++**	**o**	**o**
Schule / Ausbildungsstätte	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	++	++

2 Potenziale B+R-Nutzung

Laut der Studie Mobilität in Deutschland (MiD)[2] beträgt die mittlere Wegelänge von Fahrradfahrten in Deutschland 3,9 Kilometer. Mit Blick auf die stetig zunehmende Verbreitung der Pedelecs wird mit einem konstanten Anstieg der mittleren Wegelänge gerechnet. Trotzdem sind und bleiben auch zukünftig zahlreiche Wege außerhalb der Reichweite der durchschnittlichen Radfahrenden. Dies wird bei der Betrachtung der mittleren Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort deutlich – diese beträgt laut MiD 2017 16,0 Kilometer. Ein Großteil der Wege zur Arbeit ist folglich nicht ausschließlich mit dem Fahrrad zu bewältigen.

Vor diesem Hintergrund bietet die Kombination Rad – ÖPNV eine Chance, längere Strecken umweltverträglich zurückzulegen. Entscheidend ist dabei neben der Leistungsfähigkeit des ÖPNV-Systems und der guten Erreichbarkeit der Haltestellen eine zielnahe, sichere und komfortable Abstellgelegenheit.

Dabei ist sowohl der Vortransport, also die Fahrt von der Quelle (bspw. dem Wohnort) zur Haltestelle, als auch der Nachtransport, also die Fahrt von der Haltestelle zum Zielort (bspw. der Arbeitsstätte) zu betrachten.

Der radverkehrliche Einzugsbereich eines Bahnhofs wird dabei mit etwa fünf Kilometern angenommen (siehe Abbildung 1). Besteht an Haltestellen durch Fahrradboxen die Möglichkeit, höherwertige Fahrräder, wie Pedelecs, sicher abzustellen, steigt der Einzugsbereich. Gleiches

[2] Mobilität in Deutschland 2017, infas/DLR/IVT Research, Bonn 2019

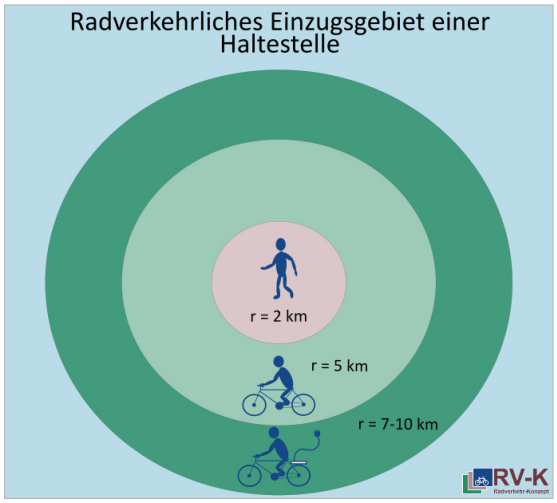


Abbildung 1: Radverkehrliches Einzugsgebiet einer Haltestelle

gilt für überregionale Bahnhöfe, Endhaltestellen und Tarifgrenzen. Hier nehmen Radfahrende auch längere Anfahrten in Kauf.

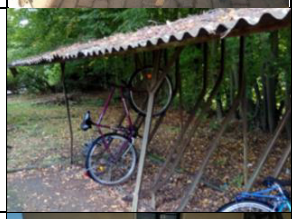
3 Typen von Abstellanlagen

Um die Akzeptanz von Fahrradabstellanlagen zu gewährleisten, müssen diese verschiedenste Kriterien erfüllen. Das wichtigste Kriterium stellt hierbei die Diebstahlsicherheit dar. Daneben sind auch die Kriterien Standsicherheit, Bequemlichkeit sowie Parkdichte zu beachten. Darüber hinaus sollten alle Typen von Fahrradabstellanlagen einen Wetterschutz aufweisen. In der nachfolgenden Tabelle findet sich eine Liste und Bewertung gängiger Fahrradabstellanlagen. Weitere und tiefergehende Informationen zu Herstellern und Abstellanlagen finden sich in den vom ADFC zertifizierten Abstellanlagen[3].

Tabelle 2: Typen von Abstellanlagen

Nr. und Abk.	Typ	Bewertung	Kriterien				Abbildung
			Diebstahlsicherheit	Einstellkomfort/ Standsicherheit	Bequemlichkeit	Parkdichte	
1. Beta	Betaparker	+	+	+	+	+	
2. AB	Anlehnbügel	+	+	+	+	+	

[3] ADFC-empfohlene Abstellanlagen: Geprüfte Modelle 2019, ADFC, Internet: https://www.adfc.de/artikel/adfc-empfohlene-abstellanlagen-gepruefte-modelle

Nr. und Abk.	Typ	Bewer-tung	Kriterien				Abbildung
			Diebstahl-sicherheit	Einstell-komfort/ Stand-sicherheit	Bequem-lichkeit	Park-dichte	
3. PH	Fahrrad-parkhaus über-einander	+	+	+	o	+	
3. Box	Fahrrad-box	+	+	+	+	-	
4. SA-R	Sonder-ausfüh-rungen mit Rah-menan-schluss	o	o	+	+	-	
5. SP	Senk-recht-parker	-	o	o	-	-	
6. FK	Felgen-klemmer	-	-	-	-	-	
7. Alt	Ältere Modelle	-	-	-	-	-	

4 Methodik

Um den genauen Bedarf für eine Bike and Ride-Anlage zu ermitteln, sind umfangreiche Untersuchungen wie die stündliche Zählung der Fahrräder im Umfeld der Haltestelle sowie Fahrgastzählungen und -befragungen erforderlich. Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzept Radverkehr des Landkreises Regensburg sind solche Untersuchungen nicht vorgesehen.

Als Grundlage für weitere Untersuchungen erfolgt stattdessen eine erste grobe Bedarfsermittlung. Die Stationen wurden dafür werktags zwischen 8:30 und 12:30 Uhr besucht und mit Blick auf Anzahl, Auslastung und Zustand der Fahrradabstellanlagen untersucht.

Alle Bahnhöfe des schienengebundenen öffentlichen Personenverkehrs im Landkreis Regensburg werden in die zwei Kategorien (1) „Stark frequentierter Bahnhof“ und (2) „Schwach frequentierter Bahnhof“ eingeteilt. Die Kategorien ergeben sich abhängig von der Anzahl der Abfahrten/Tag sowie dem Einzugsgebiet.

Die Struktur des für den Fahrradverkehr relevanten Einzugsgebiets wurde anhand von Wohn- und Gewerbegebieten sowie Arbeitsplätzen in die Klassen städtischer, verdichteter und ländlicher Bereich unterteilt (in den Tabellen im weiteren Verlauf als S, V und L gekennzeichnet unter der Kategorie Gebiete vorzufinden). Des Weiteren wird das Gemeindegrenzen überschreitende Pendleraufkommen[4] (Ein- und Auspendler gesamt) angegeben. Die Haltestellen-Kategorie und das Einzugsgebiet einschließlich Pendleraufkommen ermöglichen zusammen mit der Anzahl der Zugverbindungen pro Tag eine grobe Potenzialabschätzung.

Pro Station wird die Gesamtanzahl der Stellplätze sowie deren Auslastung angegeben. Weiter wird die Anzahl wild abgestellter Fahrräder erfasst. Hierbei handelt es sich um Fahrräder, die abseits von Fahrradabstellanlagen abgestellt worden sind. Ist diese überdurchschnittlich hoch, kann dies zum einen bedeuten, dass die vorhandene(n) Abstellanlage(n) ausgelastet sind oder zum anderen, dass diese aus verschiedenen Gründen unattraktiv sind und daher durch die Nutzer nicht angenommen werden.

Abschließend wird jede Station bewertet. Auf Basis dieser Bewertung erfolgt in Kapitel 9 eine Empfehlung. Die Bewertung basiert auf einer einmaligen Besichtigung und ist damit eine Momentaufnahme. Es sind in jedem Falle weitergehende Untersuchungen notwendig.

[4] Pendlerbewegungen Gemeindeebene 2018

5 Bestand

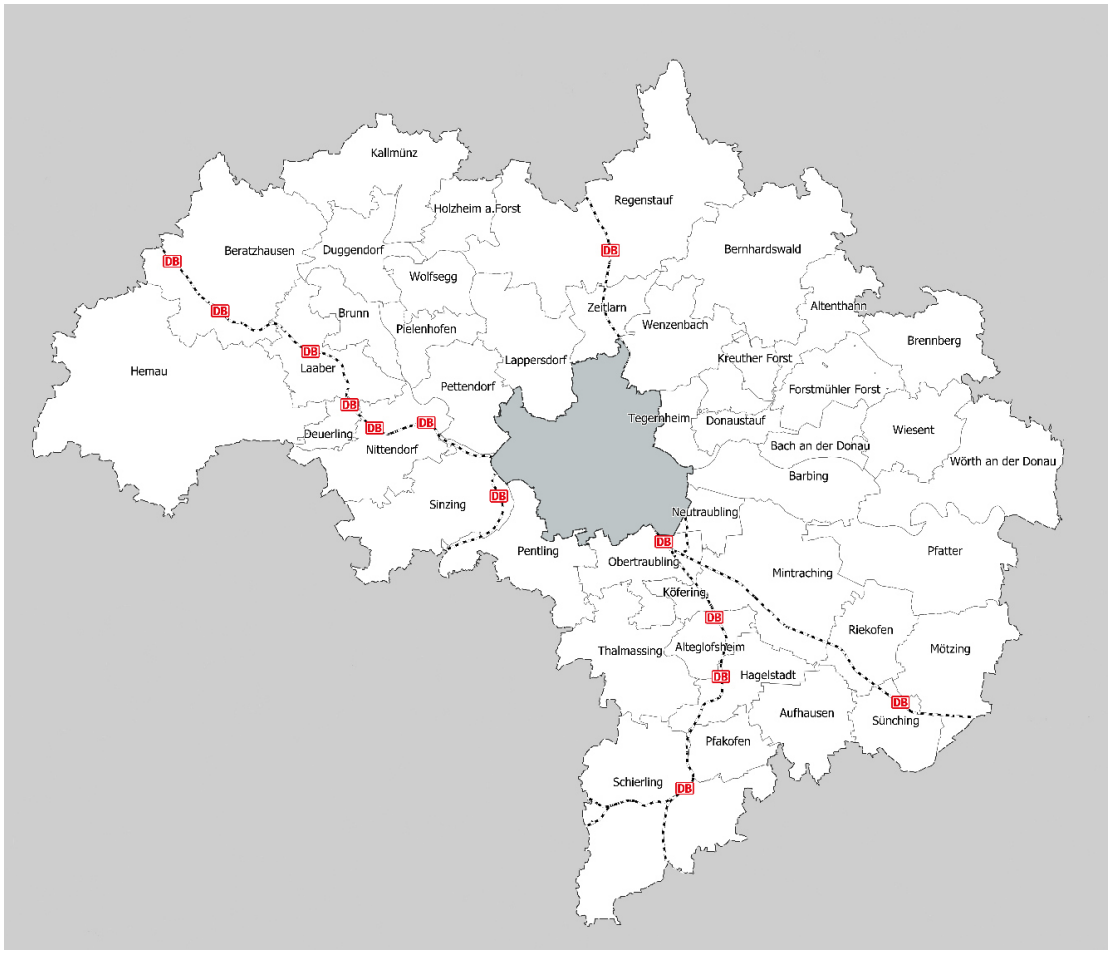


Abbildung 2: Übersicht der Bahnlinien und Bahnhöfe im Landkreis Regensburg

5.1 Kategorie 1: Stark frequentierte Bahnhöfe

Stark frequentierte Bahnhöfe haben Anschluss an mindestens eine frequentierte regionale Zugverbindung (RB/RE). Anschluss an den Fernverkehr besteht nicht. Diese Bahnhöfe verfügen über ein Einzugsgebiet mit überdurchschnittlichem Pendleraufkommen. Die gute Anbindung schafft sowohl Angebote für Auspendler als auch für Einpendler beispielsweise nahe gelegener Gewerbegebiete oder Schulzentren. Entsprechend besteht auch ein überdurchschnittliches B+R-Nutzerpotenzial.

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Beratzhausen Bf	**86**	**2001**	**V**	**3**		**24**				**54**	**7**	**Befriedigend**
					1	16	SA-R	o	✓	82	1	Fremdnutzung durch drei Roller
					2	8	FK	-	x	0	0	
Bahnhof Beratzhausen: Durch Fremdnutzung der Abstellanlagen können nicht alle Plätze genutzt werden. Die zweite Abstellanlage wird nicht genutzt, mutmaßlich aufgrund der veralteten Felgenklemmer und dadurch fehlenden sicheren Abstellmöglichkeit.												

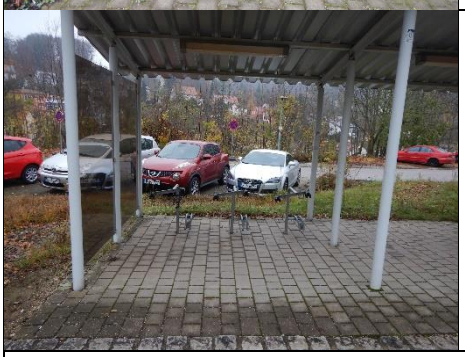
Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Eggmühl (Schierling)	**59**	**2556**	**L**	**2**		**21**				**52**	**0**	**Gut**
					1	21	SA-R	+	✓	52	0	
Bahnhof Eggmühl: Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Es besteht keine Abstellmöglichkeit für höherwertige Fahrräder. Es gibt einen überdachten Weg zum Bahnsteig und zur Bushaltestelle.												
Obertraubling Bf	**42**	**3553**	**V**	**20**		**24**				**75**	**2**	**Befriedigend**
					1	18	SA-R	O	✓	78	2	Wildparker in unmittelbarer Nähe zur Anlage
					2	6	FK	O	x	66	0	Wildparker in unmittelbarer Nähe zur Anlage
Bahnhof Obertraubling: Es besteht keine Abstellmöglichkeit für höherwertige Fahrräder. Die erhebliche Anzahl an Wildparkern deutet auf eine zu niedrige Kapazität der Abstellanlagen hin. Die zweite Abstellanlage ist nicht überdacht und mit veralteten Felgen-klemmern ausgestattet. Der Bau einer neuen Abstellanlage ist für 2021 vorgesehen.												

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Regenstauf Bf	**73**	**5466**	**S**	**3**		**78**				**58**	**0**	**Befriedigend**
					1	38	SA-R	+	✓	79	0	
					2	20	FK	O	x	45	0	
					3	20	FK	O	x	30	0	Kein fester Untergrund
Bahnhof Regenstauf: Es besteht keine Abstellmöglichkeit für höherwertige Fahrräder. Nur eine Abstellanlage ist überdacht. Die Hälfte der Abstellanlagen besteht aus veralteten Felgenklemmern.												

5.2 Kategorie 2: Schwach frequentierte Bahnhöfe

An schwach frequentierten Bahnhöfen hält vorwiegend eine Regionalbahnlinie. Außerdem bestehen vereinzelte weitere regionale Zugverbindungen (RE). Anschluss an überregionalen Verkehr und Fernverkehr besteht nicht. Diese Regionalbahnstationen verfügen über ein Einzugsgebiet mit unterdurchschnittlichem Pendleraufkommen. Entsprechend ist auch das B+R-Nutzerpotenzial unterdurchschnittlich hoch.

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Deuerling Bf	**54**	**817**	**L**	**0**		**16**		**o**		**12**	**1**	**Gut**
					1	16	SA-R	o	✓	12	1	Fremdnutzung durch einen Roller
Bahnhof Deuerling: Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Es besteht keine Abstellmöglichkeit für höherwertige Fahrräder.												

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Etterzhausen (Nittendorf)	**56**	**3514**	**L**	**0**		**12**				**16**	**0**	**Befriedigend**
					1	6	SA-R	-	✓	33	0	
					2	6	SA-R	+	✓	0	0	
Bahnhof Etterzhausen: Es besteht keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder. Der Bahnsteig sowie die andere Bahnhofseite sind nicht barrierefrei zugänglich.												

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Hagelstadt Bf	**39**	**914**	**L**	**0**		**6**				**17**	**0**	**Mangelhaft**
					1	6	FK	o	x	17	0	
Bahnhof Hagelstadt: Die Abstellanlage ist nicht überdacht und entspricht keinem modernen Standard. Die Abstellanlage ist zu weit von den Bahnsteigzugängen entfernt, und von der Straße kaum einsehbar. Eine Umgestaltung der Abstellanlagen ist für 2021 vorgesehen.												
Köfering Bf	**39**	**2643**	**V**	**0**		**36**				**47**	**0**	**Gut**
					1	36	SA-R	+	✓	47	0	
Bahnhof Köfering: Die Abstellanlagen befinden sich in einem allgemein guten Zustand. Kein barrierefreier Zugang zum mittleren Bahnsteig. Es besteht keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.												
Laaber Bf	**56**	**1869**	**L**	**1**		**47**				**18**	**0**	**Befriedigend**
					1	33	FK	o	✓	9	0	Fremdnutzung durch Roller

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
					2	14	SA-R	o	✓	28	0	Fremdnutzung durch Roller
Bahnhof Laaber: Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Der überwiegende Teil der Stellplätze entspricht jedoch keinem modernen Standard. Es besteht keine Abstellmöglichkeit für höherwertige Fahrräder. Kein barrierefreier Weg zwischen den Bahnsteigen. Eine Umgestaltung der Abstellanlagen ist für 2020 vorgesehen.												
Mausheim (Beratzhausen)	**54**	**2001**	**L**	**0**		**6**				**0**		**Gut**
					1	14	SA-R	+	✓	0	0	Fremdnutzung durch Roller
Bahnhof Mausheim: Es sind ausreichend überdachte Abstellmöglichkeiten vorhanden. Fahrräder können standfest am Rahmen angeschlossen werden. Es besteht keine Abstellmöglichkeit für höherwertige Fahrräder.												

Station (Gemeinde, falls abweichend)	Verbindungen/Tag	Pendleraufkommen	Gebietstyp	Anzahl Wildparker	Nr. Abstellanlage	Anzahl Stellplätze	Typ Anlage	Zustand	Überdachung	Auslastung in %	Nicht fahrbereit	Bemerkung
Sinzing	**48**	**2737**	**L**	**3**		**31**				**54**		**Gut**
					1	8	Beta	+	✓	62	0	
					2	16	SA-R	+	✓	69	0	
					3	7	FK	o	x	14	0	
Bahnhof Sinzing: Es existieren ausreichend überdachte Stellplätze. Keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder. Positiv hervorzuheben ist die Ladestation für elektrische Fahrräder.												

Sünching	**54**	**726**	**L**	**11**		**120**				**58**		**Gut**
					1	120	Beta	+	✓	58	0	Kein direkter Zugang zum Bahnsteig
Bahnhof Sünching: Ausreichend Überdachte Stellplätze. Keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder. Aufgrund der Größe der Abstellanlage teilweise lange Wege zum Bahnsteig. Außerdem existiert kein direkter Zugang zum Bahnsteig.												
Undorf (Nittendorf)	**60**	**3514**	**L**	**0**		**14**				**21**		**Gut**
					1	14	SA-R	o	✓	21	0	Fremdnutzung durch Tretroller
Bahnhof Undorf: Ausreichend überdachte Stellplätze. Wege zu den Bahnsteigen Barrierefrei. Keine Möglichkeit zum Abstellen höherwertiger Fahrräder.												

6 Zusammenfassung

Die folgende Übersicht fasst die oben detaillierter untersuchten Bahnhöfe bzw. Haltepunkte sowie deren Bewertung zusammen.

Station	Kategorie	Stell-plätze	Auslastung in %	Wildpar-ker	Bewertung	Details
Eggmühl	Stark frequen-tierter Bahnhof	21	52	2	Gut	S. 11
Deuerling	Schwach fre-quentierter Bahnhof	16	12	0	Gut	S. 13
Köfering	Schwach fre-quentierter Bahnhof	36	47	0	Gut	S. 14
Mausheim	Schwach fre-quentierter Bahnhof	6	0	0	Gut	S. 15
Sinzing	Schwach fre-quentierter Bahnhof	31	54	3	Gut	S. 16
Sünching	Schwach fre-quentierter Bahnhof	120	58	11	Gut	S. 17
Undorf	Schwach fre-quentierter Bahnhof	14	21	0	Gut	S. 17
Laaber	Schwach fre-quentierter Bahnhof	47	18	1	Befriedigend	S. 15
Beratzhausen	Stark frequen-tierter Bahnhof	24	54	3	Befriedigend	S. 10
Obertraubling	Stark frequen-tierter Bahnhof	24	75	20	Befriedigend	S. 11
Regenstauf	Stark frequen-tierter Bahnhof	78	58	3	Befriedigend	S. 12
Etterzhausen	Schwach fre-quentierter Bahnhof	12	16	0	Befriedigend	S. 13
Hagelstadt	Schwach fre-quentierter Bahnhof	6	17	0	Mangelhaft	S. 14

7 Bushaltestellen

Neben der Kombination von Fahrrad und schienengebundenem ÖPNV bietet auch die Kombination von Fahrrad und Bus für Radfahrende die Möglichkeit längere Strecken umweltverträglich zurückzulegen. Hinsichtlich der Nutzeransprüche unterscheiden sich Abstellanlagen an Bushaltestellen nicht von Abstellanlagen an Bahnhöfen. Einzig die Anzahl der Abstellanlagen kann geringer ausfallen, da das Einzugsgebiet von Bushaltestellen in der Regel kleiner ist als das Einzugsgebiet von Bahnhöfen.

Eine Untersuchung der Abstellanlagen aller Bushaltestellen im Landkreis ist in diesem Mobilitätskonzept nicht vorgesehen. Nachfolgend werden aber drei Empfehlungen gegeben, wie Bushaltestellen mit verschieden großen Einzugsbereichen ausgebaut werden sollten. Die Bilder sind hierbei nur zur Orientierung gedacht und geben keine konkreten Umsetzungsanweisungen vor.

Kategorie 1

Abbildung 3: Bushaltestelle mit integrierten Fahrradbügeln

Bushaltestellen der 1. Kategorie weisen ein geringes Einzugsgebiet auf. Der Weg zur Haltestelle wird meist zu Fuß zurückgelegt und es werden nur wenige Fahrradabstellanlagen benötigt. Auch Abstellanlagen für höherwertige Fahrräder werden hier nicht benötigt. Es bietet sich an die Abstellanlagen in den Wartebereich der Bushaltestelle zu integrieren.

Kategorie 2

Abbildung 4: Bushaltestelle mit separater Abstellanlage

Bushaltestellen der zweiten Kategorie haben durch ein größeres Einzugsgebiet auch einen erhöhten Bedarf an Fahrradabstellanlagen. Auch hier werden Abstellanlagen für höherwertige Fahrräder in der Regel nicht benötigt.

Kategorie 3

Abbildung 5: Abstellanlage mit hoher Kapazität an Bushaltestelle

Bushaltestellen der höchsten Kategorie haben ein Einzugsgebiet ähnlich schwach frequentierten Bahnhöfen. Dadurch benötigen sie eine große Anzahl an Abstellanlagen. Auch die Möglichkeit zur Unterbringung von höherwertigen Fahrrädern sollte an Haltestellen dieser Kategorie gegeben sein.

Die Gesellschaft zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (GFN) plant in der zweiten Jahreshälfte 2020 eine Bestandsaufnahme aller Bushaltestellen im Landkreis durchzuführen. Vorrangig soll dabei der Zustand der Bushaltestellen erfasst werden. Die Möglichkeit sollte aber auch genutzt werden, eine Bestandsaufnahme und Zustandserfassung der Fahrradabstellanlagen aller Bushaltestellen durchzuführen. Die Ergebnisse können genutzt werden in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Gemeinden die Bushaltestellen im Landkreis flächendeckend mit Fahrradabstellanlagen auszubauen.

8 P+M

Der durchschnittliche Besetzungsgrad von Pkw in Deutschland liegt bei gerade einmal 1,5 Personen/Pkw. Auf Wegen zur Arbeit ist dieser sogar noch etwas geringer[5]. Um diesem Trend entgegenzuwirken bietet sich das Prinzip „Parken und Mitfahren“ (P+M) an. An speziellen Verknüpfungspunkten (meist an Autobahnauffahrten) trifft sich eine Fahrgemeinschaft, um gemeinsam den Weg zur Arbeit zurückzulegen. Der Vorteil: Die Mitfahrenden benötigen zur Gründung einer Fahrgemeinschaft nicht denselben Wohnort. Auch im Landkreis Regensburg gibt es P+M-Angebote.

[5] Mobilität in Deutschland 2017, infas/DLR/IVT Research, Bonn 2019

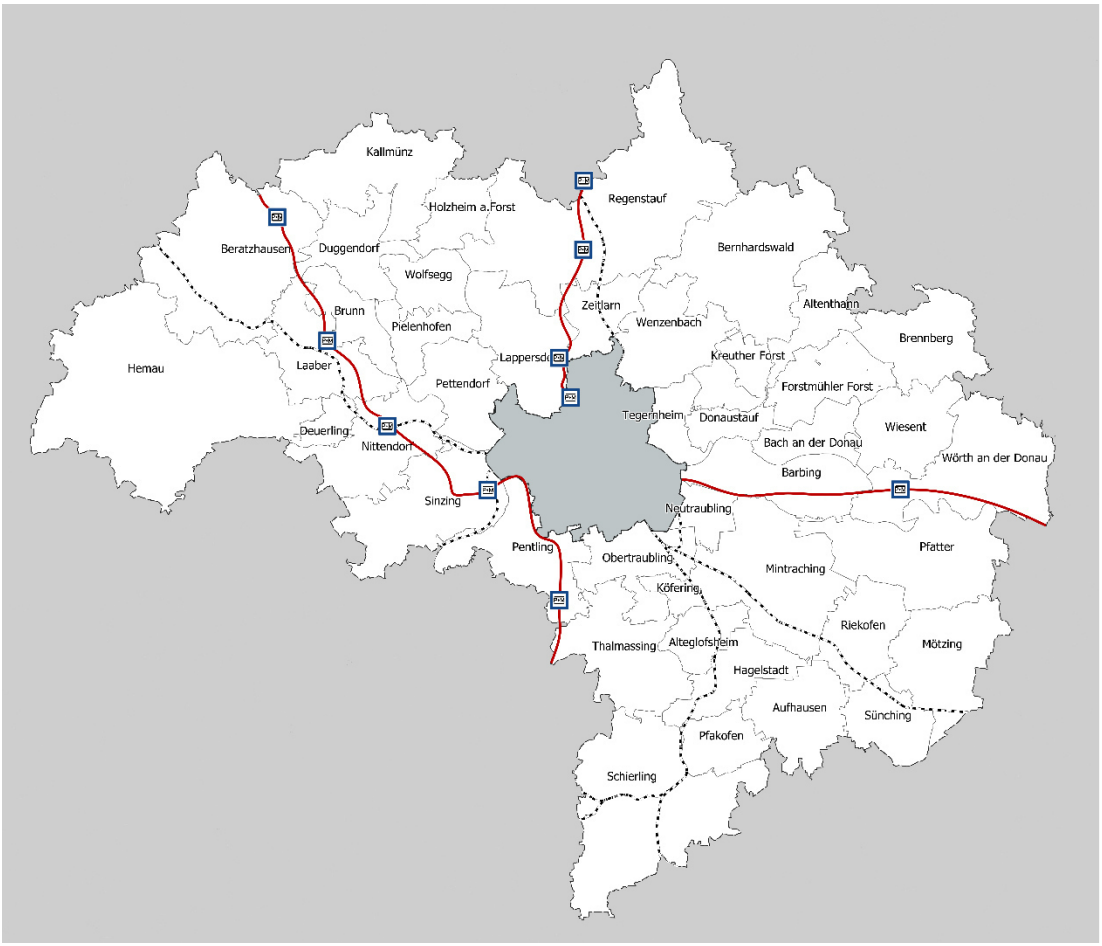


Abbildung 6: P+M im Landkreis Regensburg

Da die Strecken vom Wohnort zum Verknüpfungspunkt meist auch ohne Probleme mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können, sollten auch dort moderne und wettergeschützte Fahrradabstellanlagen angeboten werden. Im Landkreis Regensburg trifft dies noch auf keinen P+M-Parkplatz zu. Auch die Erreichbarkeit der Parkplätze ist für den Radverkehr bisher nicht in allen Fällen gegeben.

9 Empfehlungen

Die 13 betrachteten Bahnhöfe im Landkreis Regensburg weisen mit Blick auf die Fahrradabstellmöglichkeiten einen meist guten oder befriedigenden Standard auf. Nur der Bahnhof Hagelstadt schnitt bei der durchgeführten Bewertung mit dem Ergebnis „mangelhaft“ ab. Es besteht dort folglich kein oder ein nicht ausreichendes Angebot an Abstellmöglichkeiten. Diese genügen nicht den aktuellen technischen Anforderungen und befinden sich in einem schlechten Zustand. An dieser Station besteht dringender Handlungsbedarf.

Mittelfristig besteht auch an den mit „befriedigend“ bewerteten Stationen Verbesserungsbedarf, insbesondere dann, wenn die angestrebte Steigerung des Radverkehrs im Landkreis

erreicht wird. Hier bestehende Mängel beziehen sich überwiegend auf eine zu hohe Auslastung, Teilbestände der Abstellanlagen, die modernen Standards nicht genügen oder ein fehlender barrierefreier Zugang zum Bahnsteig.

Bei Stationen, die mit der Note „gut“ bewertet wurden, fehlen im Landkreis Regensburg vor allem Abstellanlagen für höherwertige Fahrräder, wie z.B. Fahrradboxen. In Zukunft soll in Kooperation mit der Stadt Regensburg und dem Regensburger Verkehrsverbund die Möglichkeit geboten werden, Fahrradboxen mit digitalem Buchungssystem bereitzustellen. Um einen sehr guten Standard der Abstellanlagen im Landkreis zu erreichen sollte diese Möglichkeit vor allem an den Bahnhöfen genutzt werden. Doch auch an Bushaltestellen mit großem Einzugsgebiet sollte geprüft werden ob Bedarf für Abstellanlagen höherwertiger Fahrräder besteht.

Der Radverkehr wird auch als Chance gesehen, einen Beitrag zur Senkung der CO_2-Emissionen zu leisten. Deshalb ist ein zügiger Ausbau der B+R-Anlagen unumgänglich, denn nur im Verbund mit dem ÖPNV ist das Fahrrad in der Lage, längere Autofahrten zu ersetzen.

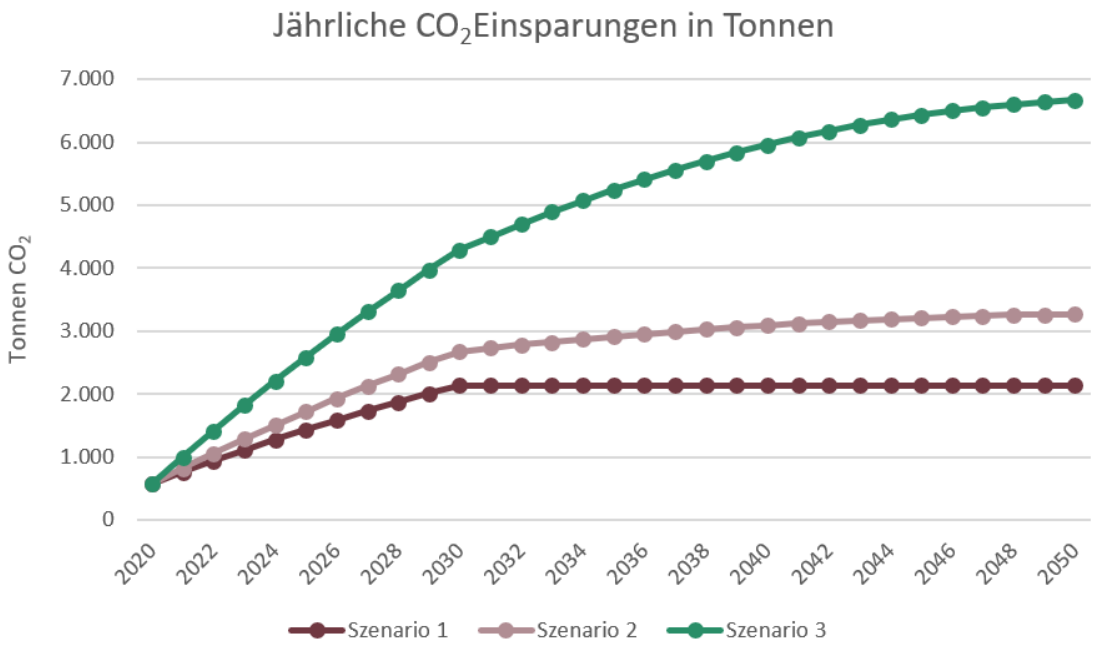
Der genaue Bedarf (Art, Anzahl etc.) an Fahrradabstellanlagen ist in tiefergehenden Untersuchungen zu ermitteln. Zu beachten ist dabei auch die zunehmende Verbreitung von höherwertigen Fahrrädern, die auch im Alltagsverkehr genutzt werden, sowie Sonderformen wie Anhänger (Abbildung 7), Kindertransporter und Lastenräder.

Für einen weiteren Zuwachs an B+R-Nutzern ist neben dem Ausbau der B+R-Anlagen auch eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit und gegebenenfalls finanzielle Anreize für die potenziellen Nutzer erforderlich.

Abbildung 7: Abgestelltes Fahrrad mit Anhänger

RV-K
Radverkehr-Konzept

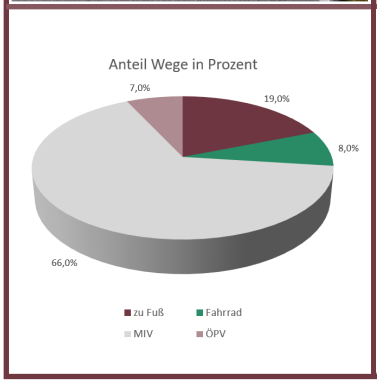
CO2-Einsparpotenzial durch Radverkehrsförderung

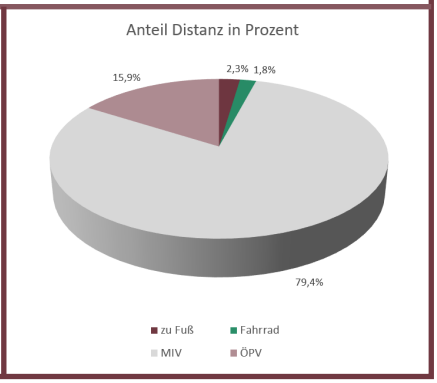


- Anlage 15 -

Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg

März 2020





Gefördert durch:
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages
NATIONALE KLIMASCHUTZ INITIATIVE

Landkreis Regensburg

Auftraggeber:

Landkreis Regensburg

Vertreten durch

Frau Landrätin Tanja Schweiger

Altmühlstraße 3

93059 Regensburg

Bearbeitung:

Planungsbüro Radverkehr-Konzept

Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt am Main
Tel.: 069 – 904 342 00
kontakt@radverkehr-konzept.de
www.radverkehr-konzept.de

B.A. Thorsten Zobel
B.Sc. Korbinian Schmid
B.Eng. Jan-Lukas Böger

Frankfurt am Main, März 202

Inhalt

1 Ausgangslage....3

2 Internationale, nationale und lokale Ziele....4

3 Analyse Ist-Situation Landkreis Regensburg....5

4 Prognose Entwicklung Radverkehr....8

5 Prognose CO_2-Entlastung....11

6 Fazit....14

1 Ausgangslage

Klimaerwärmung und der verursachende Treibhausgas-Ausstoß sind die Herausforderung des 21. Jahrhunderts. Die globalen Folgekosten sind bereits jetzt enorm, eine zukünftige Entwicklung ist kaum seriös voraussagbar. Klar ist jedoch, dass die Folgekosten weiter steigen werden.

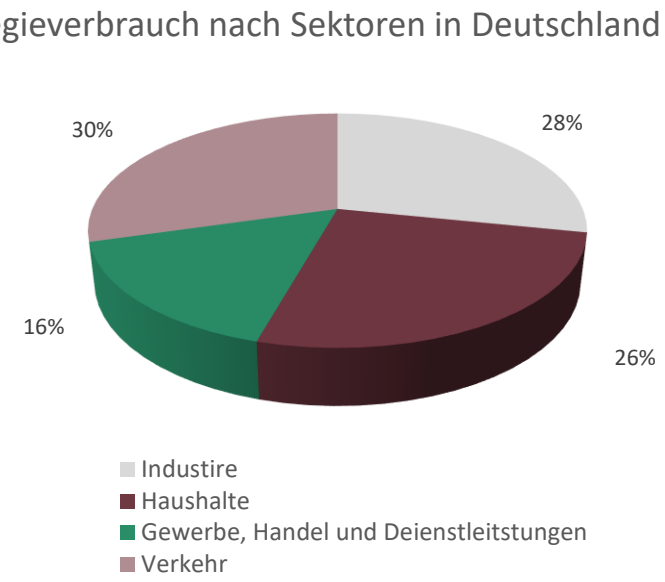


Abbildung 1: Energieverbrauch nach Sektoren in Deutschland 2016[1]

Alle Bereiche des öffentlichen und privaten Lebens sind hierbei als Verursacher in die Pflicht zu nehmen, zu einer Reduzierung und langfristig zu einer Nullabsenkung der CO_2-Emissionen beizutragen.

Auf den Verkehrssektor entfallen nach einer Berechnung des Umweltbundesamtes (siehe Abbildung 1) dabei 30 % des Endenergieverbrauches. Dass insbesondere im Verkehrssektor ein Umdenken dringend erforderlich ist, zeigt die Entwicklung der CO_2-Emissionen im Vergleich zu anderen großen Verursachersektoren (siehe Abbildung 2). Zieht man als Bezugsjahr das Jahr 1990 heran, ist es im Verkehrssektor gerade einmal zu einer Reduktion der Emissionen um 0,6% gekommen, in den vergangenen 10 Jahren sind die Emissionen sogar gestiegen. In den anderen Verbrauchssektoren kam es dagegen zu einer Reduktion zwischen 22,7% und 45%.

[1] Umwelt Bundesamt, Datentabelle 2018-02-14, abgerufen über Webseite am 28.08.2019

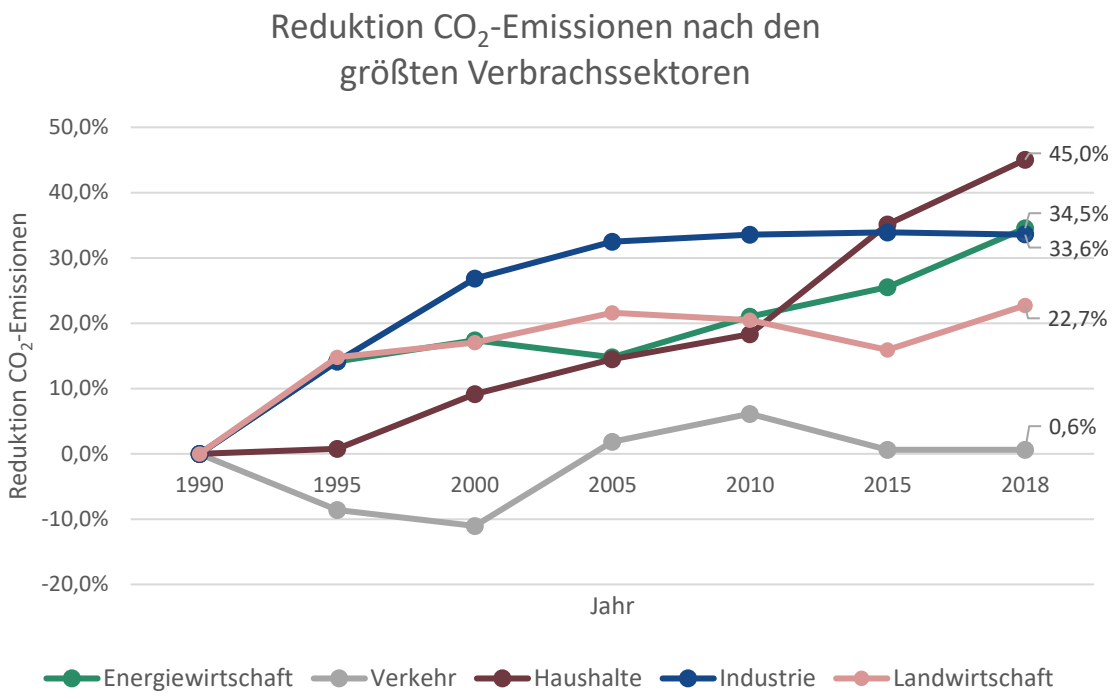


Abbildung 2: Reduktion der CO_2-Emissionen nach den größten Verbrauchssektoren in Deutschland[2]

2 Internationale, nationale und lokale Ziele

Auf den politischen Ebenen werden mehr und mehr Maßnahmen vereinbart, die zu einer Reduktion der CO_2-Emissionen führen und die zunehmende Erderwärmung langfristig abschwächen sollen. Daraus entsteht Handlungsbedarf für kommunale Akteure, sowie die weiteren Verbrauchersektoren.

Europa und insbesondere Deutschland spielen hierbei eine Vorreiterrolle. Im Sinne des Umweltschutzes, aber auch zur Verhinderung bzw. Verminderung von potenziellen Schäden an der Wirtschaft und der Lebensqualität in Europa, soll bis zum Jahr 2020 der CO_2-Ausstoß in der Europäischen Union um 20 bis 30 %, verglichen mit dem Ausstoß im Jahr 1990, reduziert werden[3]. Die Bundesregierung gibt für Deutschland sogar 40 % bis Anfang der 2020er Jahre und 80 bis 95 % bis 2050 als Ziel an. Der Freistaat Bayern orientiert sich in dem 2014 verabschiedeten Klimaschutzprogramm 2050 an den Zielen der Europäischen Union und will bezogen auf das Jahr 1990 bis zum Jahr 2050 80-95 % der CO_2-Emissionen einsparen[4].

[2] Umweltbundesamt: Nationale Trendtabellen für die deutsche Berichterstattung atmosphärischer Emissionen 1990-2017, Stand 01/2019
[3] European Commission, Europe 2020 targets, http://ec.europa.eu/europe2020/targets/eu-targets/index_en.htm
[4] Klimaschutzprogramm Bayern 2050, September 2015

Der Anteil des Straßenverkehrs an den CO_2-Emissionen liegt in etwa bei 20 %. Auf den motorisierten Individualverkehr entfallen dabei 15 Prozent des gesamten CO_2-Austoßes[5].

Während in Deutschland in vielen Bereichen der CO_2-Ausstoß bereits deutlich reduziert wurde, ist eine Reduktion im Verkehrssektor nicht zu beobachten. In den letzten Jahren hat sich diese Entwicklung, wie in Abbildung 2 gezeigt, sogar umgekehrt.

Die Reduktion von CO_2-Emissionen im Verkehrssektor kann durch drei Grundprinzipien erreicht werden:

- Verkehr vermeiden,
- Verkehr verlagern (öffentlicher Personenverkehr, Radverkehr, Fußverkehr),
- Verkehr verbessern (Antriebstechnik, Verkehrsablauf).

Ziel des Mobilitätskonzepts Radverkehr des Landkreises Regensburg ist es, eine Verlagerung des Verkehrs vom Pkw auf das Fahrrad sowie den kombinierten Verkehrsträger Fahrrad und ÖPNV zu erreichen. Die weiteren Einsparpotenziale im Bereich Verkehr „Verkehr vermeiden“ (soziologisch, raumplanerisch) und „Verkehr verbessern“ (technisch, rechtlich) werden im Rahmen dieser Potenzialermittlung nicht berücksichtigt.

3 Analyse Ist-Situation Landkreis Regensburg

Um das CO_2-Einsparpotenzial des Landkreises Regensburg ermitteln zu können sind mehrere Prognose-Fälle sowie die Ist-Situation zu bewerten. Insgesamt werden drei Prognosefälle bewertet. Der Nullfall prognostiziert die Entwicklung, die eintritt, wenn der der Modal-Split-Berechnung zu Grunde liegende Mitteleinsatz in die Radverkehrsförderung beibehalten wird. Weiter wird die Entwicklung für die Prognosefälle „konservative Steigerung“ und „ambitionierte Steigerung“ bewertet.

Ausgangssituation / IST-Situation

Aktuelle Daten zum Modal Split im Landkreis Regensburg liegen zurzeit nicht vor, die jüngsten Daten sind aus der Haushaltsbefragung 2011[6] und geben einen Radverkehrsanteil von 6 % aus. Da der Radverkehrsanteil in Deutschland in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen ist, kann davon ausgegangen werden, dass die Daten im Landkreis Regensburg nicht mehr aktuell sind. Aus diesem Grund wird auf Daten der Studie Mobilität in Deutschland 2017

[5] European Commission, EU Action Road Transport http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/index_en.htm

[6] Haushaltsbefragung Regensburg 2011, Internet: https://www.regensburg.de/fm/121/haushaltsbefragung-verkehr-schlussbericht-kurzfassung.pdf

(MiD) [7] zurückgegriffen, eine Studie, die Gesamtdeutschland betrachtet. Abbildung 3 zeigt den gemäß MiD anzusetzenden Modal Split. Die hier fehlenden Prozentpunkte entfallen auf den Luft- und Schifffahrtsverkehr.

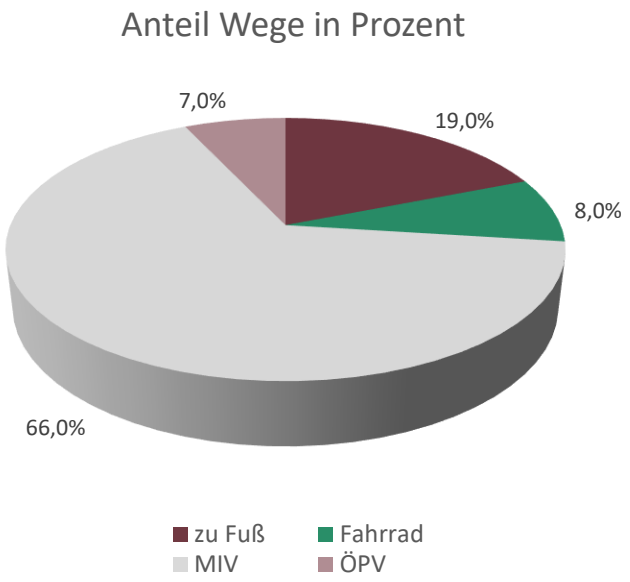


Abbildung 3: Anteil der Wege verschiedener Verkehrsmittel in Prozent (Modal Split)

Die Verkehrsarten zu Fuß und Fahrrad machen zusammen etwas unter 30 % aller zurückgelegten Wege aus. Mit Blick auf die zurückgelegte Distanz ist der Anteil allerdings wesentlich geringer. Lediglich etwas über vier Prozent der Gesamtverkehrsleistung werden zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt (siehe Abbildung 4).

Mit Blick auf die CO_2-Emissionen bedeutet dies, dass der Verkehrsträger Rad insbesondere dort Potenziale hat, wo er längere Strecken ersetzen kann, also im Bereich der Pedelec-Nutzung sowie im Verkehrsverbund mit dem Öffentlichen Personenverkehr (ÖPNV).

Der Vergleich der Abbildungen 3 und 4 zeigt auf, dass Verlagerungen von kurzen Strecken, die in der Regel innerorts zurückgelegt werden, aus Gründen der lokalen Lebens- und Luftqualität und weiterer positiver Aspekte anzustreben sind, dass sie aber mit Blick auf die CO_2-Emissionen nur eine geringe Bedeutung haben.

[7] Mobilität in Deutschland (MiD), Internet: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/mobilitaet-in-deutschland.html

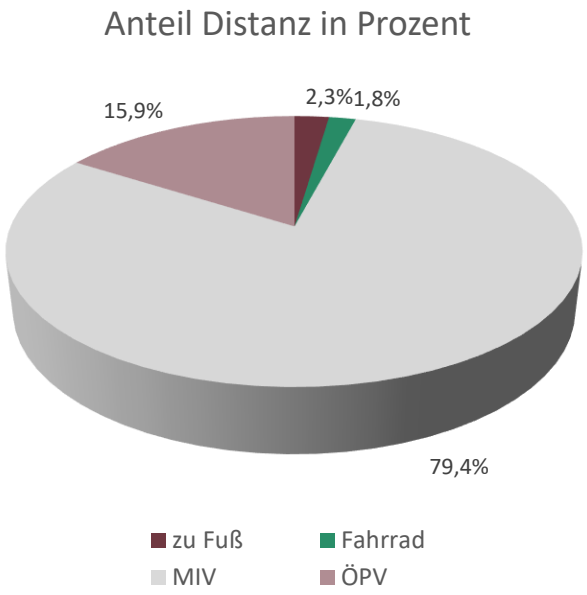


Abbildung 4: Anteil der Distanz verschiedener Verkehrsmittel in Prozent

Um die Gesamtverkehrsleistung ermitteln zu können ist eine Hochrechnung der Pkw-Jahresfahrleistung erforderlich[8]. Setzt man die Pkw-Jahresfahrleistung in Relation zum Anteil an der Gesamtverkehrsleistung der einzelnen Verkehrsträger, lässt sich auch die Gesamtverkehrsleistung der anderen Verkehrsteilnehmer in Kilometern bestimmen.

Für das Jahr 2018 ergibt sich bei der oben aufgeführten Verteilung der Strecken eine Gesamtverkehrsleistung von etwa 3 Milliarden Kilometer, die im Landkreis Regensburg zurückgelegt wurden. Diese und die folgenden Angaben beziehen die Fahrleistungen auf Autobahnen nicht mit ein. Aufgeteilt nach den Verkehrsträgern ergibt dies folgendes Leistungsbild:

Tabelle 1: Jahresverkehrsleistung nach Verkehrsträgern im Landkreis Regensburg 2018

Jahresverkehrsleistung nach Verkehrsträgern 2018				
Verkehrsträger	**zu Fuß**	**Fahrrad**	**MIV**	**ÖPV**
Anteil Wege	19%	8%	66%	7%
Anteil Leistung	2,3%	1,8%	79,4%	15,9%
Leistung in Mio. Km	71,1	55,5	2449,3	490,5

Zusätzlich zur Jahresverkehrsleistung 2018 wurde zudem die Jahresverkehrsleistung 2007/08 der einzelnen Verkehrsträger im Landkreis Regensburg errechnet, um so eine Entwicklung

[8]Mobilität in Deutschland (MiD), Internet: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/mobilitaet-in-deutschland.html

der Verkehrsleistung der vergangenen Jahre zu erstellen. Die Werte der Jahre 2007/08 entstammen der MiD 2007/08[9], die Verkehrsleistung wurde entsprechend zurückgerechnet.

Tabelle 2: Jahresverkehrsleistung nach Verkehrsträgern im Landkreis Regensburg 2007/08

Jahresverkehrsleistung nach Verkehrsträgern 2007/08				
Verkehrsträger	**zu Fuß**	**Fahrrad**	**MIV**	**ÖPV**
Anteil Wege	23,4%	7,1%	62,0%	7,5%
Anteil Leistung	2,8%	2,1%	72,5%	22,5%
Leistung in Mio. Km	72,9	54,7	1886,7	585,5

Die in Tabelle 3 dargestellte Entwicklung der Jahresverkehrsleistung im Landkreis Regensburg zeigt, dass mit dem Fahrrad zwar mehr Wege zurückgelegt werden, die Verkehrsleistung dagegen gesunken ist. Der MIV hat in den letzten Jahren deutlich an Wegen zugenommen und auch an Verkehrsleistung zugelegt, auch aufgrund dessen ist die Jahresverkehrsleistung deutlich angestiegen. Dies lässt den Schluss zu, dass zwar weniger Kurzstrecken mit dem Pkw zurückgelegt werden und stattdessen deutlich mehr Kurzstrecken mit dem Fahrrad, dagegen auf den Langstrecken das Gegenteil der Fall ist und insgesamt öfter der PKW genutzt wird. Wie schon erwähnt entfällt ein großer Teil der CO_2-Last jedoch auf längere Strecken. Auf diesen müssen dementsprechend auch die Potenziale für den Radverkehr gesehen werden.

Tabelle 3: Vergleich der Jahresverkehrsleistung 2007/08 und 2018 im Landkreis Regensburg

Vergleich der Jahresverkehrsleistungen 2007/08 und 2018				
Verkehrsträger	**zu Fuß**	**Fahrrad**	**MIV**	**ÖPV**
Anteil Wege	-4,4%	+0,9%	+4%	-0,5%
Anteil Leistung	-0,5%	-0,3%	+6,9%	-6,1%
Leistung in Mio. Km	-1,8	+0,8	+562,6	-95

4 Prognose Entwicklung Radverkehr

Es werden Prognosen für die Jahre 2018, 2025 und 2050 getroffen, für die jeweils drei Szenarien berechnet werden[10]:

- **Szenario 1**: Gleichbleibender Mitteleinsatz (finanziell, personell) und gleichbleibende Flächenverteilung der Verkehrsflächen zur Förderung des Radverkehrs;

[9] Mobilität in Deutschland (MiD) 2007/2008, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
[10] Die Berechnungen beruhen auf den Daten des Mobilitätspanels 2016/17. Da es zurzeit keine weiteren Veröffentlichungen gibt, werden die Daten mit den genannten Prognosefällen ab 2016 hochgerechnet

- **Szenario 2**: Moderate Steigerung des Mitteleinsatzes und moderate Verbesserung der Flächenverteilung zu Gunsten des Radverkehrs.
- **Szenario 3**: Ambitionierte Steigerung des Mitteleinsatzes und ambitionierte Verbesserung der Flächenverteilung zu Gunsten des Radverkehrs.

Der finanzielle Mitteleinsatz bezieht sich auch auf die mit Blick auf die CO_2-Reduktion wichtigen Maßnahmen zum Ausbau von Bike and Ride-Anlagen und damit zur Förderung der Verkehrsmittelkombination Fahrrad – ÖPNV.

Folgende weitere Annahmen werden unabhängig vom Mitteleinsatz mit Blick auf den Radverkehr getroffen:

- Demografischer Wandel: Die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Regensburg bleibt mittel- bis langfristig konstant bleibt,
- Mobilitätsverhalten: Der Anteil des Radverkehrs am Modal Split steigt durch gesellschaftliche Entwicklungen jährlich um 0,1 Prozentpunkte (Zeitraum bis 2030),
- Leistungsfähigkeit: Die Leistungsfähigkeit des Fahrrads steigt durch die stetige Zunahme von elektromotorunterstützten Fahrrädern. Die durchschnittlich zurückgelegte Distanz des Radverkehrs steigt jährlich um ein Prozent (Zeitraum 2018-2030; Marktsättigung Pedelec im Jahr 2030 erreicht),
- Die Gesamtverkehrsleistung bleibt ab 2018 bei 2,9 Milliarden Kilometern konstant.

Folgende Steigerung des Radverkehrs wird pro Jahr in den drei Szenarien und unter Berücksichtigung der oben genannten Annahmen erwartet:

Tabelle 4: Veränderung des Anteils der Wege im Radverkehr nach verschiedenen Szenarien

	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3
Veränderung Anteil Wege Radverkehr in %	+0,1	+0,15	+0,3

Für die Prognose wird davon ausgegangen, dass der gesteigerte Mitteleinsatz der Szenarien 2 und 3 ab dem Jahr 2020 stattfindet. Dementsprechend sind die Werte der Szenarien 2 und 3 aus dem Jahr 2018 dieselben, wie die des 1. Szenarios (siehe Tabelle 5). Die Werte für 2018 wurden auf Basis des oben aufgeführten Modal Splits hochgerechnet. Dieser bildet die Grundlagen aller hier aufgeführten Berechnungen.

Tabelle 5: Prognosen der Entwicklung des Radverkehrs im Landkreis Regensburg

2020	Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3
Anteil Wege Radverkehr am Modal Split	8,4%	*	*
Anteil Leistung Radverkehr	2,1%	*	*
Leistung in Mio. Km	71,9	*	*
2030	**Szenario 1**	**Szenario 2**	**Szenario 3**
Anteil Wege Radverkehr am Modal Split	9,4%	9,9%	11,4%
Anteil Leistung Radverkehr	2,6%	2,7%	3,2%
Leistung in Mio. Km	86,2	90,7	104,5
2050	**Szenario 1**	**Szenario 2**	**Szenario 3**
Anteil Wege Radverkehr am Modal Split	9,4%	10,90%	15,4%
Anteil Leistung Radverkehr	2,6%	3,0%	4,5%
Leistung in Mio. Km	86,2	100,0	141,2

Bei den getroffenen Annahmen steigt die Verkehrsleistung des Radverkehrs im Szenario 1, also ohne Steigerung des Mitteleinsatzes, auf 2,4%. Dies entspricht einer Entlastung der übrigen Verkehrsträger um rund 20 Millionen Kilometer. Dieser Anstieg ist durch die Verbreitung der elektrounterstützten Fahrräder sowie auf die gesellschaftliche Entwicklung zurückzuführen. Durch einen erhöhten Mitteleinsatz kann die Verkehrsleistung des Radverkehrs auf bis zu 4,2% gesteigert werden und somit zu einer Entlastung von fast 70 Millionen Kilometer der übrigen Verkehrsträger beitragen.

In Abbildung 5 sind die unterschiedlichen Verkehrsleistungen der drei Szenarien noch einmal veranschaulicht. Bei der Annahme einer gleichbleibenden Gesamtverkehrsleistung trägt die steigende Verkehrsleistung direkt zu einem reduzierten Ressourcenverbrauch bei.

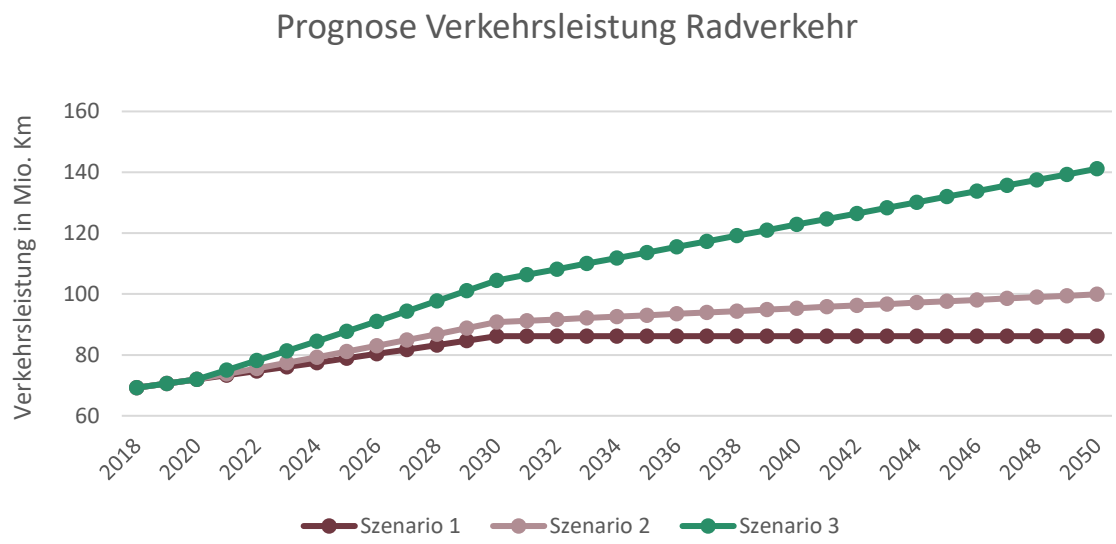


Abbildung 5: Prognose der Verkehrsleistung des Radverkehrs im Landkreis Regensburg

Besonders starke Auswirkungen haben dabei längere Fahrten, die beispielsweise durch den Einsatz von elektromotorunterstützten Fahrrädern oder die Kombination von Verkehrsmitteln zukünftig umweltfreundlicher zurückgelegt werden. Maßgebend mit Blick auf die Entlastung des CO_2-Ausstoßes ist dabei die Frage, von welchem Verkehrsträger zukünftige Radfahrende umsteigen. Eine nennenswerte Entlastung tritt nur dort ein, wo durch die Fahrt mit dem Fahrrad auf eine Fahrt mit dem Pkw verzichtet wird.

5 Prognose CO_2-Entlastung

Um das Einsparpotenzial mit Blick auf die CO_2-Emissionen bestimmen zu können, ist eine Vorhersage erforderlich, welche Verkehrsmittel durch die steigende Fahrradnutzung ersetzt werden.

Die Studie Pedelection[11] hat diese Fragestellung mit Blick auf Pedelec-Neunutzende untersucht. Eine Übertragung auf Radfahrende generell ist unter Berücksichtigung bestimmter Randbedingungen möglich. Die Studie unterscheidet dabei zwischen Freizeit- und Pendelndenverkehr. Darüber hinaus ist auch der Umsteigefall vom Fahrrad auf das Pedelec berücksichtigt. Für die im Folgenden getroffene Annahmen werden die Werte für den Alltagsver-

[11] Pedelection-Abschlussbericht: Verlagerungs- und Klimaeffekte durch Pedelec-Nutzung im Individualverkehr Institut für Transportation Design (Hochschule für Bildende Künste Braunschweig), Braunschweig, 2015

kehr genutzt und der Anteil der Umsteiger vom Fahrrad auf das Pedelec sowie solche Fahrten, die vorher gar nicht getätigt worden sind (in der Regel Freizeitverkehr) herausgerechnet (siehe Tabelle 6).

Tabelle 6: Durch steigenden Radverkehrsanteil ersetzte Verkehrsmittel

	Pkw	ÖPV	Sonstiges	zu Fuß
Ersetzte Verkehrsmittel durch Fahrradnutzung	78%	13%	8%	1%

Die aus der Pedelection-Studie hervorgegangen Werte ermöglichen eine Berechnung der CO_2-Einsparungen für die drei oben durchgespielten Szenarien. Die Grundlage für die Berechnung der CO_2-Reduktion stellen dabei die Ziele der EU-Kommission[12] zu einer schrittweisen Minderung des durchschnittlichen CO_2-Austoßes pro gefahrenen Pkw-Kilometer dar. Der Leitfaden Kommunaler Klimaschutz[13] hat für die Jahre 2000 bis 2020 folgende Werte für die CO_2-Emissionen von Pkw und ÖPV pro Personenkilometer errechnet und empfiehlt diese für die Erstellung von Kurzbilanzen im Personenverkehr (siehe Tabelle 7).

Tabelle 7: CO_2-Ausstoß für die Erstellung von Kurzbilanzen im Personenverkehr

	2005	2010	2015	2020
CO_2-Ausstoß Pkw	222	204	185	169
CO_2-Ausstoß ÖPV	89	80	75	70

Die Werte berücksichtigen dabei auch die energetische Vorkette, also die CO_2-Emissionen, die während der Produktion der Fahrzeuge und Gleise entstehen. Die Entwicklung des CO_2-Ausstoßes nimmt im Durchschnitt etwa 3,2 g/km (ÖPNV 1 g/km) pro Jahr ab. Es wird die Annahme getroffen, dass sich diese Entwicklung zukünftig konstant fortsetzt. Auf Basis dieser Berechnung ergeben sich für den betrachteten Prognosezeitraum die in Abbildung 6 dargestellten jährlichen CO_2-Einsaprungen.

[12] EU-Verordnung zur Verminderung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen, Brüssel, 2009
[13] Klimaschutz in Kommunen, Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin, 2011

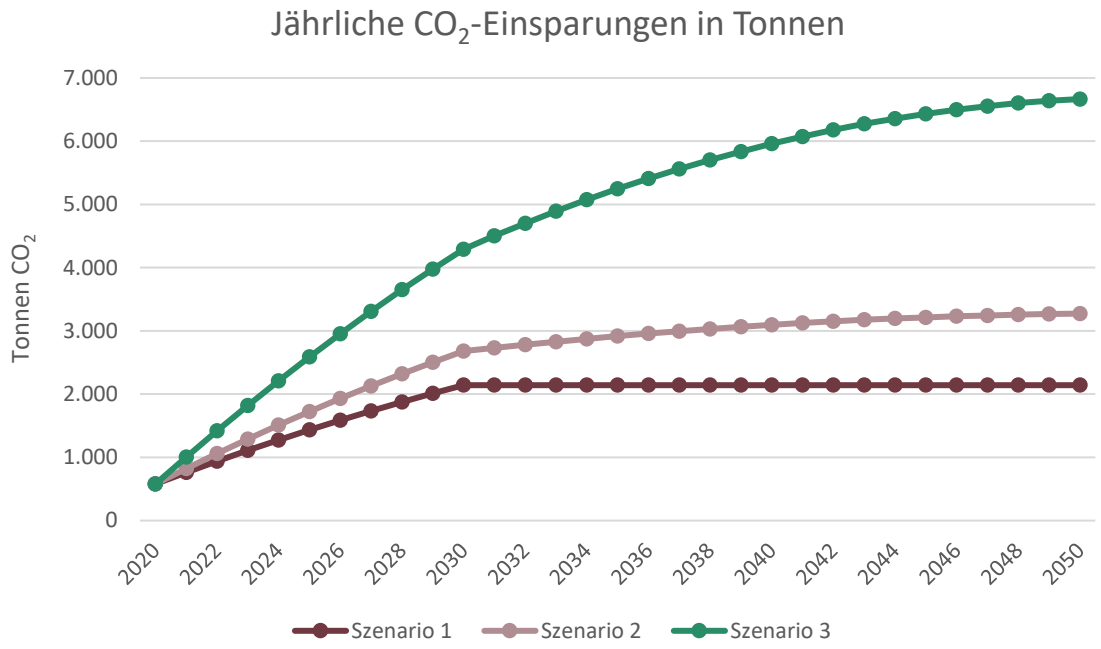


Abbildung 6: Jährliche CO_2-Einsparungen im Landkreis Regensburg durch die Förderung des Radverkehrs

Die in den späteren Jahren des Prognosezeitraums abnehmenden Einsparungen resultieren aus der Annahme, dass die Emissionen des Pkw-Verkehrs in den kommenden Jahren durch den Einsatz umweltfreundlicher Technologien zurückgehen. Tabelle 8 zeigt die Menge des CO_2-Ausstoßes, die in der Summe durch den Umstieg von Pkw und ÖPNV bis zu den jeweiligen Prognosejahren eingespart werden.

Tabelle 8: Summe der CO_2-Einsparungen in Tonnen

Summe der CO_2-Einsparungen in t		Szenario 1	Szenario 2	Szenario 3
2030	Umstieg von Pkw	14.426	17.311	25.965
	Umstieg von ÖPV	1.023	1.229	1.845
	Gesamt	**15.449**	**18.539**	**27.810**
2050	Umstieg von Pkw	54.360	74.510	134.962
	Umstieg von ÖPV	3.919	5.443	10.017
	Gesamt	**58.278**	**79.954**	**144.979**

Die Reduktion der CO_2-Emissionen bei ambitionierten Mitteleinsatz betragen in der Summe im Jahr 2050 zusätzlich etwa 148.000 Tonnen. Bezugswert ist dabei die Leistung des Verkehrsträger Radverkehr im Jahr 2015.

6 Fazit

Die in dieser Untersuchung ermittelten Zahlen (siehe Tabelle 8) zeigen, dass der Radverkehr erhebliches Potenzial besitzt, zu einer Minderung des CO_2-Ausstoßes beizutragen und die Emissionsziele zu erreichen. Entschlossenes und ambitioniertes Handeln der lokalen Entscheidungsträger ist dabei die Grundvoraussetzung.

Betrachtet man die Radverkehrsplanung mit dem Ziel der CO_2-Einsparungen, sind vor allem Bike and Ride- und Pedelec-Nutzung zu fördern. In diesen beiden Bereichen besteht besonderes Potenzial, da sie die leistungsstarken Methoden des Radverkehrs darstellen. Bei der Verlagerung von Wegen können hohe CO_2-Einsparungen erzielt werden.

In der Umsetzung erfordert dies eine Förderung von Neu- oder Ausbaumaßnahmen zielnaher und moderner Bike and Ride-Anlagen, sowie Investitionen in die Radverkehrsanlagen im Bahnhofsumfeld und auf den direkten Verbindungen vom Bahnhof in dessen Einzugsgebiet.

Mit Blick auf die Pedelec-Nutzung muss eine pedelec-taugliche Infrastruktur geschaffen werden. Längere Strecken zwischen bedeutenden Zielen sollen auf möglichst direktem Weg mit möglichst wenig Fahrtunterbrechungen bei einer Regelgeschwindigkeit von 25 Kilometern pro Stunde zurückgelegt werden können. Ein geeignetes Werkzeug hierfür ist der Radschnellweg[14].

[14] Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen, FGSV-Verlag, 2014, Köln

Anlage 16

Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange

Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg 2020

Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange

Im Zuge der Erstellung des *Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg* hatten im Rahmen einer breiten Akteursbeteiligung auch die Träger öffentlicher Belange Gelegenheit Stellung zu den geplanten Maßnahmen zu beziehen. Konkrete Rückmeldungen zu einzelnen Maßnahmen, sind in den Hinweisfeldern der Maßnahmen (siehe Anlage 7: Maßnahmendatenblätter) vermerkt. Rückmeldungen, die sich auf keine Einzelmaßnahmen beziehen, sondern allgemeiner Natur sind, sind untenstehend (in alphabetischer Reihenfolge) aufgelistet. Die hier aufgeführten Stellungnahmen ersetzen nicht die zusätzliche Beteiligung der Träger öffentlicher Belange bei der späteren Umsetzung einzelner Maßnahmen.

Stellungnahme des ADFC Regensburg

„[…] Maßnahmen, die Lücken für Pendler oder Kinder schließen und damit mehr Radverkehr ermöglichen, sollten mit hoher Priorität verfolgt werden.
Benutzungspflichtige Radwege müssen generell in einem angemessenen Zustand sein, ansonsten muss die Benutzungspflicht aufgehoben werden oder der Ausbau mit hoher Priorität verfolgt werden.
Häufig sind das zu hohe Verkehrsaufkommen und zu hohe Geschwindigkeiten des MIV das Problem für die Radfahrenden. Es kann nicht im allgemeinen Interesse sein, die Landschaft mit allen möglichen Verkehrswegen zu zupflastern, sondern „normale" Straßen sollten so gestaltet sein, dass sie von allen genutzt werden können. D.h. die Geschwindigkeit muss angepasst werden und es muss unangebrachter Schleichverkehr (Autobahnausweichverkehr, „Mautflüchtlinge") unterbunden werden.
Es darf durch die Maßnahmen kein Verdrängungskampf begünstigt werden, der sich so gestaltet, dass Radfahrer von der Straße auf Weg verdrängt werden, die zuvor den Fußgängern oder Wanderern vorbehalten waren. Zum einen ist die konfliktfreie, geruhsame Nutzung von Wanderwegen wichtig für die Naherholungssituation. […] Bei Neubau oder Asphaltierung in Wald und Flur ist daher stets der Einzelfall zu prüfen und die Interessen sorgfältig abzuwägen. Zum anderen können Radwege auch die Situation für Radfahrer verschlechtern, die aus diversen Gründen den Radweg nicht nutzen wollen […]. Oft sind sie mit aggressiverem Verhalten der Kfz-Lenker konfrontiert, insbesondere bei straßenbegleitenden Radwegen. […]
Bei Einzelmaßnahmen muss darauf geachtet werden, dass sich nicht ein Stückwerk an Radwegen ergibt, das ein häufiges Wechseln der Fahrbahnseite erfordert. Es macht wenig Sinn

bzw. kann sogar kontraproduktiv sein, auf einer Strecke kurze Radwegstücke zu haben, die insgesamt das Vorwärtskommen erschweren oder gefährlicher machen. […]“

Stellungnahme des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg (Bereich Forsten)

„Wir rechnen bei den geplanten Maßnahmen mit erheblichen Waldverlusten […]. Falls der Rodung Gründe nach Art. 9 Abs. 4 bis Abs. 7 BayWaldG entgegenstehen, muss bzw. kann die Rodung versagt werden oder nur unter bestimmten Auflagen erteilt werden. Als Versagungsgründe kämen z.B. die Betroffenheit von ausgewiesenen Bannwaldflächen, von (temporären) Schutzwaldflächen, von Waldflächen im waldarmen Bereich, von Waldflächen, die mit Waldfunktionen belegt sind sowie Rechtsvorschriften außerhalb des Waldgesetzes für Bayern, die der Rodung entgegenstehen (z.B. Betroffenheit von FFH-, SPA-Schutzgebieten u.a.), in Betracht.

Bei Waldrodungen sollte möglichst waldschonend vorgegangen werden. Wir bitten daher um eine möglichst frühzeitige Beteiligung der Forstverwaltung im Planungsprozess. Noch vor der Antragstellung einer Rodung für einen Radweg sollte aus unserer Sicht neben dem Waldbesitzer auch die Forstverwaltung beteiligt werden, um in Fragen der Feinjustierung die waldschonendste Vorgehensweise zu wählen.

So könnte bei einer gemeinsamen Begehung des Trassenverlaufs am ehesten sichergestellt werden, dass z.B. auf den Erhalt von Sturmschutzwäldern (kein „Aufreißen“ von im Westen vorgelagerten Waldrändern mit Sturmschutzwirkung für hinterliegende schutzbedürftige Wälder) oder die Schonung von wertvollen Einzelbäumen Rücksicht genommen wird.

Nicht jeder der Maßnahmenvorschläge erscheint h.E. sinnvoll und notwendig. Die Dringlichkeit des Ausbaus von Radwegen wird v.a. im Bereich der Stadt Regensburg und den unmittelbar anschließenden Gemeinden bzw. bei häufig frequentierten Streckenabschnitten gesehen.

Die Eröffnung von Radwegen entlang von Wäldern geht zumeist mit einer erhöhten Verkehrssicherungspflicht für angrenzende Waldbesitzer einher. Aus Gründen der Verkehrssicherung wäre insofern eine Trassenführung entlang von landwirtschaftlich genutzten bzw. baumfreien Grundstücken im Vergleich zu Wald gefahrloser.

Erhebliche Bedenken unsererseits bestehen zudem mit dem Maßnahmentyp: Oberfläche asphaltieren, der sehr häufig in den Maßnahmen aufscheint. Gerade die Neuversiegelung von Flächen sollte h.E. kritisch hinterfragt werden. Bereits bestehende Radwege mit wasserge-

bundener Decke werden auch von Spaziergängern genutzt. Asphaltdecken schmälern aus unserer Sicht den Naturgenuss. Besonders kritisch sehen wir diesen Maßnahmentyp bei Forstwirtschaftswegen. In jedem Fall scheinen Konfliktsituationen zwischen forstlicher Bewirtschaftung und Radwegenutzung vorprogrammiert. Im Einzelfall wäre bei der Asphaltierung eine Nutzungsartenänderung (Rodung) zu prüfen.
Beim Ausbau des Radwegenetzes im Landkreis Regensburg muss die Zugänglichkeit zu Waldflächen und deren Bewirtschaftung auch weiterhin für die Waldeigentümer gesichert sein. Asphaltierte Radwege sind h.E. nicht geeignet als Forstwirtschaftswege.
Wälder sind bedarfsgerecht und naturschonend zu erschließen (vgl. Art. 14 (1) Ziff. 2 BayWaldG). Nach der Gemeinsamen Bekanntmachung der Bayerischen Staatsministerien für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten sowie für Umwelt und Gesundheit werden folgende Anforderungen an die Gestaltung von Waldwegen gestellt:

„Waldwege sind landschaftsgerecht zu gestalten. Auf die besonderen Eigenarten der jeweiligen Umgebung ist Rücksicht zu nehmen. Die Trassen sind an die örtlichen Gegebenheiten möglichst anzupassen […]. In einem Wald mit besonderer Erholungsfunktion sind landschaftsästhetische Gesichtspunkte zusätzlich zu berücksichtigen. […] Der Wegekörper ist in der Regel aus standortangepassten und den örtlich geologischen Verhältnissen entsprechenden Materialien herzustellen.“

Sowohl die Wahl der Asphaltdecke als auch die Wahl von offenporigem Asphalt („Kompromisslösung“) sehen wir vor diesem Hintergrund kritisch. In jedem Fall ist h.E. der wassergebundenen Decke (0/11-er bzw. 0/16-er Körnung) aus standortangepasstem Material der Vorzug zu geben. Ordnungsgemäß gebaute und unterhaltene Waldwege, die über eine geeignete Wasserableitung (Längs- bzw. Querentwässerung) verfügen, können sowohl der forstlichen Bewirtschaftung als auch dem Radverkehr dienen.
Im Übrigen weisen wir darauf hin, dass auf asphaltierten Wegen mit einer höheren Fahrgeschwindigkeit aller Verkehrsteilnehmer (Rad/E-Bike/PKW/Schlepper/LKW zur Holzabfuhr) zu rechnen ist und damit auch das Konfliktpotential und die Unfallgefahr zunehmen wird.
Die Richtlinien für den Ländlichen Wegebau (RLW) sehen für den Begegnungsverkehr (Verkehrssicherheit) der verschiedenen Verkehrsteilnehmer bereits bei sehr niedrigen Geschwindigkeiten bestimmte Grundmaße vor (z.B. PKW/Fahrrad: Fahrbahnbreite 3,50 Meter, Kronenbreite 5,50 m). Beim Begegnungsverkehr LKW/Fahrrad vergrößern sich die Werte entsprechend.“

Stellungnahme des Amtes für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Regensburg (Bereich Landwirtschaft)

„Von Seiten des AELF Regensburg, Bereich Landwirtschaft, möchten wir folgende Anregungen zu dem zu erarbeitenden Radverkehrskonzept aus landwirtschaftsfachlicher Sicht abgeben […]:

Flächenverbrauch reduzieren:

- *Radwege an Fahrbahn anlegen (keine neuen „Schlenker" durch landw. Flächen)*
- *Vorhandene Flächen im Straßenkörper nutzen*
- *Ökonomischer Umgang mit Flächen; nur das bauen, was zwingend notwendig ist*
- *Geradlinig abschließen (keine unregelmäßige Begrenzung zu landwirtschaftlichen Flächen)*
- *Vorhandene Strukturen nutzen; wie z. B. Maßnahme 008: Nutzung stillgelegte Bahntrasse bzw. bereits vorhandene (Feld-)Wege nutzen*

Ausgleich zu Lasten landwirtschaftlicher Flächen so gering wie möglich halten:

- *Planungen so gestalten, dass wenig Ausgleich notwendig ist*
- *Auch Versiegelung von Oberflächen erfordert naturschutzfachlichen Ausgleich, daher sehr gründliche Prüfung, ob zwingend notwendig*
- *Rodung von Wald vermeiden, da bei Ersatzaufforstung und naturschutzfachlicher Ausgleich Wald wieder auf landw. Flächen zurückgegriffen wird.*

Versiegelung reduzieren:

- *Andere Möglichkeiten nutzen, um Sicherheit herzustellen*
- *Versickerung von Oberflächenwasser fördern*

„Fahrradknigge" wäre sinnvoll:

- *Gegenseitige Rücksichtnahme, Verhaltensregeln, Hinweisschilder, Ausschilderung Landwirtschaftlicher Weg etc.) -> Sensibilisierung der Fahrradfahrer*

Wir bitten weiterhin um frühzeitige Einbindung Landwirtschaft in weiterer Planung."

Stellungnahme des Bund Naturschutz in Bayern e.V.

„[…] Es darf durch die Maßnahmen kein Verdrängungskampf begünstigt werden, der sich so gestaltet, dass Radfahrer von der Straße auf Wege gedrängt wer-den, die zuvor den Fußgängern oder Wanderern vorbehalten waren.
Wir bitten […] die Naturschutzbelange wie die Belange von vielen Naherholungssuchenden, die nicht mit dem Rad unterwegs sind -Wanderer, Jogger, Familien mit Kindern- klar zu berücksichtigen. Asphaltierte Wege beschleunigen vielfach im Guten wie leider manchmal auch im Schlechten den Radverkehr. […]
Allgemein zur Asphaltierung von wassergebundenen Wegen: Hier ist zu unterscheiden zwischen Pendlerrouten auf Wirtschaftswegen und Freizeitrouten auf schönen Rad- und wichtigen Wanderwegen. Ein sehr gutes Beispiel ist der Pustet-Rad- und Wanderweg. Eine gute wassergebundene Decke ist auch für Radfahrer gut fahrbar und für Wanderer attraktiv. Zudem kann ein asphaltierter Radweg bei schlechtem Wetter z.B. durch Laub oder durch aus Feldern ausgetragenen Boden verschmutzt sein. […]
Vielfach ist ein verstärktes Werben nach dem Motto „Respekt gewinnt“ sinnvoll und sollte Teil der Aktion (Anmerkung: des Mobilitätskonzepts) sein. Insbesondere auch in Bezug auf den Kfz-Verkehr, damit Radfahrer sich auf Straßen sicherer fühlen. Nicht jede (Neben-) Straße soll eine von „Radfahrern befreite Kfz-Strecke“ werden.“

Stellungnahme der Handwerkskammer Niederbayern-Oberpfalz

„Das Handwerk unterstützt neue verkehrspolitische Ansätze, die gezielt zur weiteren Reduzierung von Schadstoff- und Treibhausgasemissionen beitragen, denn wachsende Verkehrsprobleme beeinträchtigen auch die Mobilität des Handwerks. Verkehrspolitische Aktivitäten sind ebenfalls notwendig, damit die gewerbliche Wirtschaft und Handwerksbetriebe ihre Kunden auch in Zukunft erreichen und die Belieferung und Zugänglichkeit ihrer Standorte sicherstellen können. Die Stärkung des Radverkehrs, neben weiteren modernen Mobilitätsangeboten, könnte einen wichtigen Beitrag zur umweltfreundlichen Mobilität leisten.
Den Stellenwert des Radverkehrs in der Region verdeutlich auch die 2019 von der Handwerkskammer Niederbayern-Oberpfalz zusammen mit der Industrie- und Handelskammer Regensburg für Oberpfalz / Kelheim durchgeführte Unternehmensbefragung unter ihren Mitglieds-

betrieben in Stadt und Landkreis Regensburg. Den Ergebnissen der Befragung zur Folge, erachten rund die Hälfte der Betriebe (47 %) generell den Ausbau der Radwege als sinnvolle Maßnahme bezüglich alternativer Mobilitätsformen (Detailergebnisse siehe […] hwkno.de > Über uns > Interessenvertretung > Infrastruktur). Damit werde dem Fahrrad ebenso wie dem ÖPNV und SPNV zusätzliches Potenzial zugesprochen.

Der Ausbau des Radverkehrs ist aus Sicht des Handwerks ein Baustein zur nachhaltigen Verkehrsorganisation. Erfahrungen aus deutschen und europäischen Städten zeigen, dass insbesondere durch die Kombination von gleichzeitiger Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs und dem Ausbau des ÖPNV sowie deren intermodaler Verknüpfung nachhaltige Reduzierungen des individuellen Pkw-Verkehrs zu erreichen sind.

Generell gilt es den unterschiedlichen Verkehrsträgern – dem ÖPNV, dem Radverkehr, dem Pkw wie dem Nutzfahrzeug – im Hinblick auf ihre jeweiligen Stärken und Schwächen in einzelnen Stadträumen und ländlichen Gebieten ihre spezifische Aufgabenerfüllung angemessen zu ermöglichen. In ländlichen Regionen wird aber mittelfristig der motorisierte Individualverkehr für viele Verkehrsbeziehungen, insbesondere für die Wirtschaft und gerade für das Handwerk mit seiner kleinteiligen und je nach konkretem Auftrag täglich variierende Tätigkeitsstruktur, weiterhin ein dominierendes Verkehrsmittel bleiben.

Im Rahmen der Neuanlage von Radstreifen, gerade in Stadt- und Ballungsräumen, ist auch darauf zu achten, dass weiterhin der Durchfluss für die notwendigen gewerblichen und sonstigen Fahrzeugverkehre gesichert bleibt und auch Optionen zum Abstellen von Handwerksfahrzeugen bei Bau- und Wartungsaufträgen gewahrt werden.

Unter beschriebener Ausgangslage begrüßen wir Maßnahmen, die dazu beitragen veränderte und neue Mobilitätsangebote zu schaffen, um wachsende Probleme rund um das Thema Verkehr und Mobilität zu lösen. Dabei kann die Stärkung des Radverkehrs ein Baustein sein.

Wir möchten in diesem Zuge ergänzend darauf hinweisen, dass durch die geplanten Maßnahmen auch einzelbetriebliche Interessen berührt werden können. Mögliche Betroffenheiten, speziell von Handwerks-/Gewerbebetrieben vor Ort, liegen uns zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vor. Auch konkrete Bedenken oder Anregungen von Betroffenen sind uns bislang nicht bekannt.

Wir möchten in diesem Zuge auch darauf hinweisen, dass bei geplanten Maßnahmen auch einzelbetriebliche Interessen mit Berücksichtigung finden müssen, indem bestehende Betriebe in der Ausübung ihrer Tätigkeit sowie in ihren Expansionsabsichten nicht eingeschränkt werden dürfen."

Stellungnahme des Sachgebiets „Fachtechnik für Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutz sowie für Wasserwirtschaft“ des Landratsamt Regensburg

„Jeder Neubau eines Radweges, insbesondere die Asphaltierung, bedeutet in der Regel einen Eingriff in den Naturhaushalt, oftmals wird auch das Landschaftsbild beeinträchtigt. Eine Schmälerung des Naturgenusses ist zudem in solchen Fällen zu besorgen, wenn ein bestehender Weg asphaltiert werden soll und dieser auch von Spaziergängern genutzt wird. Selbst für spazieren fahrende Radfahrer (also keine Sportradler) ist der Naturgenuss auf einem (nicht zu groben) Schotterweg höher als auf einer Asphaltstrecke. Es kann also nicht das Ziel sein, jeden Fahrradweg zu asphaltieren, denn es geht beim Radfahren nicht nur ums Möglichstschnellankommen, sondern eben auch um den Genuss beim Fahren durch die Landschaft. Und diese (Landschaft) sollte möglichst nicht asphaltiert werden (Thema Flächenverbrauch). Bei dem Ausbaustandard gilt es daher grundsätzlich zu unterscheiden, welche Bedeutung die einzelnen Strecken haben – regional/überregional, Schul-/Arbeitsweg, naturbezogenes Feierabendradeln etc. Einer Asphaltierung innerhalb eines Waldes stehen wir daher grundsätzlich ablehnend gegenüber, weil er dadurch in seiner Erholungsqualität – u.a. die Entschleunigung – beeinträchtigt wird.

Erhebliche Zweifel an der Sinnhaftigkeit neuer Radwege bestehen im Falle wenig befahrener, schmaler Straßen. […] Wo soll ein gleichberechtigtes und rücksichtsvolles Nebeneinander von Verkehrsteilnehmern erlernt und praktiziert werden, wenn nicht auf solchen Straßen. Die Trennung von Verkehrsarten (wo nicht nötig) fördert bekanntlich auch Egoismus und Rücksichtslosigkeit.

Schließlich eine Bemerkung noch zu den (Standard-) Begründungen bei den Asphaltierungsmaßnahmen: der Vorteil einer verbesserten Griffigkeit zugunsten einer Unfallvermeidung dürfte durch die dann erhöhte Geschwindigkeit zumindest neutralisiert werden. Dass auf Schotterwegen mehr bzw. folgenschwerere Unfälle passieren als auf Asphaltwegen müsste ggf. noch bewiesen werden. Auch der angeführte, auf Schotterwegen erhöhte Verschleiß am Fahrrad scheint doch sehr theoretisch, zumal achtlos verrostende Ketten, Streusalz und fehlende Inspektionen weitaus mehr Fahrräder zerstören dürften als holprige Wege.

[…] Ansonsten gehen wir davon aus, dass beim Neubau von straßenbegleitenden Radwegen vorhandener Gehölzbewuchs geschont wird, insbesondere da, wo der Baumbestand für das Landschaftsbild sehr wichtig ist (v.a. südlicher Landkreis mit ausgeräumter Flur).“

Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamts Regensburg

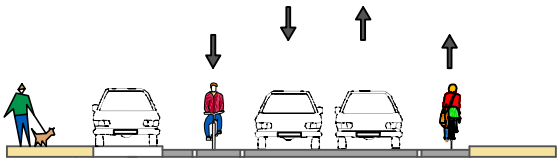
„Aus wasserwirtschaftlicher Sicht führt ein Großteil der Maßnahmen, wie z.B. Neubau oder Asphaltierungen, zu Flächenversiegelungen. Diese Versiegelungen sind möglichst gering zu halten. Um den natürlichen Wasserkreislauf weitestgehend zu erhalten und um Verschärfungen des Abflussgeschehens bei Regenereignissen zu verhindern, sollte bei der Niederschlagswasserbeseitigung eine breitflächige Versickerung über die belebte Oberbodenzone des Begleitgrüns des Radweges umgesetzt werden.

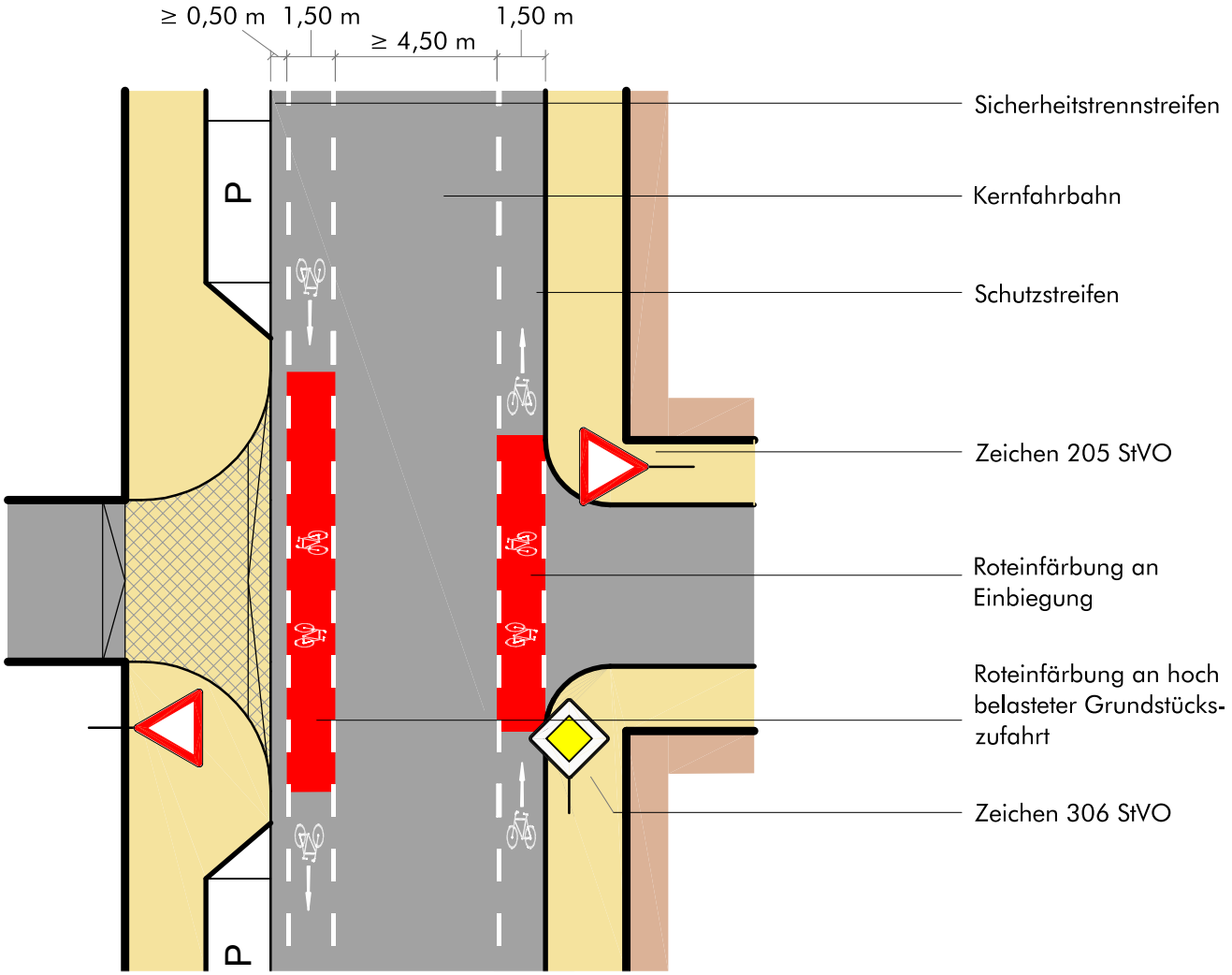
Bei den Maßnahmen, die innerhalb von Wasserschutzgebieten liegen ist die entsprechende Schutzgebietsverordnung zu beachten und ggf. sind Ausnahmen bei der zuständigen Rechtsbehörde zu beantragen. Wasserrechtliche Genehmigungen können auch bei Gewässerkreuzungen und Vorhaben in Überschwemmungsgebieten notwendig werden.“

Anlage 17

Musterlösungen

Führung auf Schutzstreifen
innerorts





Regelungen:

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

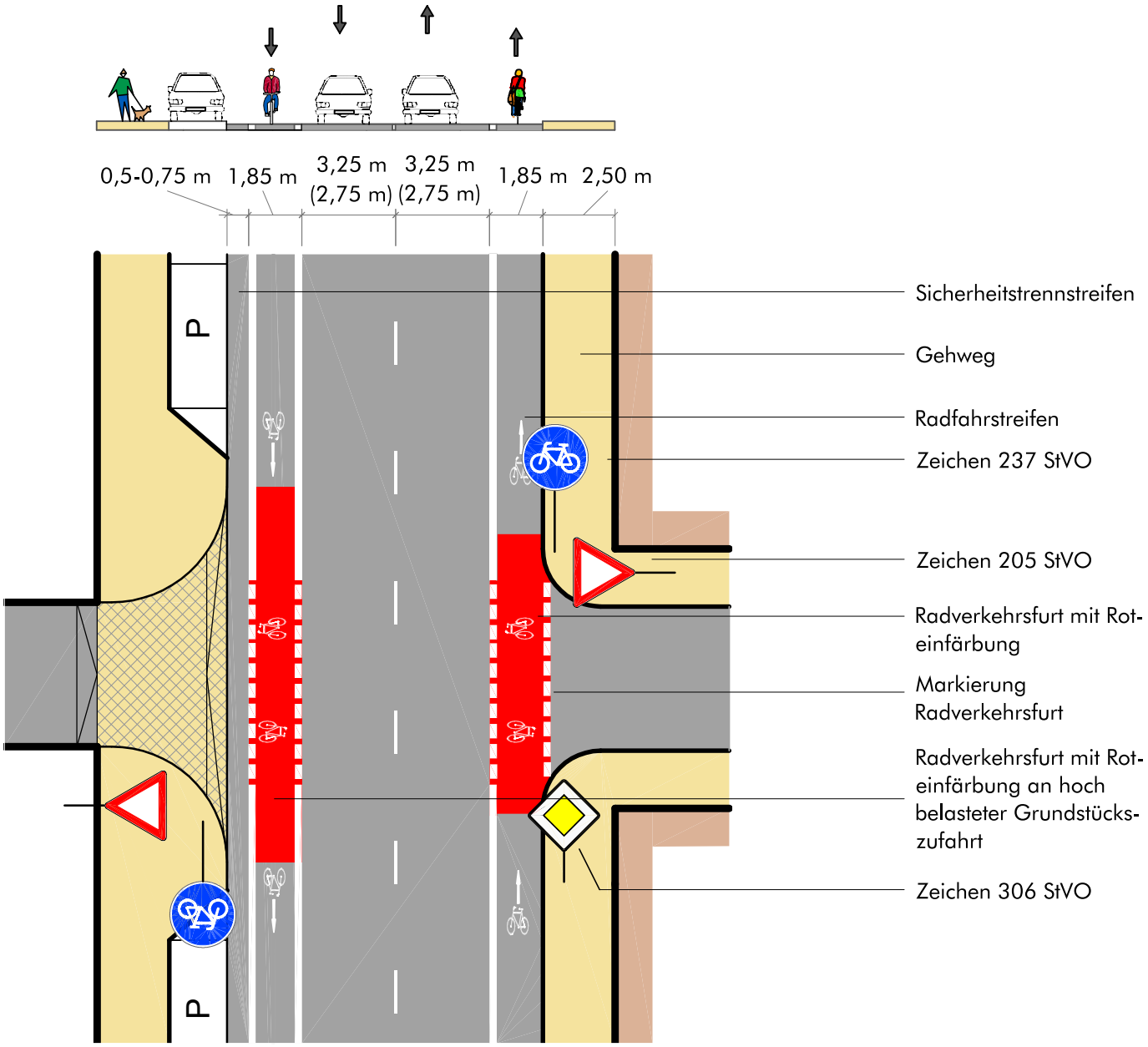
Anwendungsbereiche:

- Hauptverkehrsstraßen mit Belastungsbereich II nach ERA

Hinweise:

- Schutzstreifen darf zum Ein- und Abbiegen und zum Erreichen von Parkständen 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 aufzurauhen 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 Radfahrstreifen
innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.3; RASt (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 aufzurauhen 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

ML: 1.3 - Radverkehrsführung an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen mittels einer Piktogrammkette

Situation:

Mit der Novellierung der StVO 1997 wurde die allgemeine Benutzungspflicht von Radwegen aufgehoben. Um die Wahlfreiheit der Radfahrer zu verdeutlichen, können Piktogrammketten auf die Fahrbahn aufgebracht werden. Piktogrammketten kommen auch dann in Frage, wenn die Straßenraumbreite keine Radverkehrsanlagen zulässt.

Abbildung: "Sharrow" - Piktogrammkette in Höchst.
Quelle: Stadt Frankfurt am Main

Angestrebte Wirkung:

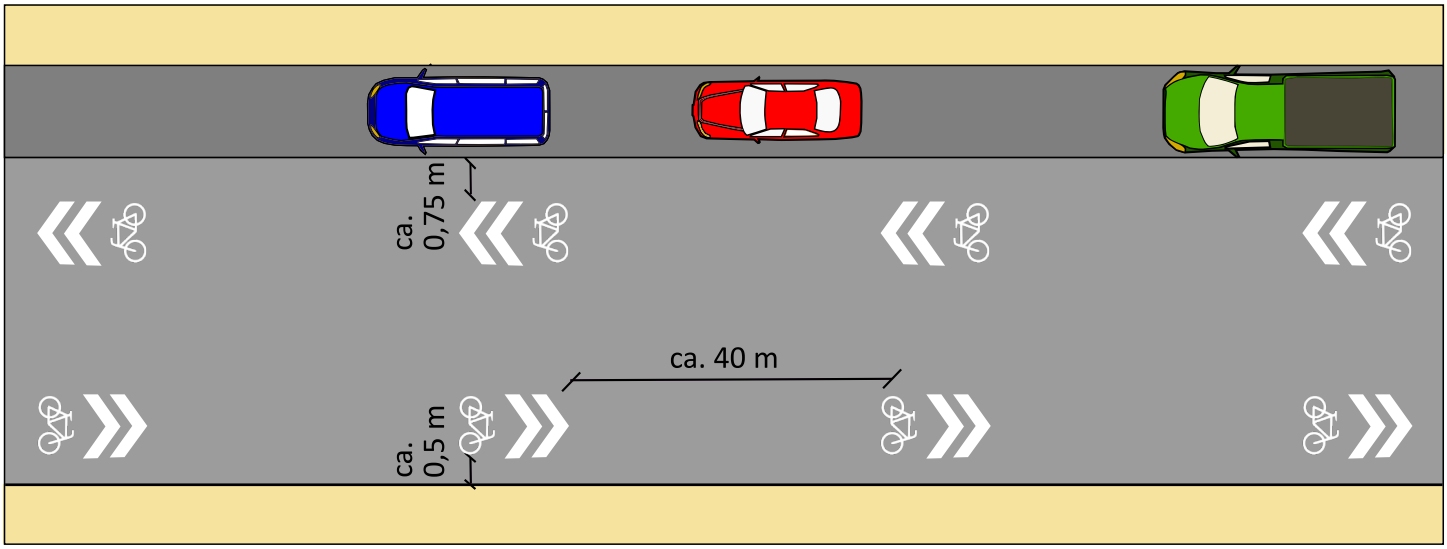
- Verdeutlichung des Rechts der Fahrradfahrer, die Fahrbahn zu benutzen, wenn kein baulicher, benutzungspflichtiger Radweg besteht und kein Schutz- oder Radfahrstreifen vorhanden ist

- Erhöhung der Aufmerksamkeit und Verringerung der Geschwindigkeit der Kfz-Fahrer

Hinweise:

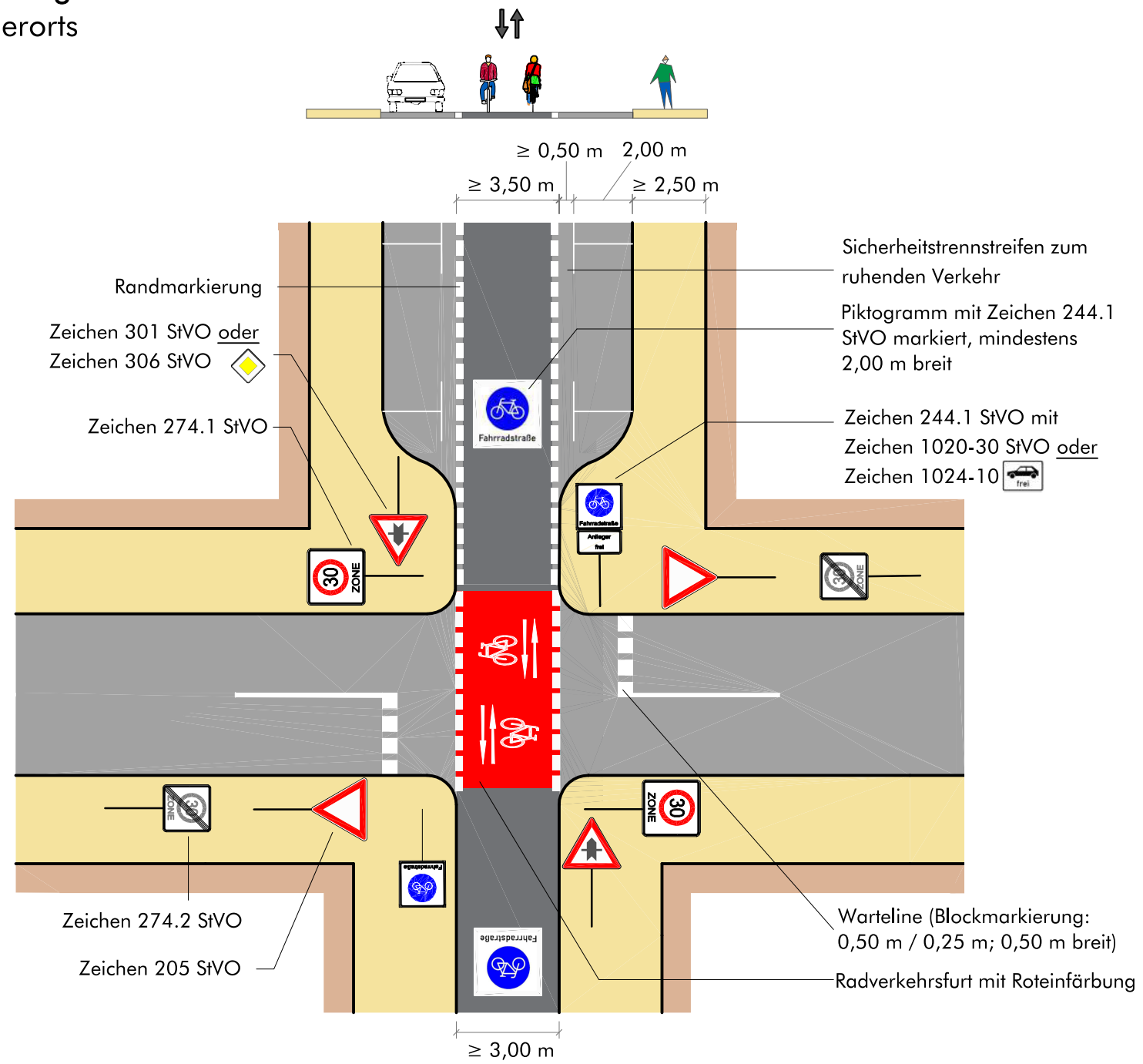
Fahrradpiktogrammkette am jeweils rechten Fahrbahnrand mit einem Piktogrammabstand von etwa 40 m und in ausreichendem Abstand zum Bord (im Falle von Parkständen in ausreichendem Abstand zum ruhenden Verkehr) markieren. Optional mit in Fahrtrichtung weisenden Pfeilen.

Quelle: Praxisanwendung z.B. Stadt Frankfurt am Main, Stadt Mainz
(www.der-deutsche-fahrradpreis.de/fileadmin/bfb_dateien/Download_2017/Nominierte_2017/20_Piktogrammkette.pdf)



Führung von Radfahrern auf der Fahrbahn mittels einer Piktogrammkette maßstabslos

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

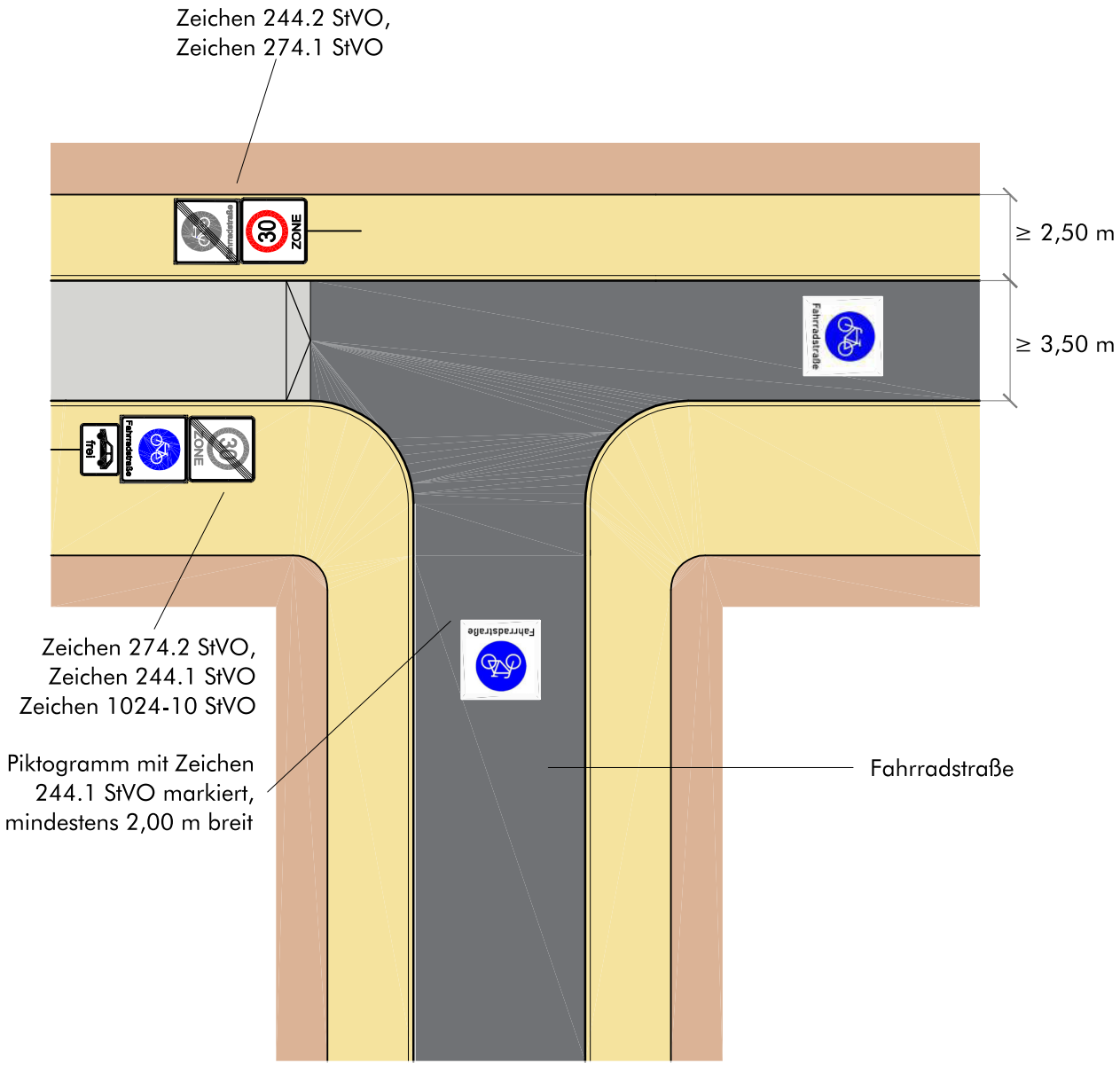
Anwendungsbereiche:

- 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 aufzurauhen 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

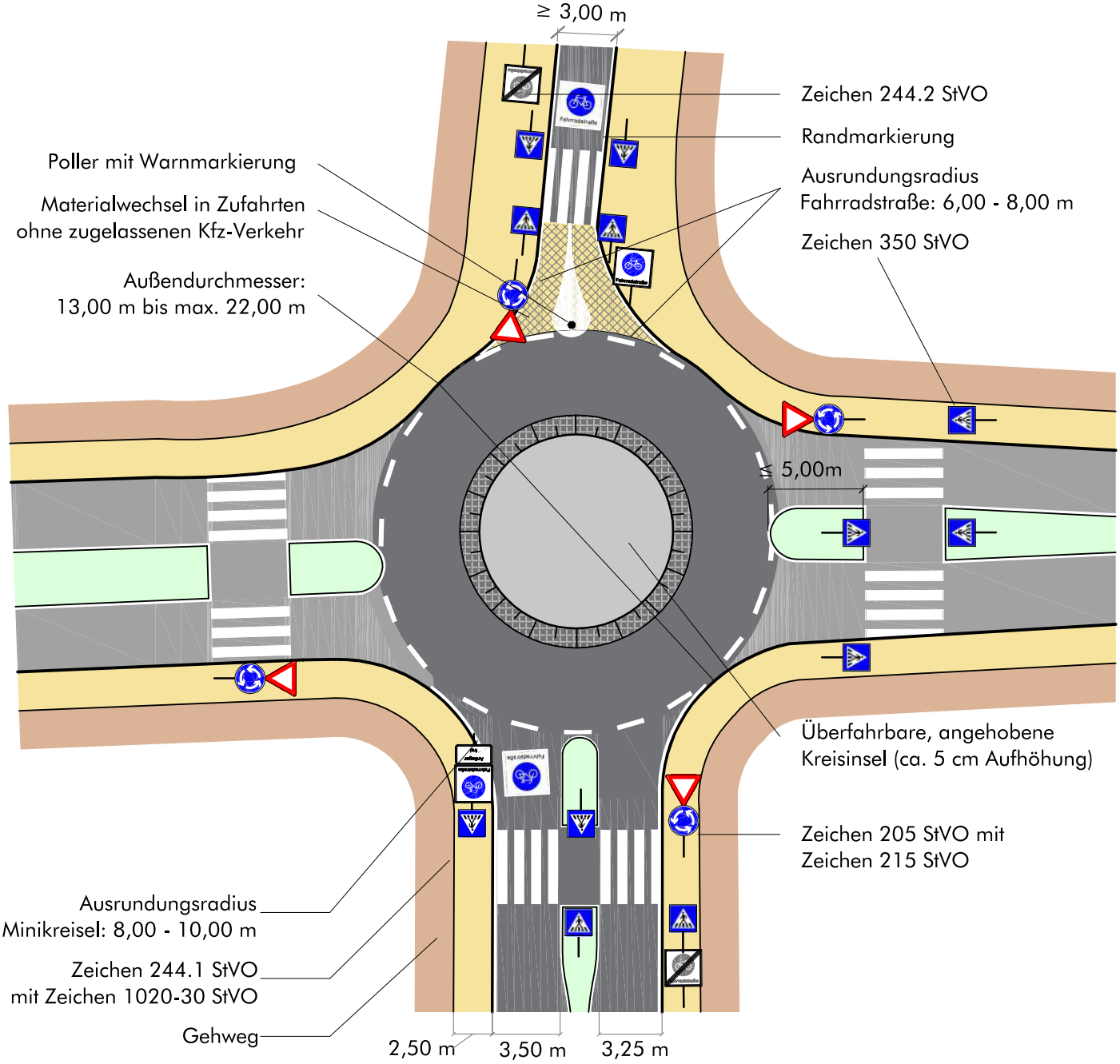
Rechts-vor-Links-Knoten mit Fahrbahnanhebung
innerorts



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.2

Anwendungsbereiche:
- Fahrradstraßen oder selbstständig geführte Verbindung mit abknickender Vorfahrt

Minikreisverkehr
innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.2

Anwendungsbereiche:

- Gleichberechtigte Lösung bei Straßen mit mittlerer Verkehrsbedeutung
- Radverbindung kreuzt als Fahrradstraße oder selbstständig geführt
- Erschließungs- und Sammelstraßen, Knotenbelastung bis 1.200 Kfz / h

Hinweise:

- Die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Auf eine deutliche Umlenkung für Kfz und Radfahrende bei Einfahrt in den Kreisverkehr ist zu achten
- Bei langen Abschnitten durch Wohngebiete zur Brechung der Kfz-Geschwindigkeiten sinnvoll
- Das Einfahrtsverbot für Kfz in die Fahrradstraße muss ggf. in der Vorwegweisung angekündigt werden. Die Entscheidung hierüber fällt die örtliche Straßenverkehrsbehörde im Einzelfall
- Nicht geeignet für innerörtliche Hauptstraßen

ML: 1.5 - Neuordnung des Straßenraums

Situation:

Bei geringen Straßenraumquerschnitten mit Fahrbahnbreiten von weniger als 7 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.

Angestrebte Wirkung:

Eine Neuordnung des Straßenraums durch bauliche/gestalterische Maßnahmen führt zu einer Verkehrsberuhigung und 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 Neuordnung des Straßenraums kann je nach Straßenkategorie, Kfz-Verkehrsaufkommen, Straßenquerschnitt sowie sonstigen örtlichen Gegebenheiten verschieden ausgestaltet sein:

- 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
- ggfs. Prüfung verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche
- gestalterische Elemente: Blumenkübel, Begrünung, etc.

Es ist darauf zu achten, dass die Mittel zur Verkehrsberuhigung radfahrerfreundlich gestaltet sind.

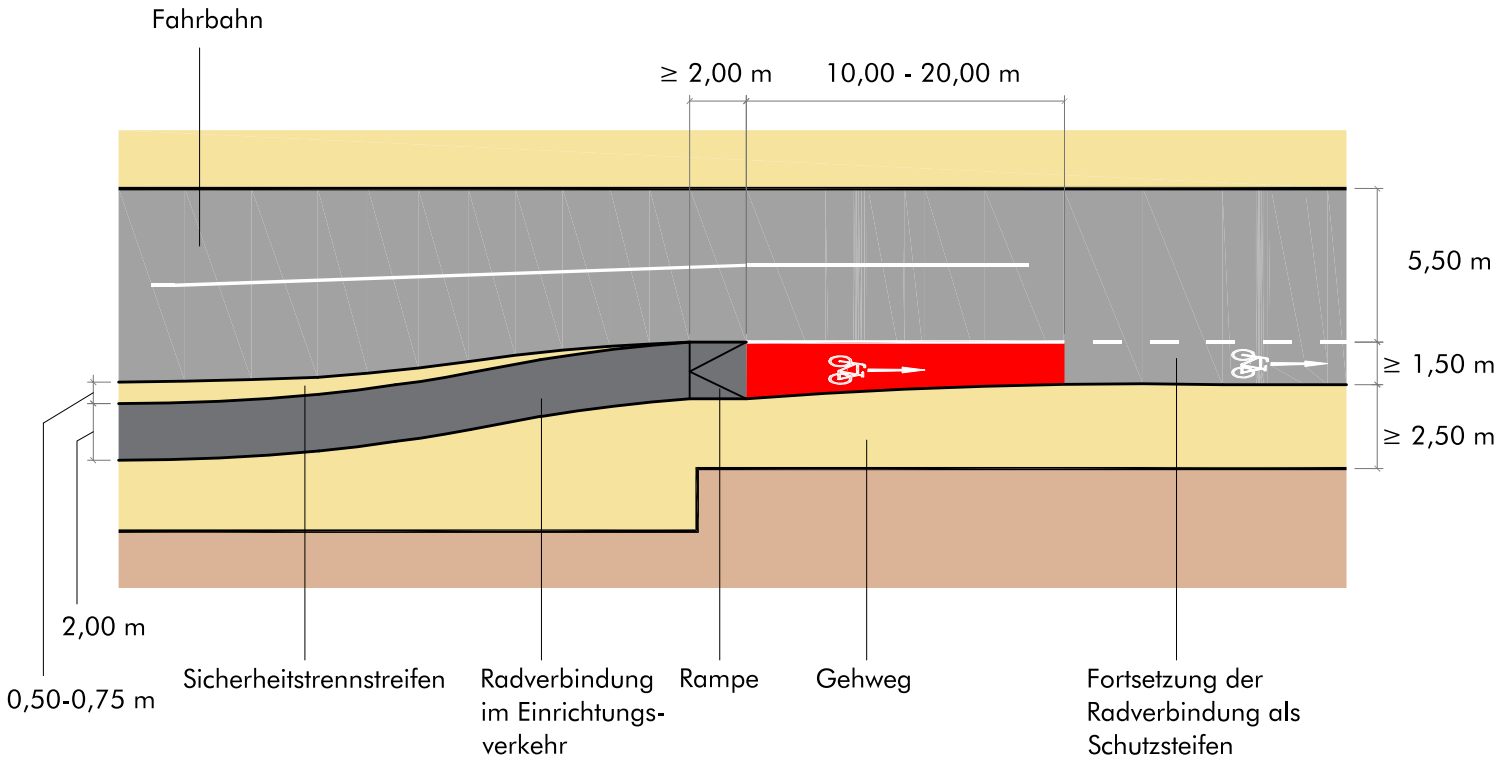
Quelle: RASt (2006), Kapitel 6.2; Planungsempfehlungen für eine umweltentlastende Verkehrsberuhigung Minderung von Lärm- und Schadstoffemissionen an Wohn- und Verkehrsstraßen (2000) - UBA

Beispiel 1: Einengung Ortsdurchfahrt

Beispiel 2: Aufpflasterung und Einengung

Beispiel 3: Einengung vor einem Kindergarten

Baulich geschütztes Radwegende
innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.4 und 11.1.6

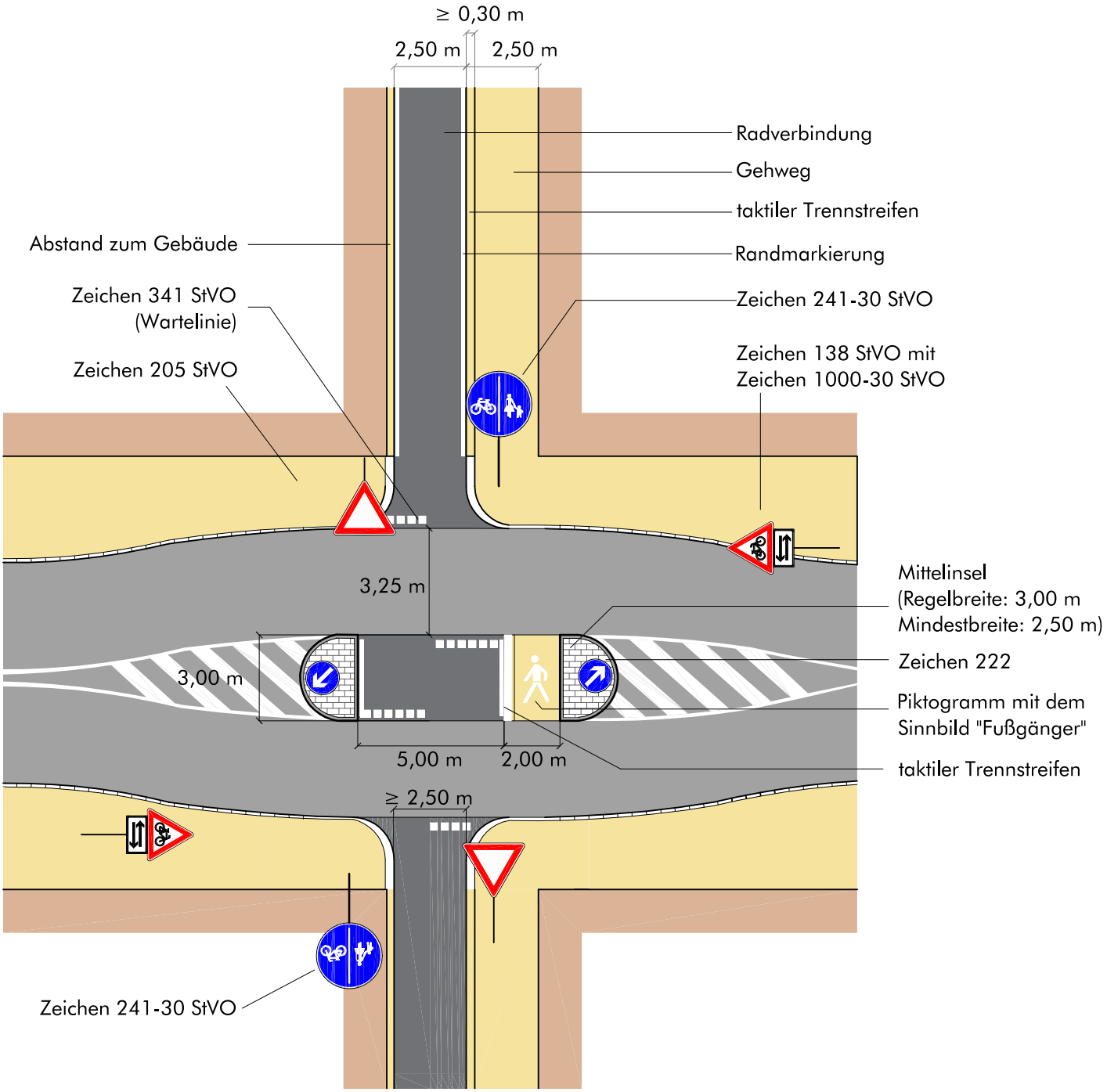
Anwendungsbereiche:

- Überführung eines Richtungsradweges in einen Schutzstreifen oder in Fahrbahnführung

Hinweise:

- Ein baulich geschützter Übergang ist gegenüber Markierungen zu bevorzugen
- Rote Einfärbung ist optional
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Längsneigung der Rampe sollte zwischen 4 und 6 % betragen
- Ein Radweganfang oder- ende ist auch erforderlich, wenn sich die Benutzungspflicht im Verlauf baulich angelegter Radwege ändert
- Die Verschwenkung darf nicht abrupt erfolgen, das Verhältnis zwischen Versatzbreite und Verziehungslänge darf maximal 1:10 betragen

Querungsstelle mit Mittelinsel (getrennter Geh-/Radweg)
innerorts



Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010) Kapitel 2.2.5, Kapitel 9.4.2, Kapitel 10; RASt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.1.8.2

Anwendungsbereiche:
- Querung einer Straße mit höherer Verkehrsbedeutung (5.000 - 15.000 Kfz / 24 h)

Hinweise:
- Für den Kfz-Verkehr ist ggf. eine Geschwindigkeitsreduzierung vorzusehen
- Es ist auf ausreichende Sichtbeziehungen zu achten
- Die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Vor der Mittelinsel muss außerorts eine Fahrstreifenbegrenzung (Zeichen 295 StVO) angeordnet sein. Die zusätzliche Anordnung innerorts kann sich außerhalb von Tempo-30-Zonen empfehlen.

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

Situation:

Zweirichtungsradwege erfodern 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.

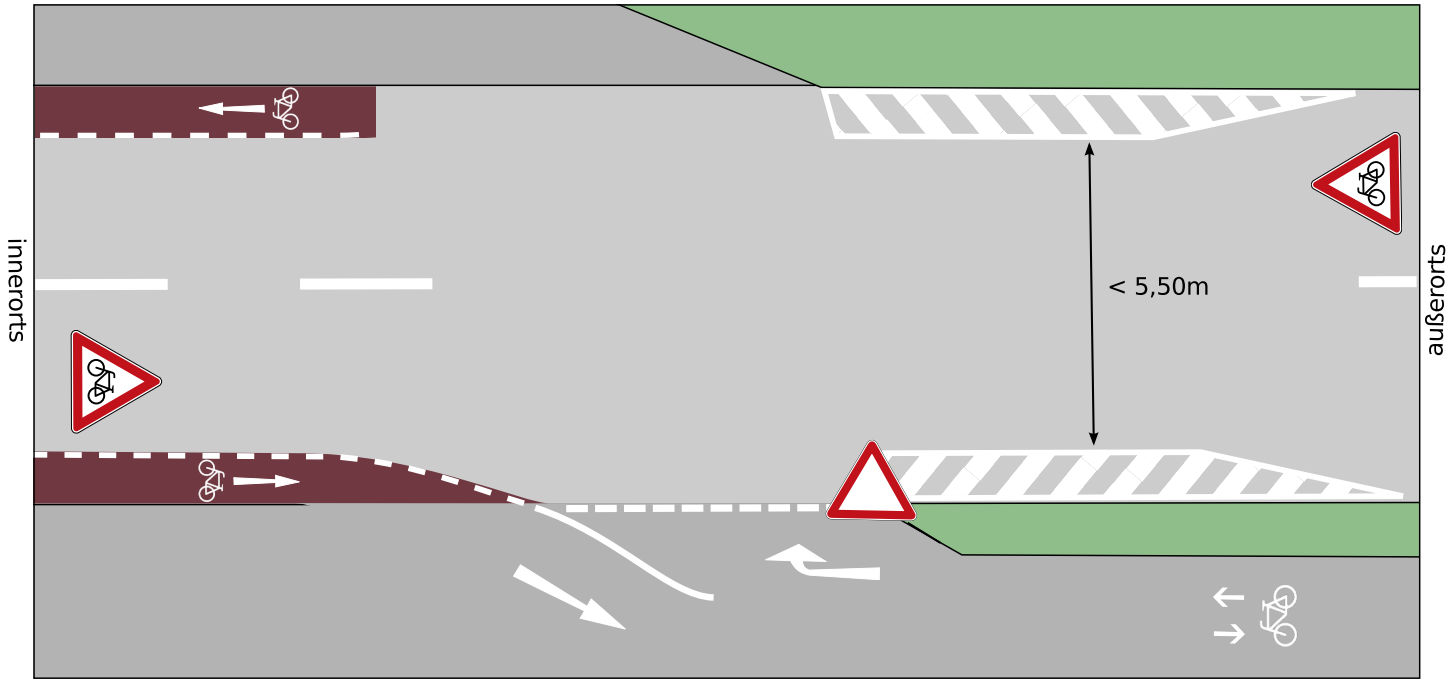
Angestrebte Wirkung:

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

Hinweise:

- bis zu einer Belastungs 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 (Füßgängerweg), 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



Querung am Radwegende ohne Mittelinsel

maßstabslos

ML: 1.7.3 - Überfühung Radweg-Fahrbahn - "Querung mit Mittelinsel (rechter Radweg)"

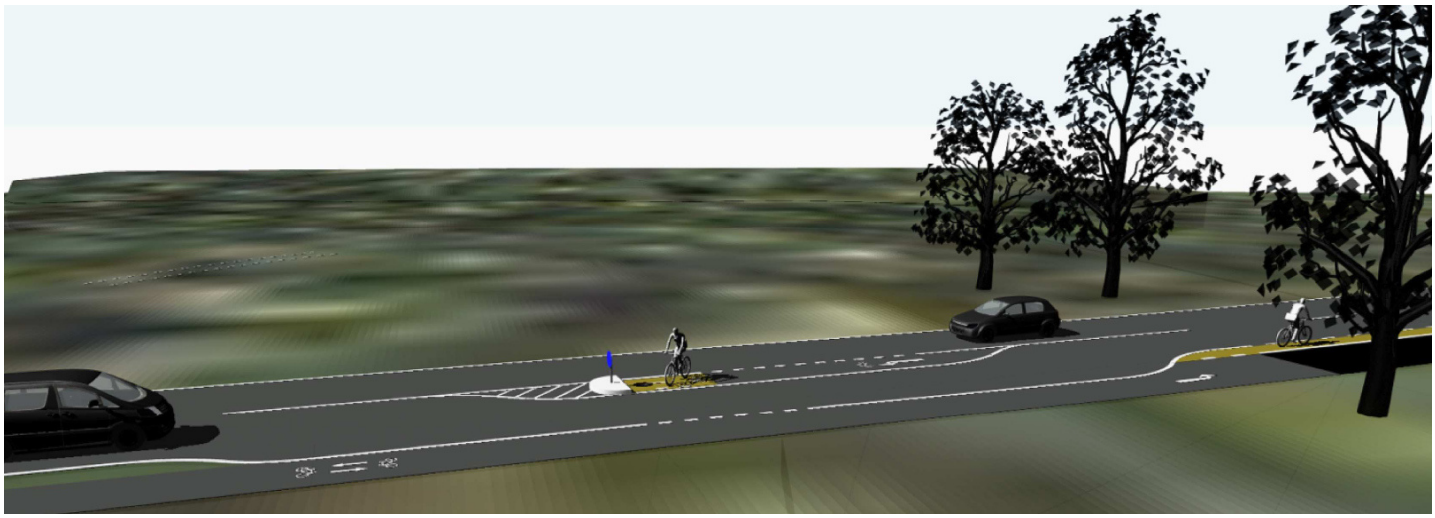


Abbildung: Beispiel für Überführung Radweg - Fahrbahnseite

Situation:
Ende baulicher Zweirichtungsradweg, Ortseingang;
in Fahrtrichtung ortseinwärts rechtsseitig.

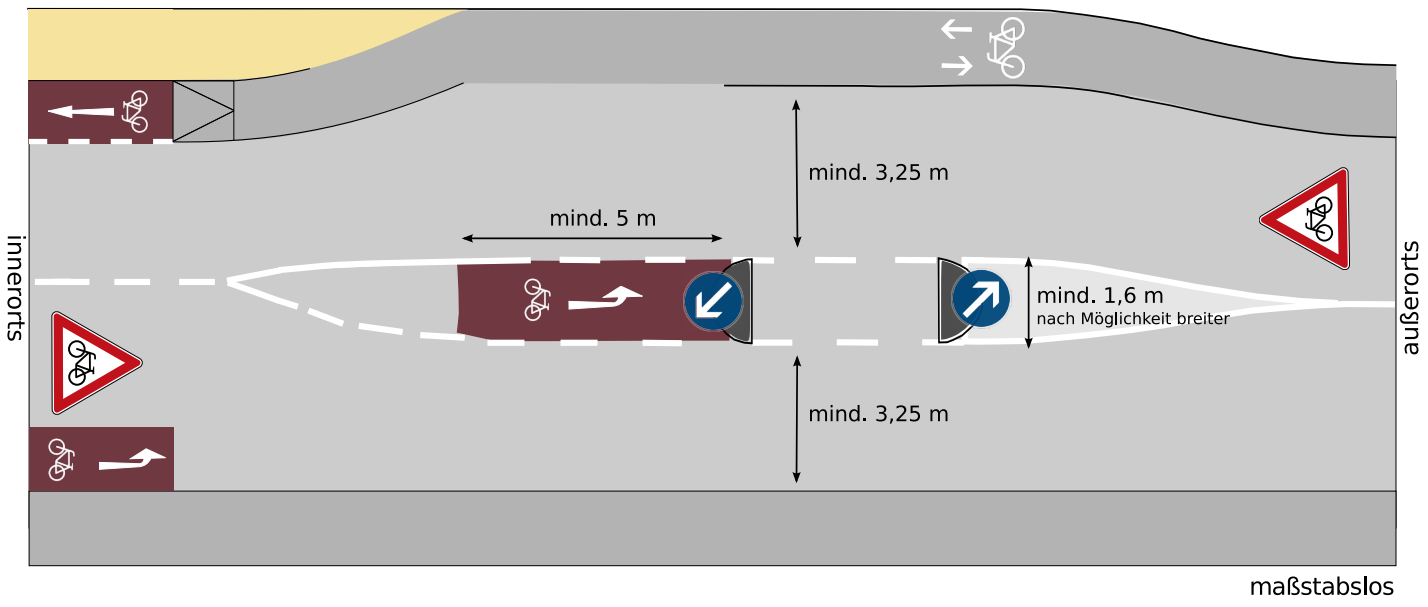
Angestrebte Wirkung:

- Hervorhebung der Ortseingangssituation und Wechsel der zul. Höchstgeschwindigkeiten,
- Sicheres Queren für Fußgänger und Radfahrer

Hinweise:

- Mittelinsel (mind. 1,6 m breit) als Querungshilfe für Fußgänger und markierter Linksabbiegestreifen für Radfahrer
- Beschilderung:
  Vorschriftzeichen 222 "Vorgeschriebene Vorbeifahrt - rechts vorbei" für Kfz-Verkehr;
  Gefahrenzeichen 138 "Radverkehr"
- Fortführung innerorts mittels Schutzstreifen

Quelle: ERA (2010), Kapitel 9.5 und 4.3, RASt (2006), Kapitel 6.2.2.1,
Fachbroschüre der AGFS (2013) - Querungsstellen für den Radverkehr



Radwegüberführung bei Zweirichtungsradweg außerorts linke Seite

ML: 1.7.4 - Überführungsformen Radweg-Fahrbahn - "Querungshilfe (linker Radweg)"

Situation:

Ende baulicher Zweirichtungsradweg, Ortseingang;
in Fahrtrichtung ortseinwärts linksseitig.

Abbildung: Beispielhafter Überführung Radweg - Fahrbahn im Alb-Donau-Kreis

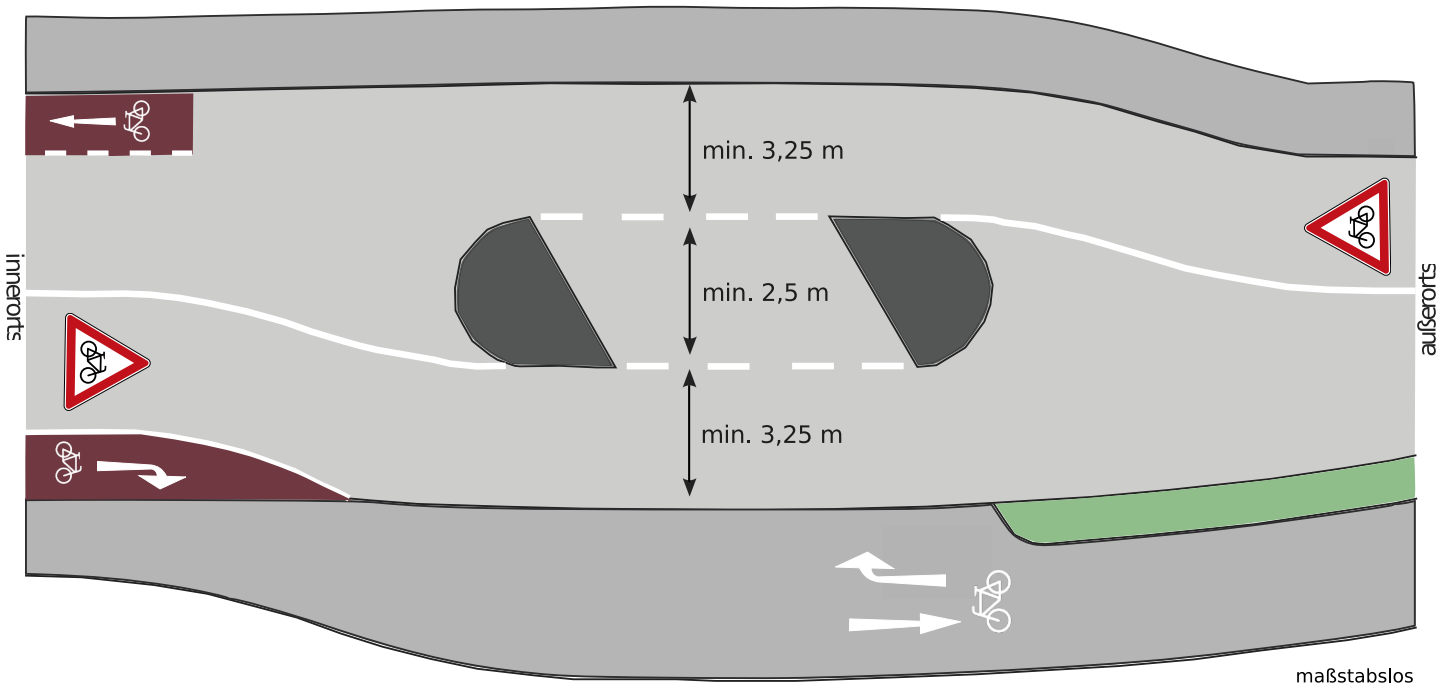
Angestrebte Wirkung:

- Hervorhebung der Ortseingangssituation und Wechsel der zul. Höchstgeschwindigkeiten,
- Sicheres Queren für Fußgänger und Radfahrer

Hinweise:

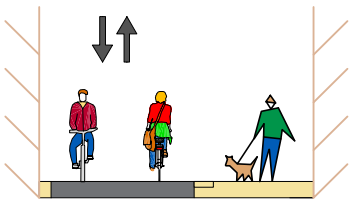
- relevante Maße: Breite Mittelinsel mind. 2,5 m, Länge mind. 4 Meter; Größe der Mittelinsel abhängig von Verkehrsaufkommen durch Fußgänger und Radfahrer
- Fortführung innerorts mittels Schutzstreifen

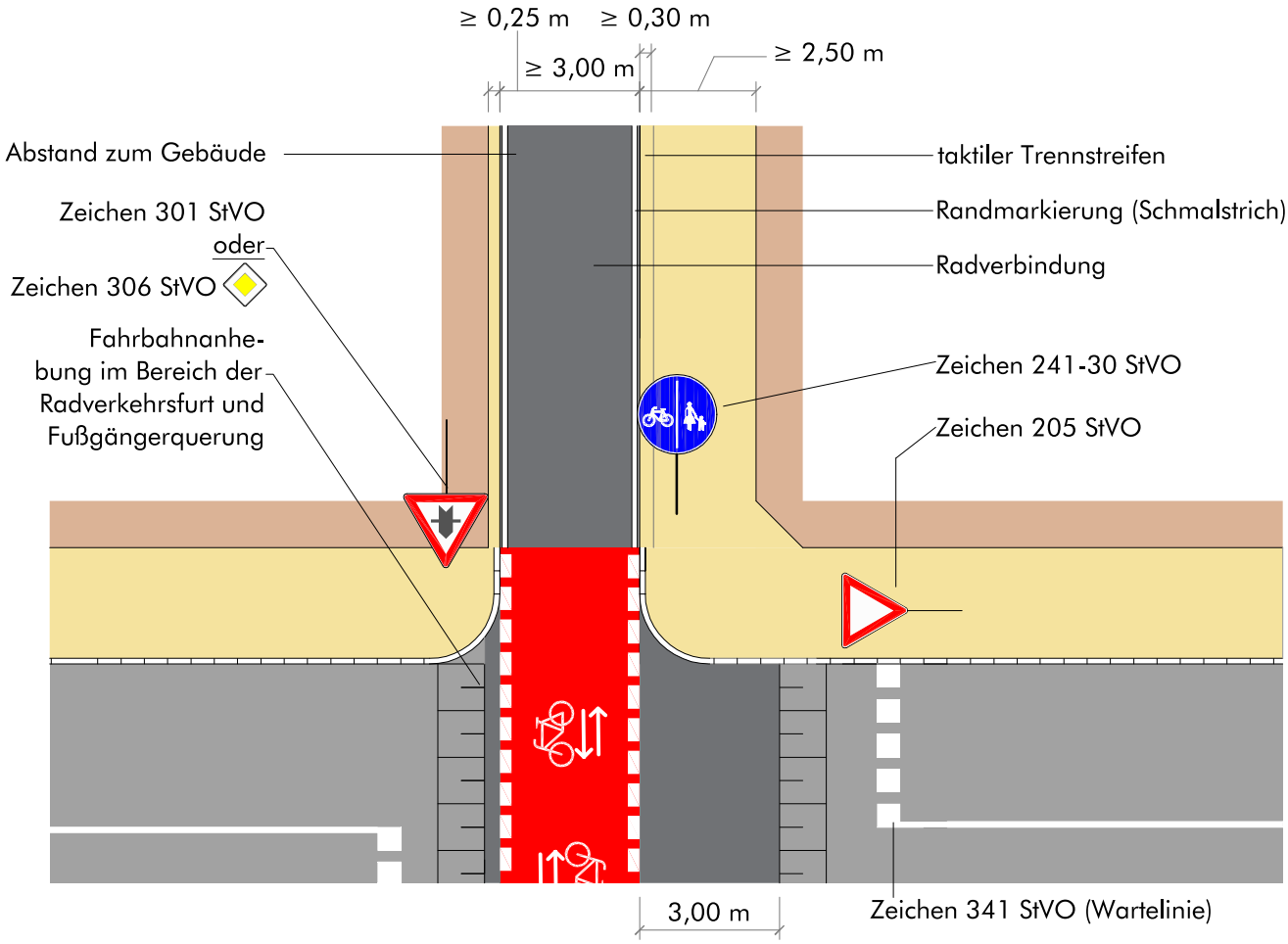
Quelle: ERA (2010), Kapitel 9.5 und 4.3



Radwegüberführung bei Radwegende auf linker Fahrbahnseite orteinwärts (Linker Radweg)

Selbstständige Führung (getrennter Geh-/Radweg)
innerorts





Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10

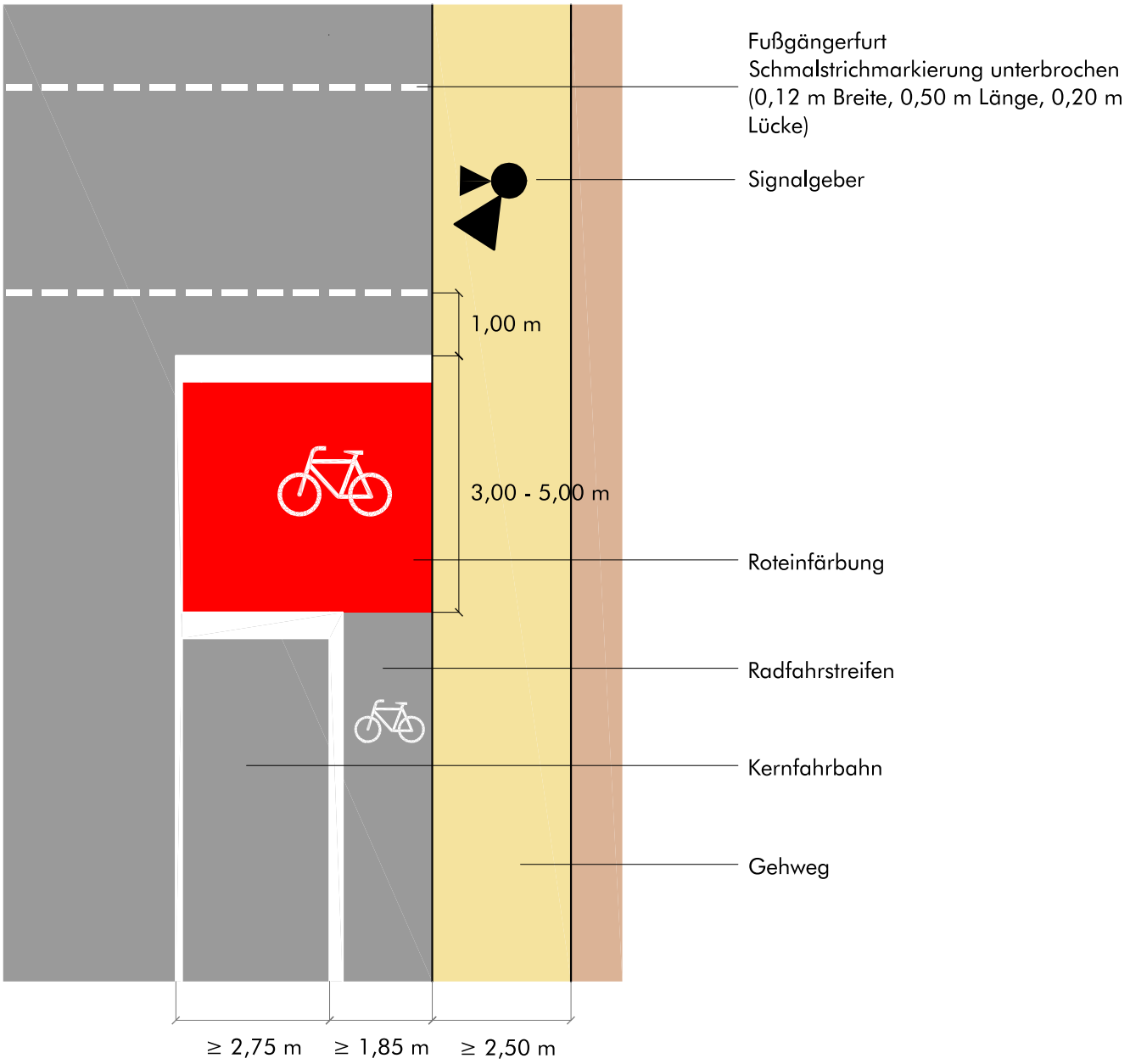
Anwendungsbereiche:

- Querung einer nicht-klassifizierten Straße (Kfz-Verkehrsstärke ≤ 3.000 Kfz / 24 h)
- Mittleres Fußgängeraufkommen (25-60 zu Fuß Gehende in der rechnerischen Spitzenstunde; für besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer gilt der halbierte Wert)

Hinweise:

- Es ist auf ausreichende Sichtbeziehungen zu achten
- Ist die Realisierung der Fahrbahnanhebung nicht möglich, so sollten Alternativen umgesetzt werden (Quermarkierungen, VZ 205 als Bodenmarkierung, Rüttelstreifen etc.)
- In gestalterisch sensiblen Bereichen und bei geringer Verkehrsbelastung (≤ 800 Kfz / 24 h) kann auf die Einfärbung verzichtet werden
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Beim Vorhandensein von Hauseingängen ist der Abstand zum Gebäude zu vergrößern
- Die Breite von Zweirichtungsradwegen kann bei straßenunabhängiger Führung auf 2,50 m reduziert werden (Ausschluss von Gefährdung durch Kfz-Verkehr)
- Kfz- und Radverkehrsströme sollten ungefähr gleich sein

Aufgeweiteter Radaufstellstreifen
innerorts

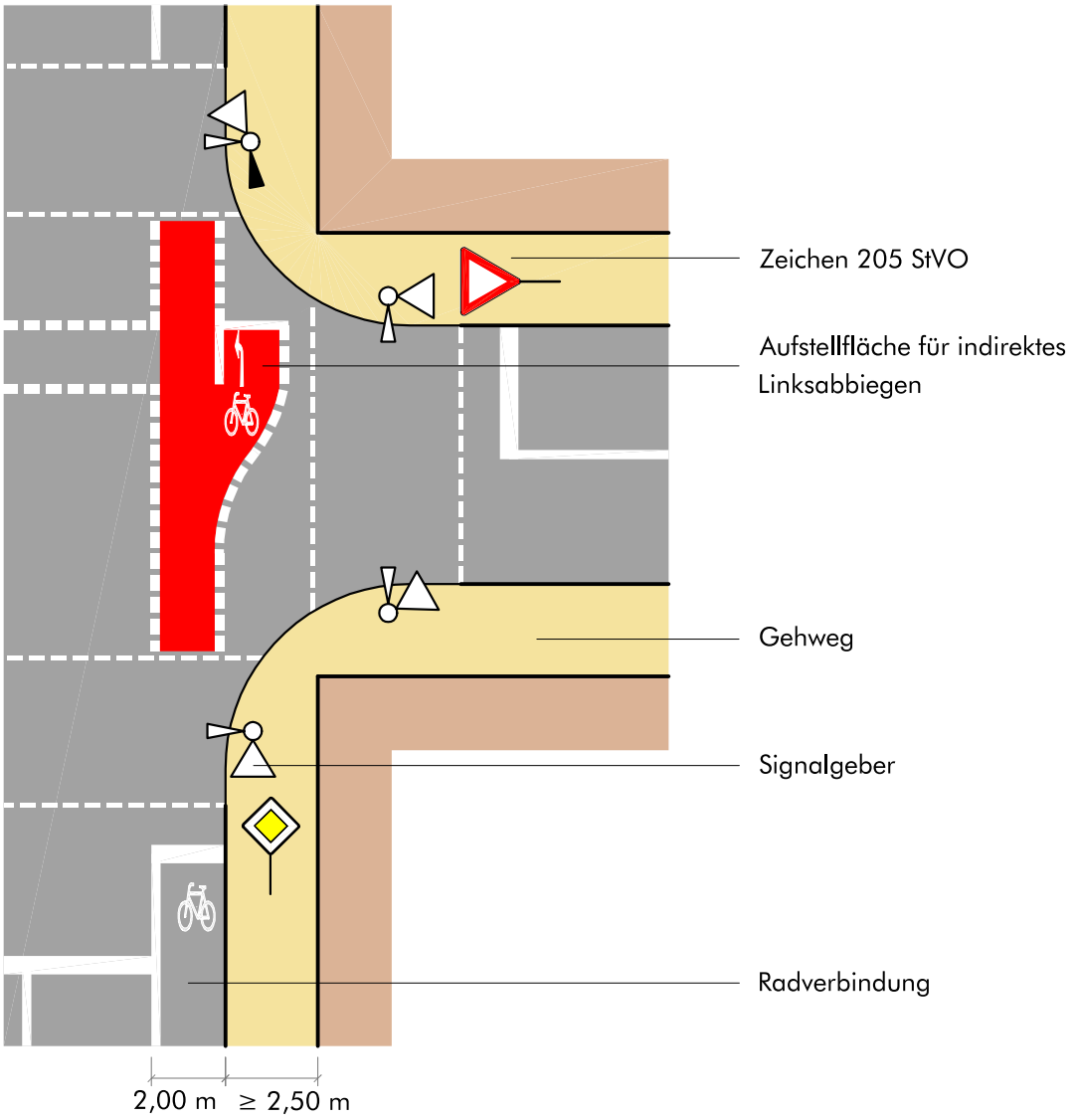


Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4.2

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 aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen)
- Bei geringer Flächenverfügbarkeit ist die Zuführung in den aufgeweiteten Radaufstellstreifen über einen Schutzstreifen möglich

Indirektes Linksabbiegen am signalisierten Knoten
innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.4

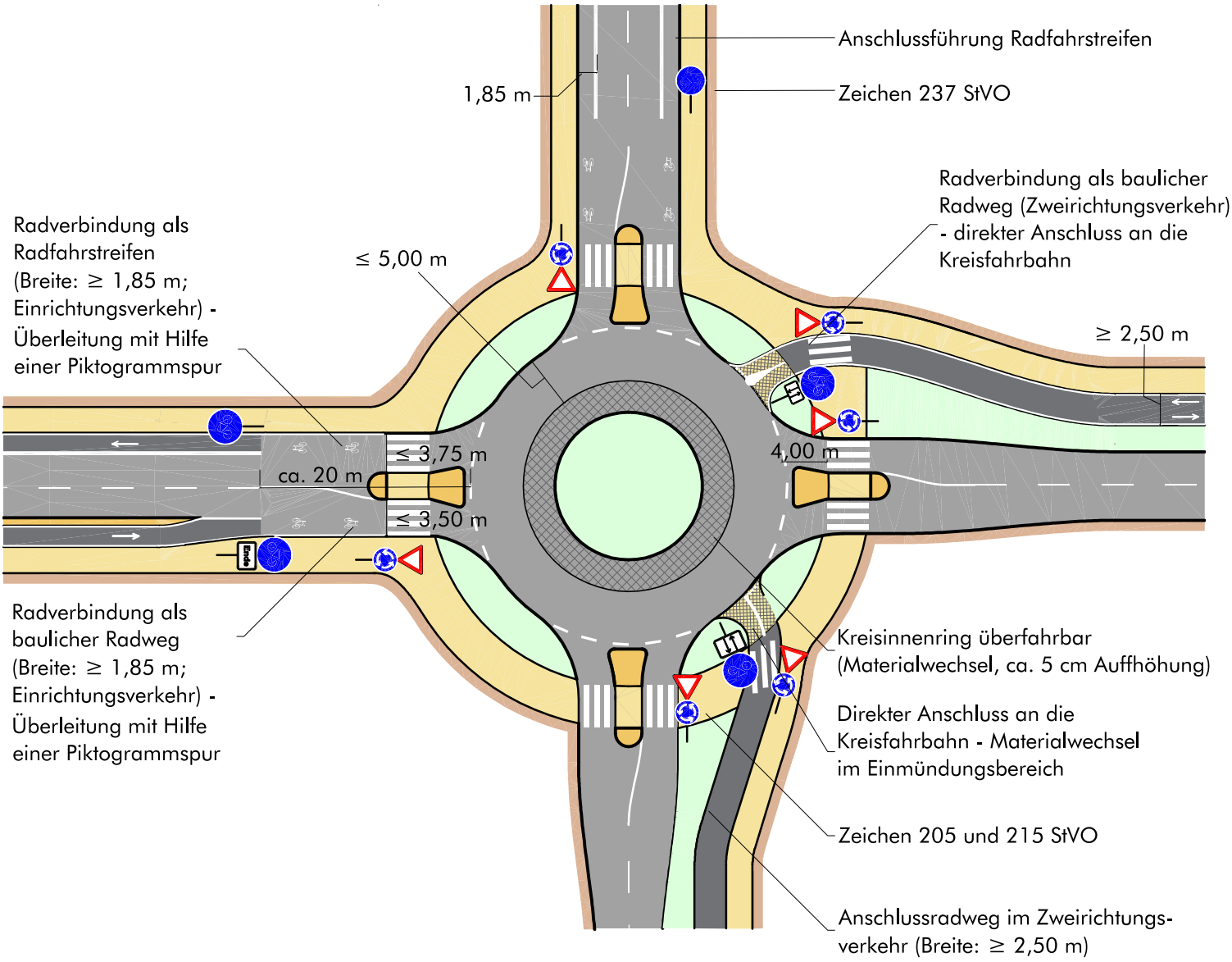
Anwendungsbereiche:

- Indirektes Linksabbiegen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanalge

Hinweise:

- Bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und geringem Anteil abbiegender Radler
- Rote Einfärbung ist optional
- Bei verkehrsabhängig gesteuerter LSA sind Anforderungserfassung und Phasenfolge zu berücksichtigen
- Der indirekt abbiegende Radverkehr sollte zwei bis vier Sekunden eher grün erhalten als der nachfolgende Kraftverkehr von rechts
- Abhängig von der Örtlichkeit ist auch eine Überquerung mit der Fußgängersignalisierung möglich
- Das Signal für den indirekt links abbiegenden Radverkehr muss eindeutig erkennbar sein
- Die Aufstellfläche für den indirekten Linksabbieger soll geringfügig versetzt neben der Geradeausspur und im Blickfeld der querenden Kfz deutlich erkennbar markiert sein

Kompakter Kreisverkehr: Führung auf der Fahrbahn
innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3; RASt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.3.5

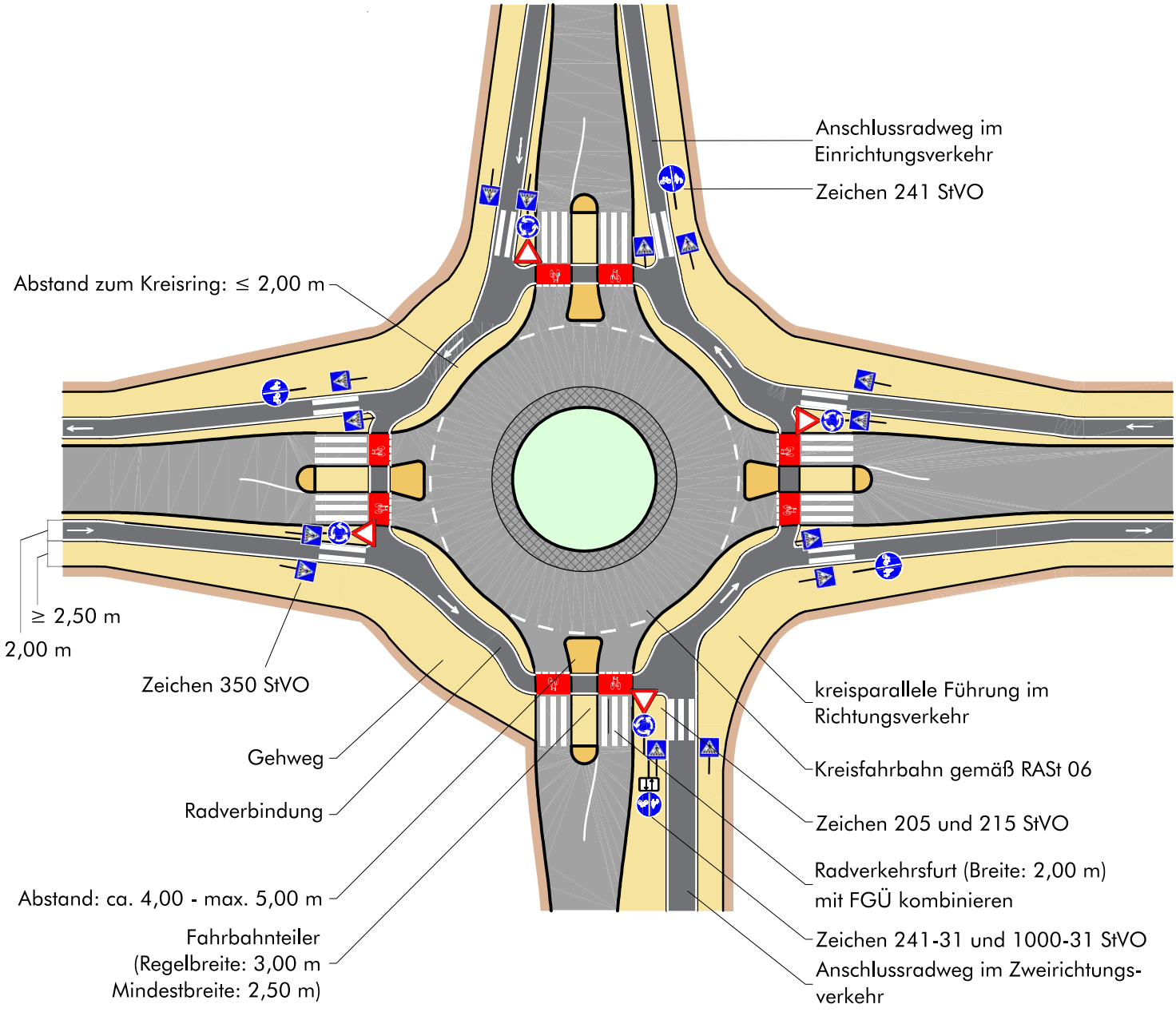
Anwendungsbereiche:

- Radverbindungen an Kreisverkehren
- Kfz-Knotenbelastung bis ca. 15.000 Kfz / 24 h als Summe aller Fahrzeuge in sämtlichen Zufahrten.

Hinweise:

- Die Musterlösung zeigt verschiedene Detaillösungen, die je nach Anwendungsfall miteinander kombiniert werden können
- Führungsformen im Einrichtungsverkehr sind vor dem Kreisverkehr auf die Fahrbahn zu führen
  Führungsformen im Zweirichtungsverkehr werden direkt an die Kreisfahrbahn angeschlossen
- Zu- und Ausfahrten sowie die Kreisfahrbahn sind so zu gestalten, dass Radfahrende nicht überholt werden können
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen

Kompakter Kreisverkehr: Bevorrechtigte Führung auf umlaufenden Radwegen innerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3; RASt (Ausgabe 2006), Kapitel 6.3.5

Anwendungsbereiche:

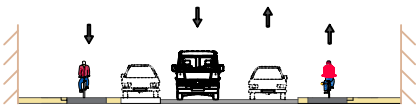
- Bauliche Radverbindungen an Kreisverkehren
- Einrichtungsverkehr, Führung im Seitenraum

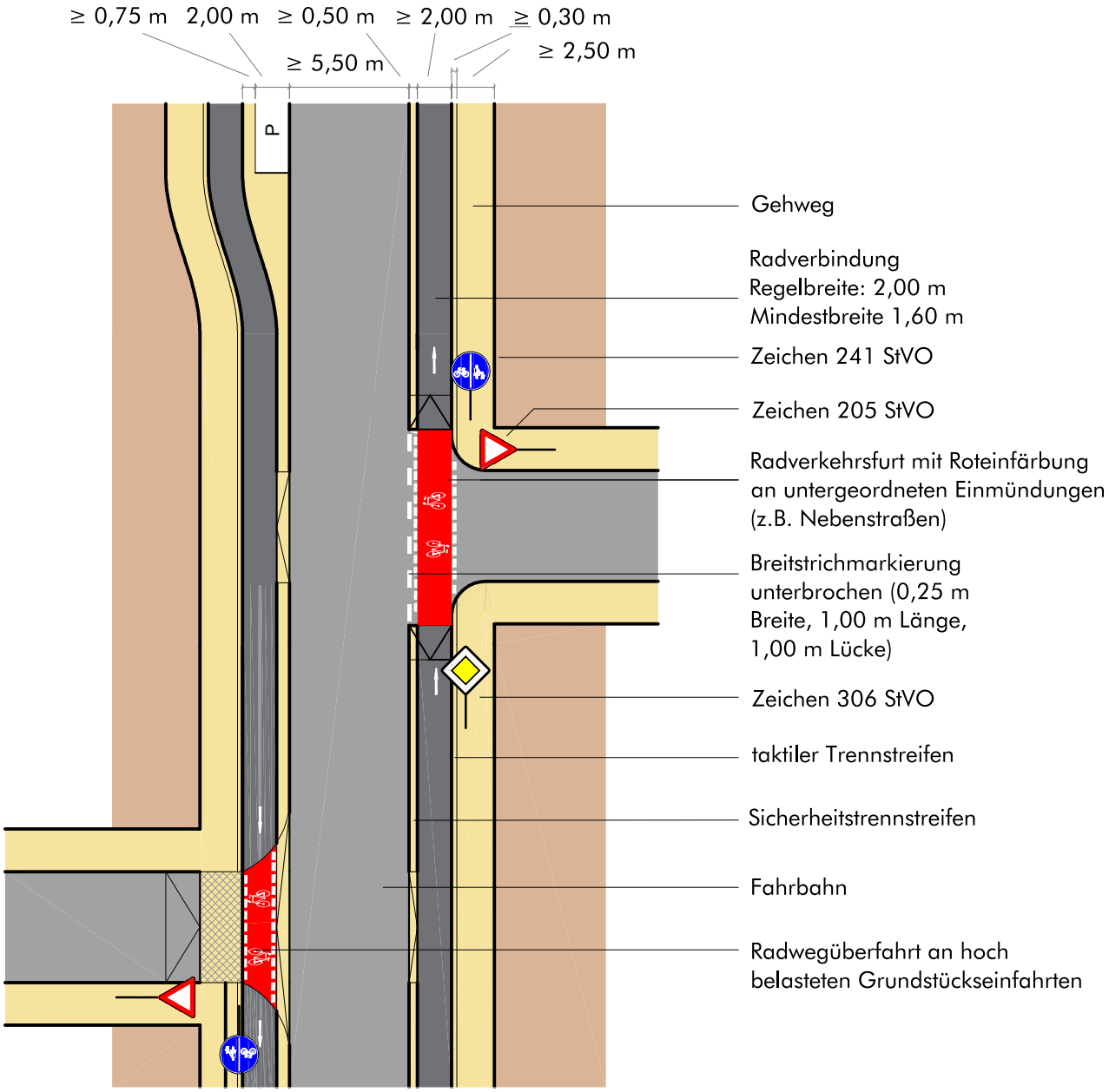
Hinweise:

- Zur Verdeutlichung des Vorrangs ist die Furt einzufärben und mit Fahrradpiktogrammen zu versehen
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Die Leitelemente der Barrierefreiheit sind gemäß der HBVA auszuführen
- Zur Sicherung des Radverkehrs können Radverkehrsfurten an Zu- und Ausfahrten auch angehoben werden

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 aufzurauhen 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

ML: 2.1 - 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 Griffigkeit steigt die Unfallgefahr, insbesondere nach Regen oder im Winter. Erhöhter Verschleiß am Fahrrad. Verschmutzung der Kleidung.

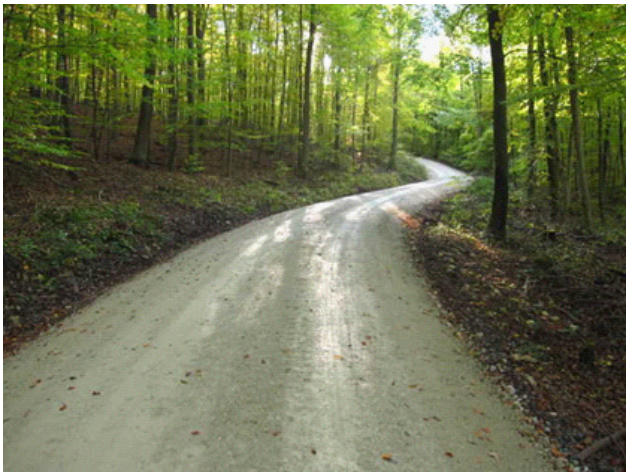


Abbildung: Beispiel gut befahrbare wassergebundene Decke

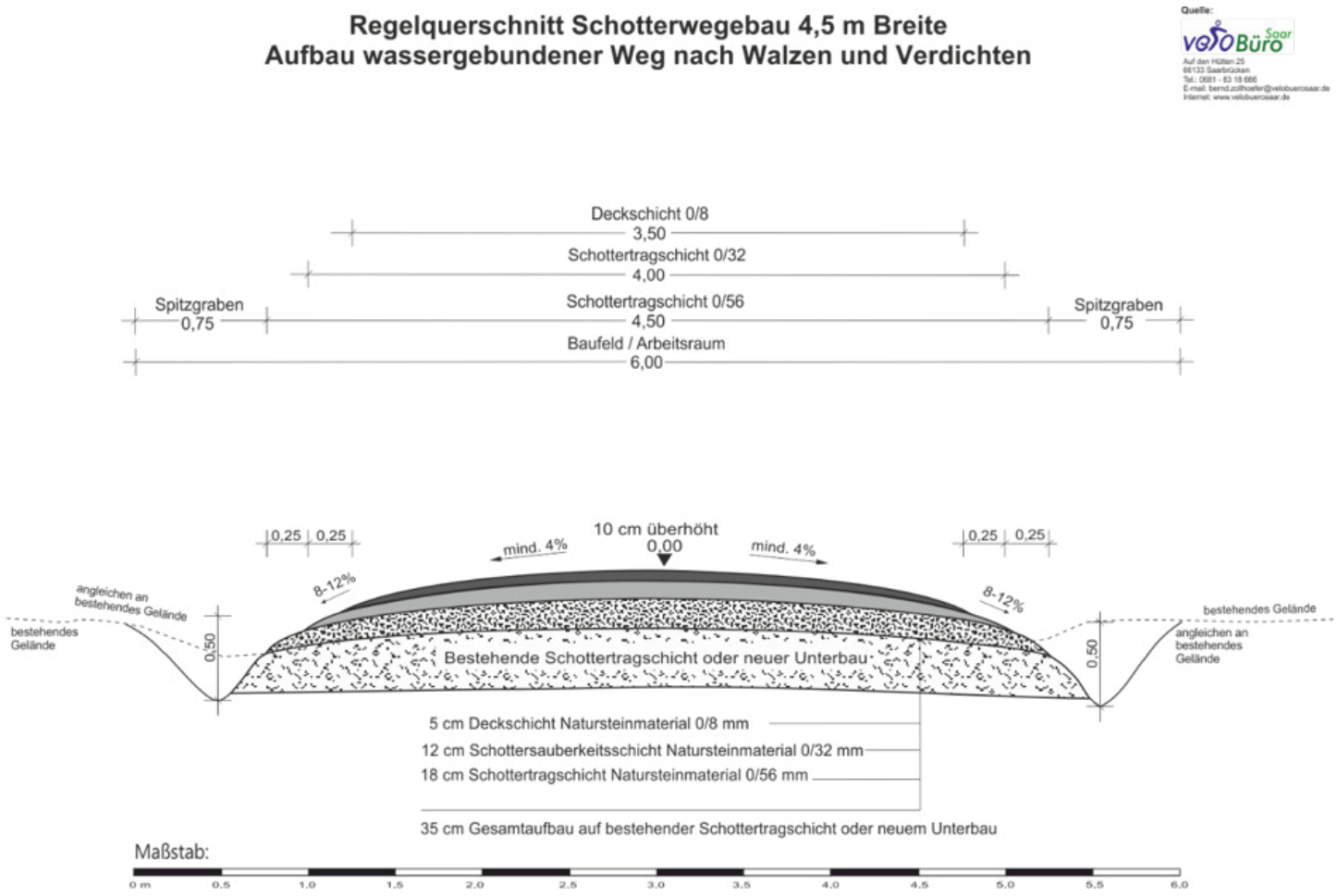
Angestrebte Wirkung:

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.

Hinweise:

- Nutzungs des schon vorhandenen Unterbaus möglich (fachliche Beurteilung notwendig).
- Anlegen eines aufgewölbten Wegebauprofils (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, Grünanalagen oder Wege, die hauptsächlich dem Fußverkehr dienen, in Betracht.

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



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.

Abbildung: Beispiel wirkungsvoller Randmarkierung

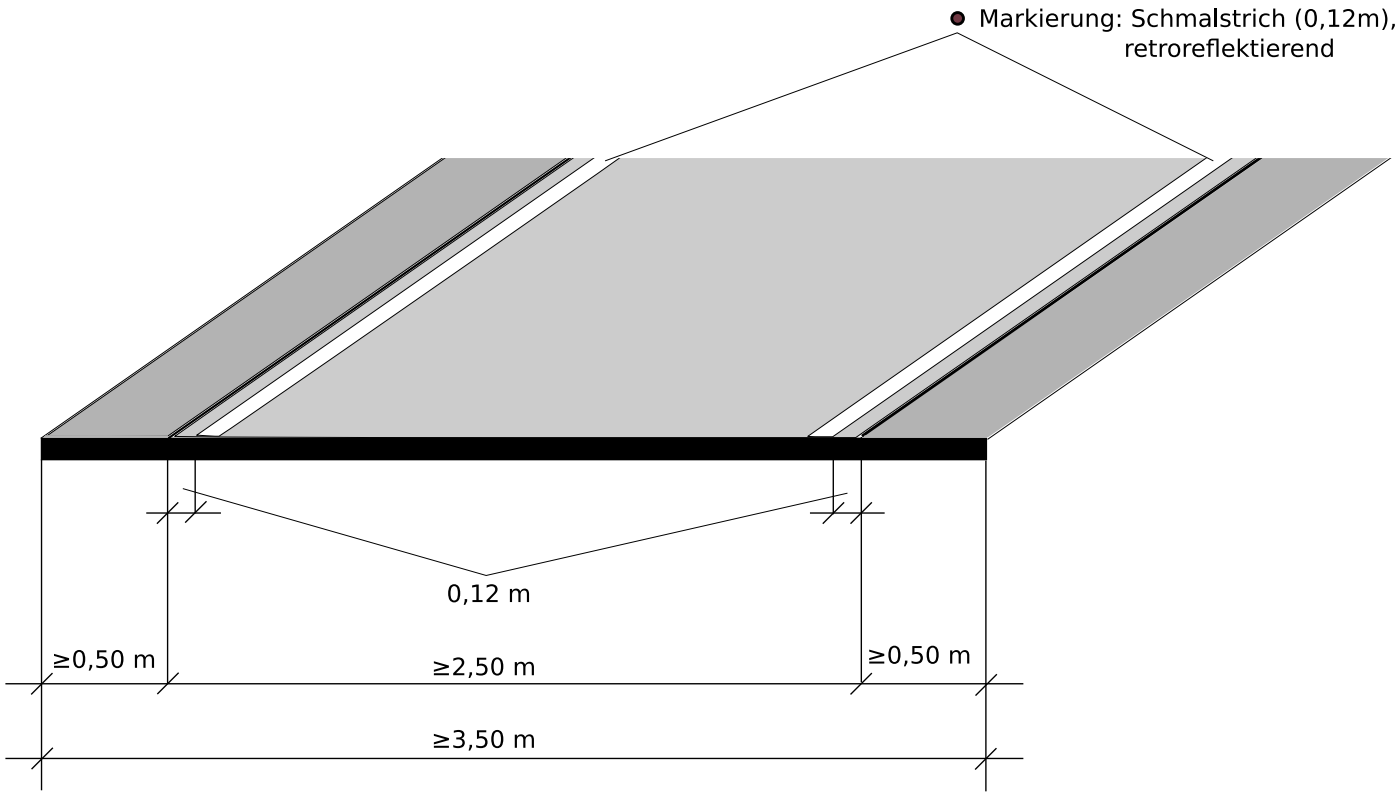
Angestrebte Wirkung:

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

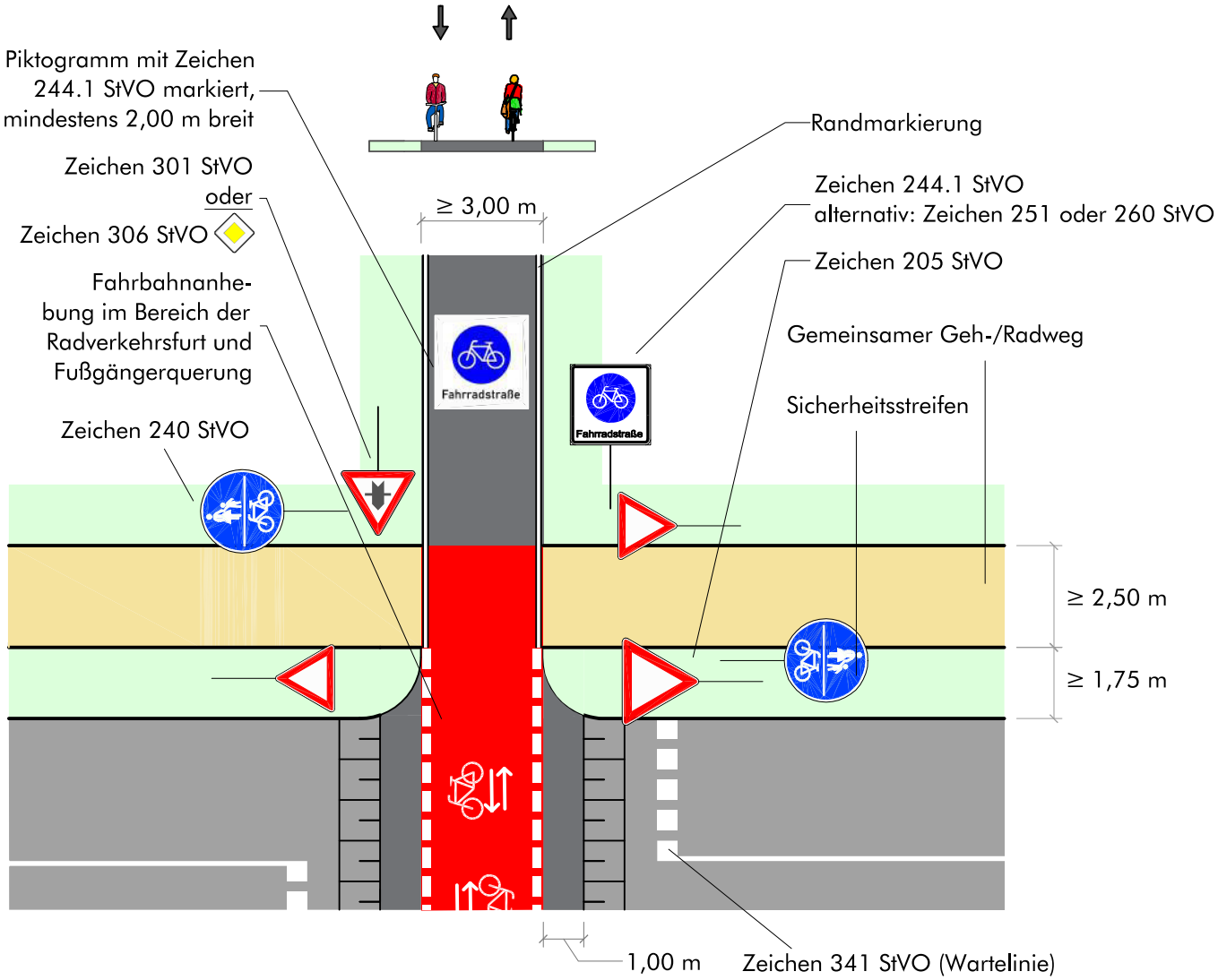
Hinweise:

- 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)



Führung in einer Fahrradstraße
außerorts



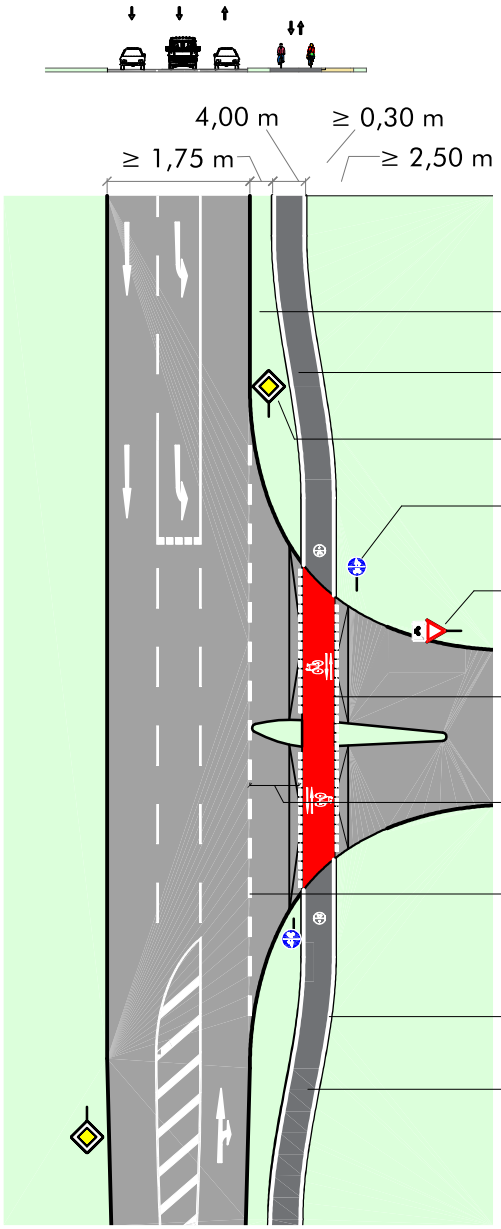
Regelungen:
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 6.3 und 10

Anwendungsbereiche:
- Querung einer nicht-klassifizierten Straße (Kfz-Verkehrsstärke ≤ 3.000 Kfz / 24 h)

Hinweise:
- Es ist auf ausreichende Sichtbeziehung zu achten
- Ist die Realisierung der Fahrbahnanhebung nicht möglich, so sollten Alternativen umgesetzt werden (Quermarkierungen, VZ 205 als Bodenmarkierung, Rüttelstreifen etc.)
- In landschaftlich sensiblen Bereichen und bei geringer Verkehrsbelastung (≤ 800 Kfz / 24 h) kann auf die Einfärbung verzichtet werden
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Die Musterlösung kann im Einzelfall und nach Prüfung der verkehrsrechtlichen, widmungsrechtlichen bzw. materiell-rechtlichen Voraussetzungen auf landwirtschaftliche Wege übertragen werden. Eine Freigabe erfolgt durch das Zeichen 1026-36 StVO
- Bei Freigabe für den landwirtschaftlichen Verkehr sollte die Fahrbahnbreite ≥ 4,00 m betragen
- Kfz- und Radverkehrsströme sollten ungefähr gleich sein

Straßenbegleitende Führung auf baulichen Radwegen im Zweirichtungsverkehr (gemeinsamer Geh-/Radweg)

außerorts



Bei der konkreten Ausgestaltung sind die Leistungsfähigkeit des Knotens und die Verkehrssicherheit sicherzustellen und im Rahmen der Planung nachzuweisen. Je nach Situation kann es erforderlich sein, auf eine Bevorrechtigung des Radverkehrs zu verzichten.

- Sicherheitstrennstreifen
- Radverbindung
- Zeichen 306 StVO
- Zeichen 240 StVO
- Zeichen 205 StVO mit Zeichen 1000-32 StVO
- Radverkehrsfurt mit Fahrbahnanhebung an untergeordneten Einmündungen (z.B. andere Landestraße)
- Abstand zur Fahrbahn ca. 2,00 bis max. 5,00 m
- Breitstrichmarkierung unterbrochen (0,25 m Breite, 1,00 m Länge, 1,00 m Lücke)
- Randmarkierung
- Länge der Verziehung: ca. 20,00 m

Regelungen:

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

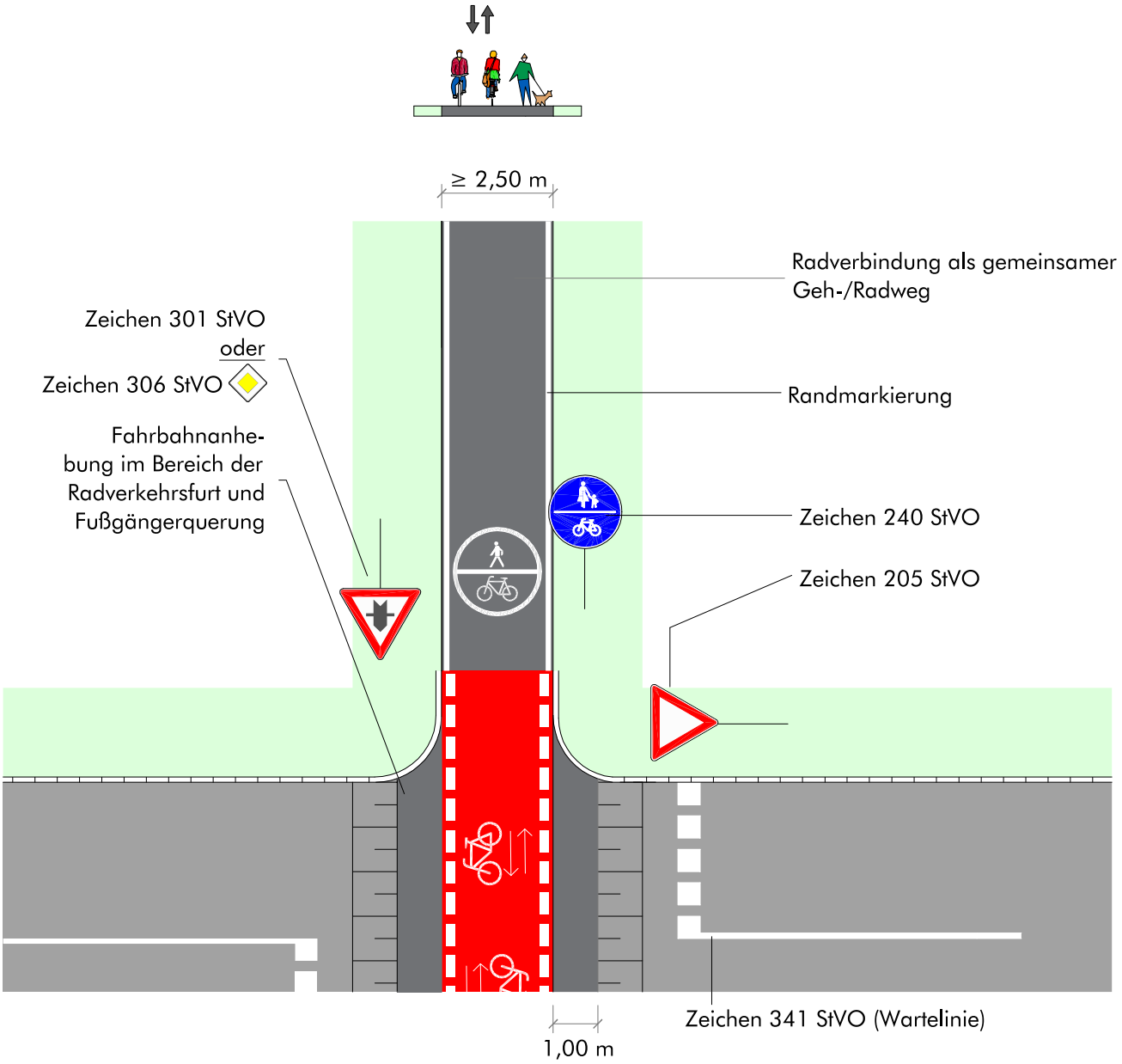
Anwendungsbereiche:

- Außerorts im Zuge bevorrechtigter Straßen

Hinweise:

- Die Fahrbahnanhebung ist optional
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungselemente sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist die 2,00 m - 5,00 m abgesetzte Furt besonders wichtig
- Ausreichende Sichtbeziehungen aus beiden Richtungen sind zu gewährleisten
- Bei einem auf der gegenüber liegenden Seite verlaufenden Geh-/Radweg kann die Überquerungsstelle im Bereich der Sperrfläche angelegt werden

Selbstständige Führung (gemeinsamer Geh-/Radweg)
außerorts



Regelungen:

- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 10

Anwendungsbereiche:

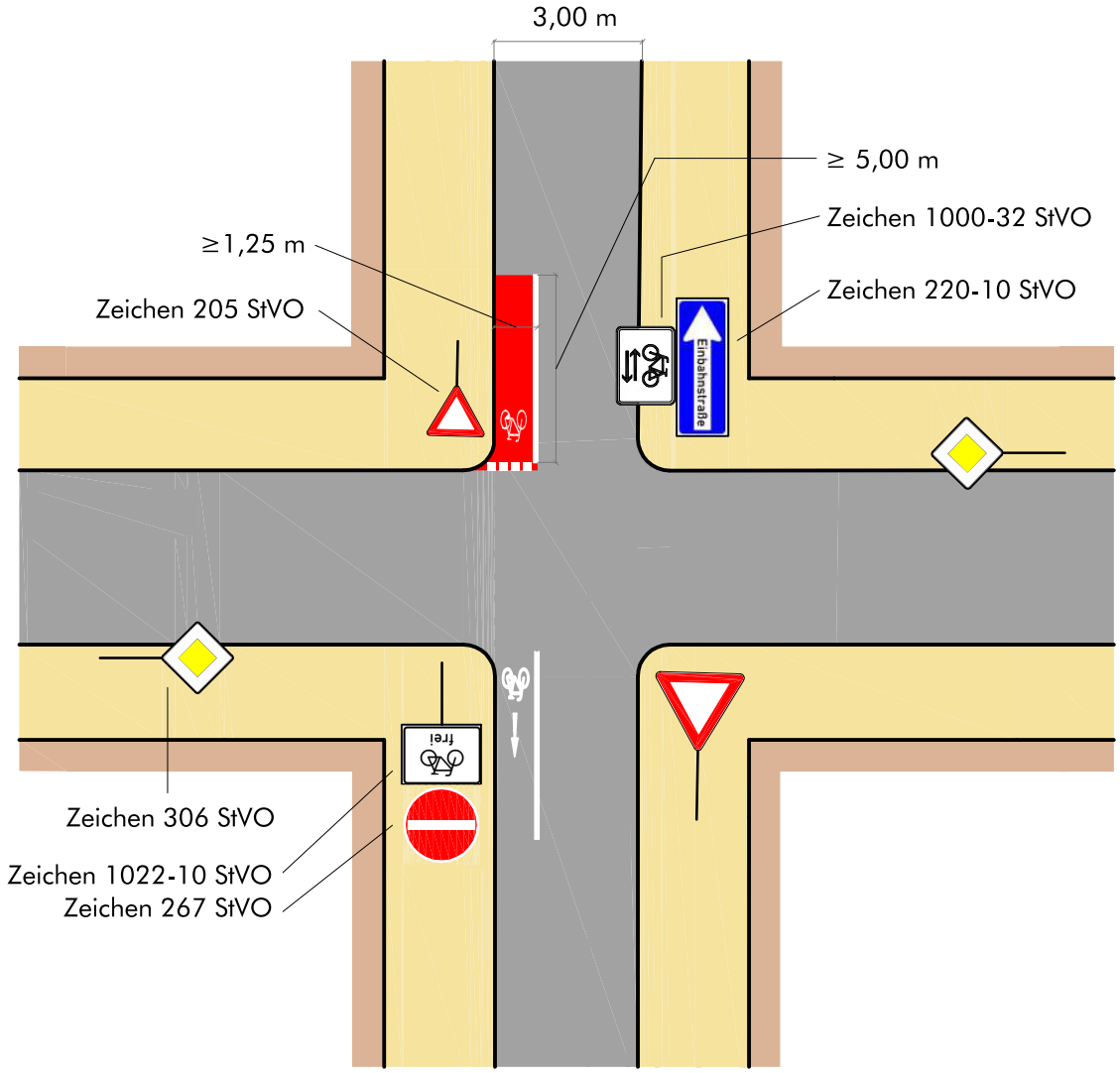
- Querung einer nicht-klassifizierten Straße (Kfz-Verkehrsstärke ≤ 3.000 Kfz / 24 h)
- Ländliche Erschließungsstraßen

Hinweise:

- Es ist auf ausreichende Sichtbeziehungen zu achten
- Ist die Realisierung der Fahrbahnanhebung nicht möglich, so sollten Alternativen umgesetzt werden (Quermarkierungen, VZ 205 als Bodenmarkierung, Rüttelstreifen etc.)
- Zur Minderung der Rutschgefahr bei Nässe ist der farbige Belag aufzurauhen oder mit rutschfestem Granulat zu versetzen
- Die Maße der Markierungen sind dem Musterblatt M 1 zu entnehmen
- In landschaftlich sensiblen Bereichen und bei geringer Verkehrsbelastung (≤ 800 Kfz / 24 h) kann auf die Einfärbung verzichtet werden
- Kfz- und Radverkehrsströme sollten ungefähr gleich sein

Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung

innerorts



Regelungen:

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

Anwendungsbereiche:

- Einbahnstraßen auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt.
- Die Entscheidung zur Öffnung von Einbahnstraßen erfolgt auf Grundlage von VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 220 Einbahnstraßen im Einzelfall durch die Straßenverkehrsbehörde

Hinweise:

- Es ist keine Mindestbreite für die Fahrgasse vorgesehen. Diese ist vom Fahrzeugaufkommen abhängig zu machen
- Bei sehr geringen Kfz-Verkehrsmengen reichen Ausweichmöglichkeiten aus. Die Fahrgasse kann dann unter 3,00 m breit sein
- Für den Begegnungsfall Pkw-Rad in von Wohnen geprägten Einbahnstraßen reichen 3,00 m
- Für Abschnitte mit Buslinienverkehr gilt eine Mindestbreite von 3,50 m (siehe VwV StVO)
- Bei erheblichen Kfz-Verkehrsmengen > 400 Kfz in der Spitzenstunde kann ein Schutzstreifen sinnvoll sein. Dann ist eine Fahrgassenbreite von 3,75 m erforderlich
- Der Einmündungsbereich ist ggf. aufzuweiten, um das Überfahren der Ausfahrschleuse zu vermeiden

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 (Schrittgewschwindigkeit).
- 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

ML: 3.3 - Durchlässige Sackgasse

Situation:

In der StVO besteht die Möglichkeit Sackgassen für Fuß- und Radverkehr als "durchlässig" auszuschildern. Durchlässig bedeutet in diesem Zusammenhang, dass es eine sichere und eindeutige Radverkehrs-verbindung (Fußverkehrsverbindung) gibt über die Sackgasse hinaus gibt.

Abbildung: Durchlässige Sackgasse in Frankfurt am Main

Angestrebte Wirkung:

- Signalisierung der Möglichkeit diese Verbindung über die Sackgasse hinaus nutzen zu können.

Hinweise:

Häufig sind am Ende der Sackgasse Bordsteinkanten vorhanden. Diese sollten abgesenkt werden, damit Sturzrisiken und Hindernisse minimiert werden.

Abbildungen: von links nach rechts: VZ357-50; VZ357-51; VZ35 VZ357-52 7-52

ML: 3.4 - Verbot für Fahrzeuge aller Art

Situation:

In der Praxis stößt man bei der Benutzung ausgewiesener Radverkehrsverbindungen des öfteren auf das Verkehrszeichen 250. Dieses verbietet die Nutzung jeglicher Fahrzeuge, ausgenommen sind Handfahrzeuge. Fahrräder dürfen hier nur geschoben werden. Um eine Eindeutigkeit zu schaffen und Konflikten entgegenzuwirken muss das Verkehrzeichen durch einen Zusatz ergänzt oder das VZ 260 mit entsprechendem Zusatz ersetzt werden.

Abbildung: Verbot für Fahrzeuge aller Art im Alb-Donau-Kreis

Angestrebte Wirkung:

- Es soll durch eine korrekte Beschilderung klar gemacht werden, welche Verkehrsteilnehmenden sich hier bewegen dürfen.

Hinweise:

Je nachdem welchen Verkerhsteilnehmenden die Durchfahrt erlaubt werden soll können die entsprechenden Zusätze beigefügt werden, z.B. "Lieferverkehr frei".

Abbildungen: VZ 250 + VZ 102210 VZ 260 + VZ 1026-38

ML: 3.5 - Fahrbahnverengung und Warnmarkierung bei Sperrpfosten

Situation:

Gezielte Fahrbahnverengungen stellen eine effektive sowie dezente, und speziell für den Radverkehr sichere, Maßnahme dar, den Kfz-Verkehr zu regulieren. Sie können geschwindigkeitsdämpfend eingesetzt werden oder, wie durch den Einsatz von Sperrpfosten, dem Kfz-Verkehr gänzlich die Zufahrt versperren. Beim Einsatz von Sperrpfosten ist unbedingt auf die verbesserte Erkennbarkeit durch Warnmarkierungen zu achten.

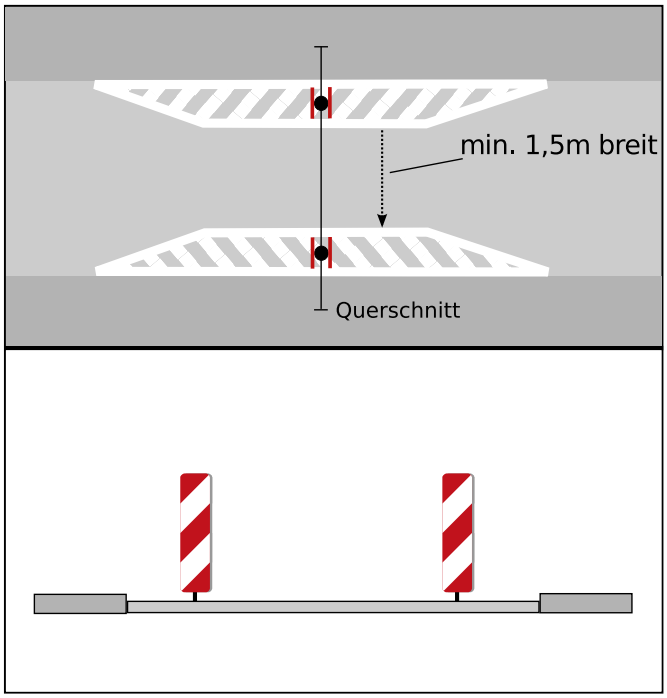
Abbildung: Warnmarkierung eines Sperrpfostens

Angestrebte Wirkung:

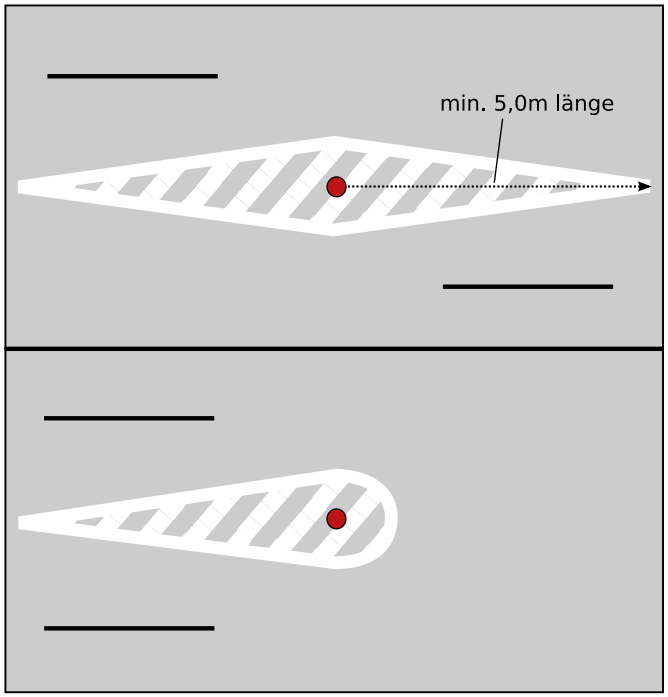
- Verkehrsberuhigend; Geschwindigkeit dämpfend; Aufmekrsamkeit erhöhend
- Kfz-Durchfahrt ausschließen

Hinweise:

- Sperrpfosten wie auch Umlaufsperren sind wegen ihrer erhöhten Unfallgefahr möglichst zu vermeiden und bedürfen einer Verkehrsbehördlichen Anordnung
- in Gefahrenlagen sollte die Markierung taktil wahrnehmbar sein; Sperrpfosten sind auffällig zu färben und voll retroreflektierend auszuführen
- die verbleibende Wegbreite sollte für jede nutzbare Seite min. 1,25m betragen



Fahrbahnverengung mit Warnbarken und Markierung



Warnmarkierung für Sperrpfosten
- Zweirichtungsradweg/Geh- und Radweg (oben)
- Richtungsradweg/Geh-Und Radweg (unten)

ML: 3.6 - Bordsteinkante absenken

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.

Abbildung 1: Bordsteinabsenkung Fahrbahn - Radweg, Frankfurt am Main

Angestrebte Wirkung:

- Zügiges Vorankommen für Radfahrende
- Minimierung von Sturzrisiken und Hindernissen

Hinweise:

- Bei Querungsstellen für verschiedene Verkehrsteilnehmer sollten unterschiedliche Bordhöhen sowie Bodenindikatoren angewendet werden (s. Abbildung 2). Für Überführungen des Radwegs auf die Fahrbahn sollte eine Nullabsenkung durchgeführt werden (siehe Abbildung 3).
- Weitere Informationen zur korrekten Anwendung von Bodenindikatoren im öffentlichen Raum finden sich in DIN 32984

Quelle: DIN Norm 32984

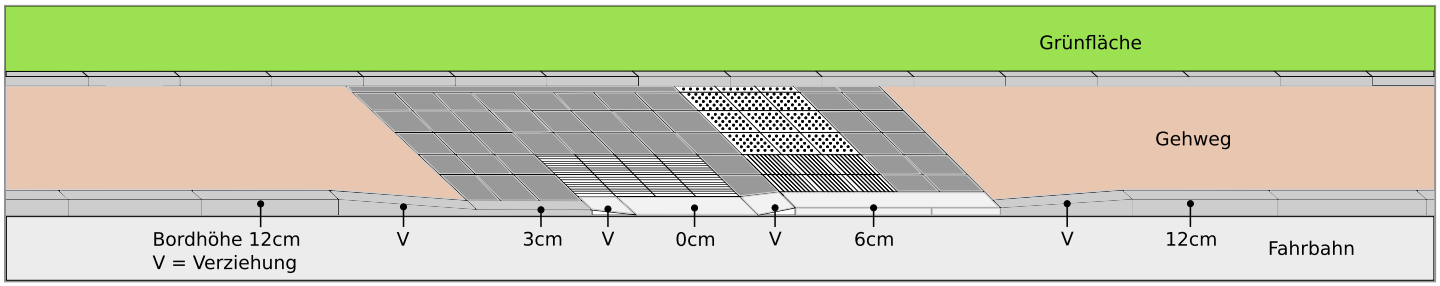


Abbildung 2: Querungsstelle mit verschiedenen Bordhöhen und Bodenindikatoren

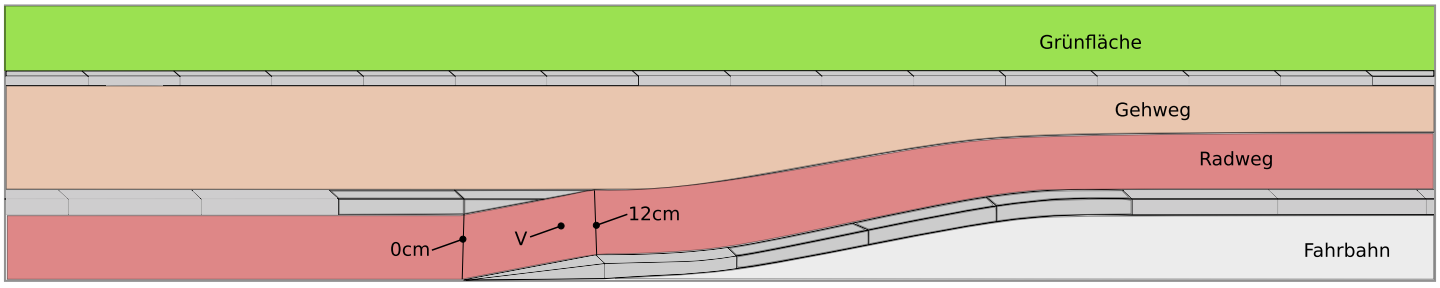


Abbildung 3: Überführung eines Radweges auf die Fahrbahn mittels Nullabsenkung

Anlage 18

Prinzipskizzen

Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg

Erläuterung:

- Die Donaubrücke zwischen Donaustauf und Barbing kann zur Zeit vom Donauradweg aus nur über einen Treppenaufgang erreicht werden
- Um den Zugang zur Brücke für Radfahrende zu ermöglich, soll eine Rampe gebaut werden. Alternativ kann die Brücke nur mit einem Umweg von etwa 2km erreicht werden.
- Eine Plattform auf etwa der Hälfte der Länge ermöglicht ungeübten Radfahrenden eine Pause Hierfür bietet sich die Integration des schon vorhandenen Damms an.

Anlage 18

Plan 08-1: Prinzipskizze zu Maßnahme Nr. 028

Projekt:	Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg
Bearbeitung:	B.A. Thorsten Zobel
Datum:	31.03.2020
Kartengrundlage:	Google
Datengrundlage:	Eigene Bearbeitung

RV-K Radverkehr-Konzept
Radverkehr-Konzept
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg

Erläuterung:

- Der aktuell bestehende Zweirichtungsradweg soll durch einen Einrichtungsradweg und einen Schutzstreifen ersetzt werden
- Die Vorfahrt des Radverkehrs an den Ein- und Ausfahrten der Tankstelle soll durch Furtmarkierungen und das Verkehrszeichen 205 verdeutlicht werden

Anlage 18

Plan 08-2: Prinzipskizze zu Maßnahme Nr. 030 und P015

Projekt:	Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg
Bearbeitung:	B.A. Thorsten Zobel
Datum:	31.03.2020
Kartengrundlage:	Google
Datengrundlage:	Eigene Bearbeitung

RV-K Radverkehr-Konzept
Radverkehr-Konzept
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg

Erläuterung:

- Der Rainstallweg soll als Fahrradstraße mit Zusatzzeichen "Anlieger frei" ausgewiesen werden.
- Zur Förderung des Fußverkehrs sollen die existierenden Parkstände nördlich der Straße zugunsten eines Gehwegs entfallen. Zur Zeit existieren keine Anlagen für zu Fuß Gehende. Diese müssen auf der Fahrbahn laufen.
- Ein Piktogramm am Beginn der Fahrradstraße und Markierungen am Fahrbahnrand auf gesamter Länge der Fahrradstraße verdeutlichen diese.

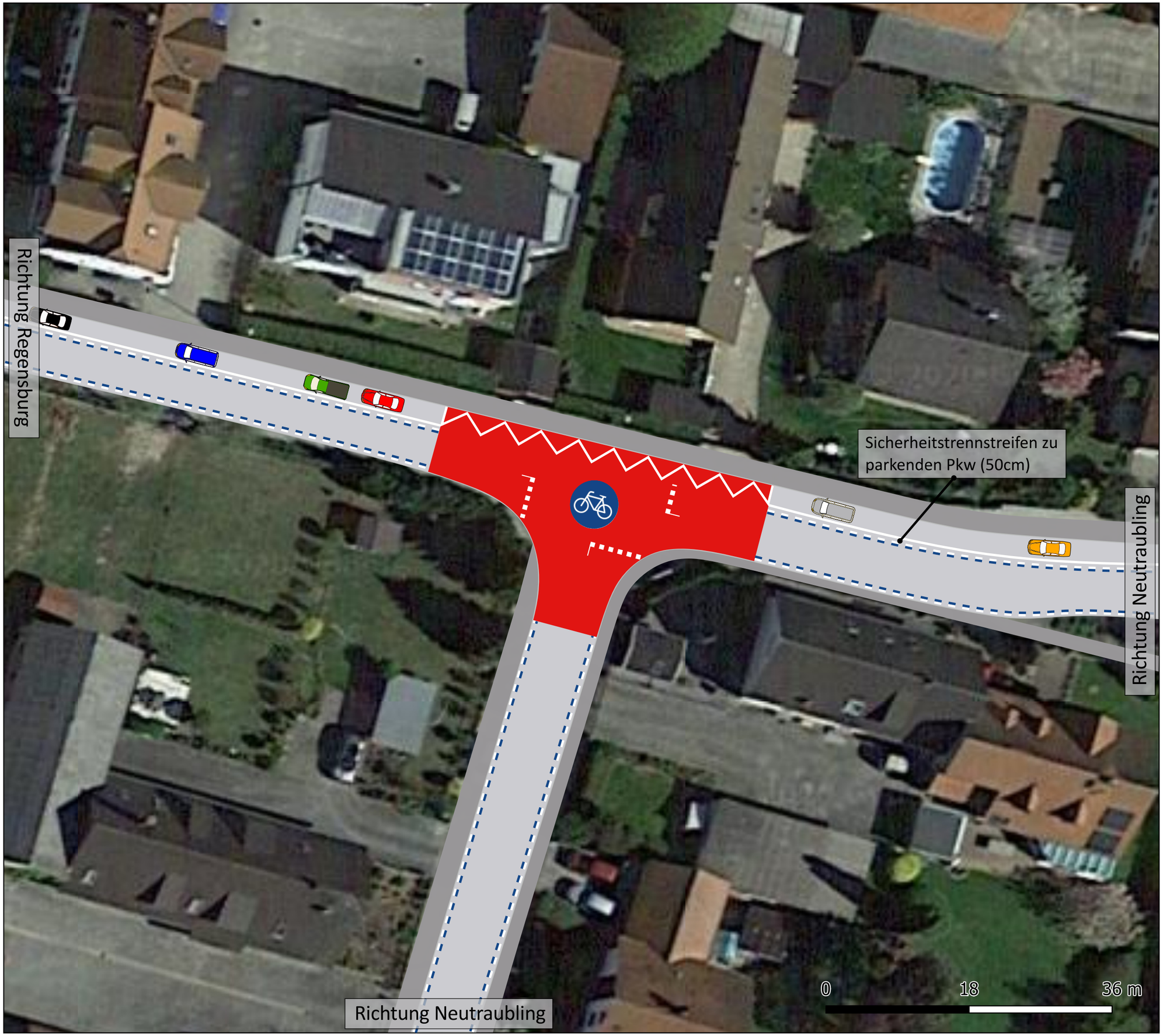
Anlage 18

Plan 08-3: Prinzipskizze zu Maßnahme Nr. 071

Projekt:	Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg
Bearbeitung:	B.A. Thorsten Zobel
Datum:	31.03.2020
Kartengrundlage:	Google
Datengrundlage:	Eigene Bearbeitung

RV-K Radverkehr-Konzept
Radverkehr-Konzept
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg



Erläuterung:

- Der Rainstallweg und der Laubbergweg sollen als Fahrradstraße mit Zusatzzeichen "Anlieger frei" ausgewiesen werden.
- Markierungen auf der gesamten Länge und ein Piktogramm auf der Kreuzungsfläche der Fahrradstraße sollen diese verdeutlichen.
- Ein Sicherheitstrennstreifen soll zu parkenden Pkw markiert werden.

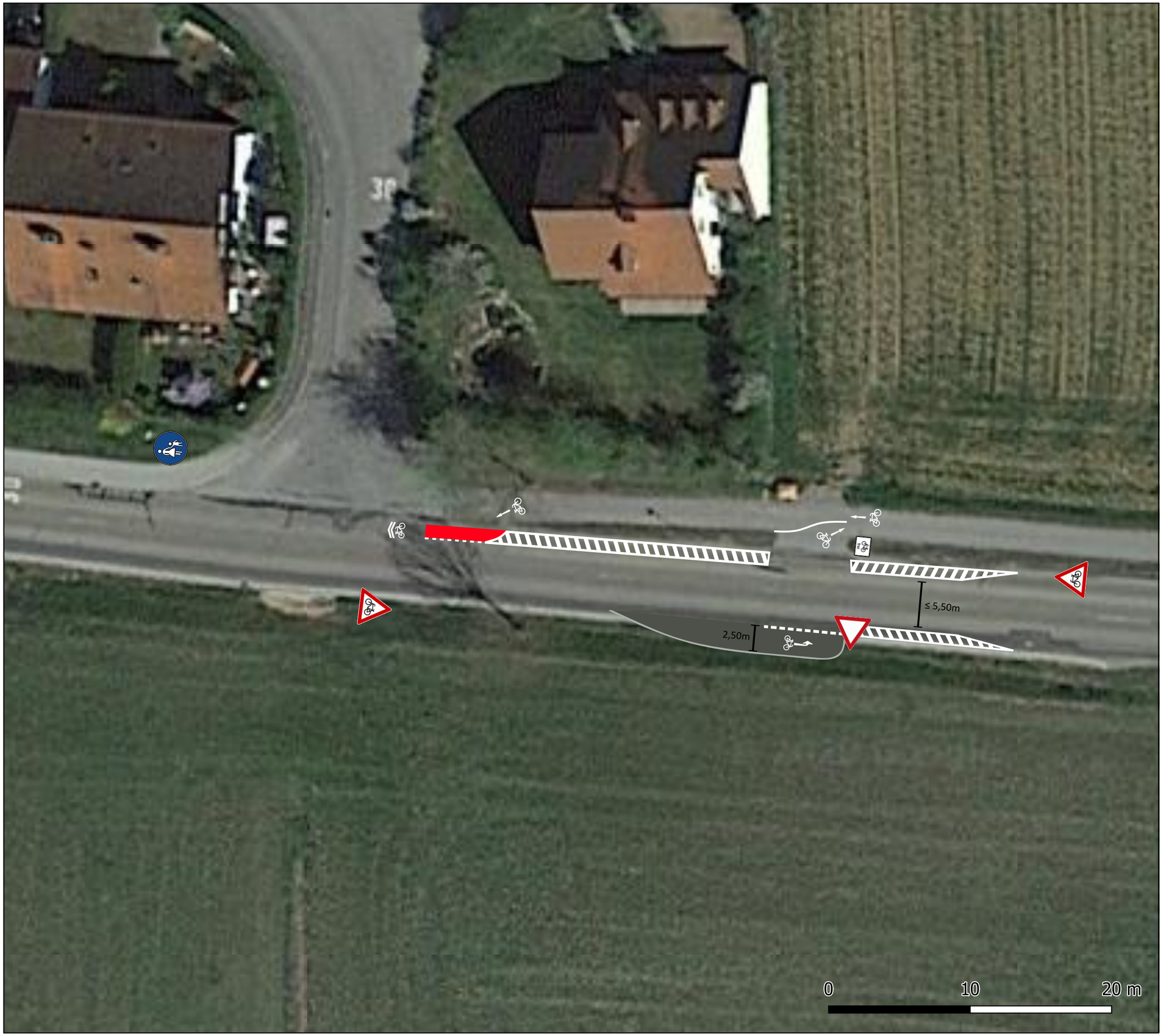
Anlage 18

Plan 08-4: Prinzipskizze zu Maßnahme Nr. 071 und 075

Projekt:	Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg
Bearbeitung:	B.A. Thorsten Zobel
Datum:	31.03.2020
Kartengrundlage:	Google
Datengrundlage:	Eigene Bearbeitung

RV-K Radverkehr-Konzept
Radverkehr-Konzept
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg



Erläuterung:

- Die hier gezeigte Möglichkeit der Überführung von der Fahrbahn auf einen straßenbegleitenden Radweg stellt eine kostengünstige und flächensparende Alternative zu einer Mittelinsel dar.
- Innerorts wird der Radverkehr hier auf der Fahrbahn geführt. Diese Form der Führung eignet sich aber auch in Kombination mit Radfahr- oder Schutzstreifen.

Anlage 18

Plan 08-5: Prinzipskizze zu Maßnahme Nr. P077

Projekt:	Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg
Bearbeitung:	B.A. Thorsten Zobel
Datum:	31.03.2020
Kartengrundlage:	Google
Datengrundlage:	Eigene Bearbeitung

RV-K Radverkehr-Konzept
Radverkehr-Konzept
Franziusstraße 8-14
60314 Frankfurt

Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg
Maßnahme Nr. 040 - Neuordnung des Straßenraums
Ortdurchfahrt Hemau (vorher)

Mobilitätskonzept Radverkehr Landkreis Regensburg
Maßnahme Nr. 040 - Neuordnung des Straßenraums
Ortdurchfahrt Hemau (nachher)