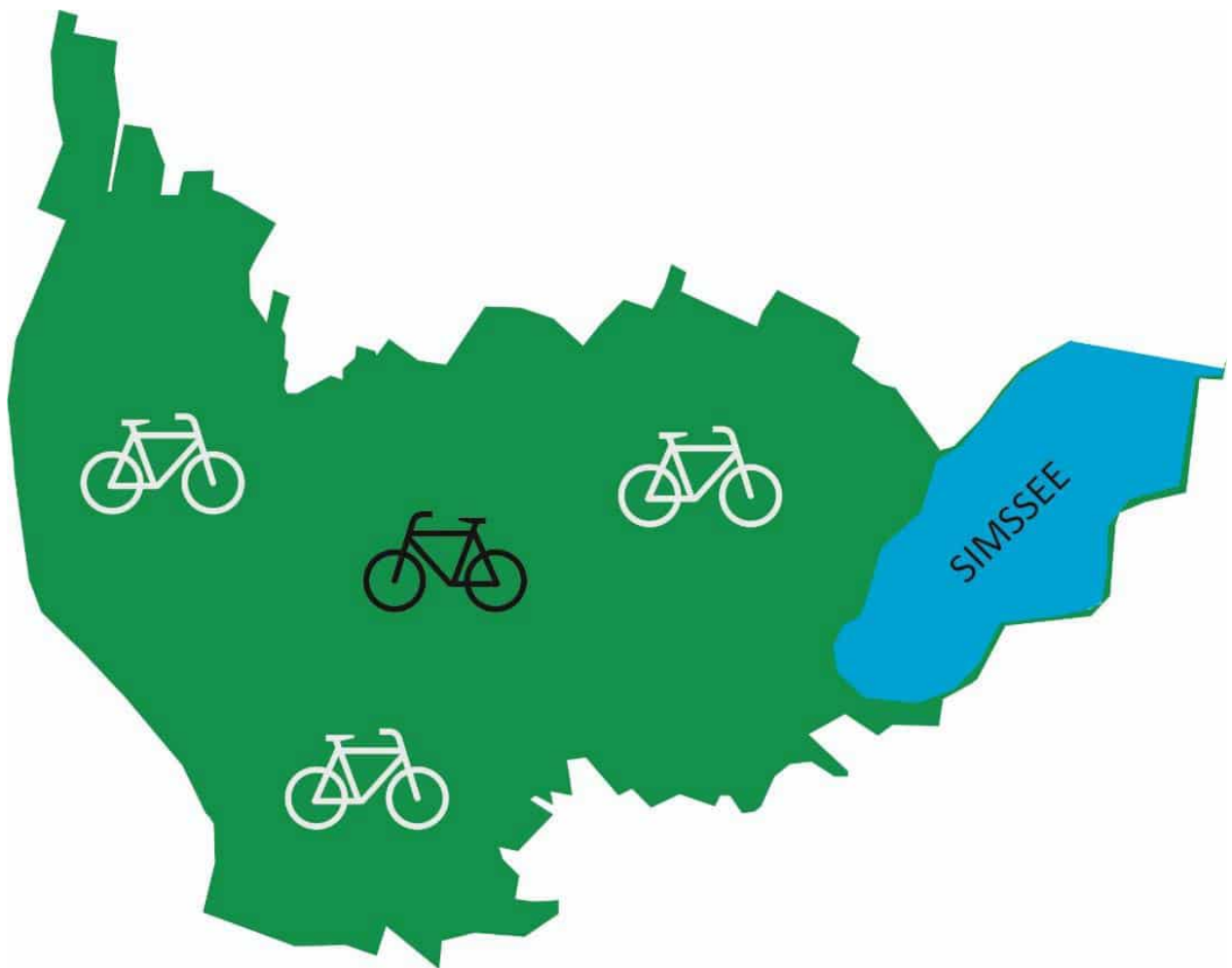




STADT- & VERKEHRSPLANUNGSBÜRO KAULEN · AACHEN / MÜNCHEN



GEMEINDE
STEPHANSKIRCHEN



Erstellung eines Radverkehrskonzeptes für die Gemeinde Stephanskirchen

- Bericht -



Auftraggeber:



Gemeinde Stephanskirchen

1. Bürgermeister: Karl Mair
Ansprechpartnerin: Brigitte Weber (Klimaschutz und Mobilität)

Gemeinde Stephanskirchen
Rathausplatz 1
83071 Stephanskirchen
Tel.: 08031 72230
www.stephanskirchen.de

Auftragnehmer:

Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK)

Bearbeitung:
Dr. phil. Dipl.-Ing. Ralf Kaulen
Maurice Funk, M.Eng.
Moritz Kirschbaum, B.Sc.



Filiale München

Maximilianstraße 35 a
80539 München
Telefon: 089/24218-142
Telefax: 089/24218-200
info.muenchen@svk-kaulen.de
www.svk-kaulen.de

Haupthaus Aachen

Deliusstraße 2
52064 Aachen
Telefon: 0241/33444
Telefax: 0241/33445
info@svk-kaulen.de



Inhaltsverzeichnis

Abkürzungen	I
1. Anlass und Zielsetzung	1
1.1 Gemeinde Stephanskirchen	1
1.2 Aufgabe und Zielsetzung	1
2. Radverkehr als System	5
2.1 Infrastruktur	5
2.2 Service	6
2.3 Information	7
2.4 Kommunikation	7
2.5 Radtourismus	8
3. Ausgangsanalyse	9
3.1 Lage und Siedlungsstruktur	9
3.2 Bevölkerungsentwicklung	9
3.3 Netz des öffentlichen Personenverkehrs	10
3.4 Straßenverkehrsnetz	10
4. Infrastruktur	11
4.1 Bestandsanalyse	11
4.1.1 Bestand an Radverkehrsanlagen	11
4.1.2 Bestand an Radverkehrsnetzen und Radverkehrsrouten	11
4.1.3 Zusammenfassung	12
4.2 Zielnetzplanung	13
4.2.1 Methodik der Zielnetzplanung	13
4.2.1.1 Analyse der potenziellen Quell- und Zielpunkte	16
4.2.1.2 Natürliche und nutzungsbedingte Hindernisse	17
4.2.1.3 Planungssystematik: Netzhierarchie	19
4.2.1.4 Idealtypisches Netz der Zielverbindungen (Luftliniennetz)	20
4.2.1.5 Umlegung auf das Straßen- und Wegenetz	22
4.2.2 Radverkehrsnetz Gemeinde Stephanskirchen	22
4.2.2.1 Netzabstimmung	24



4.2.3	Beteiligung der Öffentlichkeit	25
4.2.3.1	Workshop vor Ort	25
4.2.3.2	Digitale Online-Plattform INKA	25
4.3	Ausbau- und Qualitätsstandards	27
4.3.1	Zielsetzung	27
4.3.2	Aufbau der Qualitätsempfehlungen	27
4.3.3	Auswahl der Führungsformen	29
4.3.3.1	Innerorts	29
4.3.3.2	Außerorts	31
4.3.4	Querschnittsgestaltung	33
4.3.5	Knotenpunkte	37
4.3.6	Weitere Qualitätskriterien	37
5.	Netzanalyse	39
5.1	Durchführung	39
5.2	Ergebnisse	39
5.2.1	Radverkehrsführung	39
5.2.1.1	Dimensionierung	45
5.2.1.2	Oberflächengestaltung	46
5.2.1.3	Punktuelle Mängel	47
6.	Maßnahmenkonzept	51
6.1	Vorgehen	51
6.1.1	Klassifiziertes Straßennetz	52
6.1.1.1	Außerorts	52
6.1.1.2	Innerorts	53
6.1.2	Kommunale Straßen und Wege	54
6.1.2.1	Gemeindestraßen	54
6.1.2.2	Sonstige öffentliche Straßen	55
6.2	Definition von Maßnahmen	57
6.2.1	Aufbau der Maßnahmenliste	59
6.2.2	Punktuelle Mängelbeseitigung	60
6.2.3	Übergeordnete Maßnahmen	60



6.2.3.1	Maßnahmen, welche im Sanierungsfall und im laufenden Betrieb umgesetzt werden können	60
6.2.3.2	Markierung von Piktogrammketten	61
6.2.3.3	Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen	61
6.3	Planungsprioritäten	63
7.	Planungsempfehlungen für Einzelmaßnahmen	67
7.1	Planungsempfehlungen für lineare Netzlücken	67
7.2	Maßnahmenempfehlung für punktuelle Konfliktbereiche	71
8.	Fahrradabstellanlagenkonzept	72
8.1	Allgemeine Anforderungen an Fahrradhalter und Abstellanlagen	73
8.2	Erforderliche Kapazitäten	73
8.3	Analyse der Fahrradabstellanlagen	74
8.4	Ergebnisse der Analyse	74
8.5	Maßnahmenkonzept Fahrradabstellanlagen	75
8.5.1	Ausbaustandard: Definition von geeigneten Fahrradabstellanlagen	75
8.5.2	Mindestmaßnahmen	79
9.	(E-)Lastenradverleih-Konzept	83
9.1	Betreiber- und Organisationskonzepte	83
9.2	Ausgewählte Beispiele	85
9.2.1	Lastenfahrradverleih durch die Kommune	85
9.2.2	Lastenfahrradverleih durch kommerzielle Anbieter mit lokalem Branding	86
9.3	Modellprojekt des Freistaats Bayern "Lastenrad mieten, Kommunen entlasten - Aufbau eines Lastenrad-Mietsystems in Kommunen"	88
9.4	Empfehlungen für die Gemeinde Stephanskirchen	88
9.5	Standortvorschläge für E-Lastenradverleihstation	90
10.	Öffentlichkeitskonzept	93
10.1	Aufgabe und Bedeutung eines Kommunikationskonzepts	93
10.2	Bedeutung von zielgruppenspezifischer Kommunikation	94
10.3	Kommunikationsformate	96
10.4	Der Kommunikationsprozess	96
10.5	Unterstützung durch die AGFK Bayern	97
10.6	Kommunikationskampagnen für die Gemeinde Stephanskirchen	97



11. Modal-Split-Erhebung mittels einer Mobilitätsbefragung	99
11.1 Zielsetzung	99
11.2 Untersuchungsdesign	99
11.3 Fragebogen	100
11.4 Durchführung der Untersuchung	101
11.5 Ermittlung des Modal-Splits für die Gemeinde Stephanskirchen	102
11.6 Potenziale zur Anhebung des Radverkehrsanteils	105
11.6.1 Potenziale im Binnenverkehr	105
11.6.2 Potenziale in den Pendlerverflechtungen	105
12. Finanzierung und Investitionsplanung	108
12.1 Gesamtmaßnahmenliste und Kostenaufstellung	108
12.2 Haushaltsansätze und Jahresprogramme	109
12.2.1 Ressourcenplanung	109
12.2.2 Finanzplanung	109
12.3 Geeignete Förderzugänge	111
13. Unterhalt Infrastruktur	112
13.1 Radverkehrsanlagen	112
13.2 Fahrradabstellanlagen	113
13.3 Regelmäßige Überprüfung	114
13.4 Qualitätsmanagement (QM)	114
14. Ausblick	116
Quellen	I
Anlage	II



Abkürzungen

A

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
AGFK-BY	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern

B

B&R	Bike & Ride
BAST	Bundesamt für Straßenwesen
BY	Bayern

D

DB AG	Deutsche Bahn AG
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke

E

E-Bike	Elektrofahrrad, Unterstützung durch Elektromotor bis 45 km/h
EFA 2002	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, Ausgabe 2002, FGSV
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV

F

FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Fz	Fahrzeug

K

Kfz	Kraftfahrzeug
Kfz/d	Kraftfahrzeuge pro Tag
km	Kilometer
km/h	Kilometer/Stunde

L

Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage



M

Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Modal Split	Anteil der Verkehrsmittel am Gesamtverkehrsaufkommen
Mrd.	Milliarden

N

NHN	Normalhöhenull
-----	----------------

O

ÖFVS	Öffentliches Fahrradverleihsystem
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr

P

P+R	Park+Ride
Pedelec	Pedal Electric Cycle, Unterstützung durch Elektromotor bis 25 km/h
Pkw	Personenkraftwagen

R

RAL	Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, 2015, FGSV
RAS-Q	Richtlinien für die Anlage von Straßen – Querschnitt, 1996, FGSV
RASt	Richtlinien für die Anlage von Gemeindestraßen, 2006, FGSV
RIN	Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung, 2008, FGSV
RVA	Radverkehrsanlage
RWA	Richtlinien für die wegweisende Beschilderung außerhalb von Autobahnen

S

StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
SVK	Gemeinde- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen

V

VwV	Verwaltungsvorschrift
-----	-----------------------

1. Anlass und Zielsetzung

1.1 Gemeinde Stephanskirchen

Die Gemeinde Stephanskirchen liegt im oberbayerischen Landkreis Rosenheim und zählt ca. 11.100 Einwohnende. Die Gemeinde ist landschaftlich eingebettet zwischen Inn und Simssee. Der Inn bildet im Westen eine natürliche Grenze zur kreisfreien Stadt Rosenheim. Zur ca. 26 km² großen Gemeinde gehören neben dem Ortsteil und Verwaltungssitz Schloßberg insgesamt 47 Ortsteile.

Mit den Staatsstraßen St 2362, St 2359 und St 2095 ist Stephanskirchen direkt an Rosenheim, die umliegenden Kommunen und im weiteren Verlauf an die Bundesautobahn A8 angebunden. Trotz der durch Stephanskirchen verlaufenden Bahnstrecken München – Salzburg sowie Rosenheim – Rohrdorf existiert derzeit kein Bahnhaltepunkt, sodass der ÖPNV allein über den Busverkehr geregelt ist.



Abbildung 1: Lage der Gemeinde Stephanskirchen im Landkreis Rosenheim (Quelle: Wikipedia)

1.2 Aufgabe und Zielsetzung

Die Gemeinde Stephanskirchen möchte die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“ erhalten. Hierzu ist die Gemeinde im Jahr 2020 der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern) beigetreten. Eine Hauptbereisung und Aufnahme durch die AGFK wird für Juli 2026 erwartet.



Grundvoraussetzung für die Mitgliedschaft und Auszeichnung durch die AGFK Bayern ist die Erstellung eines Radverkehrskonzepts. Gemäß entsprechender Gemeinderatsbeschlüsse hat die Gemeinde Stephanskirchen im Juni 2024 beim Stadt- & Verkehrsplanungsbüro Kaulen ein Radverkehrskonzept für das Gemeindegebiet in Auftrag gegeben. Das Konzept soll im Hinblick auf die Planung investiver und organisatorischer Infrastrukturmaßnahmen sowie die Bereitstellung von Haushaltsmitteln als umfassende, konzeptionelle Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung dienen. Entsprechende Maßnahmen sollen zudem in den Gesamtrahmen der verkehrsplanerischen und städtebaulichen Aktivitäten der Gemeinde Stephanskirchen eingeordnet und mit den Anforderungen an eine hohe Wohn-, Aufenthalts- und Standortqualität in Einklang gebracht werden.

Die Gemeinde Stephanskirchen verfolgt das Ziel, den Radverkehr vor Ort zu fördern, damit das Fahrrad als umweltfreundliches und platzsparendes Verkehrsmittel für möglichst breite Nutzergruppen an Attraktivität gewinnt. Die Belange des Radverkehrs wurden bereits auf mehreren Ebenen untersucht. Dazu gehören Konzepte, Beschlüsse und Aktionen wie

- das Entwicklungskonzept für die Gemeinde Stephanskirchen (2012) mit dem Ziel der lebendigen Ortskerne, der kurzen Wege durch Verzahnung des Wohnens mit Arbeitsplätzen, Nahversorgung und Bildung, sowie alternativen Mobilitätsformen durch Stärkung des ÖPNV und, u.a. dem Bau neuer Fuß- und Radwege, insbesondere eine neue Grünverbindung (ursprünglich als Radschnellweg) von Rosenheim über Schloßberg Nord, Kragling, Haidholzen, Stephanskirchen und Baierbach an den Simssee
- das Integrierte Klimaschutzkonzept der Gemeinde Stephanskirchen (2013) mit der Maßnahme „Radwegenetz optimieren“ im Handlungsfeld Mobilität
- das 2017 erstellte Gesamtverkehrskonzept für Stephanskirchen durch das Büro Obermeyer mit Errichtung einer LSA am Knoten Salzburger Straße / Wasserburger Straße und die daraus resultierende Planungsvereinbarung mit allen beteiligten Behörden 2019. Durch zeitgleiche Optimierung der Ampelschaltungen von Kragling bis zur Schönfeldstraße in Rosenheim und Aufhebung der Busspur in der Innstraße sollte der Stau an Werktagen zu den Morgenspitzenstunden auf der Salzburger Straße durch den Ortsteil Schloßberg und die Verspätungen der Linienbusse auf dieser Strecke reduziert werden. Zudem wurde die Einrichtung eines Fahrradschutzstreifens auf der Salzburger Straße stadteinwärts von der Einmündung Steinbreitenweg bis zur Einmündung Moosstraße vorgeschlagen. Letzteres wurde abgelehnt seitens des Staatlichen Bauamts Rosenheim. Die Maßnahmen aus dem Konzept waren in der Gemeinderatssitzung vom 28.09.2017 beschlossen worden.
- das 2018 erstellte Verkehrskonzept zum Neubaugebiet Tulpenweg durch das Büro Obermeyer mit Vorschlag der Einrichtung einer Unechten Fahrradstraße auf der Schulstraße und Kreuter Straße bis Abzweig Hyazinthenweg nach Fertigstellung des Neubaugebiets Tulpenweg; der Gemeinderatsbeschluss für die Einrichtung der Unechten Fahrradstraße liegt vom 24.07.2018 vor. Schulstraße und Kreuter Straße sind zudem im Entwicklungskonzept für die Gemeinde Stephanskirchen (2012) im Entwicklungsplan als bestehende Rad- und Fußwegeverbindung ausgewiesen.



- der 2022 mit Verwaltung, Elternbeirat und Polizei entworfene Schulwegeplan für das nahe Umfeld der Grundschule Schloßberg; die Finalisierung steht noch aus.
- der 2022 gefasste Gemeinderatsbeschluss die Krottenmühlstraße nach der Sanierung 2023 als Unechte Fahrradstraße auszuweisen, vorbehaltlich der Beschlussfassungen in den Nachbargemeinden Prutting und Söchtenau sowie der Genehmigung durch das Landratsamt und die Polizei. Die Ausweisung erfolgte bislang nicht aufgrund der ausstehenden Oberflächenherstellung (Asphaltierung) durch die Gemeinde Prutting.
- der geplante Bau der Kraglinger Spange durch das Staatliche Bauamt Rosenheim mit Entlastung des Orteils Gehering vom Schwerverkehr (bei gleichzeitig erwarteter Erhöhung der Verkehrsbelastung der St2359, Vogtareuther Straße und Wasserburger Straße, im nördlichen Gemeindegebiet)
- die seitens der Gemeinde geplante Einrichtung einer LSA an der Simsseestraße, östlich der Einmündung Westerdorfer Straße, zum Anschluss eines Supermarkts des geplanten Neubaugebiets Haidholzen Süd-Ost an die Simsseestraße sowie Errichtung eines Bushalts mit Querungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr
- der Bebauungsplan für das Neubaugebiet an der Vogtareuther Straße, Ortsteil Gehering, mit Neubau des Feuerwehrhauses Schloßberg; Zufahrtswege für Wohngebiet und Feuerwehrhaus standen bis zur Finalisierung des Radverkehrskonzepts nicht final fest. Zufahrt über die Kreuter Straße mit Verbreiterung derselben wurde in Betracht gezogen.
- die Teilnahme am Fahrradklima-Test seit 2020.

Die bereits zum Thema Radverkehr gewonnen Erkenntnisse wurden innerhalb der Gemeindeverwaltung dazu genutzt, die Ertüchtigung des Radwegenetzes bei der Planung von Straßenverkehrsprojekten und Ausbaumaßnahmen regelmäßig zu berücksichtigen und einzubeziehen. Bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes sollen die vorhandenen Planungen in die Erhebung der Basisdaten einfließen. Eine der zentralen Aufgaben ist es, diese Planungen und Ansätze gemeinsam mit den aus den eigenen Erhebungen des Auftragnehmers gewonnenen Erkenntnissen, ergebnisoffen auf einer verkehrsplanerisch professionellen Ebene, zusammenzuführen. Anschließend soll das vorhandene Radwegenetz auf Effektivität und Ergänzungs- bzw. Modifizierungsbedarf hin untersucht werden. Hieraus sind Maßnahmen zu entwickeln und in einem Konzept darzustellen, das der Verwaltung und der Lokalpolitik als Entscheidungsgrundlage für baulich-investive und kommunikative Maßnahmen dient.

Hierbei wird Wert daraufgelegt, dass das Konzept nicht nur den planerischen Teil abdeckt, sondern auch Empfehlungen zur Kommunikation des örtlichen Engagements für das Thema Radverkehr und dessen Bedeutung enthält. Die Empfehlungen sollen zur Verbesserung des Bewusstseins für das Fahrrad als nachhaltiges und zu anderen Mobilitätsformen gleichberechtigtes Verkehrsmittel beitragen. Im Fokus steht hierbei die Zielsetzung, den Anteil der Fahrradnutzung für Kurzstrecken bis 2 km Entfernung signifikant zu erhöhen.

Ein Anhaltspunkt für das vor Ort bereits bestehende hohe Interesse an der Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel zeigt sich in der Aktion „Stadtradeln“, bei der seit 2019 Teams aus der Gemeinde



Stephanskirchen teilnehmen und im Jahr 2025 die höchste Teilnehmerzahl seit Beginn verzeichnet wurde.

Der 2020 in Stephanskirchen erstmals durchgeführte Fahrradklimatest des ADFC bescheinigte der Gemeinde sowohl eine hohe Sicherheit im Bezug auf Fahrraddiebstahl sowie eine befriedigende Erreichbarkeit des Gemeindezentrums. Mangelhaft hingegen wurden unter anderem die Radverkehrsführung, die Breite der Anlagen sowie eine fehlende Kontrolle von Falschparkern auf Radwegen bewertet. Der ADFC listete Stephanskirchen in der Ortsgrößenklasse unter 20.000 Einwohnenden landesweit auf Platz 94 von 101. Dementsprechend belegte Stephanskirchen bei der Fahrradfreundlichkeit einen der hintersten Plätze aller teilnehmenden Kommunen unter 20.000 Einwohnenden in Bayern. Seit 2020 gab es keine grundsätzlichen Veränderungen im Wegenetz.

Die Erstellung eines Radverkehrskonzepts soll mit der Zielsetzung erfolgen, unter Einbeziehung der bisher erstellten Konzepte und durchgeführten baulichen Projekte Entscheidungsgrundlagen für zukünftige Ergänzungen und Verbesserungen des vorhandenen Fahrradwegenetzes innerhalb des Gemeindegebiets zu erstellen. Der Fokus liegt dabei auf dem Alltagsradwegenetz im Bereich des bebauten Kern- und Innengemeindegebiets, auch ein Freizeitradwegenetz wurde festgelegt.

Im Ergebnis soll ein Handlungskonzept erarbeitet werden, das mögliche investive, ordnende und kommunikative Maßnahmen unter der Prämisse der Umsetzbarkeit aufzeigt. Damit soll die Sicherheit und Nutzerfreundlichkeit des Radverkehrs in Stephanskirchen gesteigert und die Wahrnehmung des Radverkehrs als gleichberechtigte Mobilitätsform neben den anderen Verkehrsarten gefördert werden.

2. Radverkehr als System

Das Ziel der Gemeinde Stephanskirchen ist eine strategische Förderung des Radverkehrs, die systematisch aufgebaut werden soll. Lediglich ein Ausbau der Infrastruktur reicht nicht aus, um eine volle Potenzialabschöpfung zu erreichen. Eine effektive Förderung des Radverkehrs muss vielmehr auf den gleichbedeutenden Säulen Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation basieren.



Abbildung 2: Die vier Säulen der Radverkehrsförderung

2.1 Infrastruktur

Die Infrastruktur bildet den Grundbaustein und schafft alle Voraussetzungen für ein sicheres und komfortables Radfahren. Dazu gehören alle Führungs- und Sicherungselemente wie auch einzelne Lösungen, die zu einem zügigen und angenehmen Vorwärtkommen beitragen.

Um den Radfahrerinnen und Radfahrern Strecken in einwandfreiem Zustand bieten zu können, bedarf es zunächst einer Erfassung der existenten Wege und der Prüfung auf ihre Tauglichkeit zur Nutzung per Rad. Es müssen daher alle linearen und punktuellen Elemente untersucht werden, die das Radfahren effektiv und sicher gestalten.

Wichtige Aspekte hierbei sind:



- Die **flächendeckende und direkte fahrradfreundliche Verknüpfung** der Ziele, da Radfahrende gegenüber dem Kfz-Verkehr deutlich umwegempfindlicher sind. Netzunterbrechungen sind zu beseitigen.
- Die **Qualitätskriterien** der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) und der „Straßenverkehrs-Ordnung“ (StVO) sind grundsätzlich in der Kommune umzusetzen.
- Die **sichere, direkte und eindeutige Führung** auf Verkehrsstraßen sowie insbesondere in Einmündungen und Kreuzungen. Denn der subjektiv empfundene Grad an Verkehrssicherheit hält viele Menschen von der Nutzung des Fahrrades ab. Diesen Ängsten wirken sicher zu nutzende Radverkehrsanlagen auf Verkehrsstraßen, Geschwindigkeitsbeschränkungen im Erschließungsstraßennetz auf 30 km/h und eine eindeutige Verkehrsführung entgegen.
- Insbesondere für Freizeitradfahrer die möglichst **geringe Verkehrsbelastung** auf den Routen, denn ein angenehmes Umfeld ist ein entscheidender Faktor für die Fahrradnutzung. Das Ziel einer Reduzierung der Lärm- und Abgasemissionen an Hauptverkehrsachsen innerorts wie außerorts, das durch verkehrsregelnde und verkehrslenkende Maßnahmen unterstützt wird, trägt ebenfalls zur Fahrradnutzung bei.
- Die **Vermeidung von Konflikten** mit anderen Verkehrsteilnehmern. Die Belange aller Verkehrsteilnehmergruppen sind gleichberechtigt zu behandeln und müssen verträglich miteinander in Zusammenhang gestellt werden.
- Der **Komfort der Route**. Radfahren darf nicht durch unnötige Widerstände erschwert werden. Neben ausreichend bemessenen und mängelfreien Radverkehrsanlagen muss daher auch die Radverkehrsführung umwegarm sowie klar und eindeutig erkennbar sein. Die Orientierung wird durch eine Radverkehrswegweisung vereinfacht.

2.2 Service

Der Baustein Service beinhaltet alle Komponenten, welche zum komfortablen und angenehmen Radfahren in Verbindung mit einer Attraktivierung des Gesamtangebotes beitragen. So trägt als positives Alleinstellungsmerkmal nicht nur die Infrastruktur, sondern vor allem auch das Serviceangebot rund um das Radverkehrsnetz zur Attraktivität des gesamten Netzes bei. Auf diese Weise wird ein weiterer Beitrag zur Steigerung des Radverkehrsanteils geleistet.

Daher zählt zum Service- und Dienstleistungsangebot z. B.

- **Multimodalität**, d. h. die flächendeckende Vernetzung des öffentlichen (Individual-)Verkehrs mit dem Fahrrad. Denn in Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln lassen sich auch größere Entfernungen zurücklegen, indem das Fahrrad zum Vor- bzw. Nachtransport genutzt oder in öffentlichen Verkehrsmitteln mitgenommen werden kann.
- ein ausreichendes Angebot an **Fahrradabstellanlagen** für den ruhenden Radverkehr. Denn sichere und einfach zu bedienende Fahrradabstellanlagen tragen zur Radverkehrsförderung bei. Fahrräder müssen etwa an Bahnhöfen, Bushaltestellen oder anderen zentralen Orten auch über längere Zeiträume und abends sicher abgestellt werden können.



- die **einfache Fahrradnutzung**. Das Fahrrad muss schnell und einfach genutzt werden können. Ein Erfolgsgarant hierzu ist die Gewährleistung einer leichten Fahrradverfügbarkeit mittels (öffentlicher) Fahrradverleihsysteme. Zusätzlich muss es sowohl an den Start- als auch an den Zielpunkten unmittelbar und direkt nutzbar sein. Eine ebenerdige und zugangsnaher Anordnung von Fahrradabstellmöglichkeiten an den Gebäuden ist daher wünschenswert.
- Ein **Reparatur- und Verleihservice**, denn nicht immer ist ein intaktes Fahrrad verfügbar. Öffentliche Mietfahräder ergänzen das öffentliche Mobilitätsangebot von Bussen/Bahnen und Taxen.
- **Bevorrechtigungen gegenüber dem Kfz-Verkehr**. Denn die Einführung z.B. der „Grünen Welle“ und Vorlaufzeiten (Signaltechnik) oder die Installation des Marler Haltegriffs, vorgezogener Fahrradanklemdemasten an Bedarfsampeln etc. tragen zu mehr Sicherheit, Komfort und einer steigenden Fahrradnutzung bei.

Derartige Angebote machen das Radfahren attraktiv und unterstützen die Fahrradnutzung.

2.3 Information

Die Information stellt eine weitere Komponente dar. Radverkehrsförderung will eine Änderung des Mobilitätsverhaltens der Bürger erreichen, indem Wege vermehrt mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zurückgelegt werden. Die umfangreichen Vorteile des Radfahrens und die Verbesserung der Rahmenbedingungen, wie z. B. neue Routen, ein verbessertes Serviceangebot oder Veränderungen innerhalb der Rechtsetzung, speziell der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), müssen kontinuierlich vermittelt werden.

Wichtige Aspekte hierbei sind

- die übersichtliche und schnell verständliche Orientierung im Straßenverkehr. Dies beinhaltet sowohl die **Wegweisung** entlang der Strecke als auch Übersichtstafeln zur Lokalisierung des eigenen Standortes im Gesamtnetz.
- die **Öffentlichkeitsarbeit** zur Attraktivität des radspezifischen Angebotes sowie die Verbesserung der Rahmenbedingungen. Neue Routen oder ein verbessertes Serviceangebot müssen kontinuierlich mit Hilfe verschiedener Medien (z. B. Printprodukte, Internet) zielgruppen- und altersspezifisch publiziert werden.

2.4 Kommunikation

Die Kommunikation bildet den zentralen Schlüsselfaktor in allen zukünftigen Handlungsansätzen zur vermehrten Fahrradnutzung, da ein durchgreifender Einstellungs- und Verhaltenswandel ausschließlich über eine positive, aufklärende und motivierende Kommunikation mit dem Bürger erreicht werden kann. Neben dieser Kommunikation zur Verhaltensänderung für (noch) Nichtradfahrer müssen parallel hierzu heutige Radfahrerinnen Radfahrer in Stephanskirchen über eine verhaltensstabilisierende Kommunikation zu einer vermehrten Fahrradnutzung motiviert werden.



2.5 Radtourismus

Ein weiterer Baustein für eine hohe Lebens- und Bewegungsqualität in fahrradfreundlichen Gemeinden, Städten und Kreisen ist ein attraktives Angebot an Radrouten sowohl für die Naherholung als auch für den Tourismus. Viele Alltagsradfahrer haben die ersten positiven Erfahrungen in der Freizeitnutzung des Fahrrades gemacht und konnten für zahlreiche Radtouren durch ihre Region gewonnen werden. Individuelle, zielgruppenspezifische Angebote in Verbindung mit einer komfortablen Infrastruktur, fahrradfreundlichen Service- und Informationselementen tragen zur optimalen Erschließung der radtouristischen Potenziale einer Region bei.

3. Ausgangsanalyse

3.1 Lage und Siedlungsstruktur

Die Gemeinde Stephanskirchen befindet sich östlich der Kreisstadt Rosenheim, im Regierungsbezirk Oberbayern. Die Nachbargemeinden innerhalb des Landkreises sind Rohrdorf, Riedering, Bad Endorf, Prutting und Vogtareuth. Die Landschaft ist durch den Inn sowie die Zuflüsse innerhalb des Gemeindegebiets wie beispielsweise die Sims oder Rohrdorfer Achen geprägt. Am Rande des Gemeindegebiets sind große Waldflächen zu verorten, die am südlichen Ufer des Simssees auch Naturschutzgebiete sind. Im östlichen Gebiet befindet sich der Simssee, welcher zu einem großen Teil zu Stephanskirchen gehört.

Mit ihrer Fläche von 26,5 km² gehört die Gemeinde zu den kleineren Kommunen im Landkreis Rosenheim. Die Kreisstadt Rosenheim befindet sich direkt angrenzend im Westen der Gemeinde und die Landeshauptstadt München 55 km nordwestlich von Stephanskirchen. Beide Oberzentren haben einen überregionalen Einfluss auf die Gemeinde.

3.2 Bevölkerungsentwicklung

Zurzeit leben in Stephanskirchen etwa 11.000 Menschen in 48 verschiedenen Gemeindeteilen. Der Landkreis Rosenheim wird in Zukunft, wie die meisten der bayerischen Kreise, leicht weiterwachsen, sodass ein Zuwachs der Bevölkerung zwischen 2,5 bis 7,5 % bis 2042 gegenüber 2022 zu erwarten ist.

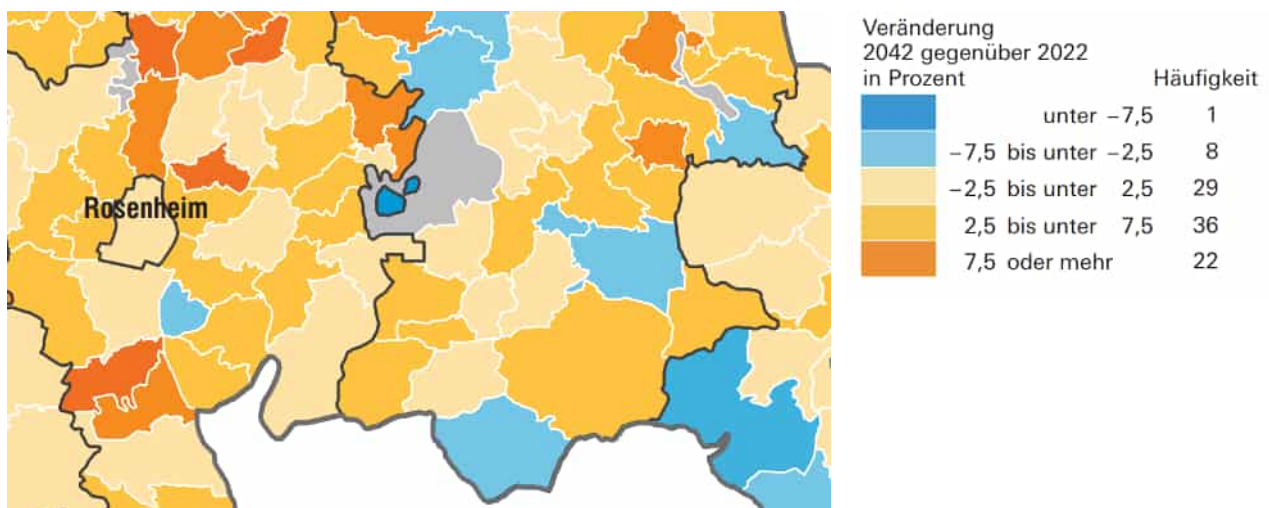


Abbildung 3: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung in den Gemeinden Oberbayerns - Veränderung 2042 gegenüber 2022 in Prozent (Quelle: www.statistik.bayern.de)

Die einwohnerstärksten Ortsteile der Gemeinde Stephanskirchen sind Schloßberg, Haidholzen, Baiernbach sowie Stephanskirchen. Die restlichen Gemeindeteile sind kleine Orte, Weiler oder Einöden mit weniger Einwohnern.

3.3 Netz des öffentlichen Personenverkehrs

Der Landkreis Rosenheim und somit auch Stephanskirchen sind seit 2023 in das Gebiet des Münchner Verkehrsverbunds (MVV) eingegliedert. Betreiber der Buslinien im Landkreis ist die Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO), welche mit insgesamt acht Buslinien Stephanskirchen mit den umliegenden Kommunen verbinden. Eine Fahrradmitnahme ist nicht gestattet.

Eine Anbindung an das Schienennetz der Deutschen Bahn AG besitzt Stephanskirchen nicht mehr. Die nächsten Bahnhöfe sind Rosenheim im Westen und Bad Endorf im Osten, womit eine Anbindung an München und Salzburg besteht. Durch die Nähe zur Metropolregion München und der Stadt Rosenheim ist Stephanskirchen vor allem für Berufspendler sehr attraktiv.

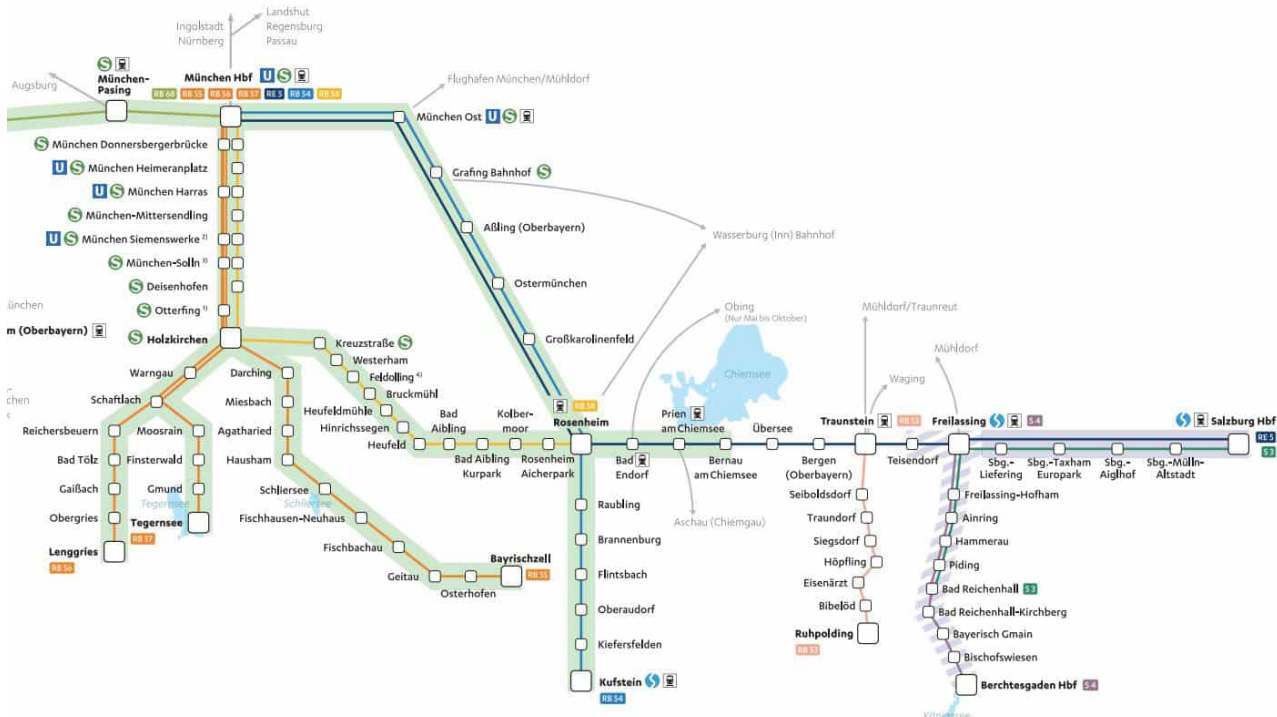


Abbildung 4: Streckennetzplan der Bayrischen Regionalbahn (BRB) im Bereich Oberbayern (München bis Salzburg, Auszug), Quelle: www.brb.de

3.4 Straßenverkehrsnetz

Die wichtigsten Kfz-Verkehrsachsen sind die Staatsstraßen St 2095, St 2359 und St 2362, welche sich im Gemeindegebiet kreuzen und eine Verbindung nach München und Rosenheim darstellen, sowie eine direkte Nähe zur Bundesautobahn A8 an der Anschlussstelle Rohrdorf. Beide Staatstraßen sind wichtige und auch die einzigen Verbindungen über den Inn nach Rosenheim. Als einzige Kreisstraße zweigt die RO 5 im Süden von der St 2359 ab und verläuft Richtung Lauterbach.

Für die Bundes- und Staat und Kreisstraßen ist das staatliche Bauamt Rosenheim zuständig. Die Gemeinde Stephanskirchen ist lediglich für das kommunale Straßen- und Wegenetz von rund 70 km zuständig. als Verkehrsbehörde liegt die Zuständigkeit beim Landratsamt Rosenheim. Für die Kreisstraße ist ebenso das Landratsamt Rosenheim als Baulastträger und Verkehrsbehörde zuständig.

4. Infrastruktur

4.1 Bestandsanalyse

4.1.1 Bestand an Radverkehrsanlagen

Ein Großteil der vorhandenen **baulichen Radverkehrsanlagen** ist als benutzungspflichtiger, kombinierter Fuß- und Radweg im Zweirichtungsverkehr ausgeführt, entweder straßenbegleitend (vor allem entlang der Staatsstraßen) oder separat geführt durch Freiräume. Des Weiteren bestehen für den Radverkehr relevante Netzlücken (Abschnitte ohne Radverkehrsanlage) innerorts auf Hauptstraßen oder außerorts an Verbindungsstraßen, die im Bestand keine Radverkehrsinfrastruktur gemäß aktuellen Qualitätsstandards aufweisen.

Die Wohngebiete sind größtenteils als **Tempo 30-Zonen** ausgewiesen, wo der Radverkehr mit auf der Fahrbahn geführt wird. Außerorts werden vermehrt ländliche Wege mit einem geringen Kfz-Verkehrsaufkommen genutzt. **Markierte Radverkehrsanlagen** (Radfahrstreifen und Schutzstreifen) existieren in der Gemeinde Stephanskirchen nicht.

4.1.2 Bestand an Radverkehrsnetzen und Radverkehrsrouten

Alltagsradverkehr

Grundsätzliches Ziel ist es, in Stephanskirchen ein durchgängiges, verständliches sowie sicheres Radverkehrsnetz zu erarbeiten. Alltagsradwege wurden im Rahmen eines Projekts zur wegweisenden Beschilderung auf Alltagsradwegen konzeptionell betrachtet. Dieses Projekt wurde seitens des Tiefbauamtes des Landratsamtes Rosenheim initiiert und 2022 mit den Kommunen abgestimmt. Im Sommer und Herbst 2025 wurde die Wegweisung für das Alltagsradwegenetz auf Basis der bestehenden Verkehrswege im Gemeindegebiet montiert. Die Wegweisung weist ein Alltagsradwegenetz aus. Die Routen schließen aber, gemäß dem derzeitigen Bestand, für den Radverkehr lückenhafte und mangelhafte Wegstrecken mit ein.

Freizeitradverkehr

Von mehreren Themenrouten für Radfahrer im Landkreis Rosenheim verlaufen sieben beschilderte Touren durch die Gemeinde Stephanskirchen:

- Deutschlandroute D 11
- Innradweg
- Simsseemarkt und Simssee-Rundweg
- Radeln rund um Rosenheim
- Wasserradlwege Salzschleife
- Salinenweg

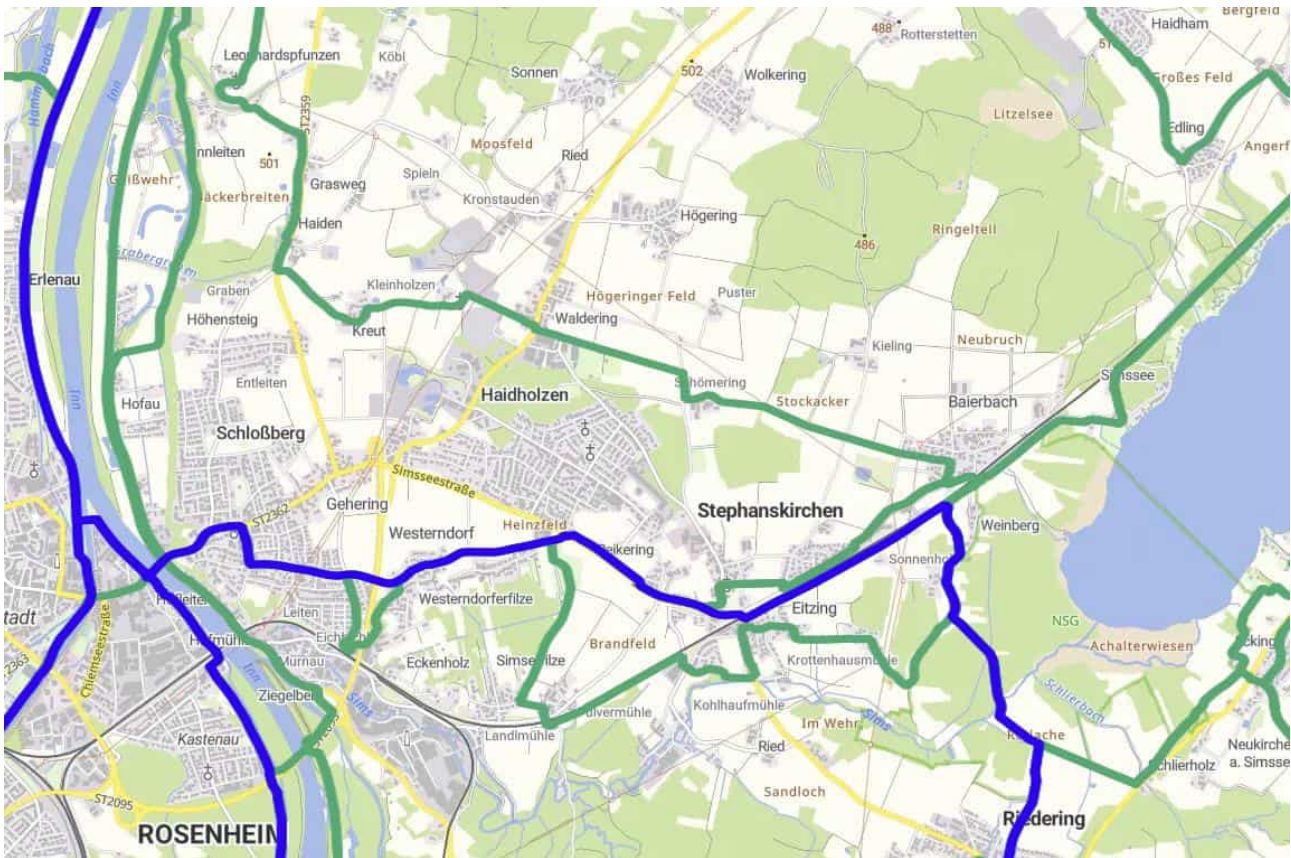


Abbildung 5: Auszug an ausgeschilderten Radrouten sowie Bayernnetz für Radler im Gemeindegebiet Stephanskirchen (Quelle: BayernAtlas)

4.1.3 Zusammenfassung

Die bestehenden Radverkehrsrueten bilden eine wichtige Grundlage, um das Radverkehrsnetz der Gemeinde Stephanskirchen fortzuschreiben. Es gilt die attraktiven Alltags- und Freizeitrueten in einem gleichberechtigten Gesamtnetz zusammenzuföhren und durch ergänzende Rueten optimal zu verdichten.

Ziel bei der Planung des Netzes ist es daher, die bestehenden (Freizeit-)Rueten in dem Gesamtnetz zu integrieren sowie die gut ausgebauten Streckenabschnitte der Rueten für das Netz zu nutzen.



4.2 Zielnetzplanung

Unter Berücksichtigung des Bestands an Radverkehrsanlagen und Radrouten wurde mittels der Methodik der Zielnetzplanung das Alltags- und Freizeitradverkehrsnetz für die Gemeinde Stephanskirchen erarbeitet.

4.2.1 Methodik der Zielnetzplanung

Die bestehenden Radverkehrsrouten in der Gemeinde Stephanskirchen sollen mit allen notwendigen Verbindungsfunktionen ergänzt werden, sofern diese im bisherigen Netz fehlen oder notwendig werden. Auf diese Weise wird das Radverkehrsnetz der Gemeinde zukünftig ein leistungsfähiges und den Bedürfnissen des Radverkehrs angepasstes Radverkehrsnetz werden. Diese Stärkung des Radverkehrsnetzes ist von großer Bedeutung, um

- die Mobilität durch die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu sichern,
- die Gemeinde Stephanskirchen vom verzichtbaren Kfz-Verkehr zu entlasten und gleichzeitig den Wirtschaftsverkehr zu stabilisieren,
- Lärm- und Abgasemissionen zu reduzieren und
- die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Im Rahmen der Zielnetzplanung wird daher durch ein geeignetes Wegeangebot sowohl der vorhandene Fahrradverkehr gesichert als auch gleichzeitig eine stärkere Fahrradnutzung gefördert. Dies ist durch eine **Angebotsplanung** möglich, die sich aus der potenziellen Nachfrage ableitet. Unter potenzieller Nachfrage wird der gesteigerte Radverkehrsanteil verstanden, der bei einer kontinuierlichen, auf die Ziele und Quellen des Fahrradverkehrs abgestimmten Verbesserung der Fahrradinfrastruktur in Verbindung mit einem fahrradfreundlichen kommunalen Klima erreicht und langfristig gesichert wird.

Bei der Planungsmethodik der „**Analyse der potenziellen Quell- und Zielpunkte**“ für den Fahrradverkehr wird davon ausgegangen, dass zwischen bestimmten Quellen und Zielen eine bestehende oder potenzielle Nachfrage nach Radverkehrsverbindungen herrscht, die durch ein fahrradfreundliches Wegeangebot abzudecken ist. In diesem Analyseschritt werden deshalb alle potenziellen Quellen und Ziele für den Fahrradverkehr untersucht.

Da die Verknüpfung der Ziele nicht immer problemlos möglich ist, erfolgt zusätzlich eine "**Analyse der natürlichen und nutzungsbedingten Hindernisse**" für den Ausbau von Radverkehrsanlagen. Hier werden alle Hindernisse erfasst, die entweder für den Radfahrenden eine unüberwindbare Barriere bilden oder starke Sicherheits- und/oder Komfortmängel beinhalten. Die Hindernisse werden in verschiedene Kategorien eingeteilt.

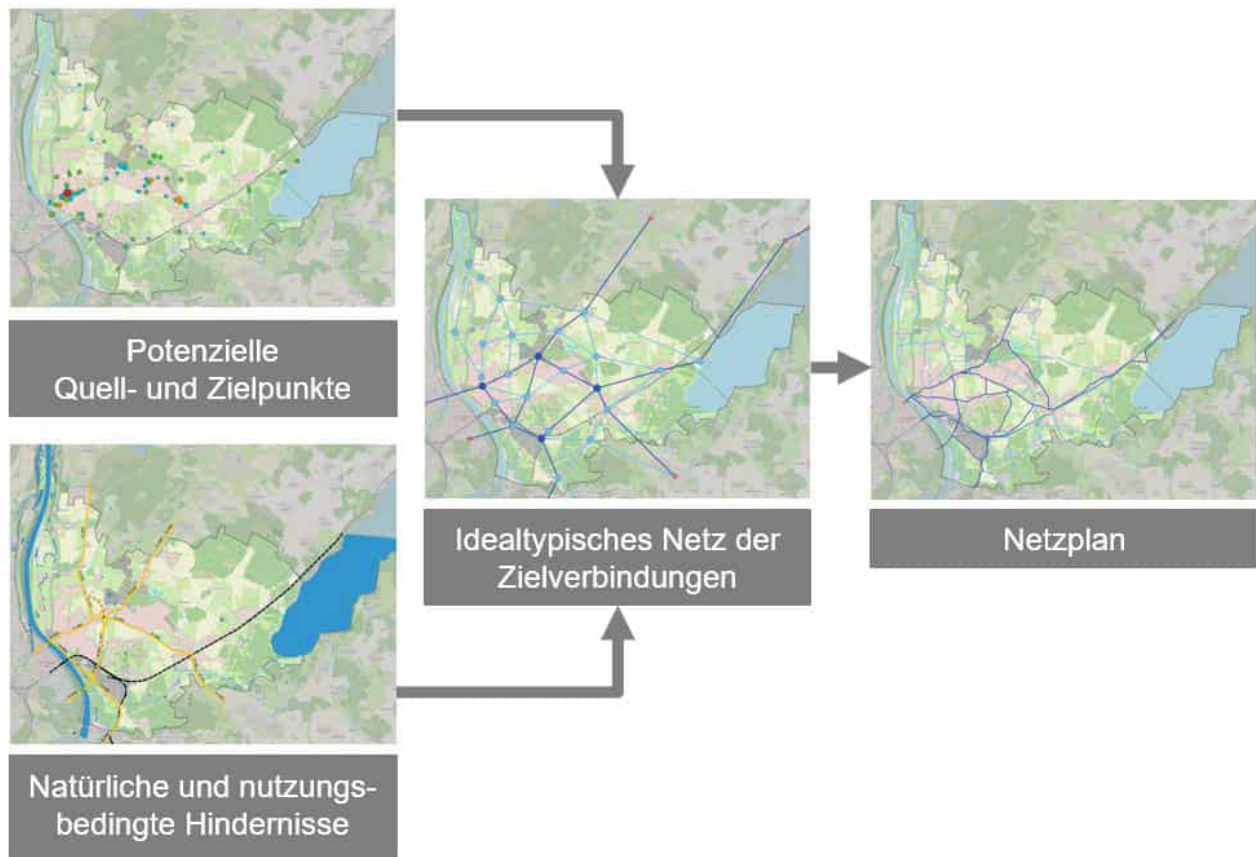


Abbildung 6: Methodik der Zielnetzplanung

Zur Entwicklung eines optimalen Radverkehrsnetzes sind an die zu schaffenden Wegeverbindungen, die auf der Grundlage der beiden erstgenannten Analyseschritte (potenzielle Quell- und Zielpunkte für Fahrradverkehr sowie natürliche und nutzungsbedingte Hindernisse) entwickelt werden, bestimmte Anforderungen zu stellen. Folgendes ist hierbei zu beachten:

- Wegen der hohen Umwegempfindlichkeit der Radfahrer sind Quell- und Zielpunkte möglichst direkt zu verbinden. In ihrer Gesamtheit sollen die geplanten Radverkehrsanlagen ein flächen-deckendes Radverkehrsnetz bilden. Unmittelbare Parallelführungen sind zu vermeiden.
- Auch die optische Qualität des Umfeldes hat einen Einfluss auf die Wegewahl. Ein möglichst interessantes und abwechslungsreiches Umfeld ist daher wünschenswert.
- Natürliche und nutzungsbedingte Hindernisse müssen entweder umfahren oder durch bauliche Maßnahmen überwunden werden.
- Um eine fahrradfreundliche, flächenhafte Erschließung zu erreichen, ist eine durchgängige Sicherung des Fahrradverkehrs auf Verkehrsstraßen (Radverkehrsanlagen) und Erschließungsstraßen (Tempo 30-Zonen, Fahrradzonen, Verkehrsberuhigte Bereiche, Fahrradstraßen, geöffnete Einbahnstraßen etc.) zu gewährleisten.



- Um den Investitionsaufwand in einem finanzierbaren Rahmen zu halten, sollten der Bestand an Radverkehrsanlagen, vorhandene fahrradfreundliche Wege und Straßen (gut ausgebaute Wirtschaftswege, verkehrsberuhigte Straßen etc.) sowie Brückenbauwerke soweit als möglich in das Netz integriert werden.
- Erst durch eine Vernetzung der einzelnen Wegstrecken wird eine alternative Routenwahl ermöglicht und eine flächendeckende Erschließung erreicht.
- Neben der direkten Verknüpfung zwischen den Wohngebieten und potenziellen Zielen müssen bestimmte Zielpunkte untereinander verknüpft werden, um auch Wegeketten sicher mit dem Fahrrad zurücklegen zu können (z. B. Wohnen – Arbeiten – Einkaufen – Wohnen).
- Das Netz muss so gestaltet sein, dass eine Orientierung jederzeit möglich, die Wegführung eindeutig und übersichtlich ist und die Art der Radverkehrsführung nicht zu häufig wechselt.
- Unfallschwerpunkte und gefährliche Streckenabschnitte sind gezielt zu entschärfen. Dies umfasst sowohl Knotenpunkte als auch typische Unfallursachen auf der Strecke.
- Der Ausbau von Radverkehrsanlagen darf nicht zu einer Verlagerung von Verkehrsproblemen in benachbarte Straßen führen. Hier sind eine Ordnung des Verkehrs bzw. die Einbindung der Radverkehrsplanung in ein gesamtstädtisches Verkehrskonzept Voraussetzung.
- Als Teil des Umweltverbundes dürfen Maßnahmen für den Fahrradverkehr nicht zu Lasten der schwächeren Verkehrsteilnehmer, z. B. der Fußgänger, gehen. Die Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV soll zudem eine besondere Bedeutung haben.
- Neben den Radverkehrsanlagen bilden Infrastruktureinrichtungen wie Abstellanlagen, Leit- und Informationssysteme, Serviceeinrichtungen etc. wichtige Bausteine des Radverkehrsnetzes.

Aufgrund der unterschiedlichen Zielgruppen des Radverkehrsnetzes (Alltags- und Freizeitradfahrende) bedürfen diese o. g. Entwurfskriterien einer unterschiedlichen Gewichtung.

Erste Priorität bei der Suche nach geeigneten Wegen für Alltagsrouten hat eine möglichst direkte und sichere Verbindung zum Ziel. Erst bei der Entscheidung bzgl. alternativer, gleichrangiger Wegführungen gehen die übrigen Kriterien in die Bewertung ein.

Als Entscheidungsgrundlage zur Integration dieser Planungsanforderungen erfolgt die **"Entwicklung eines idealtypischen Netzes von Zielverbindungen"**, das die notwendigen Verknüpfungen zwischen Quellen und Zielen auf Grundlage der Analyse der potenziellen Quell- und Zielpunkte und den natürlichen und nutzungsbedingten Hindernissen beschreibt.

Dieses idealtypische Netz weist noch nicht die genaue Lage der später auszubauenden Radverkehrsverbindungen aus. Die Zielverbindungen geben einen "Korridor" als Suchraster vor, der die Ausrichtung der einzelnen Radverkehrsachsen und ihre Zielorientierung definiert. Das idealtypische Netz der Zielverbindungen dient der Auswahl der optimalen Route bzw. dort, wo die optimale Route durch nutzungsbedingte oder natürliche Hindernisse nicht durchgehalten werden kann, zur Auswahl geeigneter alternativer Wegführungen.

Bei großräumigen Hindernissen kann es vorkommen, dass sich bei der Umsetzung des idealtypischen Netzes in das reale Netz eine Zielverbindung in zwei Achsen aufgliedert, um die geforderte Erschließungsqualität zu erreichen oder dass zwei Achsen zusammengelegt werden, wenn sonst keine andere Wegführung möglich ist.

Diese Zielorientierung, d. h. die Kenntnis, welche Ziele durch eine Radverkehrsachse zu verbinden sind, bildet die wesentliche Voraussetzung für den Entwurf eines optimalen Netzes. Sie gewährleistet den Ausbau von Radverkehrsanlagen auf der Grundlage der beschriebenen Zielplanung und schafft eine Basis für eine abgestimmte und stufenweise Auffüllung bestehender Defizite.

4.2.1.1 Analyse der potenziellen Quell- und Zielpunkte

Zur Anwendung der beschriebenen Methodik der Zielnetzplanung wurden die potenziellen Quell- und Zielpunkte für den Fahrradverkehr in der Gemeinde Stephanskirchen analysiert.

Die Analyse der potenziellen Quell- und Zielpunkte ist eine auf die Belange des Radverkehrs abgestimmte Auswertung. Für die Darstellung der Quell- und Zielpunkte wurden folgende Auswahlkriterien angewandt.

- Die potenziellen Zielpunkte für den Fahrradverkehr müssen ein Minimum an Verkehrsaufkommen für ein kommunales Alltagsnetz erwarten lassen.
- Die flächenhaften Wohnbauflächen orientieren sich überwiegend an dem heutigen Bestand und den Darstellungen des Ortsplans von Stephanskirchen.
- Die Anbindung der Gemeinde Stephanskirchen an die umliegenden (Land-)Kreise, Städte und Gemeinden ist von großer Bedeutung.
- Ein weiterer wichtiger Punkt, vor allem für die Zuordnung der Netzhierarchie, ist die Klassifizierung der Quellen und Ziele nach ihrer Bedeutung (potenzielles Radverkehrsaufkommen und Verbindungs-/Versorgungsfunktion). Es wird unterschieden, ob es ein (über-)regional oder kommunalbedeutsames Ziel ist. Falls vorliegend werden auch numerische Parameter (z.B. Einwohner-, Arbeitsplatz- und Besucherzahlen) berücksichtigt. Anhand dieser Klassifizierung lässt sich in der späteren Planung die Bedeutung der einzelnen Routen bewerten.

Wichtige Quell- und Zielpunkte sind z.B. Ortszentren mit öffentlichen Einrichtungen, Kindergärten und Schulen, Bushaltestellen mit großem Einzugsbereich und weiterführende Schulen. Zudem sollen u.a. Arbeitsplatz- und Versorgungsschwerpunkte möglichst in ein kommunales Netz integriert werden und deren Verbindung zu den Wohngebieten.



Abbildung 7: Beispiele für Quell- und Zielpunkte in Stephanskirchen

Die größten Siedlungsbereiche der Gemeinde Stephanskirchen, vorwiegend die Ortsteile Schloßberg, Haidholzen und Stephanskirchen, mit wesentlichen Quell- und Zielpunkten (Einwohnerschwerpunkte, Bildungseinrichtungen, Ämter, Einzelhandel, etc.) des Radverkehrs, bildet den Schwerpunkt/Ausgangspunkt für die Entwicklung eines optimalen Radverkehrsnetzes für den **Alltagsradverkehr** in der Gemeinde Stephanskirchen.

Darüber hinaus muss bei der Entwicklung des Alltagsradverkehrsnetzes auf eine sichere und direkte Verbindung der Siedlungsbereiche untereinander sowie mit den angrenzenden Kommunen geachtet werden. Auf Grundlage dieser Zielverbindungen muss das Alltagsradverkehrsnetz in der Gemeinde Stephanskirchen soweit verfeinert werden, dass darauf aufbauend das (über-)regionale Netz durch kommunale Routen verdichtet wird.

4.2.1.2 Natürliche und nutzungsbedingte Hindernisse

Einer Wegeverbindung der analysierten potenziellen Quellen und Ziele für den Fahrradverkehr stehen in der baulichen Umsetzung vielfach sowohl natürliche als auch nutzungsbedingte Hindernisse entgegen. Hindernisse können in diesem Zusammenhang sowohl größere Flächen (z. B. Seen, topographische Höhenunterschiede, Flächenindustrie) als auch Linien (z. B. Flüsse, Hauptverkehrsachsen, Bahnlinie) darstellen.

Die Analyse der Hindernisse richtet sich nach den folgenden Gesichtspunkten:

- Einteilung der Hindernisse in die folgenden drei Kategorien:
 - unüberwindbar (Bahnstrecke),
 - stark hindernd (Fluss/Bach, Straße mit Verkehrsbelastung > 10.000 Kfz/Tag) sowie
 - hindernd (Straße mit Verkehrsbelastung zwischen 5.000 und 10.000 Kfz/Tag).
- Über- und Unterführungen an linearen Hindernissen wurden kartiert, um sie möglichst weitgehend in das Netz zu integrieren.



Abbildung 8: Beispiele für Hindernisse in Stephanskirchen

4.2.1.2.1 Natürliche Hindernisse

Das Gemeindegebiet von Stephanskirchen wird von Fließgewässern durchzogen, vorrangig dem Inn im Westen aber auch kleineren Gewässern wie der Sims oder Rohrdorfer Achen. Der Inn stellt das größte Hindernis zwischen der Gemeinde Stephanskirchen und dem Oberzentrum Rosenheim dar, welcher im Gemeindegebiet nur an zwei Stellen überquert werden kann. Die Alte Innbrücke führt dabei ins Stadtzentrum Rosenheim, die südlich gelegener Umgehungsstraßenbrücke (Miesbacher Straße, St 2059) in Richtung Rosenheim-Kastenau.

Ein natürliche Flächenhindernisse liegt mit dem Simssee im östlichen Teil der Gemeinde Stephanskirchen vor, welcher zudem an vier weitere Gemeinden grenzt. Am Südufer des Sees befindet sich zudem das einzige Naturschutzgebiet innerhalb der Gemeindegrenzen.

Ein topographisches Hindernis stellt insbesondere der Anstieg vom Inn zum Schloßberg dar, da hier auf sehr kurzer Strecke mehr als 30 Meter Höhe erreicht werden. Auch nördliche Gemeindeteile wie z.B. Haiden oder Leonardspfunzen liegen ca. 40 Meter höher als die am Inn liegenden Gemeindeteile (z.B. Hofau, Innleiten). Dieser starke Höhensprung wirkt sich entlang des Inns auch auf die Routenführung innerhalb des Radverkehrsnetzes aus.

4.2.1.2.2 Nutzungsbedingte Hindernisse

In Stephanskirchen existieren ebenfalls nutzungsbedingte Hindernisse. Die Bahnstrecke München - Salzburg sowie Rosenheim - Rohrdorf stellen in der Gemeinde Stephanskirchen gut überwindbare Hindernisse dar, da mehrere Unterführungen, Brücken oder Bahnübergänge vorhanden sind.

Am Bahnübergang in Stephanskirchen kann es jedoch durch eine enge Taktung des schienengebundenen Nah-, Fern- und Güterverkehrs zu Wartezeiten kommen. Für die Planung des Radverkehrsnetzes bedeutet dies, die vorhandenen Querungen und Bahnübergänge einzubeziehen, was auch einen Einfluss auf die Routenführung hat.

Der Gemeindekern von Stephanskirchen wird in West-Ost Richtung von der Staatsstraße 2362 und in Nord-Ost-Richtung von der Staatsstraße 2095 durchquert. In Fahrtrichtung Wasserburg führt zudem die Staatsstraße 2359. Alle Staatsstraßen treffen sich im Ortsteil Kragling an einem großen, viel befahrenen Knotenpunktbereich. Im südlichen Gemeindebereich zweigt zudem die Kreisstraße RO 5 von der St 2359 ab.

Der DTV lag bei fast allen Straßen im Jahre 2021 über 10.000 Kfz/Tag, einzig die Simsseestraße und Rohrdorfer Straße weisen leicht geringere Kfz-Stärken auf.

Das bestehende Netz an Verkehrswegen weist für den Radverkehr bislang eine geringe Durchlässigkeit auf, was über entsprechende Querungsstellen gelöst werden muss. Nur unter Einplanung zusätzlicher Querungshilfen sowie weiterer Radverkehrsinfrastruktur kann ein Radverkehrsnetz mit einer Minimierung der Umwege umgesetzt werden.

4.2.1.3 Planungssystematik: Netzhierarchie

Alle Verkehrsnetze in Deutschland werden hierarchisch aufgebaut. Grundlage hierfür sind die Ziele der Raumordnung und Landesplanung für die Erreichbarkeit der zentralen Orte. Aus dieser örtlichen Gliederung werden die Verkehrsnetze und Verbindungsfunktionen abgeleitet. Das heißt, die Hierarchiestufen eines Verkehrsnetzes beschreiben die „Wichtigkeit“ eines Netzabschnittes für das jeweilige Verkehrssystem in Bezug auf die Qualität der Erreichbarkeit von Zielen. Infolgedessen werden für Netze einheitliche und feste Qualitätskriterien vorgegeben, zunächst unabhängig von der Infrastruktur.

Diese Qualitätskriterien definiert die RIN für den Radverkehr wie folgt:

- angestrebte (durchschnittliche) Fahrgeschwindigkeit,
- maximal zulässige Verlustzeiten durch Anhalten und Warten pro Kilometer,
- Beleuchtung und Wegweisung.

Während Fahrgeschwindigkeit und Zeitverluste hinsichtlich der Leistungsfähigkeit einer Verbindungsroute maßgeblich sind, sind die Beleuchtung und die Wegweisung als Komfortmerkmale zu verstehen. Die Leistungsfähigkeit einer Verbindungsstufe kann somit als die Frage „Wie schnell kommt ein Radfahrender von der Quelle zum Ziel?“ verstanden werden.

Kategorie		angestrebte Fahrgeschwindigkeiten in km/h ²	daraus abgeleitete maximale Zeitverluste durch Anhalten und Warten je km	Beleuchtung	Wegweisung
AR II	überregionale Radverkehrsverbindung	20 bis 30	15 s	–	x
AR III	regionale Radverkehrsverbindung	20 bis 30	25 s	–	x
AR IV	nahräumige Radverkehrsverbindung	20 bis 30	35 s	–	1)
IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung	15 bis 25	30 s	x	x
IR III	innergemeindliche Radhauptverbindung	15 bis 20	45 s	x	x
IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung	15 bis 20	60 s	x	1)
IR V	innergemeindliche Radverkehrsanbindung	–	–	–	–

Abbildung 9: Qualitätskriterien für Radverkehrsnetze nach RIN^[4]

Auf Grundlage der Netzhierarchie und deren Qualitätsanforderungen werden die Planungsanforderungen an die Radverkehrsanlagen definiert. Hierzu zählen u.a.

- die Breite der Radverkehrsanlagen in Bezug auf
 - die zu erwartenden Radverkehrsmengen zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit,
 - Sicherung unterschiedlich breiter Fahrradtypen, wie Lastenräder, Fahrradanhänger,
 - die Möglichkeit des gegenseitigen Überholens zur Sicherstellung der angestrebten durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeiten, da im Radverkehr höhere Differenzgeschwindigkeiten vorliegen (körperlicher Fitnesszustand, Elektroräder, etc.),
- die Knotenpunktgestaltung und deren Vorrangregelungen gegenüber anderen Netzelementen zur Reduzierung der Zeitverluste,
- die Prioritäten bei der Umsetzungsstrategie.

Die Netzhierarchie ist somit nicht ausschließlich für die Infrastruktur von Bedeutung, sondern auch für den Betrieb und die Instandhaltung sowie für die Elemente Service und Information.

Einteilung des Radverkehrsnetzes

Das Radverkehrsnetz der Gemeinde Stephanskirchen wird in Anlehnung an die Verbindungsstufen der RIN für den Alltagsverkehr in folgende Netzhierarchien unterteilt:

- Radhauptnetz (AR III / IR III) für Alltagsverkehr mit regionaler Bedeutung,
- Radbasisnetz (AR IV / IR IV) für Alltagsverkehr mit kommunaler Bedeutung.

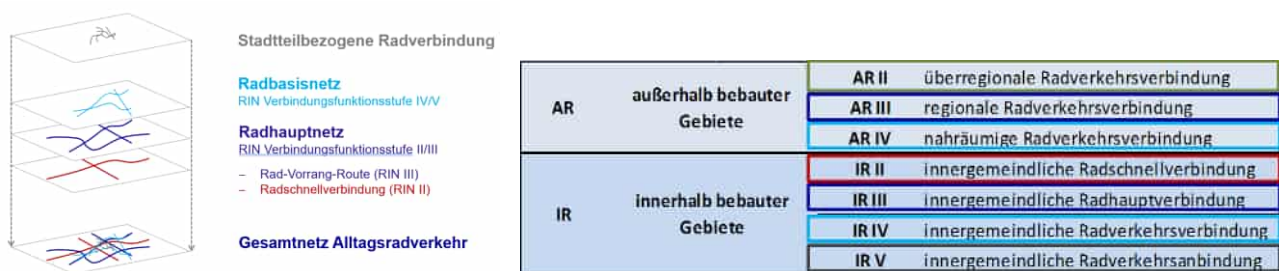


Abbildung 10: Netzhierarchie für Radverkehrsnetze nach RIN

Die Einteilung des Radverkehrsnetzes erfolgt auf folgenden Grundlagen:

- Radverkehrsnetz Bayern,
- Bayernnetz für Radler,
- Radverkehrsnetz des Landkreises Rosenheim,
- Regionale und überregionale Freizeitrouten.

4.2.1.4 Idealtypisches Netz der Zielverbindungen (Luftliniennetz)

Auf Grundlage der Analyse der potenziellen Quell- und Zielpunkte für den Fahrradverkehr und der Analyse der natürlichen und nutzungsbedingten Hindernisse ist ein idealtypisches Suchkorridor-

Netz zwischen Zielen zukünftiger Radverkehrsachsen entwickelt worden. Bei der Entwicklung dieser idealtypischen Zielverbindungen wurde darauf Wert gelegt,

- die Siedlungsstrukturen abzubilden,
- die Quell- und Zielpunkte möglichst direkt miteinander zu verbinden,
- vorhandene Entwicklungskonzepte einzubinden und
- einen hohen Verkehrsaustausch zu ermöglichen.

Aus der Überlagerung der Verbindungsnotwendigkeit (potenzielle Quell- und Zielpunkte) mit der Verbindungsmöglichkeit (natürliche und nutzungsbedingte Hindernisse) wird die Voraussetzung geschaffen, sowohl den potenziellen Bedarf als auch die mögliche räumliche Umsetzung von Radverkehrsverbindungen zu berücksichtigen.

Im idealtypischen Netz wird die angestrebte Netzhierarchie dargestellt, indem die zusammengefassten Quell- und Zielpunkte hinsichtlich ihrer Netzfunktion (Gewichtung) berücksichtigt werden.

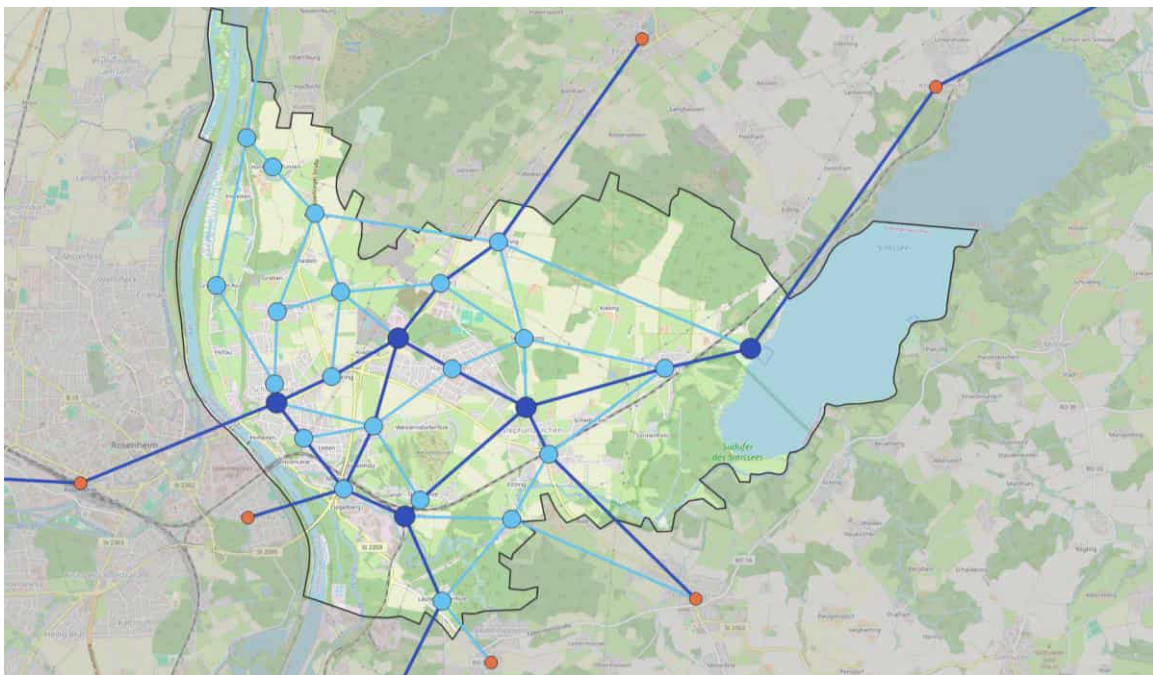


Abbildung 11: Ausschnitt aus dem Plan „Idealtypische Verbindungen“ (s. Anlage 1.03)

Aufgrund der hohen Bevölkerungskonzentration entlang der West-Ost-Verbindung durch die Gemeinde mit den Ortsteilen Schloßberg, Haidholzen sowie Stephanskirchen und dem damit verbundenen Potenzial an Quell- und Zielverkehren, sind insbesondere hier gut vernetzte Alltagsverbindungen notwendig. Die überregional bedeutsamste Achse verläuft vom Osten der Gemeinde nach Westen über den Inn nach Rosenheim. Auch andere Richtungen aus der Gemeinde heraus sind zu berücksichtigen (z.B. nach Vogtareuth, Wasserburg, Bad Endorf, Riedering oder Rohrdorf).

Die umliegenden Gemeinden sowie die Stadt Rosenheim werden teils über Haupttrouten, teils mit Basisrouten an Ziele im Gemeindegebiet angebunden. Eine große Anzahl an Zielpunkten wird somit abgedeckt. Weitere Haupttrouten zu wichtige Arbeits- und Industriestandorte wie die Hamberger-Werke oder das Landratsamt Rosenheim sind somit direkt angebunden.

4.2.1.5 Umlegung auf das Straßen- und Wegenetz

Auf der Grundlage der Darstellung der idealtypischen Zielverbindungen und unter Berücksichtigung der bestehenden Radnetzelemente erfolgt ein Entwurf der Netzplanung, indem die idealtypischen Zielverbindungen auf konkrete Routen übertragen werden.

Neben den in der Bestandsanalyse genannten allgemeinen Kriterien für die Entwicklung eines Radverkehrsnetzes lassen sich für das Netz der Alltagsrouten spezielle Vorgaben formulieren. Wichtig für Alltagsrouten sind:

- eine umwegfreie Verknüpfung,
- eine Einbindung von möglichst vielen Zielen durch eine Route,
- eine für den Radfahrer sichere, beleuchtete und insbesondere in den Abendstunden sozial kontrollierte Routenführung,
- bestehende und beschilderte Freizeitrouten sollen nach Möglichkeit genutzt werden, wenn es den zuvor genannten Zielen nicht widerspricht.

Aufgrund des Straßen- und Wegenetzes in Stephanskirchen, der Nutzung des Kernwegenetzes und dem Freizeitnetz bestehen verschiedene Variationsmöglichkeiten zur Routenführung. Die gewählte Methodik der Netzplanung stellt sicher, dass im Sinne einer Angebotsplanung für den Fahrradverkehr die bedeutsamen Verbindungen herausgefiltert werden. Das so entwickelte Netz stellt die flächendeckende Erschließung unter Einbindung der überregional und kommunal bedeutsamen Ziele sowie die Anbindung an die Netze der Nachbarkommunen sicher. Neben einer möglichst umwegfreien Führung sind in Stephanskirchen auch steigungsarme und abseits der Staatsstraßen verlaufende Alternativen von besonderer Wichtigkeit.

Das Radverkehrsnetz basiert auf der Umlegung der idealtypischen Zielverbindungen für den Radverkehr, berücksichtigt das existente Straßen- und Wegenetz sowie die Routenempfehlungen, Hinweise und Anregungen der Öffentlichkeitsbeteiligung und nutzt weitestgehend besonders fahrradfreundliche Strecken (z.B. Kfz-freie Strecken). Das so entwickelte Netz wurde im Gemeinderat am 21.11.2024 diskutiert und seitens der Ratsmitglieder einstimmig zur Kenntnis genommen.

Dies bildete den Rahmen für die Mängelanalyse (vgl. Kapitel 5), bei welcher alle Wegeverbindungen des Radverkehrsnetzes geprüft.

4.2.2 Radverkehrsnetz Gemeinde Stephanskirchen

Das entwickelte Netz stellt eine flächendeckende Erschließung der Gemeinde sowie eine Anbindung an die umliegenden Gemeinden und die Stadt Rosenheim sicher. Es ist das Ziel, die gesamte Gemeinde Stephanskirchen fahrradfreundlich zu erschließen und insbesondere die Verbindungsachse von den Hauptorten Stephanskirchen, Haidholzen und Schloßberg zum Oberzentrum Rosenheim zu stärken.

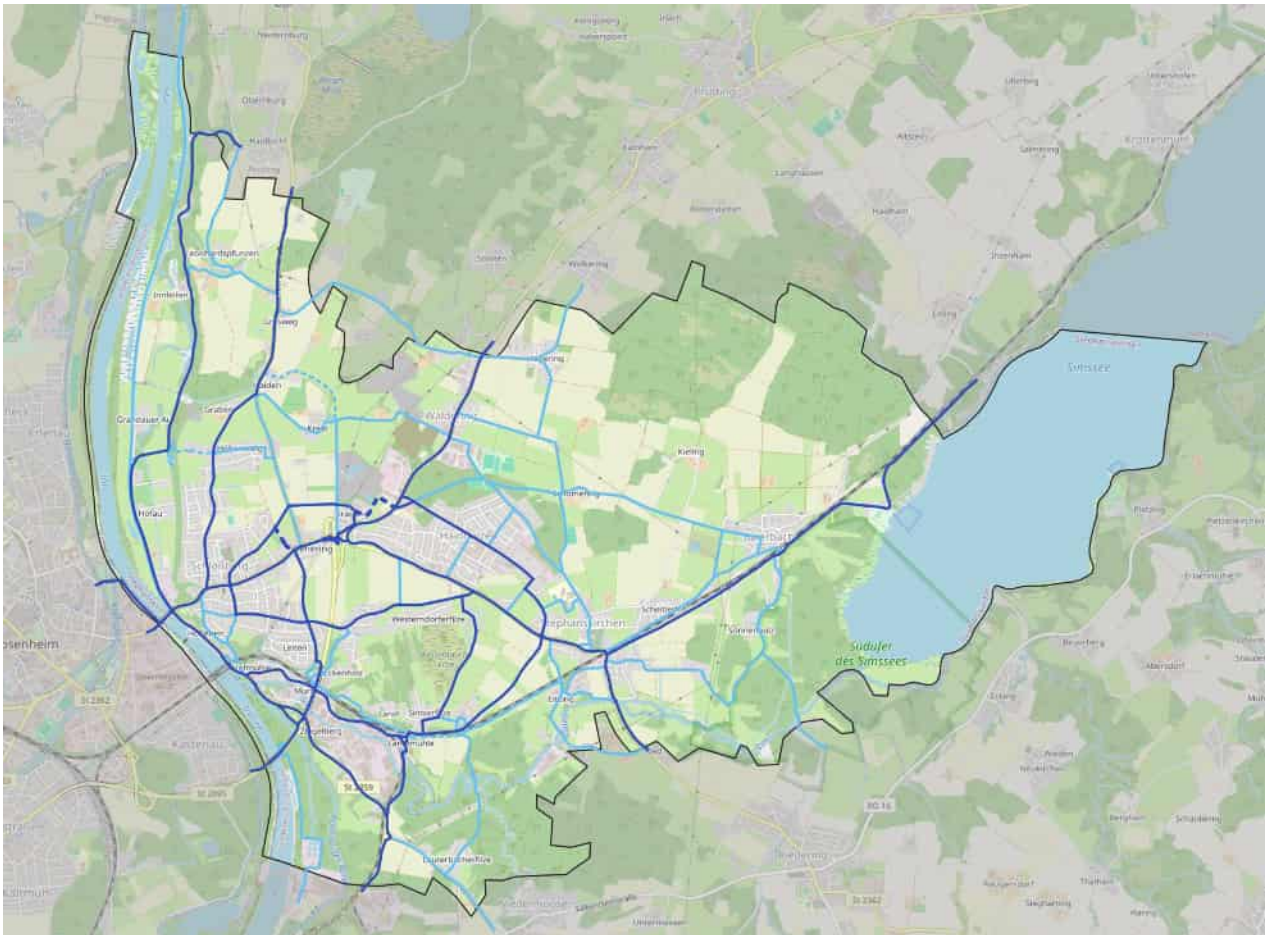


Abbildung 12: Alltagsadverkehrsnetz der Gemeinde Stephanskirchen (s. Anlage 1.04)

Alltagsrouten

Als Basis wurde ein Abgleich mit dem Wegweisungsnetz des Landkreises Rosenheim durchgeführt, damit alle von dort kommenden (Haupt-)Routen über die Gemeindegrenze nach Stephanskirchen angeschlossen werden.

Die Strecken zwischen Quell- und Zielpunkten überregionaler Bedeutung bilden ein Netz, das vorwiegend die Kernorte Schloßberg, Haidholzen und Stephanskirchen erschließt und mit den umliegenden Ortschaften verbindet. Diese überregional bedeutsamen Achsen des Alltagsverkehrs stellen das künftige Rückgrat des Radverkehrsnetzes dar.

Auch dezentrale Ortsteile wie Simstsee oder Leonardspfunzen werden über das Hauptnetz angebunden und stellen eine wichtige Verbindung zu den angrenzenden Gemeinden dar.

Die kleinräumig bedeutsamen Quell- und Zielpunkte werden über kommunale Routen auf dem Radbasisnetz angebunden. Diese erschließen dezentrale Ziele im Gemeindegebiet und ergänzen das überregionale Netz. Die feindifferenzierte weitere Erschließung der Wohngebiete erfolgt über eine fahrradfreundliche Gestaltung der vorhandenen Infrastruktur. Dies sollte im Gemeindegebiet vor allem durch Tempo 30-Zonen oder Fahrradstraßen in Wohngebieten gewährleistet werden.

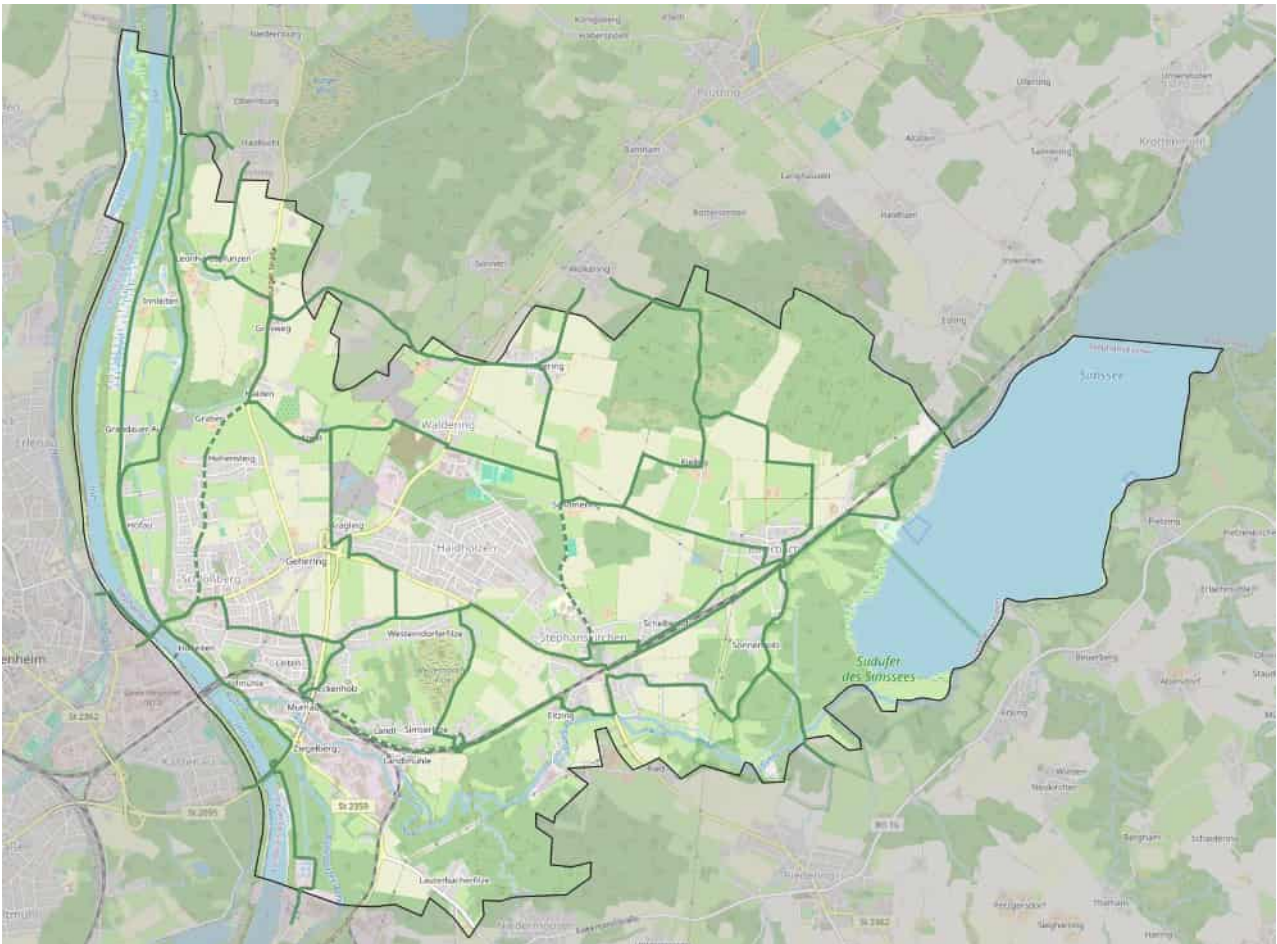


Abbildung 13: Freizeitradverkehrsnetz der Gemeinde Stephanskirchen (s. Anlage 1.05)

Freizeitrouten

Die überregional bedeutsamen Quell- und Zielpunkte des Freizeitverkehrs werden über die bestehenden Routen „Radeln rund um Rosenheim“, die Deutschlandroute D 11 sowie den Innradweg angebunden. Diese verlaufen quer durch das Gemeindegebiet, fast alle Routen sind auch auf dem Alltagsnetz vertreten.

Ziel war es, die bestehenden Radfernwege sowie die ausgewiesenen Freizeitrouten des Landkreises weiter miteinander zu vernetzen und Verbindungsrouen für den Freizeitverkehr zu schaffen. Besonders die innergemeindlichen Verbindungen bieten Potenzial, Freizeitrouten zwischen den Ortsteilen zu verdichten. Daraus resultiert eine Gesamtverbindung, die alle Grüngebiete vernetzt und außerhalb der bewohnten Gebiete über Wald- und Landwirtschaftswege verläuft.

4.2.2.1 Netzabstimmung

Es ist zwingend notwendig den Netzentwurf in einem breiten Abstimmungsprozess zu entwickeln, um potenzielle alternative Streckenverläufe, kurzfristige Umsetzbarkeit sowie durchgängige Wegeführung frühzeitig berücksichtigen zu können. In diesem Zusammenhang wurden die Netzentwürfe im Umwelt- und Verkehrsausschuss am 21.11.2024 vorberaten.

Die Rückmeldungen wurden gesammelt, bewertet und nach Möglichkeit in den Netzentwurf aufgenommen. In der Gemeinderatssitzung am 26.11.2024 wurden die Netzentwürfe durch die Ratsmitglieder zur Kenntnis genommen.

4.2.3 Beteiligung der Öffentlichkeit

Im Rahmen der Netza Abstimmung wurde die Öffentlichkeit über die digitale Plattform INKA sowie über einen öffentlichen Workshop in Stephanskirchen miteingebunden.

4.2.3.1 Workshop vor Ort

Am 10.10.2024 fand ein öffentlicher Workshop für alle Interessierten im Rathaus in Schloßberg statt. Nach einem Grußwort durch Herrn Bürgermeister Mair wurden das Konzept und die anstehenden Arbeitsschritte erläutert. Anschließend konnten Wünsche und Anregungen hinsichtlich des Netzentwurfes in Plänen verortet und diskutiert werden. Auch Ideen zu Service- und Informationselementen, Kommunikationsmaßnahmen sowie zu den langfristigen Zielen der Gemeinde Stephanskirchen konnten vorgeschlagen werden.

Drei Wochen nach dem Bürgerworkshop fand zudem auf dem wöchentlichen Bauernmarkt vor dem Rathaus eine Passantenbefragung statt, bei welcher das SVK mit einem Infostand, Plakaten und Flyern zusätzliche Rückmeldungen zum Radverkehrsnetz einholte.



Abbildung 14: Impressionen des Bürgerworkshops am 10.10.2024 sowie dem Infostand auf dem Bauernmarkt am 30.10.2024

4.2.3.2 Digitale Online-Plattform INKA

Neben den Veranstaltungen vor Ort hatten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, über die Online-Plattform INKA den Netzplanentwurf einzusehen und zusätzliche Rückmeldung zu geben. Auch weitere Ideen, Hinweise zu Mängeln und Gefahrenstellen sowie sinnvolle Standorte für Fahrradabstellanlagen konnten online verortet werden. Die Ideen konnten sowohl punktuell als auch linear eingetragen werden. Das Portal war vom 10.10. bis zum 10.11.2024 online.

Insgesamt gab es 849 unterschiedliche Besucher, es wurden im Rahmen der Online-Beteiligung 280 Ideen eingetragen, welchen mit einer hohen Zahl von über 2.300 Likes zugestimmt wurde. Auffällig war, dass insbesondere nach dem Workshop vor Ort, auf welchem auf die zeitgleich startende Online-Beteiligung hingewiesen wurde, viele Ideen eingetragen wurden.

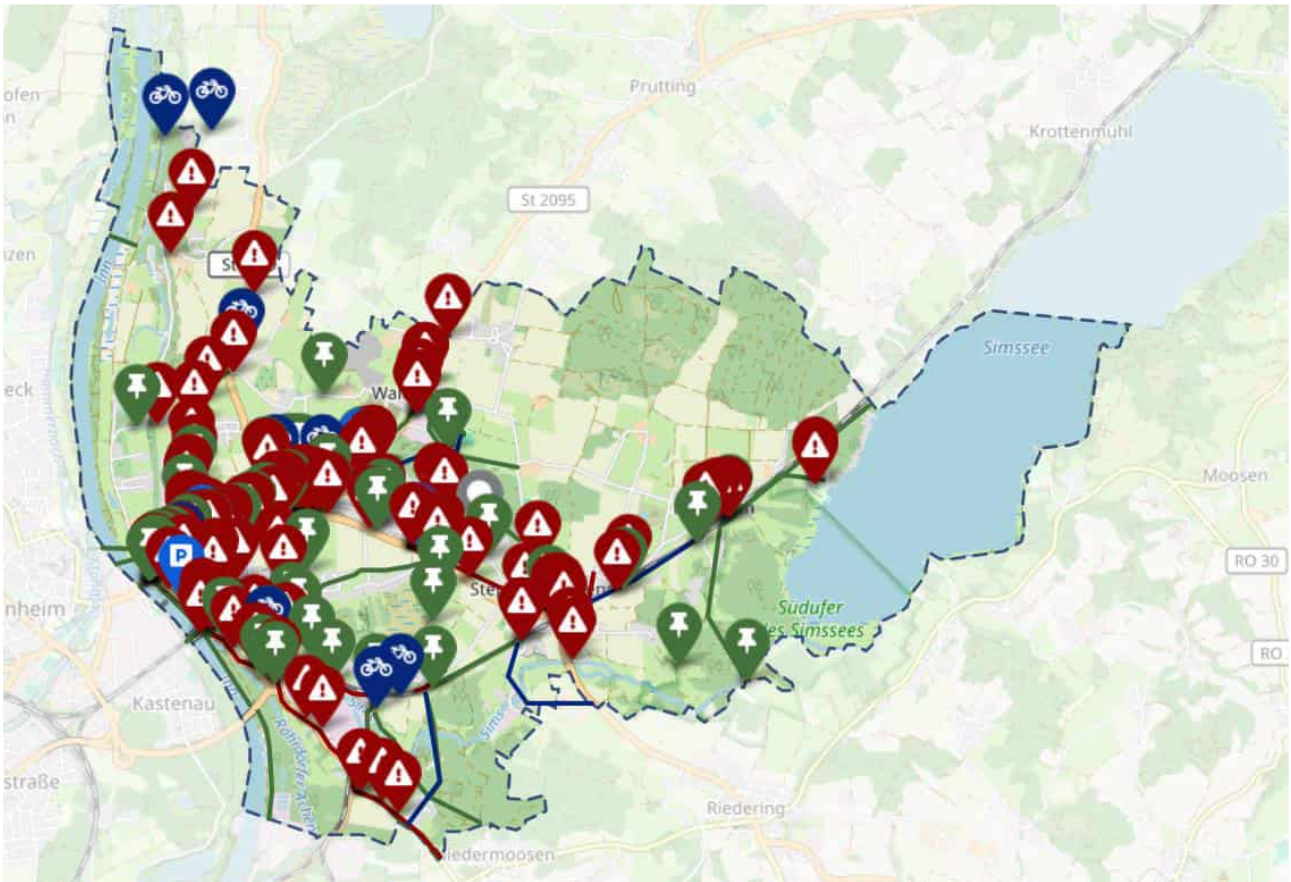


Abbildung 15: Screenshot aus der digitalen Bürgerbeteiligung über die Plattform INKA

Die eingereichten Hinweise zur Netzplanung wurden in ein Geoinformationssystem übertragen und ausgewertet. Hinweise zu Mängeln und Gefahren sowie zu Serviceelementen wurden in weiteren Arbeitsschritten berücksichtigt.

Häufig handelte es sich um Mängelhinweise, die im Rahmen des laufenden Unterhaltes beseitigt werden können. Daher wurden alle eingereichten Rückmeldungen der Gemeinde übergeben. Die Hinweise durch die Bevölkerung fließen damit nicht nur in das vorliegende Radverkehrskonzept ein, sondern können direkt bei weiteren kommunalen Planungen berücksichtigt werden.

Für die Netzabstimmung konnten einige Routenvorschläge und Netzergänzungen direkt in den Entwurf übernommen werden, da sie Verbesserungen gegenüber dem Entwurf darstellten, die Meinung vieler Bürgerinnen und Bürger verdeutlichten oder den Netzplan sinnvoll ergänzten.

4.3 Ausbau- und Qualitätsstandards

4.3.1 Zielsetzung

Die Planung von Radverkehrsanlagen stellt eine Herausforderung dar, denn es existiert eine Vielzahl von Führungsformen und Sicherungselementen. Jedes Element besitzt eigene Rahmenbedingungen und Anforderungen. Damit unterscheidet sich der Radverkehr erheblich vom Kfz- und Fußverkehr. Auch für die Ausgestaltung der Führungsformen existieren unterschiedliche Anforderungen, z.B. bezüglich der Dimensionierung. Es finden sich in den Gesetzen und Regelwerken u.a. differenzierte Werte der notwendigen Bewegungs- und Sicherheitsräume. Hinzu kommt die Tatsache, dass die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) bereits über zehn Jahre alt sind (Stand 04/2023) und der technische Fortschritt im Radverkehr in dieser Zeit rasant fortgeschritten ist. Höhere Geschwindigkeiten von E-Bikes und Pedelecs sowie breitere Fahrradtypen (z.B. Lastenfahrräder) erfordern eine Anpassung der Planungselemente.

Darüber hinaus besitzen die Routen des Alltags- und des Freizeitverkehrs unterschiedliche Anforderungen, um den Bedürfnissen der jeweiligen Zielgruppen gerecht zu werden.

4.3.2 Aufbau der Qualitätsempfehlungen

Grundlage der Qualitätsempfehlungen

Grundlage der Radverkehrsinfrastrukturplanung bilden die gesetzlichen und technischen Bedingungen der Bundesrepublik Deutschland. Neben der StVO und VwV-StVO zählen hierzu insbesondere die Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV):

- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN),
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL),
- Richtlinien für die Anlage von Gemeindestraßen (RASt 06),
- die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) und
- Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV).

Die gesetzlichen Vorgaben der StVO und der dazugehörigen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) bilden als zwingend einzuhaltende Kriterien den wichtigsten Baustein der Anforderungen. Diese beziehen sich jedoch überwiegend auf benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen (RVA), da für diese Führungsformen eine verkehrsrechtliche Anordnung notwendig ist.

Die Empfehlungen der Richtlinien gelten streng genommen nur für Neubauten und für größere Veränderungen des Bestandes. Die Richtlinien beschreiben die Anforderungen genauer als die Gesetze und decken ein größeres Spektrum an Führungsformen ab. So unterscheidet die ERA bei den Anforderungen z.B. nicht zwischen benutzungspflichtigen und nicht benutzungspflichtigen Radwegen.

Sichere Alternativen zu Radverkehrsanlagen, wie z.B. die Führung auf landwirtschaftlichen Wegen (Kfz-frei) oder im Mischverkehr innerhalb von Tempo 30-Zonen haben sich im Alltag bewährt, fehlen jedoch in den Richtlinien oder sind dort nur unzureichend beschrieben.

Daher möchte die Gemeinde Stephanskirchen zukünftig mit Hilfe der Qualitätsempfehlungen die Rahmenbedingungen für eine zukunftsfähige Radverkehrsinfrastruktur beschreiben. Ebenfalls können diese Empfehlungen innerhalb des Landkreises Rosenheim Standards setzen und für ein einheitliches Gestaltungsmuster sorgen.

Qualität und Netzhierarchie

Für eine nachhaltige Radverkehrsförderung (Alltagsverkehr) sind die Qualitätsanforderungen analog zum Kfz-Verkehr stärker an der angestrebten Fahrgeschwindigkeiten sowie der Minimierung von Zeitverlusten, die in der RIN beschreiben werden, auszurichten. Hierzu gibt die RIN Richtwerte in Abhängigkeit der Netzhierarchiestufe vor.

Kategorie		angestrebte Fahrgeschwindigkeiten in km/h ²	daraus abgeleitete maximale Zeitverluste durch Anhalten und Warten je km	Beleuchtung	Wegweisung
AR II	überregionale Radverkehrsverbindung	20 bis 30	15 s	–	x
AR III	regionale Radverkehrsverbindung	20 bis 30	25 s	–	x
AR IV	nähräumige Radverkehrsverbindung	20 bis 30	35 s	–	1)
IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung	15 bis 25	30 s	x	x
IR III	innergemeindliche Radhauptverbindung	15 bis 20	45 s	x	x
IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung	15 bis 20	60 s	x	1)
IR V	innergemeindliche Radverkehrsanbindung	–	–	–	–

Abbildung 16: Netzhierarchie und Qualitätsanforderungen des Radverkehrs nach RIN und ERA

Zur Sicherstellung der Anforderungen ist es notwendig Störungen zwischen den Radfahrenden sowie dem Kfz-Verkehr und den zu Fuß Gehenden zu minimieren und die Inhomogenität des Radverkehrs (Fahrzeugtypen, Fahrgeschwindigkeit technisch und körperlich, Zielgruppen) zu berücksichtigen, indem Aussagen zur

- Art der Radverkehrsführung,
- Breite der Radverkehrsanlagen (größere Radverkehrsmengen, Möglichkeit des Überholens, größere Wahrscheinlichkeiten von höheren Differenzgeschwindigkeiten),
- Knotenpunktgestaltung (Vorfahrtregelungen gegenüber anderen Netzelementen),
- Prioritäten bei Reinigung, Winterdienst, Pflege und Unterhalt etc.

getroffen werden. Damit sollen die Aussagen der Gesetze, Verordnungen und Richtlinien präzisiert werden. Dabei gilt: Je höher die Hierarchiestufe, desto größer sind die Ansprüche an die Qualität und Verkehrssicherheit der Radverkehrsanlage.

Die Gesetze und Verordnungen sind zwingend einzuhalten, unabhängig vom Radverkehrsnetz. Zur Sicherstellung einer zukunftsorientierten Radverkehrsinfrastruktur ist bei Neubauten und mittelfristig auch im Bestand **innerhalb des kommunalen Netzes** die Einhaltung der Regelkriterien nach ERA

anzustreben. Damit die zukünftigen Anforderungen besser berücksichtigt werden, werden die Angaben der ERA im Rahmen der Qualitätsdefinition präzisiert.

Wenn die angepassten Regelkriterien im kommunalen Netz aufgrund örtlicher Zwänge nicht anwendbar sind, so können die Mindestkriterien der Richtlinien zum Einsatz kommen.

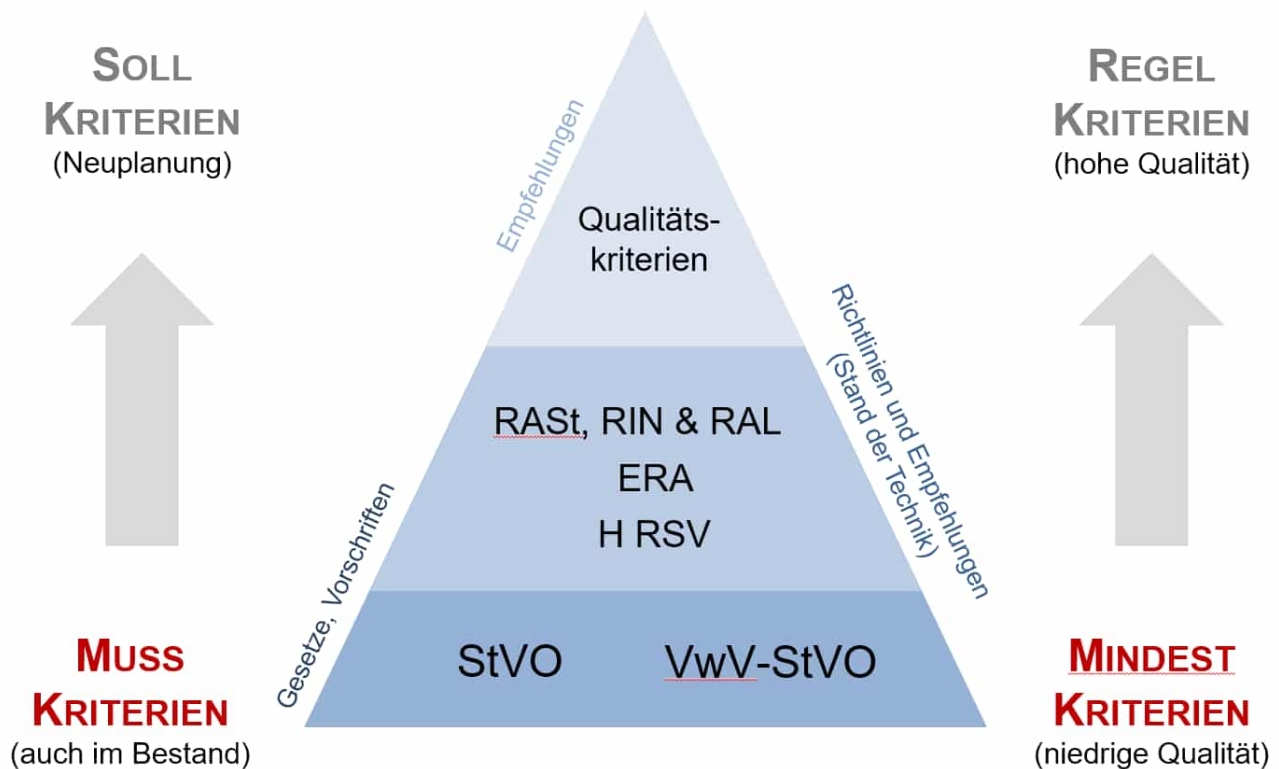


Abbildung 17: Gesetzliche und technische Bedingungen für Qualitätskriterien in Deutschland

4.3.3 Auswahl der Führungsformen

4.3.3.1 Innerorts

Im **Radhauptnetz** ist eine Separation des Radverkehrs sowohl vom Kfz-Verkehr als auch vom Fußverkehr anzustreben, um Störungen zu vermeiden und eine hohe Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Als Standardelemente für das Radhauptnetz werden folgende Führungsformen definiert, bei denen der Radverkehr separiert oder bevorzugt geführt wird:

- selbstständige wie auch straßenbegleitende Radwege,
- Radfahrstreifen und
- Fahrradstraßen (im Erschließungsnetz).

Die Separation sollte baulich erfolgen, jedoch mindestens durch taktile Elemente hergestellt werden. Eine eindeutige Kennzeichnung von nicht benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen ist zwingend notwendig.



In Ausnahmefällen können nach ausführlicher Einzelfallprüfung auch im Radhauptnetz folgende Führungsformen eingesetzt werden:

- Schutzstreifen als besondere Form des Mischverkehrs bei beengten Verhältnissen,
- Mischverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h oder weniger,
- sonstige Wege ohne Kfz-Verkehr und
- gemeinsame Geh- und Radwege.

Im **Radbasisnetz** stellen Schutzstreifen und der Mischverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h ebenfalls eine angemessene Führungsform des Radverkehrs dar, da eine Bevorrechtigung oder eine Trennung der Verkehrsflächen vom Kfz-Verkehr nicht erforderlich ist.

Grundsätzlich im gesamten Netz nicht empfohlen werden, aber gesetzlich wie auch nach ERA zulässig:

- Straßenbegleitende Radwege im Zweirichtungsverkehr aufgrund der Gefahrenlage (Ausnahme: einseitig angebaute Straßen oder anbaufreie Straßen innerorts oder kurze Ortsdurchfahrten),
- Mischverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von über 30 km/h,
- Führungsformen bei denen der Radverkehr untergeordnet ist oder gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt wird.

Nicht zulässig sind innerorts:

- Fahrradstraßen und Tempo 30-Zonen im klassifizierten Kfz-Netz und
- benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen sowie Schutzstreifen in Tempo 30-Zonen.

Verkehrsstraßen / klassifiziertes Straßennetz										Nebenstraßen- netz
										
Radweg und getrennter Fuß- und Radweg	Radfahrstreifen	Umweltspuren (Kombinationsspuren)	Kombinierter Fuß- und Radweg	Schutzstreifen	Mischverkehr bei Tempo 30	Sonstige Wege	Mischverkehr bei Tempo 50	Fahrradstraßen	Mischverkehr Tempo 30-Zonen	
IR III	Qualitätsanforderungen Radhauptnetz	+	+	+	○	○	○	○	○	+
IR IV	Qualitätsanforderungen Radnebennetz	+	+	+	○	+	+	○	+	+

Abbildung 18: Mögliche Führungsformen innerorts

4.3.3.2 Außerorts

Außerorts ist eine Separation vom Kfz-Verkehr i.d.R. unabdingbar, um Störungen zu vermeiden und um angesichts der sehr hohen Geschwindigkeitsdifferenzen eine hohe Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Eine Trennung von Fußgängern ist nur notwendig, wenn höhere Fußgängermengen zu erwarten sind (z. B. im Umfeld von Schulen). Der Zweirichtungsverkehr soll außerorts aufgrund der im Vergleich zu innerörtlichen Straßen geringeren Anzahl an Gefahren- und Konfliktpunkten als Standardfall gelten. Die Anlage von beidseitigen Radverkehrsanlagen (kombinierte Geh-/ Radwege) würde allerdings eine deutliche Verbesserung der Qualität bewirken.

Als Standardelemente im Radhauptnetz werden folgende Führungsformen definiert, bei denen der Radverkehr separiert oder bevorrechtigt geführt wird:

- Selbstständige wie auch straßenbegleitende Radwege bzw. kombinierte Fuß- und Radwege auch im Zweirichtungsverkehr,
- Radfahrstreifen (mit Schutzelementen) und
- Fahrradstraßen.

Eine eindeutige Kennzeichnung von nicht benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen ist zwingend notwendig.



In Ausnahmefällen können im Radhauptnetz nach ausführlicher Einzelfallprüfung folgende Führungsformen eingesetzt werden:

- Radfahrstreifen bei beengten Verhältnissen ggf. nach Verbreiterung der Fahrbahn,
- Mischverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h oder weniger,
- Piktogrammketten am Fahrbahnrand oder
- sonstige Wege ohne Kfz-Verkehr.

Im Radbasisnetz stellen auch sonstige Wege ohne Kfz-Verkehr eine angemessene Sicherung und Führung des Radverkehrs dar.

Nicht empfohlen, aber gesetzlich wie auch nach ERA zulässig:

- Sonstige Radwege ohne Benutzungspflicht, da diese außerorts untypisch sind und leicht mit landwirtschaftlichen Wegen verwechselt werden können,
- Mischverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von über 50 km/h,
- Führungsformen bei denen der Radverkehr untergeordnet ist.

Die im Juli 2021 erschienenen *Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV)* der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen schlagen für Radvorrangrouten (entspricht der Netzkategorie des Radhauptnetzes im Kreis RIN III) außerorts bei geringen Kfz-Belastungen in Ausnahmefällen den Mischverkehr mit Kfz-Verkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vor. Dies kommt vor allem bei Straßen der Verbindungsfunktionsstufe IV und V in Betracht. Ist die Einrichtung einer Fahrradstraße nicht zweckmäßig oder nicht möglich und ist die Kfz-Verkehrsbelastung gering (Anhaltswert 1.500 Kfz/Tag) kann zur Sicherung des Radverkehrs die zulässige Fahrgeschwindigkeit auf 50 km/h herabgesetzt werden. Dabei ist eine Mindestbreite von 5,00 m (Begegnungsfall Lkw – Radfahrender) einzuhalten.

Dieses Instrument kann besonders auf schmalen Landstraßen, wie sie in Stephanskirchen häufig zu finden sind, die Sicherheit des Radverkehrs erhöhen – besonders da, wo der Bau eines straßenbegleitenden Radweges kurz- und mittelfristig nicht zu erwarten ist.

Nicht zulässig sind außerorts:

- Tempo 30-Zonen und
- Schutzstreifen.

Verkehrsstraßen / Sonstige Wege								
								
Einseitiger 2-Richtungs-Radwege								
Radfahrstreifen								
Kombinierter Fuß- und Radwege								
Fahrradstraßen								
Sonstige Wege								
Mischverkehr bei Tempo 50								
Mischverkehr bei Tempo 70								
Mischverkehr bei Tempo 100								

IR III	Qualitätsanforderungen Radhauptnetz	+	+	+	+	○	○	—	—
IR IV	Qualitätsanforderungen Radnebennetz	+	+	+	+	+	○	—	—

Abbildung 19: Mögliche Führungsformen außerorts

4.3.4 Querschnittsgestaltung

Die in den technischen Regelwerken dargestellten Breitenanforderungen stellen jeweils Mindestwerte dar. Der in den Regelwerken geforderte planerische Abwägungsprozess bei der Dimensionierung von Radverkehrsanlagen kann zu breiteren Querschnitten führen, da bei leistungsfähigen und zukunftsorientierten Radverkehrsanlagen folgende verkehrsmittelspezifische Besonderheiten beachtet werden müssen:

- Die Differenzgeschwindigkeiten von Radfahrenden sind in Abhängigkeit der körperlichen Leistungsfähigkeit und der technischen Ausstattung (z.B. Größe und Gewicht des Fahrrades, elektronische Hilfsmotoren) sehr unterschiedlich. Daher ist eine Dimensionierung wichtig, die ein gesichertes Überholen ermöglicht.
- Die Abmessungen von Fahrrädern sind unterschiedlich. Lastenfahrräder werden vermehrt sowohl im privaten als auch im gewerblichen Bereich eingesetzt. Die Dimensionierung muss daher die breitesten Fahrradtypen als Standardmaße berücksichtigen.
- Je nach Flächenreserve ist zusätzlich zu den zuvor genannten Kriterien ein Nebeneinanderfahren zu ermöglichen. Bei hohen Radverkehrsmengen dient der additive Raum zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit. Bei niedrigen Mengen stellt dies ein wichtiges Komfortmerkmal dar. Der Breitenzuschlag beträgt 0,80 bis 1,00 m pro zugelassener Fahrtrichtung.

Besonders im **Radhauptnetz**, bei innergemeindlichen Radhauptverbindungen und regionalen Radverkehrsverbindungen sind höhere Standards als die Mindest- und Regelkriterien der ERA anzustreben, um den hohen Qualitätsanforderungen gerecht zu werden. Dabei werden die Qualitätsanforderungen auch auf Führungsformen des Radverkehrs ausgeweitet, die nicht in der ERA mit Vorgaben zur Dimensionierung beschrieben werden (z.B. Fahrradstraßen oder Kfz-freie Wege).

Im Bereich des **Radbasisnetzes** sowie der Freizeitrouten können reduzierte Qualitätsanforderungen hinsichtlich der Dimensionierung zur Anwendung kommen. Diese orientieren sich an den Regelkriterien der ERA. Eine Dimensionierung mit Mindestbreiten nach ERA sollte nicht zum Einsatz kommen, da diese z.B. Lastenräder oder Fahrradanhänger nicht ausreichend berücksichtigen.

Die hierzu definierten Angaben zur Dimensionierung basieren auf den oben genannten Anforderungen des Radverkehrs. Für die Querschnittsgestaltung von **innerörtlichen Radverkehrsanlagen im Radhaupt- und Radbasisnetz** werden die folgenden Systemfälle als maßgebend erachtet. Hieraus ergeben sich die gewünschten Breiten bzw. die Mindestbreiten der Radverkehrsanlagen.

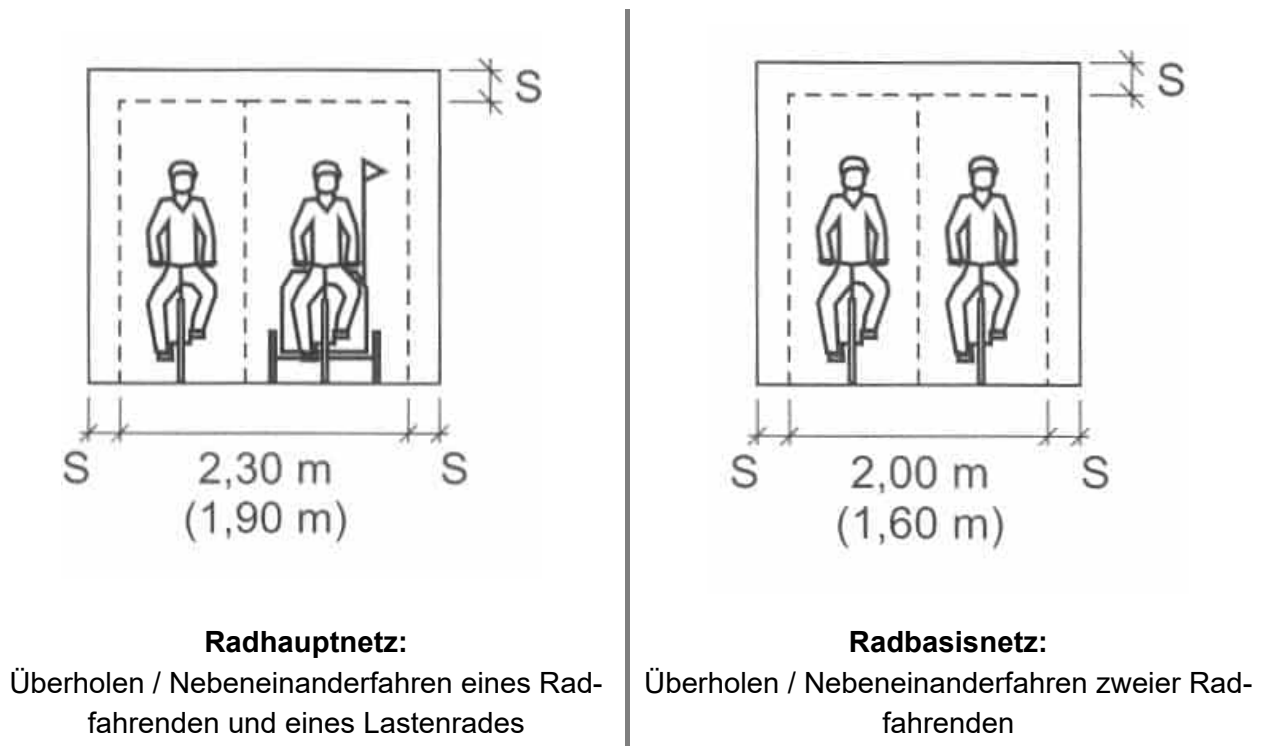


Abbildung 20: Querschnittsgestaltung Radhaupt- und Radbasisnetz

Es sind je nach Einzelfall weitere Anforderungen zu berücksichtigen:

- Alle Breitenangaben verstehen sich zuzüglich des Sicherheitsraumes (falls erforderlich).
- Es sind die Anforderungen anderer Verkehrsarten zu berücksichtigen (falls erforderlich):
 - Begegnungsfälle Kfz-Verkehr (z.B. bei Tempo 30-Zonen und Fahrradstraßen),
 - ausreichende Flächen für Gehwege,
- Es sind die örtlichen Gegebenheiten im Einzelfall zu prüfen (Flächenverfügbarkeit, Flächenreserven, Nutzungskonkurrenzen).

Abbildung 21: Empfohlene Dimensionierung von Führungsformen bei Neu- und Umbauten innerorts

VwV- StVO	Gesetzliche Anforderungen ¹	Mindestbreite	Benutzungspflichtiger kombinierter Fuß- und Radweg		Benutzungspflichtiger Radweg (auch getrennter Fuß- und Radweg)		Radfahrstreifen ³		Benutzungspflichtiger kombinierter Fuß- und Radweg		Benutzungspflichtiger Radweg (auch getrennter Fuß- und Radweg)		Fahrradstraßen ⁴		Mischverkehr ⁵		Kfz-freie Straßen (landwirtschaftliche Wege)	
ERA (RAL)	Richtlinien Anforderungen ²	Mindestbreite	-	-	2,50	2,40	1,50	1,85	2,00	2,00	1,50	2,00	-	-	-	-	-	-
		Regelbreite	2,50	2,50	2,40	1,85	2,00	2,50	2,00	2,00	1,60	-	-	-	-	-	-	-
		Regelbreite	2,50	3,00	2,50	1,85	2,00	2,50	2,00	2,00	1,60	-	-	-	-	-	-	-
AR II	Qualitätsanforderungen Radschnellverbindung	Untergrenze	3,50	2,50	2,50	3,25	3,00	2,00	4,00	5,00	-	-	4,00	-	5,00	-	4,00	-
		Regelbreite	≥ 5,00	≥ 4,00	3,25	≥ 4,00	≥ 3,00	≥ 3,00	5,00	-	-	-	5,00	-	5,00	-	5,00	-
AR III	Qualitätsanforderungen Rad-Vorrang-Route ²	Untergrenze	2,50	2,00	1,85	2,75	2,50	2,00	4,00	5,00	-	-	4,00	-	5,00	-	3,50	-
		Regelbreite	3,50	≥ 3,00	2,75	≥ 3,00	2,50	2,00	4,75	5,00	-	-	5,00	-	5,00	-	≥ 4,5	-
AR IV	Qualitätsanforderungen Radbasisteil ²	Untergrenze	2,50	2,00	1,85	2,25	2,50	1,60	2,70	5,00	-	-	2,70	-	5,00	-	3,50	-
		Regelbreite	2,50	2,50	2,25	2,50	2,50	2,00	4,00	5,00	-	-	4,00	-	5,00	-	4,00	-

Anmerkungen:

- 1 Lichte Breite (inkl. Sicherheitsräume)
- 2 zzgl. Sicherheitsräume
- 3 inklusive Markierung
- 4 abschnittsweise kleinräumige Fahrbahnverbreiterungen auf 5,25 m, um Radverkehr außerorts überholen zu können
- 5 Straßen der Verbindungsfunktionsstufe IV und V und bis zu 1.500 Kfz/Tag (max. 2.500 Kfz/Tag)

Abbildung 22: Empfohlene Dimensionierung von Führungsformen bei Neu- und Umbauten außerorts

4.3.5 Knotenpunkte

Aufgrund der komplexen Knotenpunktgestaltung ist eine pauschalisierte Planungsempfehlung nicht möglich. Eine Einzelfallprüfung, die auch die Hierarchien der kreuzenden Verkehrsnetze berücksichtigt, ist stets notwendig. Dabei sind folgende Grundaussagen zu berücksichtigen:

- Die Führung auf den Strecken ist in den Knoten beizubehalten. Die Radverkehrsanlage ist geradlinig zu führen.
- Der Radverkehr soll auf Radhaupttrouten bevorrechtigt oder gleichberechtigt (LSA, Kreisverkehr) geführt werden. Im Basisnetz ist auch eine Gleichberechtigung bzw. untergeordnete Führung an Knotenpunkten akzeptabel.
- Freie Rechtsabbiegespuren des Kfz-Verkehrs besitzen ein Sicherheitsdefizit und sollten nicht eingesetzt bzw. zurückgebaut werden. Um kurzfristig eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrende zu erreichen, können die freien Rechtsabbiegespuren temporär auch mit Hilfe von Pollern abgesperrt werden. Alternativ kann die Verflechtung vor dem Knoten erfolgen oder die Ströme mittels Signalisierung verträglich geführt werden.
- Die Vorfahrtsregelung ist baulich und markierungstechnisch klar zu gestalten.

4.3.6 Weitere Qualitätskriterien

Neben der Wahl der geeigneten Führungsform und deren Dimensionierung sowie der Führung des Radverkehrs im Knotenpunkt müssen auch weitere Qualitätskriterien berücksichtigt werden, die die Attraktivität einer Strecke für den Radverkehr maßgeblich beeinflussen.

Beleuchtung

Eine Straßenbeleuchtung dient der sozialen Sicherheit und ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal zur Förderung des Alltagsverkehrs. Innerorts ist der Einsatz einer Straßenbeleuchtung der Standardfall und sollte auch an allen selbständigen Radwegen eingesetzt werden. Eine durchgängige Beleuchtung ist außerorts gesetzlich nicht vorgesehen und kann aus Kostengründen und aus Gründen des Umweltschutzes kritisch gesehen werden (Energieverbrauch / Lichtverschmutzung). Ausnahmen sind im Einzelfall und in Abstimmung mit der Kommune/dem Tiefbauamt umsetzbar, wenn z.B. ein hoher Schulverkehrsanteil vorliegt. Eine energiesparende LED-Beleuchtung sowie ggf. Bewegungssensoren können dazu beitragen, dass die Lichtverschmutzung und der Energieverbrauch sowie die damit verbundenen Energiekosten vergleichsweise gering gehalten werden können.

Oberflächengestaltung

- Die Routen des Radhauptnetzes sind immer (innerorts und außerorts) bevorzugt in Asphaltbauweise auszuführen. Alternativ kann, z.B. aus städtebaulichen Gründen ein alternativer, fahrradfreundlicher und wetterfester Belag gewählt werden. Historisches Kopfsteinpflaster soll auf Radhaupttrouten wenn möglich geschnitten werden, um den Fahrkomfort zu erhöhen.



- Die Routen des Radbasisnetzes sollen innerorts ebenfalls in Asphaltbauweise (oder Pflaster) ausgeführt werden, außerorts kann auch eine wetterfeste wassergebundene Oberfläche Anwendung finden.
- Wald- und Feldwege sollten überprüft und mit einer reit gebundenen Oberfläche ausgestattet werden.
- Regelmäßige Kontrollen sollen punktuelle Oberflächenmängel und Schlaglöcher schnell entdecken und beseitigen.

Markierung und Kennzeichnung

Insbesondere Radwegen außerhalb bebauter Gebiete oder selbstständigen Radwegen innerorts dient eine Fahrbahnbegrenzung (Breite 0,12 m) zur Führung des Radverkehrs. Die Markierung sollte vorgesehen werden, um Radfahrende auch bei schlechten Sichtverhältnissen sicher auf der Verkehrsfläche zu führen. Die Fahrbahnbegrenzung ist Teil der Breite des Radweges und sollte regelmäßig von Bewuchs freigeschnitten werden. Es wird empfohlen, die Fahrbahnbegrenzung auch bei bestehenden Radwegen zu markieren, um eine Einheitlichkeit in der Kommune zu gewähren.

Winterdienst

Die Routen des Radhauptnetzes sind beim Winterdienst prioritär zu berücksichtigen. Dabei sollen zunächst die Routen des Radhauptnetzes geräumt werden und anschließend mit geringerer Priorität die Routen des Radbasisnetzes.

Wegweisung

Sowohl die Routen des Radhauptnetzes als auch des Radbasisnetzes sollten einheitlich mit wegweisender Beschilderung nach dem Standard der FGSV ausgestattet werden. Themen- und Freizeitrouten können ergänzt werden.

Weitere Qualitätsmerkmale

- Die Planung und Dimensionierung der Radverkehrsanlagen darf nicht zu Lasten von zu Fuß Gehenden erfolgen.
- Der Einsatz von Pollern und Umlaufsperrern ist zu vermeiden. Im Zweifel sind andere Arten von Durchfahrtssperren und Aufmerksamkeitsfeldern zu verwenden, um zu verhindern, dass Kfz den Weg nutzen. Sollten Hindernisse nicht vermeidbar sein, sollten diese ausreichend gekennzeichnet sein (Reflektoren, Markierung) und breitere Lastenräder berücksichtigen.
- Am Anfang und Ende von Radwegen im Zweirichtungsbetrieb sind besondere Vorkehrungen zur Sicherung der Überleitung und Querung des Radverkehrs zu treffen.

5. Netzanalyse

5.1 Durchführung

Im Dezember 2024 wurde das abgestimmte Radverkehrsnetz von Mitarbeitern des SVK abgefahren. Im Rahmen der Analyse wurden folgende Arbeiten durchgeführt:

- Erfassung der Art der Radverkehrsführung,
- Erfassung der Streckendaten (zulässige Höchstgeschwindigkeit, Straßenklasse/-kategorie, Einbahnstraßen, etc.),
- Aufnahme der Breiten von RVA und der Fahrbahn/Straßenraum,
- Aufnahme der Oberflächenbeschaffenheit,
- Aufnahme der Straßenbeleuchtung,
- Analyse von vorhandenen RVA hinsichtlich Mängel,
- Dokumentation mittels georeferenzierter Fotos.

Die Daten wurden in ein Geoinformationssystem (GIS) übernommen und mit dem Radverkehrsnetz verknüpft. Anschließend wurden die Bestandsdaten hinsichtlich der definierten Ausbau- und Qualitätsstandards (vgl. Kapitel 4.3) ausgewertet sowie schwerwiegende punktuelle Mängel (nach StVO, VwV-StVO, ERA 2010) identifiziert.

5.2 Ergebnisse

Nachfolgend sind nur die wesentlichen Ergebnisse aufgeführt, auf deren Basis die Maßnahmen-schwerpunkte definiert wurden. Die vollständige Datenbank aller Analyseergebnisse ist der Gemeinde in Form von Excel-Tabellen sowie Kartenmaterial und Shape-Dateien zur Verfügung gestellt worden.

5.2.1 Radverkehrsführung

Die Führungsform des Radverkehrs wurde für das gesamte Radverkehrsnetz erfasst. Die RVA wurden seitenscharf aufgenommen, um auch asymmetrische Querschnitte darstellen zu können. In der Maßnahmenliste wurden zudem Informationen zur Benutzungspflicht sowie zu linksseitigen Freigaben hinterlegt.

In Kombination mit den Streckendaten (Geschwindigkeit, Kfz-Netz, etc.) können damit genaue Angaben zu Mischformen und separierten Führungsformen sowie zu Netzlücken und ungesicherten Abschnitten abgeleitet werden.

Definition ungesicherte Abschnitte/Netzlücken

Auf Basis der Qualitätskriterien und wissenschaftlicher Erkenntnisse wurden folgende Führungsformen als ungesichert klassifiziert:

- Mischverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h oder mehr. Aufgrund der Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Rad- und Kfz-Verkehr, kann nicht von einer Sicherung des Radverkehrs bei gleichzeitig hoher Qualität für den Radverkehr ausgegangen werden.
- Mischverkehr auf Streckenabschnitten mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von höchstens 30 km/h, wenn die Beschränkung zeitlich begrenzt ist, da außerhalb der Zeiten die Anmerkungen des Punktes zuvor gelten.
- Kombination der zuvor genannten Führungsmöglichkeiten mit für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen, da dies keine qualitativ sinnvolle Alternative darstellt. Auf den Gehwegen ist der Radverkehr untergeordnet und muss Schrittgeschwindigkeit fahren.
- Sämtliche Strecken, auf denen eine Sicherung für nur eine Fahrtrichtung vorliegt.

Netzlücken dagegen beschreiben Abschnitte, die aktuell nicht für den Radverkehr befahrbar sind (z.B. Verbot Radverkehr, VZ 250 ohne Freigabe Radverkehr, nicht geöffnete Einbahnstraßen).

In Summe bestehen 54 % des Radnetzes aus ungesicherten Abschnitten bzw. Netzlücken. Dazu gehören neben fehlender Infrastruktur auch Mischverkehr bei überhöhten Geschwindigkeiten sowie die Führungsform „Gehweg Rad frei“. In den nachstehenden Bewertungen werden ungesicherte Abschnitte und Netzlücken zusammengefasst. Die folgende Grafik zeigt den gesamten Bestand an Führungsformen auf dem Radverkehrsnetz der Gemeinde Stephanskirchen.

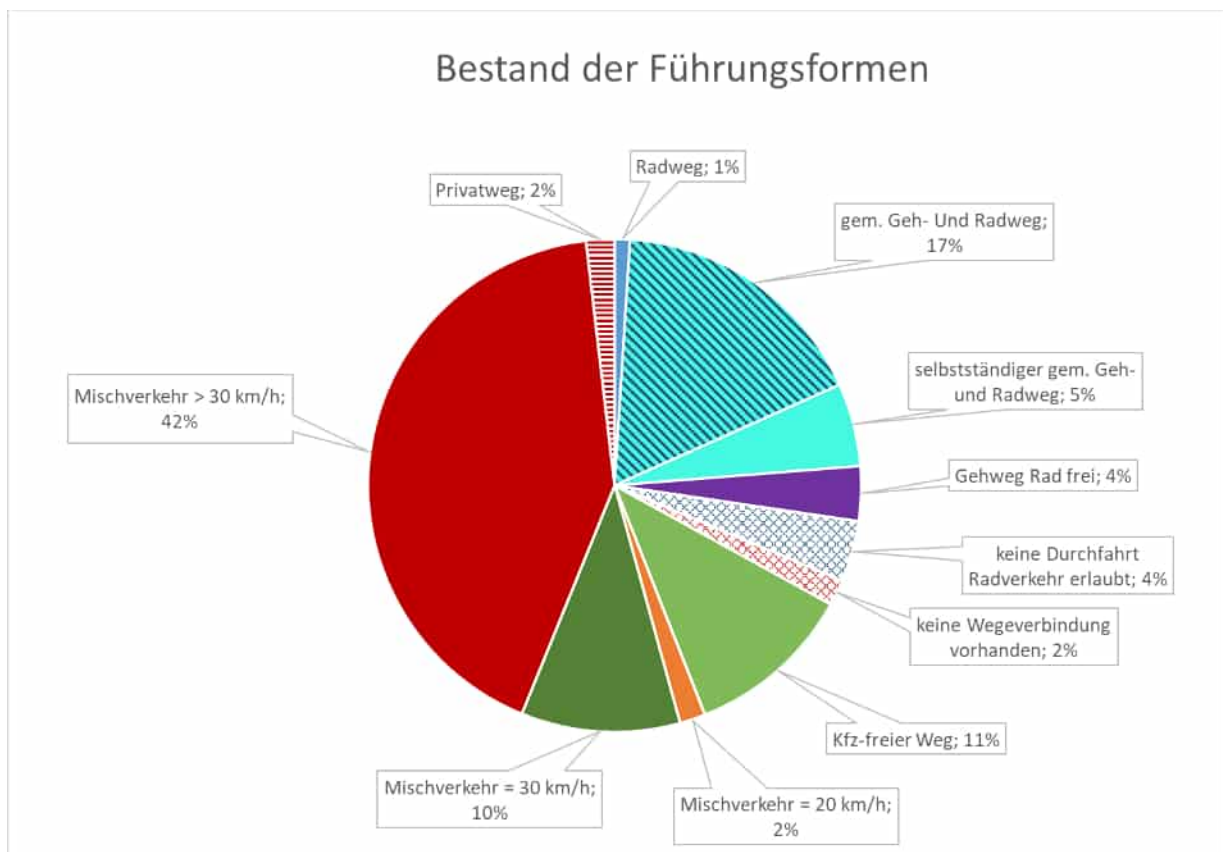


Abbildung 23: Führungsformen des Radverkehrs innerhalb des Radverkehrsnetzes

In der nachfolgenden Karte ist gut zu erkennen, dass es einige Verbindungen im Gemeindegebiet gibt, die durchgängig gesichert sind (Darstellung: grün). Dies sind Führungen auf Kfz-freien Wegen (11 %) oder kombinierte Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr (22 %), welche aufgrund des nicht zugelassenen, motorisierten Verkehrs als gesichert eingestuft werden können. Ebenso als gesichert gilt die Führung im Mischverkehr in Tempo 30-Zonen oder Tempo 20-Zonen, welche im Netz einen Anteil von 10 % bzw. 2 % ausmachen.

Ein Großteil der Führungsform ist Führung im Mischverkehr mit einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h (42 %). Diese Form wird als ungesichert angesehen (Darstellung: rot).

Viele mögliche Elemente, den Radverkehr sicher zu führen, finden nur eher geringe Anwendung in der Gemeinde Stephanskirchen, beispielsweise Markierungslösungen oder Fahrradstraßen. Es beschränkt sich vollständig auf den kombinierten Geh- und Radweg.

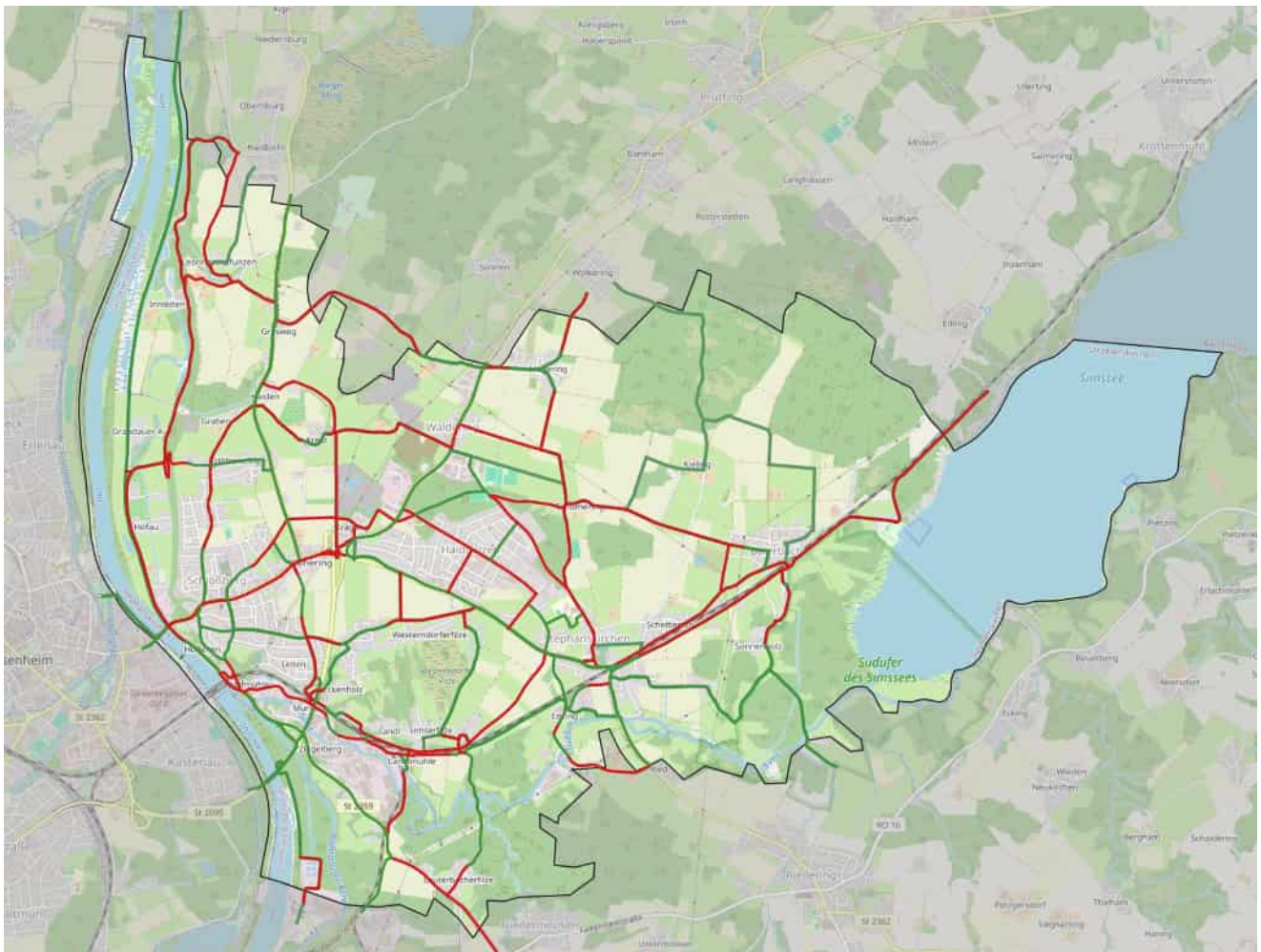


Abbildung 24: Netzkarte mit Hervorhebung der Netzlücken/ungesicherter Abschnitte (rot) und Darstellung aller gesicherten Abschnitte (grün), siehe Anlage 2.06



Abbildung 25: Gesicherte Radverkehrsführung: Straßenbegleitender (links) und selbstständig geführter gemeinsamer Geh- und Radweg (rechts)



Abbildung 26: Gesicherte Radverkehrsführung: Mischverkehr innerhalb einer Tempo-30-Zone (links) und Führung auf einem Kfz-freien Weg (rechts)



Abbildung 27: Ungesicherte Abschnitte laut Definition: Für den Radverkehr freigegebener Gehweg bei Tempo 60 (links) und Mischverkehr bei Tempo 50 innerorts (rechts)

Definition des Bewertungsschemas

Der aufgenommene Bestand der Radverkehrsanlagen wurde im nächsten Arbeitsschritt anhand der zuvor definierten Qualitätskriterien bewertet.

In der nachfolgenden Bewertung werden die Netzabschnitte in verschiedene Kategorien eingeteilt. Diese werden nachfolgend kurz erläutert.

Eingehalten	Die Anforderungen an die Netzabschnitte nach den definierten Qualitätskriterien (vgl. Kapitel 4.3) werden vollständig eingehalten.
Bedingt eingehalten	Die Anforderungen an die Netzabschnitte werden nur zum Teil eingehalten, d.h. der Bestand entspricht den Regelwerken und den Mindestanforderungen der Qualitätskriterien, aber nicht den abweichenden qualitativ hochwertigeren und wünschenswerten Anforderungen nach Kapitel 4.3.
Nicht eingehalten	Die Anforderungen entsprechen nicht den Qualitätskriterien, für das Netzelement existiert jedoch keine besondere Anforderung in den Regelwerken (z.B. landwirtschaftliche Wege)
StVO nicht eingehalten	Der Bestand unterschreitet auch die Mindestanforderungen der StVO/VwV-StVO
Ungesichert/Netzlücken	Da auf diesen Abschnitten keine Sicherung gemäß Definition vorliegt, werden auch keine Qualitätskriterien bewertet.
Hinweis	Die Qualitätskriterien sind in Abhängigkeit der Netzhierarchie entwickelt worden. Dabei gilt, dass die Kriterien für das Radhauptnetz stets strenger sind, als die Kriterien für das Radbasisnetz. Daher kann ein Streckenabschnitt mit gleichen Rahmenbedingungen unterschiedlich bewertet werden, wenn die Netzhierarchiestufe innerhalb des Abschnittes wechselt.

Bewertung auf Grundlage der Qualitätskriterien

In einem zweiten Schritt wurden die Führungsformen bezüglich der Einsatzempfehlung der Qualitätskriterien (vgl. Kapitel 4.3) bewertet. Bei Netzlücken und ungesicherten Abschnitten ist die geforderte Qualität grundsätzlich nicht gegeben.

Etwa 34 % des Netzes entsprechen bezüglich der Auswahl der Radverkehrsführung den Qualitätskriterien, weitere 11 % sind bedingt geeignet (z.B. Tempo 30-Zone oder innerörtliche, gemeinsame Geh- und Radwege im Hauptnetz). Bei dem Großteil des Netzes werden die Kriterien nicht eingehalten (53 %).

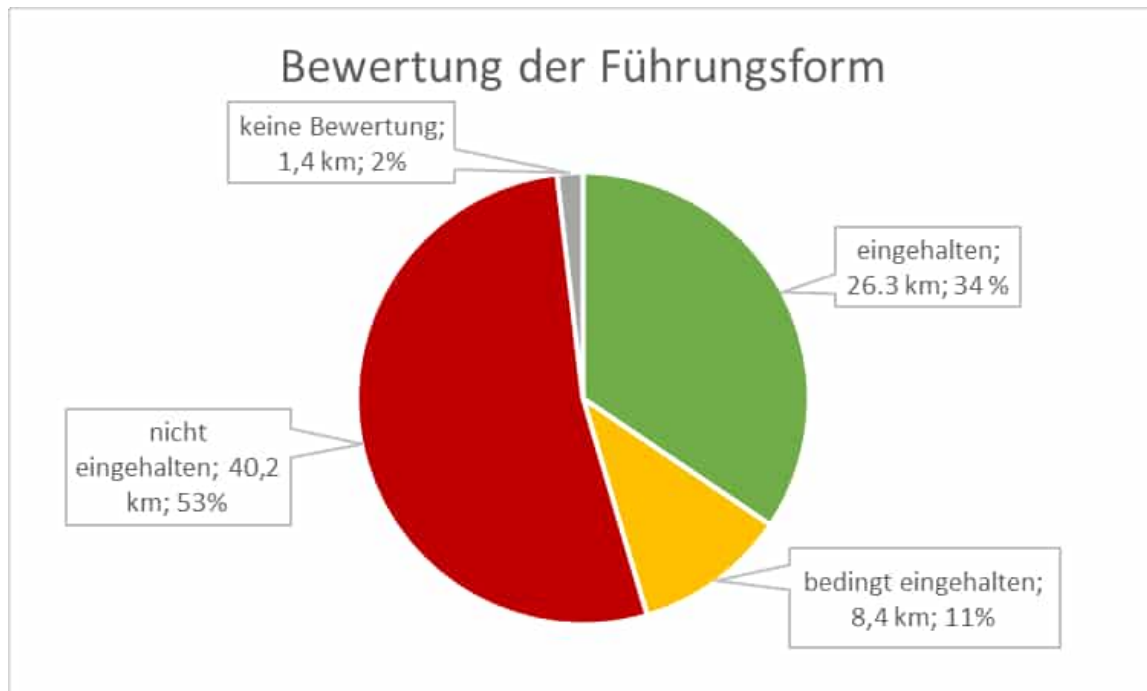


Abbildung 28: Führungsformen des Radverkehrs bewertet auf Basis der Qualitätskriterien



Abbildung 29: Entspricht nicht den Anforderungen an qualitativ hochwertige Radverkehrsanlagen:
Die Führung über einen benutzungspflichtigen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr innerorts (links),
und über einen straßenbegleitenden Gehweg, Rad frei außerorts (rechts)

Die wesentlichen Ergebnisse können wie folgt beschrieben werden:

- Die Flächenerschließung im kommunalen Alltagsnetz ist innerorts überwiegend durch eine konsequente Ausweisung von Tempo 30-Zonen gesichert.
- Entlang der Kfz-Verkehrsstraßen innerorts wird der Radverkehr fast immer im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt, straßenbegleitende Geh- und Radwege entsprechen nicht mehr heutigen Qualitätsanforderungen.
- Schutzstreifen und Radfahrstreifen kommen nicht zum Einsatz, dafür dominieren gemeinsame Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr

Die durchgeführte Analyse zeigt deutlich die vorhandenen Mängel und Schwächen des Radverkehrsnetzes auf:

- An bedeutenden Hauptachsen findet keine bzw. lediglich eine unzureichende Sicherung des Radverkehrs statt, z.B. an der Salzburger Straße, Rohrdorfer Straße oder an der Simsseestraße
- An den Knotenpunkten des Hauptroutennetzes fehlen häufig radverkehrsfreundliche Führungen, z.B. Innbrücke oder im Staatsstraßenkreuzungsbereich zwischen Gehering und Kragling
- Außerörtliche Kfz-Verbindungsstraßen sind fast überall nicht gesichert. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt i.d.R. bei 70 km/h oder mehr (z.B. Hofmühlstraße, RO 5)
- Das umfangreiche Staatsstraßennetz ist aufgrund der Klassifizierung mit einem hohen Verkehrsaufkommen belastet, welches sowohl bei 50 als auch 70 km/h aufgrund vieler Engstellen an seine Grenzen stößt.

5.2.1.1 Dimensionierung

In einem dritten Schritt wurden die Führungsformen bezüglich ihrer Dimensionierung auf Basis der Qualitätskriterien (vgl. Kapitel 4.3) bewertet. Bei Netzlücken und ungesicherten Abschnitten (13 %) wurden keine Breiten bewertet.

Im Bestand erfüllen 18 % des Gesamtnetzes den Ansprüchen der Qualitätsstandards. Bei 5 % des Netzes werden die Kriterien nur bedingt eingehalten und bei 61 % entsprechen die Strecken den hohen Anforderungen der Qualitätskriterien gar nicht. Hierbei handelt es sich vor allem um Strecken auf dem definierten Radhauptnetz, welches höhere Anforderungen an die Breite stellt als an Routen auf dem Basisnetz. Auf Strecken, wo bereits die Führungsform nicht eingehalten ist, wurde keine Bewertung der Dimensionierung vorgenommen (z.B. Mischverkehr bei 50 km/h innerorts).

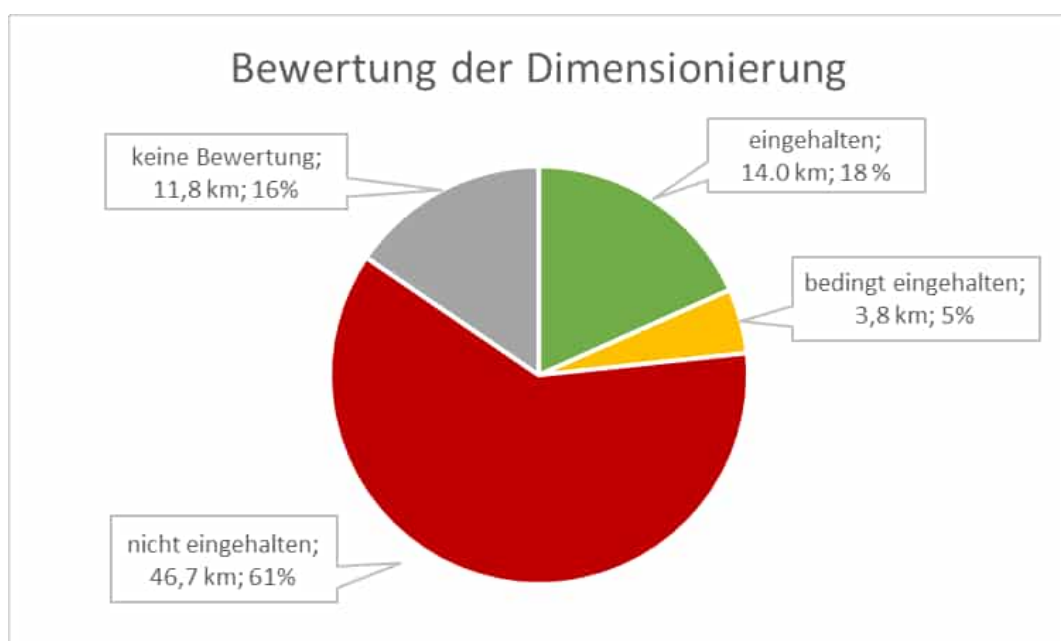


Abbildung 30: Dimensionierung der Führungsformen des Radverkehrs bewertet auf Basis der Qualitätskriterien



Abbildung 31: Unterschreitung der Qualitätskriterien, aber Einhaltung der Regelwerke (links),
Unterschreitung der Qualitätskriterien und der StVO (rechts)

5.2.1.2 Oberflächengestaltung

Die Oberflächenbeschaffenheit wurde im Rahmen der Datenerhebung vor Ort aufgenommen. Unterschieden wurde zwischen befestigten (Asphalt oder Pflaster) und unbefestigten (Schotter, wasser gebundenen) Straßen und Wegen. Entsprechend der Netzhierarchie sowie der Lage des Netzabschnittes (innerorts oder außerorts) werden die Oberflächen bewertet.

Bei 72 % der Radverkehrsinfrastruktur sind die Qualitätsstandards eingehalten. Dies sind insbesondere innerorts asphaltierte Tempo 30-Zonen, asphaltierte Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr außerorts sowie die Vielzahl der asphaltierten landwirtschaftlichen Wege. Auf 18 % der Wege wurden die Standards nur bedingt eingehalten (Pflaster im Hauptnetz oder verdichteter Schotter im Basisnetz), bei weiteren 8 % wurden die Qualitätsstandards nicht eingehalten (z.B. Schotter im Hauptnetz oder schwer befahrbare oder bewachsene Feld- und Waldwege im Basisnetz).

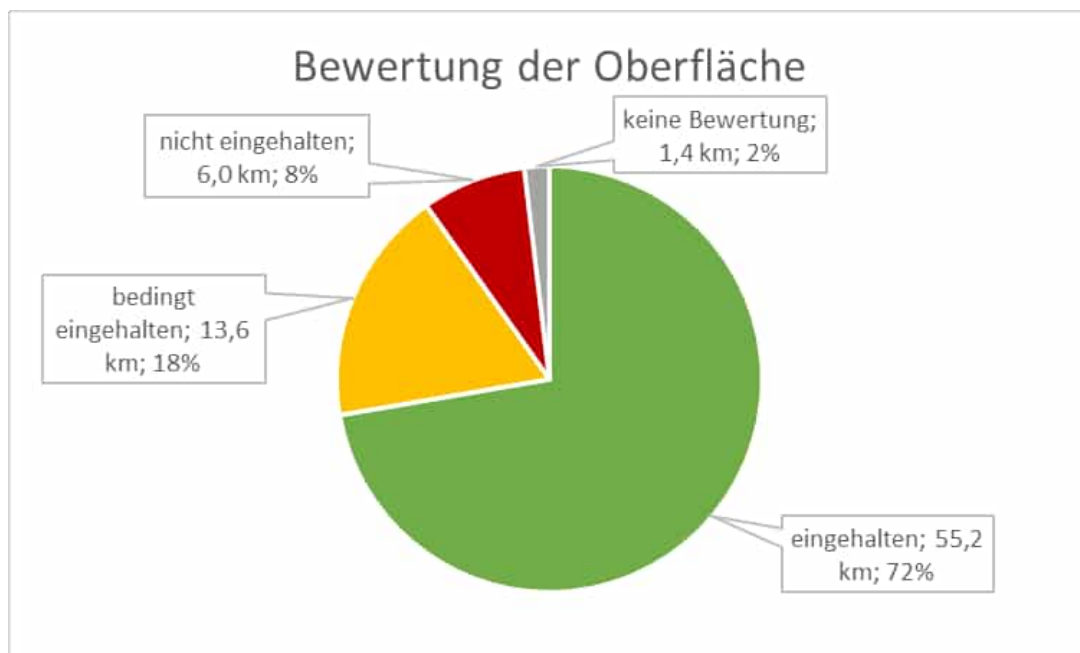


Abbildung 32: Bewertung der Oberflächenqualität auf Basis der Qualitätskriterien



Abbildung 33: Oberflächenbeschaffenheit für Basisnetz ausreichend (links),
Oberflächenbeschaffenheit für Hauptnetz unzureichend (rechts)

5.2.1.3 Punktueller Mängel

Im Folgenden werden die häufigsten und erfahrungsgemäß typischen Mängel exemplarisch dargestellt und erläutert:

Sicherheitsmangel: schlechte oder fehlende Überleitung

Besondere gestalterische Sorgfalt muss an den Anfangs- und Endpunkten von baulichen Radwegen, d.h. an den Überleitungen vom Radweg auf die Fahrbahn und umgekehrt sowie an Querungstellen, eingehalten werden.



Abbildung 34: fehlende Überleitung zwischen baulichem Geh- und Radweg und der Fahrbahn auf der Äußeren Salzburger Straße (links) und fehlende Überleitung am Ende der Pulvermühlstraße (rechts)

Sicherheitsmangel: Fehlende Querungshilfe (Mittelinsel, Fahrbahneinengung, etc.)

Zweirichtungsradwege gehören außerorts entlang von Verkehrsstraßen zum Standardrepertoire der Radverkehrssicherung. Am Ende von Zweirichtungsradwegen sind Querungshilfen anzubieten. Hierbei sind Mittelinseln oder Einengungen des Straßenraumes zur Verkürzung der Querungstrecke zu empfehlen. Auch bei der Querung von vielbefahrenen Verkehrsstraßen (insbesondere Bundes-, Staats- oder Kreisstraßen) durch selbstständige Wege oder Fahrradstraßen ist eine Querungshilfe erforderlich.



Abbildung 35: Fehlende Querungshilfe Rohrdorfer Straße / Hofmühlstraße (links), fehlende Querungshilfe zur Bushaltestelle am Ortsausgang Kragling (rechts)

Beschilderungsmangel: Schild „durchlässige Sackgasse“ fehlt (VZ 357-50)

Radverkehrsführungen über eigenständige oder Kfz-freie Wege sind eine gängige Praxis, um den Radverkehr sicher und separat vom motorisierten Verkehr zu führen. Insbesondere stehen hier Übergänge auf Wege am Ende von Ortschaften zur Verfügung, welche nur dem land- oder forstwirtschaftlichen Verkehr überlassen sind.

Hier ist die korrekte Beschilderung einer Sackgasse von großer Bedeutung, um dem Rad- und Fußverkehr eine Weiterfahrt richtig zu signalisieren. Dies spielt vor allem für ortsunkundige Radler auf Freizeitrouten eine besondere Rolle.



Abbildung 36: fälschliches Sackgassenschild am Neumühlenweg (links), fälschliches Sackgassenschild bei gleichzeitiger Beschilderung des Freizeitnetzes am Simser Weg (rechts)

Beschilderungsmangel: Schild ZZ1000-31 beide Richtungen fehlt oder Schild ZZ1000-32 Radfahrer von links und rechts fehlt

Zur eindeutigen Kennzeichnung eines Zweirichtungsradweges sollte immer das entsprechende Zusatzzeichen 1000-31 oder 1000-32 unter dem Radwegeschild angebracht werden, auch wenn dies nach StVO nicht verpflichtend ist. Es dient dazu, Radfahrern in beiden Fahrtrichtungen anzuzeigen, dass mit Gegenverkehr zu rechnen ist. Diese Zusatzzeichen fehlen im Radverkehrsnetz und wurden bisher durch eine Freigabe des Gehwegs auf der anderen Seite gelöst. Bei Neubeschilderungen sowie langfristig auch im Bestand sollten die Zusatzzeichen aber ergänzend angebracht werden.

Das Zusatzzeichen 1000-33 ist nach VZ-Kat seit Mai 2017 kein gültiges Verkehrszeichen mehr und sollte ersetzt werden.

An Kreuzungen und Einmündungen ist im Zuge von Zweirichtungsradwegen das Zusatzzeichen 1000-32 oberhalb der vorfahrtsregelnden Zeichen verpflichtend anzuordnen und daher unbedingt nachzurüsten.

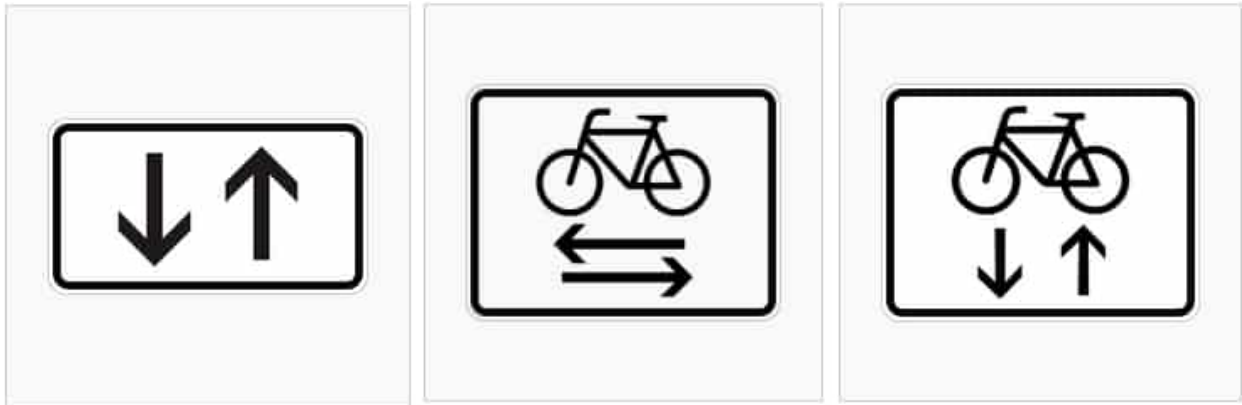


Abbildung 37: Zusatzzeichen zur Kennzeichnung von Zweirichtungsradwegen von links nach rechts: 1000-31 (empfohlen), 1000-32 (empfohlen, an Kreuzungen über vorfahrtsregelnden Zeichen verpflichtend); 1000-33 (nicht mehr gültig)

Fehlende StVO-Beschilderung, wie z.B. fehlende Ortseingangstafeln oder Tempo 30-Zonen Beschilderungen auf Straßen ohne Bedeutung für den allgemeinen Kfz-Verkehr sind dennoch für den nicht-motorisierten Verkehr von Belang. So heißt es u.a. in der VwV-StVO (zu den Zeichen 310 und 311 Ortstafel): Die Ortstafel darf auch auf unbedeutenden Straßen für den allgemeinen Verkehr nicht fehlen.



Abbildung 38: Fehlende Kennzeichnung eines Zweirichtungsradweges am BÜ Stephanskirchen (links), fehlende Ortstafel sowie Hinweis auf Führung am Bachfilzenweg (rechts)

Netzlücken

Einige wichtige Achsen des Radverkehrs, u.a. zur Verbindung der Gemeindeteile untereinander, weisen derzeit bei einer zulässigen Kfz-Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h oder mehr keine gesicherte Führung des Radverkehrs auf.

Zu diesen zentralen Routen zählen u.a.:

- Äußere Salzburger Straße, OD Waldering

- Salzburger Straße, OD Schloßberg
- Wasserburger Straße nach Ende der Tempo 30-Zone,
- Hofmühlstraße (mit Ausnahme des Tempo 30-Bereichs),
- Rohrdorfer Straße im innerörtlichen Bereich,
- Simsseestraße von Stephanskirchen bis zum Simssee.



Abbildung 39: Ungesicherte Führung des Radverkehrs: Hofmühlstraße (links),
Wasserburger Straße (rechts)

Komfortmangel: unzureichende Oberflächenbeschaffenheit

Weitere Mängel an existenten RVA in Stephanskirchen sind Komfortmängel in Form von Schlaglöchern, Wurzelaufbrüchen, Bodenwellen, Randbewuchs und Verschmutzung der Radverkehrsanlage.

Löcher in der Deckschicht führen insbesondere bei wassergebundenen Decken zu grober Verschmutzung und Pfützenbildung.



Abbildung 40: Komfortmängel im Radverkehrsnetz: kritischer Belag Hauptnetz (links),
Basisnetz (rechts)

6. Maßnahmenkonzept

6.1 Vorgehen

Die Maßnahmen werden aus einem Abgleich der Anforderungen mit den vor Ort erhobenen Bestandsdaten abgeleitet. Das Konzept basiert auf drei Blöcken, die aufgrund der Analysen als Problemschwerpunkte identifiziert wurden:

- Bestehende Radverkehrsanlagen, die nach StVO, VwV-StVO oder ERA mangelbehaftet sind oder die nicht den Qualitätskriterien entsprechen.
- Bestehende gesicherte Führungsformen, die nicht den Qualitätskriterien entsprechen.
- Ungesicherte Abschnitte und Netzlücken.

Die Maßnahmenschwerpunkte werden entsprechend in drei Kategorien unterteilt:

- Punktuelle Mängelbeseitigung,
- Ausbaumaßnahmen vorhandener (Radverkehrs-)Infrastruktur und
- Netzlückenschlüsse.

Keine Maßnahmen sind notwendig, wenn die vorliegende Sicherung des Radverkehrs allen Anforderungen der Qualitätskriterien entspricht.

Die Einteilung der Maßnahmen wird in den folgenden Kapiteln beschrieben. Die bestehende **Straßenklassifizierung** ist einer der maßgebenden Entscheidungsparameter. Die beschriebene Einteilung der Maßnahmen erfolgt daher anhand der Klassifizierung.

In der nachstehenden Grafik ist die Vorgehensweise der Maßnahmenempfehlung für innerörtliche und außerörtliche Routen dargestellt.

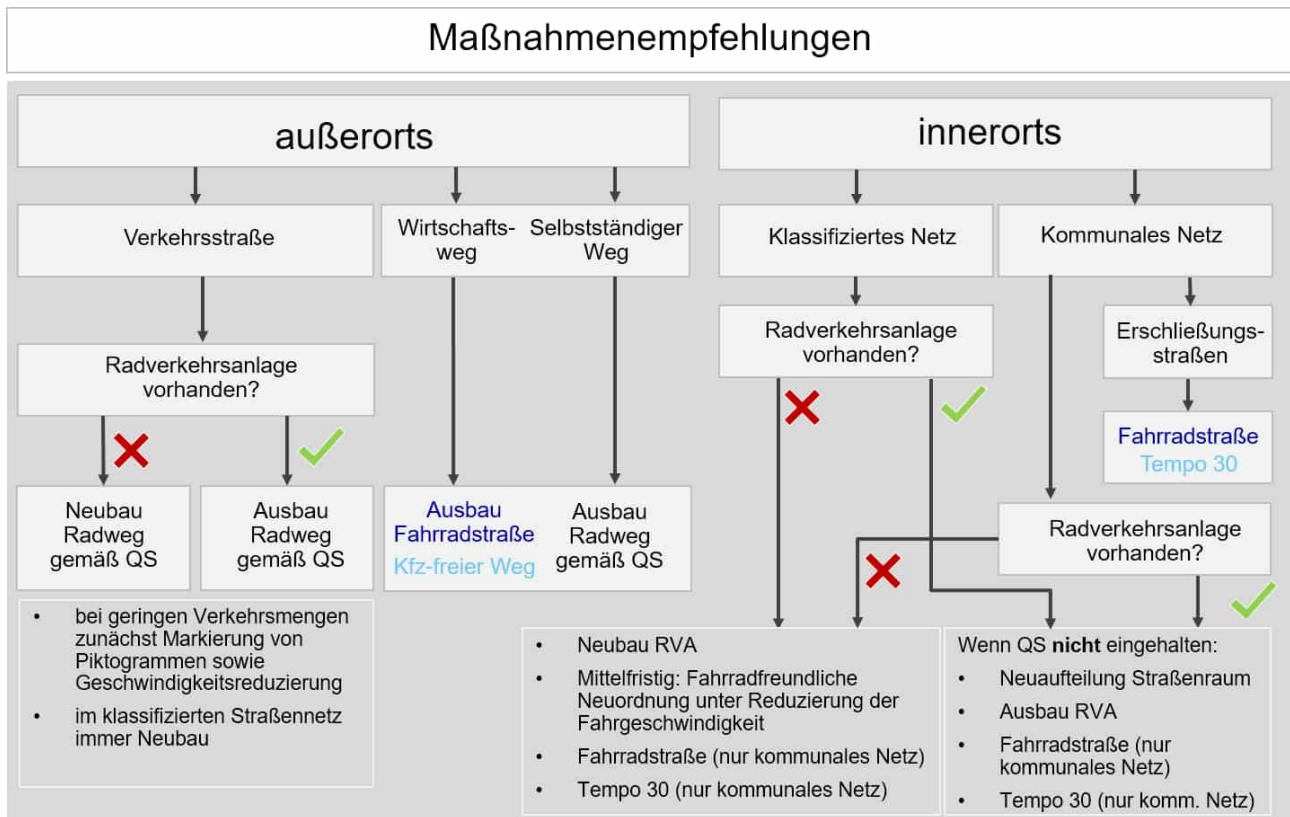


Abbildung 41: Methodik zur Erstellung der Maßnahmen

6.1.1 Klassifiziertes Straßennetz

6.1.1.1 Außerorts

Für Netzlückenschlüsse außerorts kommt entlang klassifizierter Straßen (B, St, NU) i. d. R. der **Neubau straßenbegleitender Radwege (Neubaumaßnahme)** in Frage. Andere Lösungen scheiden aufgrund der geltenden Rechtslage bzw. der Netzfunktion für den überregionalen Kfz-Verkehr aus. Es wird zunächst davon ausgegangen, dass außerhalb geschlossener Ortschaften theoretisch entsprechende Ausbaufächen zur Verfügung stehen.

Aufgrund der hohen Kosten für solche Projekte und der Probleme beim Grunderwerb können im Einzelfall auch andere Möglichkeiten der Radverkehrssicherung in Frage kommen. Hierzu zählen:

- Alternativer Netzverlauf (**Netzverlegung**), wenn dieser hinsichtlich der Gesamtqualität aus Reisezeit, Verkehrssicherheit und Qualitätsanforderungen an die Radverkehrsführung vergleichbar ist.
- Beobachtung der Rechtslage und der Forschung, um sich ändernde Rahmenbedingungen zu nutzen, wie z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen, Geschwindigkeitsdämpfungen, Markierungslösungen außerorts, kommunikative Maßnahmen, etc.

6.1.1.2 Innerorts

Innerorts sind die notwendigen Flächen für einen Neubau i. d. R. nicht vorhanden und der Flächenanspruch ist wegen der empfohlenen Trennung zum Gehweg und der Vermeidung eines einseitigen Radweges sogar größer (vgl. Kapitel 4.3.3.1). Der **Ausbau** der bestehenden Infrastruktur, indem Flächennutzungen umverteilt werden, ist aus den gleichen Gründen selten umsetzbar.

Bei einer ausreichenden Fahrbahnbreite von mind. 7,50 m kommt der Einsatz von **Markierungslösungen** (Schutzstreifen) in Frage. Bei schmaleren Fahrbahnbreiten und keinerlei Flächenreserven, was in vielen Ortsdurchfahrten der Fall ist, ist technisch wie rechtlich zum heutigen Zeitpunkt keine Option zur Sicherung des Radverkehrs möglich (ausgenommen Piktogrammketten). Eine **Netzverlegung** des Radverkehrsnetzes ist nur bei einer annähernd gleichwertigen Alternativroute möglich. Gleichwertig bedeutet, dass die alternative Route hinsichtlich Reisezeit, Verkehrssicherheit und den Qualitätsanforderungen ein vergleichbares Niveau erreichen kann. Bei der Entscheidung für Alternativrouten sollte bedacht werden, dass die Quellen und Ziele entlang der eigentlichen Verbindung nicht angebunden werden. Bei diesen Straßen handelt es sich oftmals um Hauptverkehrsstraßen/ Ortsdurchfahrt mit angrenzendem Einzelhandelsbesatz.

Im klassifizierten Netz sind in bestimmten Fällen auch Anordnungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30 möglich (**Beschildeungsmaßnahme** vgl. Kasten Allgemeine Hinweise zu Beschilderungsmaßnahmen S. 59).

Sind diese Möglichkeiten ausgeschöpft, muss bei der heutigen Rechtslage der Mischverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zunächst bestehen bleiben.

Die Beobachtung der Rechtslage und der Wissenschaft ist in diesen Fällen sinnvoll, denn ergänzende Maßnahmen werden zurzeit erprobt (siehe unten: Kasten Piktogrammketten) und die Diskussion um eine allgemein mögliche Geschwindigkeitsreduzierung innerorts wird geführt. Auch die Teilnahme an Verkehrsversuchen ist sinnvoll. Zwar handelt es sich dabei um temporäre Maßnahmen, jedoch kann so ein Umdenken in Politik und Gesellschaft errungen werden, sodass im Optimalfall temporäre Maßnahmen in permanente Maßnahmen überführt werden können (z.B. Pop-up-Radwege).

Piktogrammketten

Die Empfehlung für Piktogrammketten oder auch Piktogrammspuren meint die alleinige Markierung von Fahrradpiktogrammen in kurzen Abständen am rechten Fahrbahnrand. Diese werden in der Fachliteratur auch „Sharrows“ genannt, eine Zusammensetzung der englischen Wörter Shared (Teilen) und Arrow (Pfeil). Hiermit wird das Ziel verfolgt, die Fahrbahnmitnutzung durch den Radverkehr zu erhöhen, indem ein optisches Angebot auf der Fahrbahn geschaffen wird. Piktogrammketten sollen in der Neuauflage der ERA als Element zur Radverkehrsförderung enthalten sein. Seit 2023 gilt ein Erlass in Bayern, welcher das Markieren von Piktogrammspuren unter bestimmten Voraussetzungen erlaubt. Der Erlass sieht u.a. vor, lediglich das Sinnbild und keine zusätzlichen Pfeile zu markieren.

6.1.2 Kommunale Straßen und Wege

Im Maßnahmenkonzept werden hierunter die Gemeindestraßen und die sonstigen öffentlichen Straßen (gemäß BayStrWG) zusammengefasst. Die Baulast wird vereinfacht der betroffenen Kommune zugeordnet, auch wenn diese nicht der offizielle Baulastträger ist. Eine entsprechende Überprüfung ist Bestandteil der weiterführenden Ausbauplanungen.

6.1.2.1 Gemeindestraßen

Zu den Gemeindestraßen gehören die Gemeindeverbindungsstraßen (außerorts) und die Ortsstraßen (innerorts).

Außerorts

Es kommen die gleichen Maßnahmen in Betracht wie im klassifizierten Straßennetz (vgl. Kapitel 6.1.1). Die Wirtschaftlichkeit von Radwege-Neubauprojekten ist aufgrund der geringeren Verkehrsbedeutung und den damit verbunden geringen Kfz-Belastungen oftmals sehr kritisch zu bewerten und sollte sich daher in Stephanskirchen zunächst auf das **Radhauptnetz** beschränken. Für Straßen, auf denen das **Radbasisnetz** verläuft, wird daher zunächst eine Überprüfung der Straßennetzkategorie empfohlen. Existieren gleichwertige alternative Routen für den Kfz-Verkehr oder dienen die Gemeindeverbindungsstraßen zur Anbindung kleinerer Ortsteile, kann eine Abstufung bzw. (Teil-)Einziehung in Betracht kommen (Prüfung auf eine geänderte Verkehrsbedeutung bzw. auf Gründe des öffentlichen Wohls. Diese rechtlichen Vorraussetzungen können aufgrund der Radnetzplanung gegeben sein). Somit können folgende **Beschildeungsmaßnahmen** in Frage kommen:

- Beschränkung des öffentlichen Verkehrs,
- Fahrradstraßen (Freigabe für Anwohnende).

Es sollte geprüft werden, ob es sich überhaupt um eine Gemeindeverbindungsstraße oder um eine sonstige öffentliche Straße handelt. Eine Abstufung bzw. (Teil-)Einziehung ist in diesen Fällen nicht notwendig, die Beschilderung sollte vor Ort angepasst bzw. ergänzt werden (z. B. landwirtschaftlicher Weg). Eine Kombination mit einer **Ausbaumaßnahme** ist bei mangelhafter Oberfläche oder zu schmaler Dimensionierung möglich.

Handelt es sich um eine Gemeindeverbindungsstraße, die nicht für eine (Teil-)Einziehung in Betracht kommt, deren Ausbau bzw. an der ein Neubau eines Radweges jedoch nicht wirtschaftlich ist, sollte zunächst eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit geprüft werden. Gemäß § 41 zu Zeichen 274 II VwV StVO ist es möglich, in Einzelfällen die zulässige Höchstgeschwindigkeit außerorts von 100 km/h auf 70 km/h zu reduzieren, wo Fußgänger und Radfahrer im Längs- und Querverkehr in besonderer Weise gefährdet sind^[1].

Innerorts

Es kommen die gleichen Maßnahmen in Betracht wie im klassifizierten Straßennetz, aber auch die Hemmnisse sind dieselben. Im Bereich kommunaler Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sieht das Konzept bei schmalen Fahrbahnen und fehlenden Flächenreserven zunächst eine Überprüfung der Straßennetzkategorie vor, um u. a. zu überprüfen, ob die Straßen in



eine Tempo 30-Zone (vor allem im **Radbasisnetz**) oder eine Fahrradstraße/ Fahrradzone (**Radhauptnetz**) umgewandelt werden könnten (Beschilderungsmaßnahme). Eine Prüfung der Straßennetzkategorie kann nur durch die Kommunen selber erfolgen. Eine **Beschilderungsmaßnahme** stellt eine kostengünstige Möglichkeit dar, die Verkehrssicherheit des Radverkehrs (und der Fußgänger) zu erhöhen (vgl. S.58).

Im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes wurde eine erste Vorprüfung vorgenommen, indem die Straßenfunktion anhand des Straßennetzes abgewogen wurde (Gewerbegebiete, überörtliche Verbindungsstraßen, mögliche Alternativrouten, etc.).

Sind diese Möglichkeiten ausgeschöpft, kommt eine Netzverlegung in Betracht oder bei der heutigen Rechtslage die Beibehaltung des Mischverkehrs bei Tempo 50.

Kommunale Straßen innerhalb einer Tempo 30-Zone bzw. mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von max. 30 km/h werden gemäß der festgelegten Qualitätskriterien in Kapitel 4.3.34.3.3 im **Radhauptnetz vorrangig als Fahrradstraße** oder Fahrradzone ausgewiesen, während im **Radbasisnetz** eine Führung des Radverkehrs im **Mischverkehr bei Tempo 30** ausreichend ist.

6.1.2.2 Sonstige öffentliche Straßen

Zu den sonstigen öffentlichen Wegen zählen öffentliche Feld- und Waldwege sowie beschränkt öffentliche Wege, wie z. B. Geh- und Radwege oder Wanderwege, die nicht Bestandteil anderer Straßen sind. Eine grundlegende Sicherung liegt aufgrund des nicht zugelassenen allgemeinen Kfz-Verkehrs vor.

Eine **Ausbaumaßnahme** ist bei mangelhafter Oberfläche oder zu schmaler Dimensionierung möglich. Eine **Markierungs- und Beschilderungsmaßnahme**, z. B. als Fahrradstraße, ist vor allem für das **Radhauptnetz** zur weiteren Steigerung der Qualität zu empfehlen.

Die Einstufung im Maßnahmenkonzept basiert in erster Linie auf der Bedeutung des Abschnittes für das Radverkehrsnetz der Gemeinde Stephanskirchen. Es ist nicht möglich, die genaue Ausbaureihenfolge der Wegabschnitte des Radverkehrsnetzes festzulegen, da die zeitliche Umsetzung nicht planerisch festgeschrieben werden kann, sondern von einer Vielzahl anderer Faktoren abhängt.

So ist z.B. nicht abzuschätzen, welchen Zeitaufwand Grundstückskäufe, Abstimmung mit Baulastträgern oder Beantragung von Fördermitteln mit sich bringen. Inhaltlich als langfristig umzusetzende Maßnahmen können z.B. vorgezogen werden, wenn diese schnell und kostengünstig im Rahmen von Instandhaltungsarbeiten umzusetzen sind.



Allgemeine Hinweise zu Beschilderungsmaßnahmen

Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h

Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von **30 km/h** kann auf RVA verzichtet werden. Die Sicherheit für den Radverkehr ist durch die niedrigere Kfz-Geschwindigkeit gewährleistet, denn die Gefahr von schweren Unfällen mit hohem Verletzungsrisiko sinkt mit Abnahme der Geschwindigkeitsdifferenz um ein Vielfaches. Behinderungen des Kfz-Verkehrsflusses liegen durch die gleichmäßigeren Fahrgeschwindigkeiten nicht vor.

Für diese Maßnahmen ist eine behördliche Prüfung der Kriterien nach § 45 StVO (insbesondere Absatz 1c und 9, örtliche Gefahrenlage) sowie unter Berücksichtigung der VwV-StVO zu den §§ 39 bis 43 Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen und § 45 (dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor) notwendig.

Für die Prüfung von möglichen Geschwindigkeitsbeschränkungen sind auch die Erkenntnisse aus Lärmaktionsplänen und Luftreinhalteprogrammen zu berücksichtigen, die eine Anordnung erleichtern können. Im unmittelbaren Umfeld von Schulen, Altenheimen, Kindergärten, etc. wurden mit der letzten Novellierung der StVO die Voraussetzungen zur Anordnung von Tempo 30 als Standardfall ermöglicht.

Tempo 30-Zone

Die Anordnung einer Tempo 30-Zone bringt weitere Vorteile mit sich. Bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung sind leichter umsetzbar bzw. sogar erforderlich. Neben dem Radverkehr profitieren auch die Anwohnenden und zu Fuß Gehenden. Die Anordnung unterliegt nicht den strengen Regeln des § 45, sondern kann für Wohngebiete durch die Kommunen selbst erfolgen. Erforderlich hierzu ist ein Konzept, das auch die Belange des örtlichen Verkehrs berücksichtigen muss. Innerhalb von Tempo 30-Zonen sind benutzungspflichtige RVA und Schutzstreifen verboten. Tempo 30-Zonen sind nur innerorts und nur in Wohngebieten zulässig.

Fahrradstraßen

Gegenüber der Geschwindigkeitsreduzierung bringt die Ausweisung von Fahrradstraßen weitere große Vorteile mit sich: Der Radverkehr ist bevorrechtigt und Fahrradstraßen sind auch außerorts zulässig. In Fahrradstraßen gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Motorisierter Verkehr muss mittels Zusatzzeichen (z. B. Kfz-Anlieger frei) zugelassen werden. Voraussetzung zur Anordnung einer Fahrradstraße ist eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr, was durch die Definition von Radhaupttrouten gegeben ist. Die Straßen dürfen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr sein.



6.2 Definition von Maßnahmen

Die insgesamt 85 Einzelmaßnahmen für die Gemeinde Stephanskirchen sind im Maßnahmenplan (vgl. **Anlage Plan 3.01** und Abbildung 42) und in einer Maßnahmenliste zusammengefasst. Über die Maßnahmennummer können die Einzelmaßnahmen in der Liste sowie im Plan identifiziert werden. Im Plan außerdem farblich dargestellt sind die **Maßnahmenkategorien**:

Neubaumaßnahme

Es ist keine Radverkehrsanlage vorhanden.

Maßnahme: Neubau eines Radweges oder eines kombinierten Geh- und Radweges erforderlich.

Ausbaumaßnahme

Es ist eine Radverkehrsanlage vorhanden, die nicht den Qualitätsstandards entspricht.

Maßnahme: Ausbau bezüglich der Verbreiterung des Bestandes zur Umsetzung der Standards.

Konsequenz: ggf. Flächenumverteilung/Umbau eines Straßenzuges.

Markierungsmaßnahmen

Radverkehr kann im Bestandsquerschnitt durch Markierungen gesichert werden.

Maßnahme:

- Markierung von Schutzstreifen oder Radfahrstreifen.
- Markierung von nicht benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radwegen.
- Markieren von Sicherheitstrennstreifen, um den Radverkehr außerhalb der Dooring-Zone zu führen.
- Markierung von Fahrradstraßen mit dazugehöriger Beschilderung nach gegebenen Standards

Beschilderungsmaßnahmen

Radverkehr kann im Bestandsquerschnitt durch Beschilderung gesichert und/oder bevorrechtigt werden.

Maßnahme:

- Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen; i. d. R. als Zone.
- Sperrung von Straßen für den allgemeinen Kfz-Verkehr (landwirtschaftliche Wege).
- Beschilderung von für den Radverkehr durchlässigen Sackgassen.

Bei allen Maßnahmen ist eine Prüfung der Straßenwidmung und Straßenfunktion notwendig.

Keine Maßnahmen notwendig / empfohlen

Für den Fall, dass im Zuge der Erhebung keine Mängel festgestellt werden konnten und alle Qualitätsstandards eingehalten sind, so sind auch keine Maßnahmen notwendig.

Für den Fall von verkehrsberuhigten Bereichen, auch in Form von Tempo 20 – Zonen oder Fußgängerzonen, in welchen der Radverkehr freigegeben ist, werden keine Maßnahmen empfohlen. Mögliche Maßnahmen oder Verbesserungen für den Radverkehr hätten keine Vorteile zu untergeordneten Verkehrsteilnehmenden.

Keine Maßnahmen möglich

Weder baulich noch beschilderungstechnisch können Maßnahmen ergriffen werden. Dies tritt insbesondere zu, wenn die Route über ein bestehendes Gelände verläuft (z.B. Schulgelände) oder sich im Einzugsgebiet einer größeren Baumaßnahme befindet, welche in den kommenden Jahren erwartet wird.

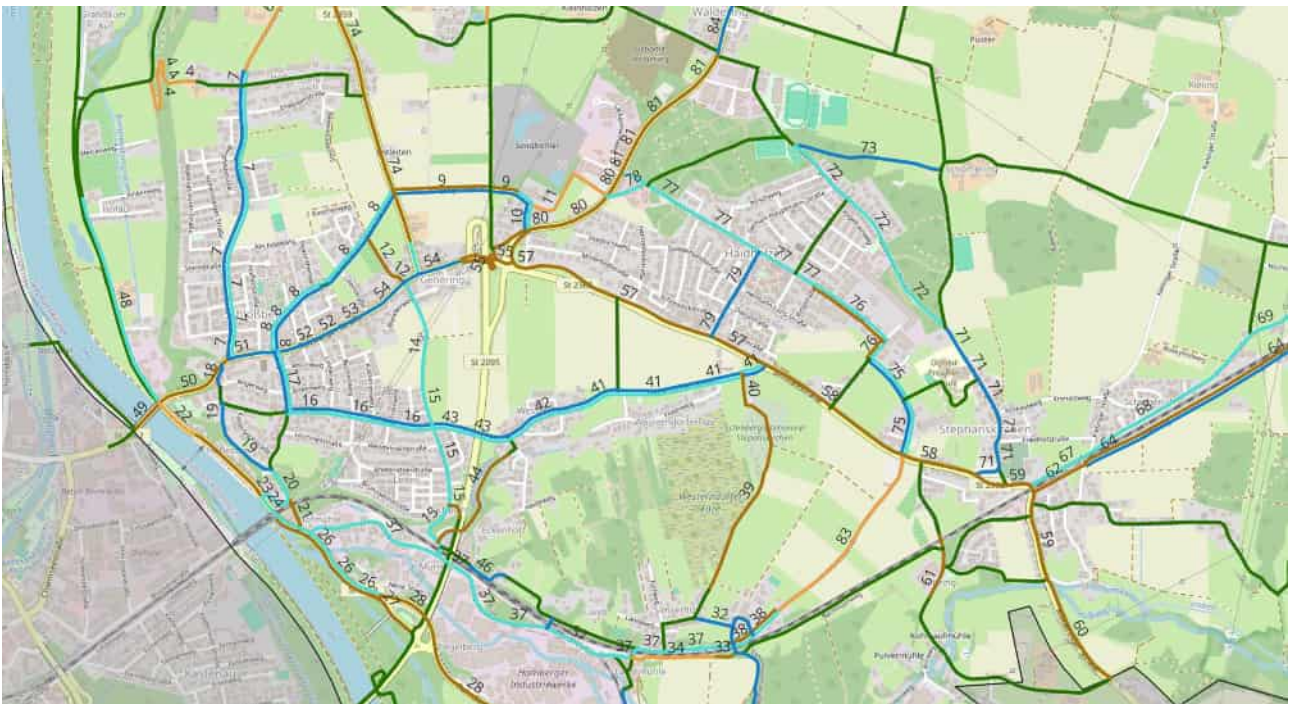


Abbildung 42: Ausschnitt aus dem Maßnahmenkonzept für die Gemeinde Stephanskirchen (s. Anlage 3.01)

Die Maßnahmen sind nummeriert und werden in einer Tabelle vertiefend erläutert. Die Reihenfolge in dem Ausschnitt der nachfolgenden Tabelle (vollständige Tabelle s. Anlage 3.03), in der die einzelnen Maßnahmen mit Lösungsmöglichkeiten aufgeführt sind, stellt keine Wertung der vorzunehmenden Maßnahmen dar. Gleichwohl sollte bei der Umsetzung darauf geachtet werden möglichst zeitnah zusammenhängende Streckenzüge umzugestalten, um isolierte Maßnahmen zu vermeiden.

[illegible]

- Radverkehrsnetz,
 - Netzhierarchiestufe,
 - Radverkehrsanlage (vorhandene Führungsform),
 - Breite,
 - Oberfläche,
- Bewertung der Radverkehrsanlage,
 - Bewertung der Führungsform,
 - Bewertung der Dimensionierung,
 - Bewertung der Oberfläche,
- Maßnahmen,
 - Maßnahmenkategorie,
 - Maßnahmenart,
 - Weitere Maßnahmen / Bemerkung,
 - Planungspriorität,
 - Grobkostenschätzung.

6.2.2 Punktuelle Mängelbeseitigung

Einfache punktuelle Mängel, wie z. B. Verschmutzung von Wegen, Randbewuchs oder fehlende Beschilderung, können unmittelbar durch die Baulastträger beseitigt werden. Eine gesonderte und vertiefende Prüfung bzw. Erläuterung der Lösungsansätze ist nicht erforderlich. Diese Mängel sind mit pauschalen Lösungsansätzen in der punktuellen Mängelliste (**vgl. Anlage 3.04**) hinterlegt und im Plan **Anlage 2.05** verortet.

6.2.3 Übergeordnete Maßnahmen

Die im Maßnahmenkonzept konkret definierten linearen und punktuellen Maßnahmen sollten durch weitere, übergeordnete flächendeckende Maßnahmen ergänzt werden, um die Fahrradfreundlichkeit in der Gemeinde zu erhöhen. Die übergeordneten Maßnahmen wurden nicht verortet und gelten für alle Straßen und Wege in der Gemeinde, nicht nur für die Routen des Radverkehrsnetzes. Eine konsequente Umsetzung auf allen Straßen und Wegen wird empfohlen. Folgende übergeordnete Maßnahmen sollten schrittweise umgesetzt werden:

6.2.3.1 Maßnahmen, welche im Sanierungsfall und im laufenden Betrieb umgesetzt werden können

Viele übergeordnete Maßnahmen können im laufenden Betrieb oder im Rahmen der Sanierung umgesetzt werden. Hierzu zählen:



- Die Ergänzung des Zusatzzeichens 1000-31 (Radverkehr in beide Richtungen), welches insbesondere innerorts an gemeinsamen Geh- und Radwegen im Zweirichtungsverkehr angebracht werden sollte.
- Markierung von Leitlinien auf Radwegen,
- Freischneiden von Radwegen bzw. den Leitlinien,
- Markierung von Radverkehrsfurten innerorts und außerorts an Knotenpunkten und Zufahrten, bestenfalls in Rot,
- Markierung von Pollern und festen Hindernissen mittels kontrastreicher Markierung und reflektierenden Materialien. Auch der Einsatz flexibler Poller ist möglich.
- Prüfung von Umlaufsperrern auf ihre Befahrbarkeit mit Lastenfahrrädern.

6.2.3.2 Markierung von Piktogrammketten

Auf einer Vielzahl von Streckenabschnitten können nach den derzeitigen rechtlichen Rahmenbedingungen keine Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs umgesetzt werden. Hierbei handelt es sich zumeist um Straßen, in denen nur eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei Tempo 50 oder mehr möglich ist (klassifiziertes Straßennetz / Vorbehaltsnetz in Kombination mit geringen Straßenquerschnitten). Auf diesen Strecken wird empfohlen, den Radverkehr durch das Markieren von Piktogrammketten auf der Fahrbahn zu visualisieren. Dies ist seit einem Erlass des Freistaates Bayern zur Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs vom Mai 2022 möglich.

Dadurch soll auf das Vorhandensein des Radverkehrs sowie dessen besondere Schutzbedürftigkeit hingewiesen werden. Sie dienen zudem der optischen Weiterführung von Radverkehrsachsen bzw. der Wegweisung auf den vorhandenen Netzlücken.

Zur Markierung von Piktogrammketten kann das herkömmliche Radverkehr-Sinnbild gemäß § 39 Absatz 7 StVO verwendet werden, welche im Abstand von 25 – 50 m am rechten Fahrbahnrand markiert werden. Bei angrenzenden Längsparkständen ist auf einen ausreichenden Abstand zum Fahrbahnrand zu achten, um Dooring-Unfälle zu verhindern (Sicherheitstrennstreifen).

Die Umsetzung der ersten Piktogrammketten sollte durch eine Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet werden. Hier bieten sich Informationsveranstaltungen / Flyer / Plakate sowie die Darstellung auf der Website und in der Social Media Präsenz an, welche die Maßnahme erläutern.

6.2.3.3 Gestaltungsstandards für Fahrradstraßen

Das Einrichten von Fahrradstraßen, insbesondere auf den Radhaupttrouten des Netzes, stellt ein wesentliches Element im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes dar. Umso wichtiger ist es, bei der Vielzahl der geplanten Maßnahmen von Beginn an eine einheitliche Gestaltung der Fahrradstraßen in der Gemeinde Stephanskirchen umzusetzen.

Da Fahrradstraßen hauptsächlich in der Baulast der Kommunen liegen, ist es die Aufgabe des Kreises, die Definition von Gestaltungsstandards im Landkreis zu koordinieren und für eine einheitliche Umsetzung zu werben. Standards sollten insbesondere hinsichtlich



- der Gestaltung der Strecke (Rand- und Mittelmarkierung, Farbe der Markierung und Oberfläche, Piktogramme, Verkehrsberuhigende Maßnahmen),
- der Gestaltung der Knotenpunkte (Gestaltung einer möglichen Bevorrechtigung mittels Roteinfärbung oder Aufpflasterung, Führung an LSA-Knotenpunkten, Verringerung von Wartezeiten) und
- der Gestaltung der Eingangsbereiche (Einengung, Baumtore, Einfärbungen, Piktogramme)

festgelegt werden.

In Deutschland existieren derzeit (Stand 11/2025) noch keine bundeseinheitlichen Standards zu Fahrradstraßen im Allgemeinen. Für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten wurden im Leitfaden für Radschnellverbindungen in Nordrhein-Westfalen Vorgaben definiert, welche in den bundesweit gültigen Hinweisen für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV) übernommen wurde. Diese Gestaltungsvorgaben sind jedoch nicht verpflichtend und beziehen sich in erster Linie auf das Radhauptnetz. Weiterführende Informationen und Empfehlungen für Fahrradstraßen finden sich in den folgenden Leitfäden:

- Leitfaden AGKF Bayern,
- Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis, Bergische Universität Wuppertal und Deutsches Institut für Urbanistik.

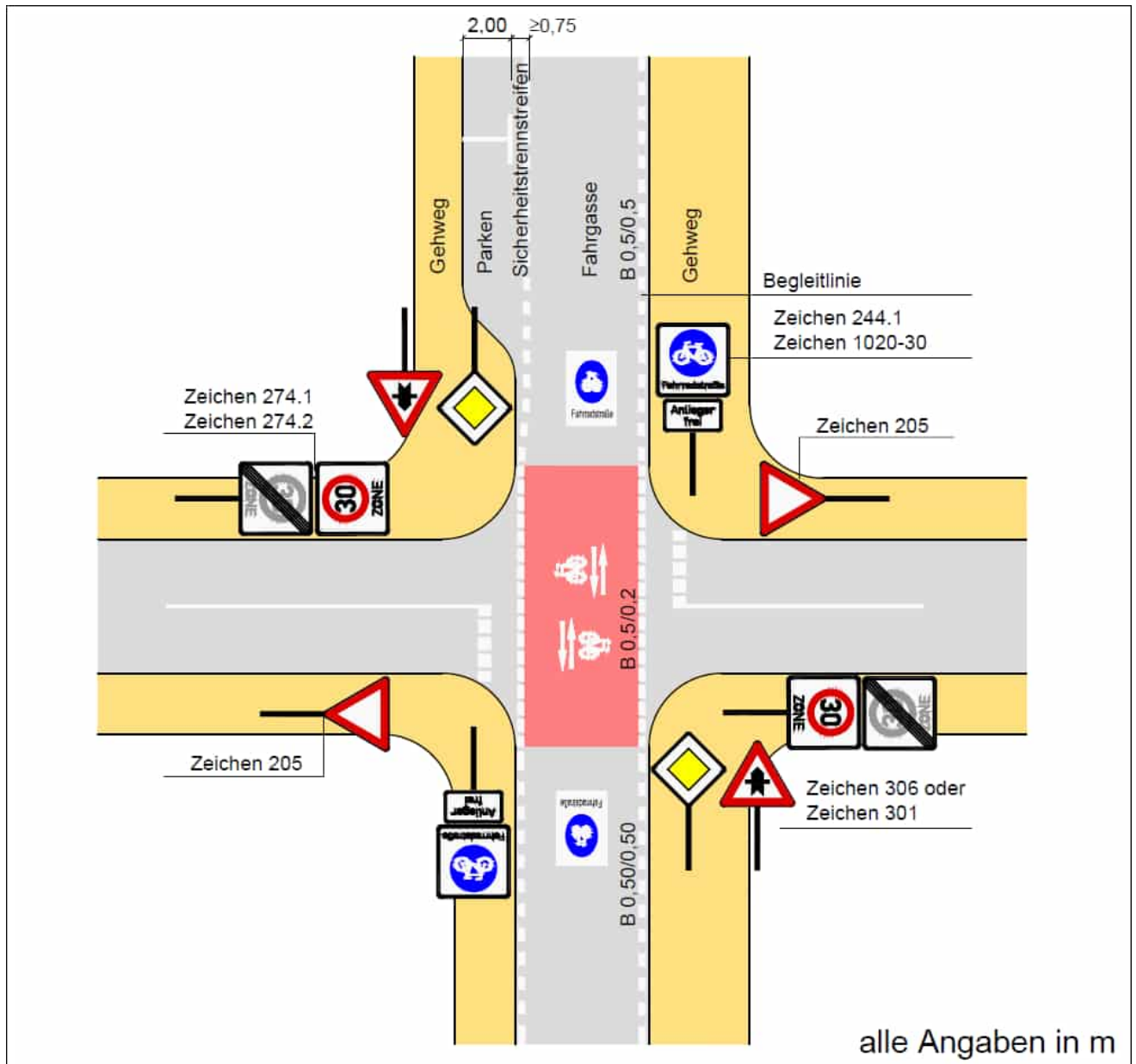


Abbildung 44: Darstellung einer vorfahrtsberechtigten Fahrradstraße innerorts (Quelle: AGFK Bayern)

6.3 Planungsprioritäten

Die Beseitigung von Mängeln und Sicherheitsdefiziten sowie der Ausbau des entwickelten Netzes für den Radverkehr in Stephanskirchen basiert zunächst auf zahlreichen Einzelmaßnahmen. Zwangsläufig können nicht alle Einzelmaßnahmen in einem kurzen Zeitraum umgesetzt werden. Daher bedarf es einer Festlegung von Planungsprioritäten.

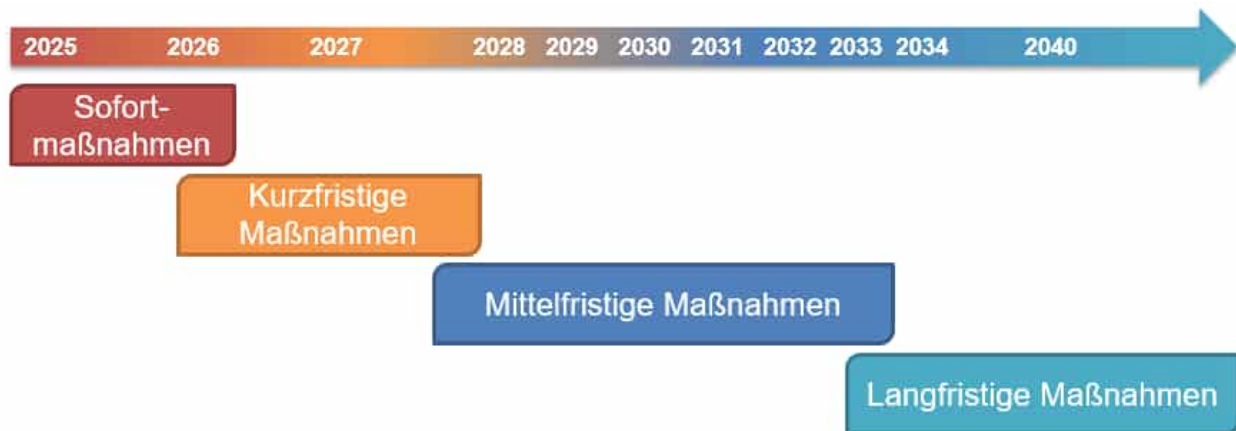


Abbildung 45: Definition der Maßnahmen und Einteilung in Planungsprioritäten

Es werden folgende Planungsprioritäten vorgeschlagen:

- Sofortmaßnahmen:
 - Beseitigung von Unfallstrecken,
 - Punktuelle Maßnahmen (fehlende Zusatzbeschilderung, Bewuchs zurückschneiden, etc.)
 - Schließung von Netzlücken (Freigabe Radverkehr).
- Kurzfristige Maßnahmen:
 - innerörtliche Maßnahmen im Hauptnetz, u.a. Schulwegsicherung,
 - Mängelbeseitigung mit geringem Finanzaufwand, z.B. Beschilderungs- und Markierungsmaßnahmen (Fahrradstraße, Tempo 30-Zone),
 - Prüfung der Netzkategorie des Vorbehaltsnetzes,
 - Neubaumaßnahmen im Hauptnetz.
- Mittelfristige Maßnahmen:
 - kostenintensivere Maßnahmen im Radhauptnetz (Ausbau und Oberflächengestaltung),
 - Neubaumaßnahmen im Nebennetz.
- Langfristige Maßnahmen:
 - kostenintensivere Maßnahmen im Radbasisnetz (Ausbau und Oberflächengestaltung),
 - Anpassung bestehender Infrastruktur im Sanierungsfall an die definierten Qualitätsstandards (z.B. Verbreiterung bestehender gemeinsamer Geh- und Radweg außerorts).

Die Planungsprioritäten der einzelnen Maßnahmen sind ebenfalls nummeriert im Prioritätenplan verzeichnet, die farbliche Abstufung stellt die definierten Planungsprioritäten dar. Aufgabe der Gemeinde Stephanskirchen ist es, kontinuierlich Maßnahmen zu bestimmen, welche in den kommenden Haushaltsjahren umgesetzt werden sollen.

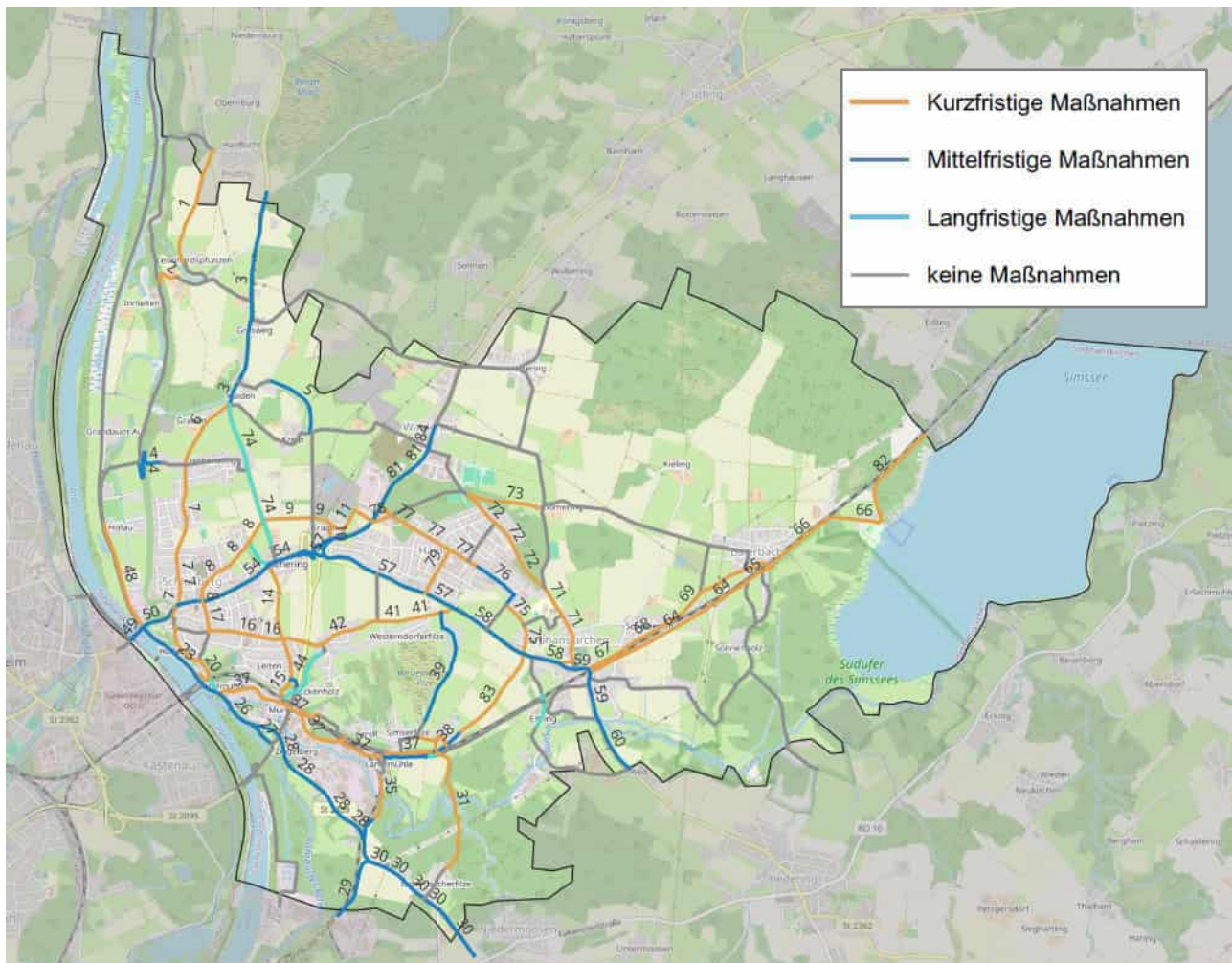


Abbildung 46: Übersichtsplan "Planungsprioritäten" (s. Anlage)

Im Zuge der Planungsprioritäten gilt das vorrangige Ziel somit der **Stärkung der Routen des Radhauptnetzes**. Dazu wurden 85 infrastrukturelle Einzelmaßnahmen definiert und zusammengefasst. Darüber hinaus wurden im Sinne einer ganzheitlichen Förderung des Radverkehrs auch Maßnahmen in den Bereichen Service, Information und Kommunikation vorgeschlagen.

Im Kernbereich der Gemeinde wurden zahlreiche Abschnitte definiert, die den kurzfristigen Maßnahmen zugeordnet werden können. Um der Gemeinde Stephanskirchen eine Handlungsanleitung zu geben, wurden besonders dringlich umzusetzende Maßnahmen definiert. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen zur Erschließung der Gemeindemitte sowie zur Schulwegsicherung:

- Errichtung einer Fahrradstraße auf der Schulstraße sowie Kreuter Straße (Ortskern Schloßberg bis zur Vogtareuter Straße),
- Errichtung einer Fahrradstraße auf der Kuglmoosstraße sowie dem Salinweg und einer außerörtlichen Erweiterung auf der Westerndorfer Straße bis Haidholzen,
- Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Wasserburger Straße, idealerweise mindestens bis zum Ende des Siedlungsbereiches,



- Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Simsseestraße ab Baierbach bis zum Simssee (dort Fortführung der Fahrradstraße auf der Krottenmühlstraße über die Gemeindegrenze hinaus),
- Markierung von Piktogrammketten auf der Haidenholzstraße,
- Neubau eines Geh- und Radwegs an der Lauterbacher Straße (RO5).

Mittel- bis langfristig ist es vorgesehen, das Radbasisnetz für eine weitere Verdichtung der Radverkehrsinfrastruktur zu stärken. Grundlage für diese Prioritätensetzung bilden die zu erwartenden Steigerungspotenziale und die Relevanz der Strecken im Radverkehr. Auch hier wurden neben baulichen Maßnahmen und Markierungslösungen, Geschwindigkeitsreduzierungen sowie Workshops und Aktionen genannt.

Kontinuierliche Maßnahmen sind die flächenhafte Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen und Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Radverkehr (z.B. Presseartikel, Einweihungen oder Aktionstage).

7. Planungsempfehlungen für Einzelmaßnahmen

Insbesondere Streckenabschnitte mit komplexen Nutzungsanforderungen, Knotenpunkte oder andere Konfliktbereiche bedürfen für den Radverkehr einer Detailuntersuchung.

Maßnahmen zur Sicherung können häufig mittels alternativer Lösungen oder Führungen in Knotenpunkten erfolgen und in Abhängigkeit von dem Sicherungsprinzip die Konsequenzen für andere Verkehrsteilnehmende unterschiedlich sein. Grundsätzlich wird zwischen linearen Konfliktbereiche (Netzlücken) und punktuellen Konfliktbereiche (Knotenpunkte) unterschieden.

Den im Rahmen des Radverkehrskonzeptes ausgearbeiteten Planungsempfehlungen für Streckenabschnitte liegen die in Kapitel 4.3 definierten Qualitätskriterien zugrunde.

7.1 Planungsempfehlungen für lineare Netzlücken

Die Behebung der ungesicherten oder mangelbehafteten Streckenabschnitte des Radverkehrs soll aus Gründen der Orientierung, Kontinuität und Verkehrssicherheit i.d.R. mit einem gleichbleibenden Sicherungsprinzip erfolgen. Hierzu erfolgt auf Grundlage des geringsten Straßenquerschnittes, innerhalb eines betrachteten Bereichs, eine Empfehlung der Führungsform für den Radverkehr. Zudem werden alternative Realisierungsmöglichkeiten untersucht und die Führungsprinzipien als Planungsquerschnitte durchgängig aufgezeigt.

Für folgende Streckenabschnitte wurden Planungsempfehlungen erarbeitet:

- Innbrücke
- Salzburger Straße (Innbrücke bis Einmündung Wasserburger Straße)
- Salzburger Straße, Ortsdurchfahrt Schloßberg
- Wasserburger Straße (T30-Zone Abschnitt)
- Schulstraße / Kreuter Straße bis Vogtareuther Straße
- Kuglmoosstraße / Salinweg
- Rohrdorfer Straße / Hofmühlstraße bis Einmündung Neue Straße
- Haidenholzstraße (Äußere Salzburger Straße bis Ringstraße)
- Rohrdorfer Straße / Hofmühlstraße bis Innbrücke
- Bahnweg / Beerenweg

Beispielhaft ist nachfolgend die Problembeschreibung sowie Planungsempfehlung für die „Schloßbergauffahrt“ (Salzburger Straße, von der Innbrücke bis zur Einmündung Wasserburger Straße) aufgeführt. Alle weiteren Planungssteckbriefe sind in den **Anlagen 3.08 und folgende** enthalten.



STADT- & VERKEHRSPLANUNGSBÜRO KAULEN · AACHEN / MÜNCHEN

Nr.: 50	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 2,50 m bergab, Verbreiterung auf 3,00 m bergauf		
Straße (Klasse): Salzburger Straße (St 2362)	Abschnitt: Innbrücke bis Einmündung Wasserburger Straße	Baulastträger: Staatliches Bauamt Rosenheim	Netzkategorie: Hauptnetz	
Ortslage: Innerorts	v_{zul} [km/h]: 50	Länge [m]: 328	Fahrbahnbreite [m]: 9,80	Oberfläche: Asphalt
vorhandene Führungsform: einseitiger Radweg / einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg		Breite [m]: 1,20 2,30	geplante Führungsform: einseitiger Radweg / einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg	Breite [m]: 2,50 3,00



Querschnitt Bestand

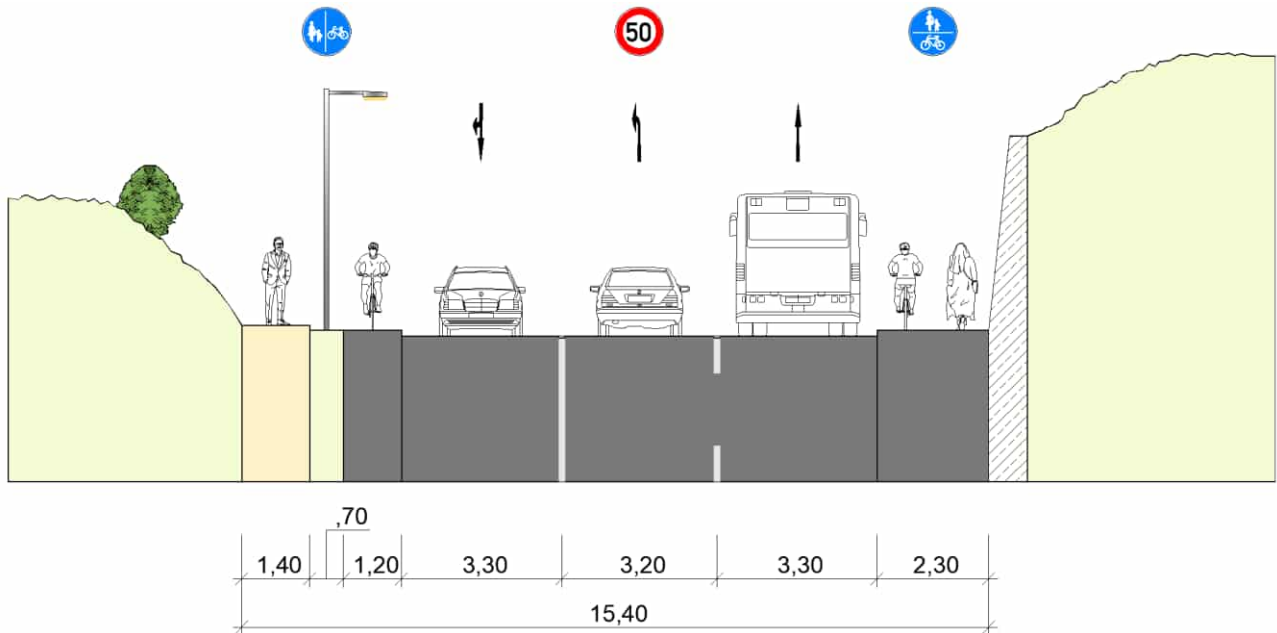


Abbildung 47: Salzburger Straße im Bestandsquerschnitt bergauf

Mangel / Problembeschreibung

Der betrachtete Teilabschnitt liegt zwischen der Kreuzung Hofaustraße/Rohrdorfer Straße/Salzburger Straße und der Einmündung

Wasserburger Straße. Der knapp 300 Meter lange Abschnitt verfügt über eine Steigung von ca. 7 %.

Aktuell wird der Radverkehr mit Gefälle in Fahrtrichtung Rosenheim auf einem baulichen durch einen Grünstreifen vom Fußverkehr getrennten Radweg geführt. In Gegenrichtung wird der Radverkehr auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt. Die Dimensionierung der Radverkehrsanlage ist schmal und konflikthanfänglich.

Querschnitt Planung

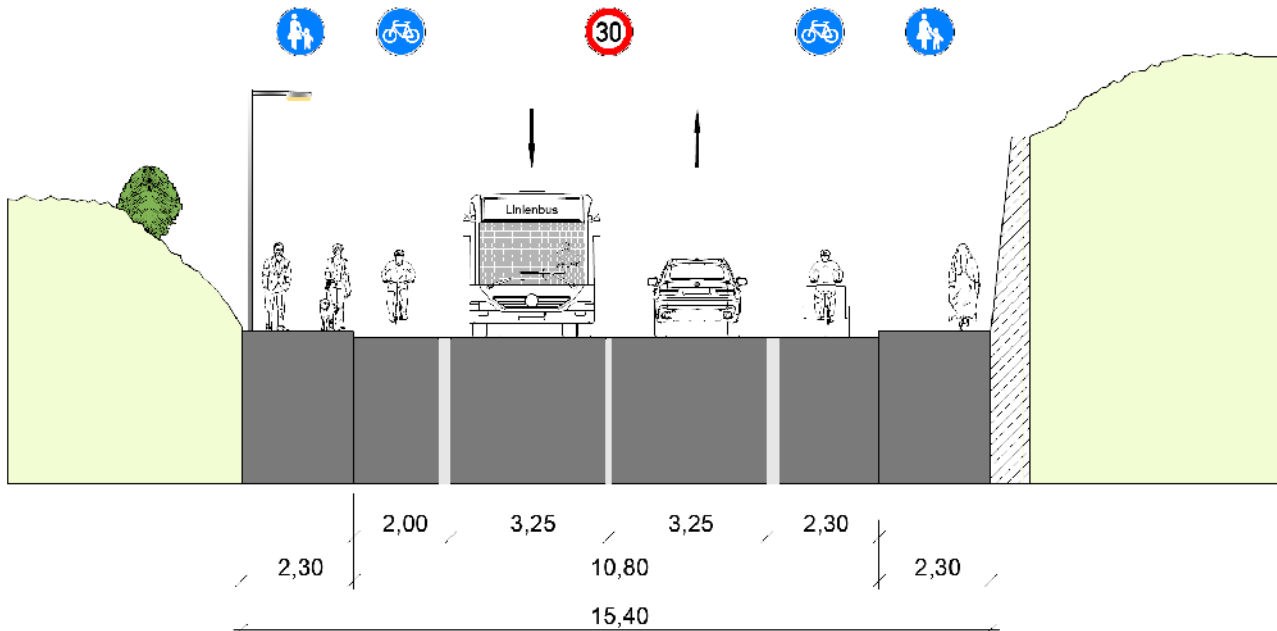


Abbildung 48: Salzburger Straße im Planungsquerschnitt bergauf

Maßnahme

Es soll eine beidseitige, getrennte Führung des Radverkehrs verwirklicht werden.

Hierzu wird der nördliche Gehweg analog zum südlichen auf 2,30 m verbreitert, der Radverkehr soll künftig auf Radfahrstreifen mit 2,30 m bergauf und 2,00 m Breite bergab auf der Fahrbahn geführt werden. Diese Maßnahmen erfolgen unter gleichzeitiger Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 6,50 Meter und der Fahrstreifenzahl. Die dritte Fahrspur entfällt.

Da der gesamte Straßenquerschnitt saniert werden soll, werden die Gesamtkosten mit ca. 1,5 Mio. € bemessen.

7.2 Maßnahmenempfehlung für punktuelle Konfliktbereiche

In einem weiteren Arbeitsschritt wurden komplexe Knotenpunkte, Überleitungsbereiche und Querungsstellen einer flächenhaften Untersuchung unterzogen. Für diese zuvor abgestimmten Konfliktbereiche wurden auf der Grundlage des vorliegenden Radverkehrskonzeptes Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs im Rahmen einer Grobplanung erarbeitet. Diese Planungen ...

- visualisieren die Radverkehrsführung,
- stellen die Straßenraumaufteilung dar und
- erläutern die Sicherungselemente (inklusive StVO-Beschilderung und Markierung).

Im Rahmen des Projektes wurden die folgenden zwölf Standorte innerhalb der Gemeinde Stephanskirchen untersucht und detailliert ausgearbeitet:

- Innbrücke / Rohrdorfer Str. / Schloßberg / Hofauststraße
- Salzburger Str. / Wasserburger Straße
- Salzburger Str. / Kuglmoosstraße / Schulstraße
- Geheringer Str. / Salzburger Straße
- Salzburger Straße / Miesbacher Straße / Äußere Salzburger Straße (Kraglinger Kreuzung)
- Simsseestraße / Westerdorfer Straße
- Bahnübergang Stephanskirchen
- Vogtareuther Straße / Kreuter Str. / Kraglinger Str.
- Köblfeldweg / Wasserburger Straße (Haltestelle Grasweg)
- Rohrdorfer Straße / Hofmühlstraße
- Äußere Salzburger Str. / Habichtstr. / Haidenholzstraße
- Rohrdorfer Straße / Neue Straße

Alle Detailplanungen sind in den Anlagen **3.09**, **SVK 01-12** enthalten.

8. Fahrradabstellanlagenkonzept

Radfahren beginnt und endet mit einem Parkvorgang. Neben den Anlagen für den fließenden Radverkehr gehören daher auch die Anlagen des ruhenden Radverkehrs zu einem intakten Radverkehrsnetz. Nur wenn es gesicherte und komfortable Abstellmöglichkeiten an den Quell- und Zielpunkten gibt, findet das Fahrrad als Verkehrsmittel eine hohe Akzeptanz. Grundsätzlich sollen an allen potentiellen Quell- und Zielpunkten Fahrradabstellanlagen installiert werden, zudem sind flächendeckend Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum zu schaffen.

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wurde daher eine vertiefende Analyse der Abstellanlagen an ausgewählten Standorten durchgeführt und analog zur Infrastruktur entsprechende Maßnahmen zum Ausbau und zur Verbesserung der Anlagen formuliert. Die **Analyse der Abstellanlagen** umfasst **20 Standorte**.

Insgesamt weisen die analysierten Abstellanlagen im öffentlichen Raum in Stephanskirchen einen gemischten Standard auf. Neben einzelnen hochwertigen und qualitativ guten Abstellanlagen existieren immer noch viele Abstellanlagen in Form von Vorderradhaltern, welche nicht mehr zeitgemäß sind. Daher wird der Gemeinde Stephanskirchen empfohlen, diese Anlagen kontinuierlich zu erneuern und auf den neuesten Stand der Technik zu bringen. Darüber hinaus gilt es, flächendeckend neue Abstellanlagen zu integrieren.



Abbildung 49: Auszug aus den Steckbriefen zum Fahrradabstellanlagenkonzept

8.1 Allgemeine Anforderungen an Fahrradhalter und Abstellanlagen

Die FGSV (Hinweise zum Fahrradparken) und der ADFC formulieren Kriterien, die ein Fahrradhalter als Grundelement einer Abstellanlage erfüllen soll. Diese allgemeinen Anforderungen können als Mindeststandards angesehen werden und bilden daher die Grundlage für die Analyse vor Ort.

- **Guter Halt:** Das Fahrrad soll stabil und sicher gehalten werden. Hierfür ist eine möglichst große Anlehnfläche ideal. Zusätzlich muss jeder gängige Fahrradtyp aufgenommen werden können und sicher stehen.
- **Ausreichender Diebstahlschutz:** Zumindest der Fahrradrahmen soll angeschlossen werden können. Im Idealfall zusätzlich auch das Vorderrad. So kann sichergestellt werden, dass weder das komplette Rad noch das leicht abzumontierende Vorderrad gestohlen werden kann. Die beste Lösung bieten Halter in denen das komplette Rad abgeschlossen wird.
- **Sicherer Betrieb und einfache Reinigung:** Die Fahrradhalter dürfen keine Bauteile enthalten, an denen sich die Nutzer verletzen könnten oder Bauteile die Fahrräder beschädigen.
- **Günstige Installation:** Fahrradhalter sollen nach Möglichkeit auf verschiedenen Untergründen zu installieren sein ohne großflächige Fundamente erstellen zu müssen. Einzeln installierte Radhalter sollen so aufgestellt werden, dass Radfahrende seitlich absteigen können.
- **Genügend Seitenabstand:** Werden mehrere Fahrradhalter installiert, so muss genügend Seitenabstand (min. 0,80 m) vorhanden sein, damit alle gängigen Fahrräder problemlos ein- und ausgeparkt werden können. Auch das Beladen von Fahrrädern sollte möglich sein.

8.2 Erforderliche Kapazitäten

In Anlehnung an Stellplatzsatzungen für den Kfz-Verkehr existieren unterschiedliche Richtzahlen für den Stellplatzbedarf für Fahrräder. Die Richtzahlen geben die notwendigen Stellplätze in Abhängigkeit unterschiedlicher Faktoren, wie z.B. Nutzfläche oder Schülerzahlen an. Entsprechende Richtwerte finden sich u.a. in folgenden Veröffentlichungen:

- Hinweise zum Fahrradparken (FGSV),
- Veröffentlichungen der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK),
- Hinweise für die Planung von Fahrrad-Abstellanlagen (ADFC Bayern e.V.).

Basierend auf diesen Planungshilfen und im Rahmen der Gesetzgebung (Landesbauordnung) ist es den Kommunen im Freistaat erlaubt, für das Stadtgebiet eigene Stellplatzsatzungen aufzustellen. Diese können die Stellplatzverpflichtungen einschränken oder erweitern.

8.3 Analyse der Fahrradabstellanlagen

Für die Bewertung der Abstellanlagen werden deren Lage und Ausstattung erfasst. Die Ausstattungsmerkmale beinhalten u.a.:

- Art der Fahrradhalterung (Vorderradhalter, Rahmenhalter...),
- Baulicher und technischer Zustand der Anlage,
- Diebstahlschutz,
- Komfort (Bedienung, Zugang der Anlage, Abstand der Ständer...).
- Witterungsschutz,
- Beleuchtung (eigene Beleuchtung oder Straßenlaternen) und
- Auslastung (punktuelle Aufnahme).

8.4 Ergebnisse der Analyse

Insgesamt wurden an 20 Quell- und Zielpunkten Abstellanlagen erfasst. An 2 Standorten war bereits eine gute Grundausstattung vorhanden, an 7 Standorten existierten noch keine Abstellanlagen. Neben vornehmlich Vorderradhalten sind auch Hoch-Tief-Aufstellern mit und ohne Anlehnbügel mehrfach verortet.



Abbildung 50: Hochwertige Hoch-Tief-Aufsteller mit Anlehnbügeln (links, Otfried-Preußler-Schule) oder nicht sichere Vorderradhalter (rechts, Simssee)

Sehr gute Ausstattungen in Form von (überdachten) Anlehnbügeln waren beispielsweise an der Otfried-Preußler-Schule und am Rathaus zu finden.

Häufigster Mangel war ein fehlender Diebstahlschutz und fehlende Standsicherheit aufgrund der Ausstattung mit Vorderradhaltern, seltener auch ein fehlender Witterungsschutz. Insbesondere an den Bildungs- und Freizeiteinrichtungen wurden im Bestand viele Vorderradhalter aufgenommen – gelegentlich auch in Kombination mit einem Witterungsschutz.



Abbildung 51: Überdachte Anlage mit Hoch-Tief-Aufsteller am Rathaus (links) und Standort für eine neue Abstellanlage zum Umstieg auf den Busverkehr, Haltestelle Kragling (rechts)

Die analysierten Einzelstandorte im Gemeindegebiet weisen eine gemischte Ausstattung auf. Neben einigen hochwertigen Positivbeispielen, existiert immer noch eine Vielzahl an (nicht benutzbaren) Vorderradhaltern, die es dringend zu ersetzen gilt. Insbesondere an Schulzentren und Umsteigepunkten zum ÖPNV sollten Vorderradhalter mit höchster Priorität durch Alternativen ersetzt werden.

Häufig werden im Gemeindegebiet auch Abstellanlagen verwendet, welche eine platzsparende Kombination aus Vorderradhalten mit Anlehnbügel verwenden (siehe Abbildung 50). Dies stellt einen guten Standard dar, welcher oftmals aber durch einen Witterungsschutz ergänzt werden sollte.

Abstellanlagen, welche sich dezentral in der Fläche, z.B. in der Gemeindemitte oder Einzelhandelschwerpunkten, an kleineren Sportstätten und Bushaltestellen finden, sind diese im Gemeindegebiet meistens mit Vorderradhaltern ausgestattet, oft sind keine Abstellanlagen vorhanden. Während Anlehnbügel für diesen Anwendungsfall geeignet sind, sind es Vorderradhalter auch hier nicht.

8.5 Maßnahmenkonzept Fahrradabstellanlagen

Das Maßnahmenkonzept leitet sich unmittelbar aus der Analyse der Fahrradabstellanlagen ab. Jedem Standort wird ein Ausbaustandard zugeordnet und ergänzend eine empfohlene Verbesserungsmaßnahme genannt.

8.5.1 Ausbaustandard: Definition von geeigneten Fahrradabstellanlagen

Analog zu den Ausbaustandards und der Definition von Lösungsmöglichkeiten der infrastrukturellen Maßnahmen wurden auch für Fahrradabstellanlagen entsprechende Ausbaukategorien entwickelt. Die Typen/Kategorien werden als optimales Ausbauziel jedem erfassten Standort zugeordnet.

Abstellanlagenform				
Beschreibung	Einzelanlagen			
	Typ 2	Typ 3A	Typ 3B	Typ 3C
Ausstattungsmerkmale	Fahrradgarage, Fahrradbox			
	Fahrradparkhaus, Fahrradabstellanlage			
	Markierung			
	Einzelanlagen			
	Standort	Bahnhöfe, Schulen, Firmen, Veranstaltungsorte	Geschäfte, öffentliche Gebäude, Bushaltestellen	Flächen mit sehr hoher Nachfrage
	Wechselhäufigkeit	Langzeitparker, Tagesparker (niedrige Wechselhäufigkeit)	Kurzzeitparker (mittlere und niedrige Wechselhäufigkeit)	Kurzzeitparker
	Art der Anordnung und Fahrradparker	Garagen: alle Formen möglich Boxen: Gruppen	höhenversetzt, Großgruppen	keine Fahrradparker, markierte Fläche
	Bedienkomfort	Minimalabstände, leichte Bedienung	Minimalabstände, leichte Bedienung	sehr leichte Bedienung
	Witterungsschutz	ja	ja	nein
	Diebstahlschutz	Zugangskontrolle	über Halterung, ggf. Video	über Halterung
Ausstattungsmerkmale	Zugänglichkeit	24 h	immer (Videoüberwachung möglich)	immer
	Anforderungen Vandalismussicherheit	Garagen: gering Boxen: hoch	hoch	keine Anforderung
	Serviceleistungen	Optional (Ladestation, Luft etc.)	Optional (Ladestation)	keine
	Städtebauliche Qualität	Garagen: Fassade Boxen: je nach Standort	je nach Standort	keine
	Kapazität	Garagen: hoch Boxen: mittel	hoch	hoch

Abbildung 52: Abstellanlagenformen

Typ 2: Sammelschließanlage, Fahrradgarage, Fahrradbox

Fahrradboxen bzw. Fahrradgaragen sind auf Langzeitparker ausgerichtet. Als Standorte sind Bahnhöfe, ÖPNV-Verknüpfungspunkte und Arbeitgeber denkbar. Fahrräder können witterungsgeschützt abgestellt werden.

- Zugangsgesicherte Sammelschließanlagen stellen eine gute Möglichkeit dar, stark frequentierte Standorte mit qualitativ hochwertigen Abstellanlagen auszustatten. Die Integration von Doppelstockparksystemen erhöht zudem die Kapazität dieser Anlagen. Bei mehreren Anlagen dieses Typs sollte ein einheitliches Zugangssystem errichtet werden.
- Fahrradboxen sind Minigaragen für jeweils ein Fahrrad. Für Anwohnende und Firmen gibt es auch Ausführungen, in denen mehrere Fahrräder abgestellt werden können (Fahrradhäuschen). Fahrradboxen sind grundsätzlich abschließbar und nur vom Schlüsselinhaber nutzbar. Im öffentlichen Raum werden sie für einen Zeitraum von mehreren Monaten vermietet. Fahrradboxen sind modular aufgebaut und in beliebig großen Gruppen anzuordnen.
- Für Fahrradgaragen werden vorhandene Räumlichkeiten genutzt. Sie sollen über eine Zugangskontrolle verfügen oder videoüberwacht sein. Die Zugänglichkeit ist 24 Stunden gegeben. Fahrradgaragen können mit Fahrradparkern ausgestattet werden. Diese sind so auszuführen, dass Sie einfach, selbsterklärend und schnell zu bedienen sind. Anforderungen hinsichtlich des Vandalismusschutzes sind aufgrund der Zugangskontrollen niedrig. Optional können Serviceleistungen als Selbstbedienung (z.B. Luftpumpe) angeboten werden. Die Kapazität bei Fahrradgaragen ist von der Größe des Raumes abhängig.



Abbildung 53: v.l.n.r. Sammelschließanlage (links), Fahrradboxen (Mitte), Fahrradgarage (rechts)

Als Standorte für Sammelschließanlagen und vor allem für Fahrradboxen sind zunächst alle Haltepunkte des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs zu nennen. Diese spielen gerade bei der multimodalen Verknüpfung der Verkehrsmittel eine bedeutende Rolle. Grundsätzlich sollen alle stark frequentierten Standorte mit Sammelschließanlagen ausgestattet und nur bei Bedarf durch Fahrradboxen ergänzt werden.

Typ 3A und 3B: Fahrradabstellanlage mit hoher Kapazität

Für diesen Fahrradabstellanlagentyp werden gewöhnliche Fahrradparker oder Doppelstockparker in größeren Gruppen angeordnet, die Kapazität ist daher sehr variabel zu gestalten. Die Zielgruppe sind neben Langzeitparkern auch Kurzzeitparker. Als Standorte kommen daher alle punktuellen Zielpunkte für den Radverkehr mit hohem Aufkommen in Frage, wie Schulen, Veranstaltungsorte, größere Geschäfte oder auch zentrale Bushaltestellen. Die Diebstahlsicherung erfolgt über den Fahrradhalter selbst. Ein Witterungsschutz wird über eine Überdachung gewährleistet. Die Gestaltung muss hochwertig sein, damit sich die Abstellanlage in das städtebauliche Gesamtbild integriert.



Abbildung 54: links und Mitte: Fahrradabstellanlage mit hoher Kapazität (Typ 3); rechtes Foto: Fahrradabstellanlage mit niedriger Kapazität (Typ 4).

Typ 3C: Besondere Fahrradabstellanlagen und markierte Flächen

Viele Abstellanlagen entsprechen mit ausreichender Standsicherheit, Diebstahlschutz und Anwenderfreundlichkeit den Nutzungsanforderungen für klassische Fahrräder. Für Lasten- oder Sonderfahräder (Liegeräder, Dreiräder) sind sie jedoch nicht geeignet. Aufgrund der steigenden Anzahl verkaufter und genutzter Lastenfahräder sollten auch die vorhandenen Abstellanlagen den Anforderungen an Abstellanlagen für Lastenfahräder erfüllen. Dies kann durch explizit ausgewiesene Flächen (Markierung, VZ 1010-69) erfolgen.

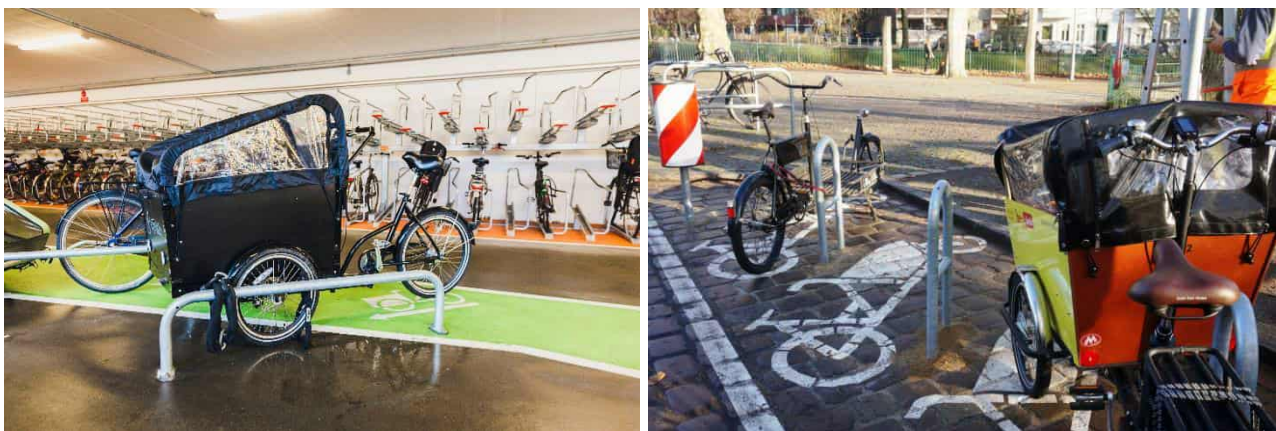


Abbildung 55: Abstellanlagen für Lasten- und Sonderfahräder

Typ 4: Fahrradabstellanlage mit niedriger Kapazität

Für diesen Abstellanlagentyp werden einzelne Parkmöglichkeiten **flächendeckend** in der gesamten Gemeinde angebracht. Zielgruppe sind insbesondere Kurzzeitparkende, aber auch Anwohner, die selbst keine Abstellmöglichkeiten auf ihrem Privatgrund besitzen. Letzteres ist besonders in dicht bebauten Wohngebieten der Fall. Die Diebstahlsicherung erfolgt über den Fahrradhalter selbst. Diese müssen entsprechend zu bedienen sein, die Abstände so gewählt werden, dass ein Abschließen des Fahrrades möglich ist. Die Gestaltung muss hochwertig sein, damit sich die Abstellanlage in das städtebauliche Gesamtbild integriert. Für Abstellanlagen des Typs 4 kommt auch die Umwidmung von einzelnen Pkw-Stellplätzen in Frage. Für Anwohner können auch Sammelboxen auf Kfz-Stellplätzen aufgebaut werden.



Abbildung 56: Mobile Radabstellanlagen für Veranstaltungen

8.5.2 Mindestmaßnahmen

Die Planung und Umsetzung des vorgesehenen Ausbaustandards kann aus Kostengründen, mangelnder Flächenverfügbarkeit oder unklaren Eigentumsverhältnissen punktuell nicht immer (kurzfristig) möglich sein. Da der Umsetzungsdruck jedoch hoch ist, ist es zweckmäßig Mindestmaßnahmen zu formulieren, um trotzdem kurzfristige Verbesserungen erzielen zu können. Zu diesen Maßnahmen gehören:

- **Austausch der Fahrradparker:** Insbesondere Vorderradhalter („Felgenklemmen“) erfüllen nicht die Anforderungen der aktuellen Technik. Daher sind solche Halterungen in jedem Fall zu ersetzen, so z.B. an den Grundschulen oder am Simssee.
- **Neue Anlage:** Es existieren bedeutsame Quell- und Zielpunkte des Radverkehrs, an denen keine Fahrradabstellanlagen vorhanden sind (z.B. Bushaltestellen). Es sind daher kurzfristig einfache Fahrradparker (z.B. Hoch-Tief-Aufsteller) zu installieren, um ein sicheres und geordnetes Abstellen von Fahrrädern zu ermöglichen. Diese Maßnahmen können auch temporär umgesetzt werden. Die Auswahl der auf dem Markt befindlichen Systeme ist umfangreich. Empfehlenswert ist für diese temporäreren Anlagen auch einen einheitlichen Standard festzulegen, ggf. gemeinde- oder kreisübergreifend.



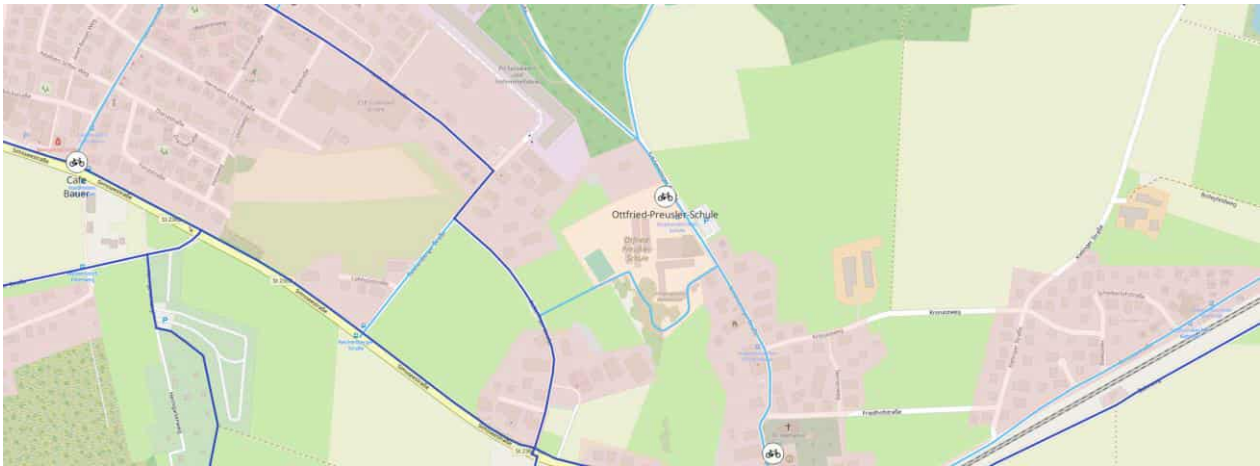
- **Ausbau:** Alle überlasteten Anlagen müssen kurzfristig um weitere Abstellanlagen ergänzt werden. Dies kann zunächst mittels temporärer Abstellanlagen erfolgen. Dazu zählen vor allem die Abstellanlagen an den Schulen und wichtigen Bushaltestellen.
- **Befestigen und Witterungsschutz:** Gut bewertete Anlagen weisen in der Regel als Mangel einen fehlenden Witterungsschutz oder unzureichend befestigten Untergrund auf, welcher ergänzt werden sollte (z.B. am Simssee und ausgewählten Bereichen der Otfried-Preusler-Schule)

Auf den folgenden Seiten ist beispielhaft der Maßnahmensteckbrief zu Fahrradabstellanlagen an der Otfried-Preußler-Schule in Stephanskirchen aufgeführt. Die vollständigen Ergebnisse der Analyse sowie die daraus abgeleiteten Maßnahmen sind den entsprechenden standortbezogenen Steckbriefen (vgl. **Anlage 3.07**) zu entnehmen.

9. Ottfried-Preusler-Schule	Standort: Schömeringer Straße 35
Ortsteil: Stephanskirchen	Baulast: Gemeinde Stephanskirchen

Typ der Abstellanlage Vorderradhalter, Hoch-Tief-Aufsteller	Aufstellung Einzelaufstellung		Sonstiges -
Anzahl der Fahrradhalter 297	Kapazität 297	Auslastung 50 %	Bewertung Grundausstattung vorhanden 

Lageplan



Fotos





Mangel / Problembeschreibung			
• fehlende Standsicherheit / sichere Anschließmöglichkeit • fehlende Anschließmöglichkeit für Tretroller			
Maßnahme		Synergien:	
• Demontage der Vorderradhalter im Bereich des Sportplatzes und an der Schömeringer Straße • Ausbau / Befestigung des Untergrunds mit einer Schotterdeckschicht oder Rasengittersteinen • Neubau einer überdachten Anlage mit 30 Anlehnbügeln (Typ 3B) an der Schömeringer Straße; Bereitstellung von Freiflächen für motorisierte Zweiräder • Neubau einer Anlage mit mind. 20 Anlehnbügeln (Typ 4) am Sportplatz entlang des Gehweges • Optional: eigene Anschließmöglichkeit für Tretroller schaffen, wenn Bedarf besteht		• Kampagne zur schulischen Mobilität • Integration in schulisches Mobilitätsmanagement	
Priorität	hoch	Kostenansatz	35.000 €

9. (E-)Lastenradverleih-Konzept

Nahezu alle Haushalte in der Gemeinde Stephanskirchen verfügen über ein oder mehrere Fahrräder. Darüber hinaus würden viele Bürgerinnen und Bürger gerne auch weitere Mobilitätszwecke mit dem Fahrrad abwickeln wie z.B. größere Einkäufe, Kindertransport für die das „klassische“ Zweirad ungeeignet ist. Nachdem in den Niederlanden und Dänemark schon über mehrere Jahrzehnte Lastenräder für diese Mobilitätszwecke entwickelt und genutzt werden, wird in Deutschland für diese Wege i.d.R. das klassische Kfz genutzt.

Im letzten Jahrzehnt hat sich in Deutschland ein umfangreiches Angebot an Lastenfahrrädern entwickelt. Zusätzlich wurde die StVO dahingehend fortgeschrieben, dass auch der Personentransport auf Fahrrädern legalisiert wurde. Da Lastenfahrräder i.d.R. eine elektrische Unterstützung aufweisen, sind diese hochpreisig. Dies hemmt die Anschaffung für Privatpersonen, zumal sich die Nutzungen in Privathaushalten nur auf einen Teil der Mobilitätszwecke beschränkt und viele Fahrten mit dem klassischen Zweirad abgewickelt werden.

In Analogie zu den Carsharing-Systemen wird dieses Mobilitätsangebot durch das Angebot von E-Lastenradverleihen geschlossen. Hier wird ein Angebot von öffentlich verfügbaren Lastenfahrrädern geschaffen, welche durch die Bürgerinnen und Bürger für ausgewählte Mobilitätszwecke ausgeliehen werden können.

9.1 Betreiber- und Organisationskonzepte

In deutschen Kommunen existieren unterschiedliche Betreiber- und Organisationskonzepte. Grundsätzlich bedarf es der Definition folgender Themen-/Fragestellungen:

Eigentümer

Die Lastenfahrräder können durch

- Privatpersonen,
- Kommunen,
- kommerzielle Anbieter

angeschafft und für das Ausleihen bereitgestellt werden.

Organisation des Verleihs

Das Spektrum des Verleihs der Lastenfahrräder reicht von

- dem telefonischen Reservieren und anschließenden Ausleihen der Fahrräder in der Gemeindeverwaltung. Hier wird dem Ausleihenden ebenfalls der Fahrradschlüssel übergeben,
- bis hin zu dem Reservieren und Buchen der Fahrräder per App für ein zuvor ausgewähltes Zeitfenster. Während des gebuchten Zeitfensters wird anschließend das Fahrrad elektronisch freigeschaltet.



Leihentgeld

Bei niedrighschwelligem Leihangeboten wird zur Reduzierung des Aufwands das Leihfahrrad kostenlos angeboten.

Kommerzielle Anbieter können auf eine zuvor programmierte

- Registrierungsplattform der potenziellen Nutzer,
- Buchungsplattform zum Ausleihen der Fahrräder und
- Bezahlplattform zum Abbuchen der Gebühren

zurückgreifen.

Wartung und Reparatur

Die Wartung und Reparatur erfolgt in der Regel durch den Betreiber. Da es sich insbesondere bei Elektro-Lastenfahrrädern um sehr hochwertige und komplexe Verkehrsmittel handelt, die z.B. aufgrund der Motoren, Batterien, Hydraulikbremsanlagen umfangreiche Kenntnisse / Qualifikationen bedürfen, erfolgt dies i.d.R. durch den lokalen Zweiradhandel.

Stationäre Systeme oder Floatingsysteme

In der Regel werden Lastenfahrräder am gleichen Ort zurückgegeben, wo sie auch ausgeliehen werden.

Demgegenüber ermöglichen Floatingsysteme auch die Fahrt von A nach B, so dass diese Fahrzeuge auch an vom Ausleihort abweichenden Standorten abgegeben werden können. Dies erhöht den Komfort für die Nutzer.

Floatingsysteme erfordern gegenüber stationären Systemen eine zusätzliche Logistik, da bei lokalem Unterangebot diese Fahrräder i.d.R. durch den Betreiber wieder flächendeckend im Gemeindegebiet verteilt werden.

Standorte / Witterungsschutz

Lastenfahrräder bedürfen zum Abstellen i.d.R. eine Fläche von mindestens 2 qm. Da Lastenfahrräder schwer und schiebend auch nur unkomfortabel zu manövrieren sind, ist die Zuwegung ausreichend zu dimensionieren. Mögliche Höhenunterschiede sind durch flache Rampen auszugleichen.

Lastenfahrräder sind sehr hochwertige Fahrräder. Einerseits aus Gründen des Vandalismus andererseits zum Schutz der Fahrräder gegenüber Witterungseinflüssen ist es sinnvoll die Fahrräder z.B. in

- Fahrradboxen,
- Ausleihterminals,
- Gebäuden,
- Radstationen,

geschützt zu stationieren.



9.2 Ausgewählte Beispiele

9.2.1 Lastenfahrradverleih durch die Kommune

Markt Altomünster

Der Markt Altomünster verleiht über sein Informationsbüro während der Öffnungszeiten gegen ein geringes Entgelt sowohl E-Bikes als auch E-Lastenfahrräder.

Stadt Lohmar

Die Stadt Lohmar hat drei E-Lastenräder angeschafft, welche neben den Carsharing Fahrzeugen und E-Bikes die Lohmarer Sharing Flotte ab sofort ergänzen. Diese stehen dank einer von der Europäischen Union und dem Land Nordrhein-Westfalen finanzierten LEADER Förderung ab dem 8. Mai 2024 allen interessierten volljährigen Lohmarer Bürgern, als kostenloses Testangebot, an zwei verschiedenen Standorten im Lohmarer Stadtgebiet zur Verfügung.

Stadt Aachen

Um möglichst vielen Bürgerinnen und Bürgern einen Zugang zu Lastenfahrrädern zu ermöglichen, betreibt die Stadt Aachen gemeinsam mit engagierten Partnern aus der Stadtgesellschaft einen kostenfreien Lastenradverleih. Die freien Lastenräder in Aachen können nach obligatorischer Registrierung von allen volljährigen Bürgern der Stadt für nichtkommerzielle Zwecke genutzt werden. Nach einer Onlineregistrierung und einer Verifizierung des Personalausweises erhalten Nutzer einen Zugang zum Buchungsportal und können dort eines von 17 Rädern in der Nähe buchen. Diese werden größtenteils vandalismussicher und witterungsgeschützt in Fahrradboxen an öffentlichen Standorten untergebracht. Für die Ausleihe ist zudem die Evemo App nötig, die für iOS und Android zur Verfügung steht. Die App ist der digitale Schlüssel, alles funktioniert ganz einfach mit dem Smartphone.

Pfaffenhofen an der Ilm

In der Stadt Pfaffenhofen an der Ilm ist der Ausleih von hochwertigen Elektrolastenfahrrädern integrierter Bestandteil der Multimodalität: Die Mobilstationen weisen neben öffentlichem Carsharing auch ausleihbare E-Roller, hochwertige E-Lastenfahrräder und weitere konventionelle Fahrräder auf.

Mit diesem Angebot möchten die Stadtwerke Pfaffenhofen das umweltfreundliche Verkehrsnetz weiter ausbauen und flexible und praktische Alternativen zum Auto bieten.



Abb.: Mobilstationen in der Stadt Pfaffenhofen an der Ilm (Foto: Stadt Pfaffenhofen)

9.2.2 Lastenfahrradverleih durch kommerzielle Anbieter mit lokalem Branding

Großflächige Leihfahrradsysteme wurden Ende der 1990er aufgebaut. Einer der ersten Anbieter war das Unternehmen Call a bike, dass später von der Deutschen Bahn übernommen wurde. Aufgrund eines Modellvorhabens des Bundes wurden seit dem Jahr 2012 kommerzielle Leihfahrradsysteme in Deutschland systematisch gefördert und lokal aufgebaut. Diese haben sich insbesondere in Großstädten etabliert. Sie sind aber bis heute nicht kostendeckend zu betreiben, sondern bedürfen einer Subventionierung durch die Kommune. In den letzten Jahren wurde die Fahrzeugflotte durch Lastenfahrräder erweitert.

Stadt Regensburg

Initiiert und betrieben durch einen lokalen Fahrradhändler werden in der Stadt Regensburg und in 13 anderen Kommunen die DONAU DONKEYS angeboten und betrieben. Die Finanzierung setzt sich aus

- Kommunalen Zuschüssen,
- Werbung an den Fahrrädern und
- Nutzerentgelten

zusammen.

Dies ist ein stationsgebundenes System. An den Ausleihstationen (Hubs) steht ebenfalls eine Ladefruchtinfrastruktur für die E-Lastenfahrräder zur Verfügung.

Stadt Konstanz

Der von der Stadtwerke Konstanz Mobil GmbH beauftragte Betreiber des Fahrradmietsystems „konrad“ ist nextbike. Nextbike ist europäischer Bike-Sharing Marktführer und steht für eine multimodale und sozialgerechte Mobilitätswende. An über 300 Orten in mehr als 20 Ländern hat nextbike Bike-Sharing als elementaren Bestandteil von I(i)ebenswerten Städten und Regionen etabliert. Integriert in den ÖPNV bietet nextbike mit klassischen Fahrrädern, E-Bikes und Cargo-Bikes Millionen von Nutzenden das passende Transportmittel für den täglichen Bedarf.

In der Stadt Konstanz werden flächendeckend mehr als 50 öffentliche Lastenfahrräder angeboten.



Abb.: Stadt Konstanz, Leihlastenradsystem Konrad (Foto: Stadtwerke Konstanz)

Stadt Bonn

Die Stadt Bonn hat ebenfalls den Weg gewählt Lastenfahrräder über die Firma Nextbike anzubieten. Hier stehen 18 E-Lastenräder zur Verfügung, die ebenfalls in Mobilstationen integriert sind.

9.3 Modellprojekt des Freistaats Bayern "Lastenrad mieten, Kommunen entlasten - Aufbau eines Lastenrad-Mietsystems in Kommunen"

Im Rahmen des Modellprojekts „Lastenrad mieten, Kommunen entlasten – Aufbau eines Lastenrad-Mietsystems in Kommunen“ hat das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr im Projektzeitraum 2020-2023 sieben bayerische Kommunen beim Aufbau eines Lastenrad-Mietsystems und eine Kommune bei der Errichtung einer Buchungsplattform für Lastenrad-Mietsysteme unterstützt und gefördert.

Ziel war es, ein nachhaltiges kommunales Lastenbeförderungssystem zu erproben, auszuwerten und auf Übertragbarkeit auf andere Kommunen zu prüfen. Die Modellkommunen wurden mit bis zu 90% der förderfähigen Kosten bei der Anschaffung von Lastenrädern und den begleitenden Investitionen gefördert.

Folgende Kommunen wurden für dieses Modellvorhaben ausgewählt:

- Markt Cadolzburg in Mittelfranken,
- Stadt Freising in Oberbayern,
- Gemeinde Lechbruck in Schwaben,
- Stadt Lindau in Schwaben,
- Stadt Marktredwitz in Oberfranken,
- Stadt Passau in Niederbayern,
- Stadt Würzburg in Unterfranken.

Vier Kommunen (Freising, Lindau, Passau und Würzburg) haben sich für einen Komplettanbieter entschieden, der auch für die Ausleihe und den Betrieb des Mietsystems verantwortlich ist.

Lechbruck, Cadolzburg und Marktredwitz haben den Betrieb des Lastenrad-Mietsystems eigenständig organisiert, wobei professionelle Reparaturen an ortsansässige Zweiradmechaniker vergeben wurden.

Die Ausleihe lief über die Lastenrad-Bayern-App.

(Quelle: <https://www.lastenrad.bayern.de/projektaufruf/index.php>)

9.4 Empfehlungen für die Gemeinde Stephanskirchen

Öffentliche Lastenfahrräder bieten nur dann eine Mobilitätsalternative zur Substitution des privaten Pkw, wenn

- sie wohnungsnah auszuleihen sind,
- der Ausleihvorgang einfach ist,
- die Fahrräder in einem hochwertigen Zustand sind und
- die Nutzung „Spaß macht“.



Daher sind in einer ersten Annäherung an ein lokales E-Lastenfahrradverleihsystem folgende Grundsatzfragen zu klären:

- Möchte die Gemeinde Stephanskirchen das System eigeninitiativ betreiben oder bedient es sich kommerzieller Anbieter?
- Erfolgt der Verleih der Fahrräder über die Gemeinde oder soll eine existente kommerzielle App genutzt werden?
- Existiert ein jährliches Budget, um ein Angebot von Dritten zu nutzen oder setzt die Gemeinde das eigeninitiativ um?

Wer übernimmt die Aufgabe der Wartung und Reparatur der Fahrzeuge? Mit der Zielsetzung der lokalen Wirtschaftsförderung ist es sinnvoll, diese Aufgabe an den lokalen Zweiradhandel abzustimmen.

Weiterhin bedarf es der Klärung einer grundsätzlichen Fragestellung:

Die Radverkehrsmobilität in der Gemeinde findet zu einem Großteil innerhalb der Gemeinde statt. Grundsätzlich findet ebenfalls ein wesentlicher Mobilitätsaustausch innerhalb des Mangfalltals statt, d.h. zwischen den Kommunen Stephanskirchen – Rosenheim – Kolbermoor – Bad Aibling und Bruckmühl. Dies sind überwiegend Kommunen der AGFK Bayern, die identischen Ziele verfolgen. Vor diesem Hintergrund bedarf es der Klärung der Fragestellung, inwieweit die Gemeinde Stephanskirchen einen lokalen Ansatz verfolgt oder stattdessen ein regionaler Ansatz mit Kooperationen und Synergien genutzt werden sollte.

Aus gutachterlicher und mobilitätspolitischer Sicht sollte folgender Weg beschritten werden:

- Langfristig ist eine Netzdichte für E-Lastenleihfahrräder von ca. 300 m Fußweg anzustreben. Die Standorte sind entsprechend zu planen und mittels einer Prioritätensetzung sukzessive umzusetzen.
- Die Lastenfahrräder sind in Mobilstationen zu integrieren. Die Lastenfahrräder sollten witterungsgeschützt angestellt werden.
- Aus mobilitätspolitischer Sicht verbunden mit der Nutzung von Synergien macht es Sinn, das gleiche System mit dem gleichen Standard in allen Nachbarkommunen einzuführen.
- Verschiedene hochwertige Apps für das Buchungs- und Zahlungssystem sind bereits programmiert, diese sollten genutzt werden.
- Die Fragestellung der Anschaffung und Wartung der hochwertigen Fahrräder ist mit dem lokalen Zweiradhandel abzustimmen und umzusetzen.
- Die Fahrräder sind lokal aus Gründen des Marketings („mein“ Lastenrad) lokal zu branden und zur höheren Identifikation mit dem Produkt zu individualisieren (z.B. Namensgebung).

9.5 Standortvorschläge für E-Lastenradverleihstation

Name	Rathaus Stephanskirchen	Adresse	Rathausplatz
Ortsteil	Schloßberg	Typ	zentrale Lage mit Nahversorgung

Bestand	
	
	

Multimodale Verknüpfungen	
ÖPNV	Haltestelle Schloßberg Kirche Linien 435, 491, 492, 496, 497 und 498 nach Rosenheim, Wasserburg, Prien, Amerang, Aschau, Baierbach
Parkplätze	ca. 65 kostenlose Parkmöglichkeiten
Fahrradabstellanlagen	ca. 36 Abstellmöglichkeiten (davon 14 überdacht)
Weitere Einrichtungen	Lademöglichkeit für private Kfz

Das Umfeld des Rathausplatzes in Schloßberg ist nicht nur ein wichtiger Dreh- und Angelpunkt für die Mobilität in der Gemeinde Stephanskirchen, sondern auch ein wichtiger Nahversorgungsschwerpunkt mit Supermarkt, Bäckerei sowie dem wöchentlich stattfindenden Bauernmarkt.

Als zentral gelegen und gut erreichbar eignet sich dieser Standort ideal für eine Lastenrad-Verleihstation. Vor allem die direkte Nähe zu Rosenheim und die Anbindung ans Alltagsradnetz sind dabei hervorzuheben.

Name	Tourist-Info Simssee / Vereinsheim	Adresse	Schömeringer Straße 16
Ortsteil	Stephanskirchen	Typ	örtlich zentrale Lage mit guter Anbindung

Bestand	
	
	

Multimodale Verknüpfungen	
Busverkehr	Haltestelle Stephanskirchen Ort (ca. 120 m entfernt) Linien 496, 497 und 498 nach Rosenheim, Aschau im Chiemgau und Bad Endorf
Parkplätze	ca. 40 Parkmöglichkeiten (im Umfeld des Vereinsheim und Friedhofs)
Fahrradabstellanlagen	ca. 30 Abstellmöglichkeiten

Das Vereinsheim in Stephanskirchen beherbergt unter anderem den Verein „Urlaubsregion Simssee e.V.“ und liegt innerhalb des Hauptorts der Gemeinde zentral in der Mitte. Es eignet sich aufgrund dessen ideal als Mobilitätspunkt für eine Verleihstation für Lastenräder, aber auch Leihfahrräder für Touristen.

Das Vereinsheim ist über die Simsseestraße an das Alltagsradnetz angeschlossen und zudem Teil des Fahrradabstellanlagenkonzeptes. Es besteht eine gute und direkte Anbindung an die umliegenden Gemeindeteile, insbesondere Haidholzen, Baierbach und auch südlich liegende Siedlungsbereiche wie Landmühle und die Filzgebiete.

Name	Landmühle	Adresse	Finsterwalderstraße 1
Ortsteil	Landmühle	Typ	periphere Lage mit Gewerbeschwerpunkt und Freizeitfunktion

Bestand	
	
	

Multimodale Verknüpfungen	
Parkplätze	ca. 50 kostenlose Parkmöglichkeiten für Besuchende des Areals
Fahrradabstellanlagen	ca. 30 kostenlose Fahrradparkplätze an der Kletterhalle

Die Landmühle liegt innerhalb der Gemeinde in eher peripherer Lage, direkt neben dem großen Industrieareal der Firma Hamberger. Als vielseitiger Gewerbestandort, welcher zudem Freizeitaktivitäten bietet, empfiehlt sich auch hier die Einrichtung einer Verleihstation, die neben Lastenrädern auch Platz für Leihfahrräder oder E-Scooter bieten kann.

Durch den Anschluss an das Radhauptnetz ist die Landmühle ideal an die Hauptorte Schloßberg und Stephanskirchen angeschlossen, die Nähe zu den nicht stark frequentierten Ortsteilen Landl, Simserfilze und Sims kann ebenfalls Vorteile mit sich bringen.

10. Öffentlichkeitskonzept

10.1 Aufgabe und Bedeutung eines Kommunikationskonzepts

Kommunikation ist die vierte der gleichberechtigten Säulen der Radverkehrsförderung (vgl. Kapitel 2.4). Letztendlich können die Ziele der Gemeinde Stephanskirchen wie

- Verlagerung von nichtnotwendigen Kfz-Fahrten auf den Radverkehr,
- Erhöhung des Radverkehrsanteils um 5 Prozentpunkte in den kommenden 5 – 7 Jahren,
- eigenständige Mobilität der Schülerinnen und Schüler auf dem Schulweg,
- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit auf den Straßen

nur dann erfolgreich umgesetzt werden, wenn jede Bürgerin und jeder Bürger der Gemeinde

- um die Vorteile des Radfahrens weiß,
- das sichere Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden auf den Radverkehrsanlagen und den Straßen der Gemeinde kennt und

die Ziele der Kommune auf sein eigenes Mobilitätsverhalten adaptiert.

Zusammenfassend ist daher festzustellen, dass

- das Bekenntnis pro Rad eine Einzelentscheidung jeder einzelnen Bürgerin / jedes einzelnen Bürgers ist und
- letztendlich jeder Bürger / jede Bürgerin auf jedem Weg individuell entscheidet, welches Verkehrsmittel er für den nun anstehenden Weg nutzt.



Abbildung 57: Jeder Bürger entscheidet kontinuierlich bei jedem seiner Wege über die Verkehrsmittwahl
(Quelle: SVK)

10.2 Bedeutung von zielgruppenspezifischer Kommunikation

Lange Zeit lag der Fokus von Informations- und Kommunikationsstrategien auf dem Produkt und nicht auf dem Konsumenten, der eigentlich angesprochen werden sollte. Analysen zeigen jedoch, dass generisch, d.h. abstrakt und unpersönlich platzierte Informationsvermittlung nicht mehr zum gewünschten Erfolg führt.

Bei der heutigen Menge an Informationen ist es wichtig eine „intelligente/individualisierte Informationsvermittlung“ anzubieten, der es gelingt, aus der Masse herauszustecken, die Nutzenden ins Zentrum zu stellen und eine auf die Zielperson und -gruppe zugeschnittene Information zur Verfügung zu stellen. Die Herausforderung besteht darin, Botschaften zielgruppenspezifisch zu kreieren und möglichst personalisiert zu gestalten.

Seitens der Bürger müssen tradierte und über viele Jahrzehnte individuell eingeübte Verhaltensmuster verändert werden. Daher bedarf es im Rahmen des Kommunikationskonzepts für die Gemeinde der kurzen und prägnanten Beantwortung von folgenden Fragen:

- Warum soll ich mein Verhalten ändern?
- Welche Vorteile hat das in meiner individuellen Lebenssituation?

Bei der Beantwortung dieser jeweils individuell reflektierten Fragestellungen stehen weniger objektive Gründe (Klimaschutz, Reduzierung des Flächenverbrauchs in der Kommune, Erhöhung der Verkehrssicherheit etc.) im Vordergrund sondern primär subjektive Aspekte wie

- schnellere Erreichung des Ziels,
- keine Parkplatzsuche,
- Bewegung an der frischen Luft,
- sportlicher Lifestyle,
- Selbstinszenierung mit einem sportlichen Fahrrad,
- persönliche Sichtbarkeit im Straßenraum,
- Kommunikation mit Menschen auf dem Weg zur Schule etc.

Mobilitätsveränderung beginnt im Kopf

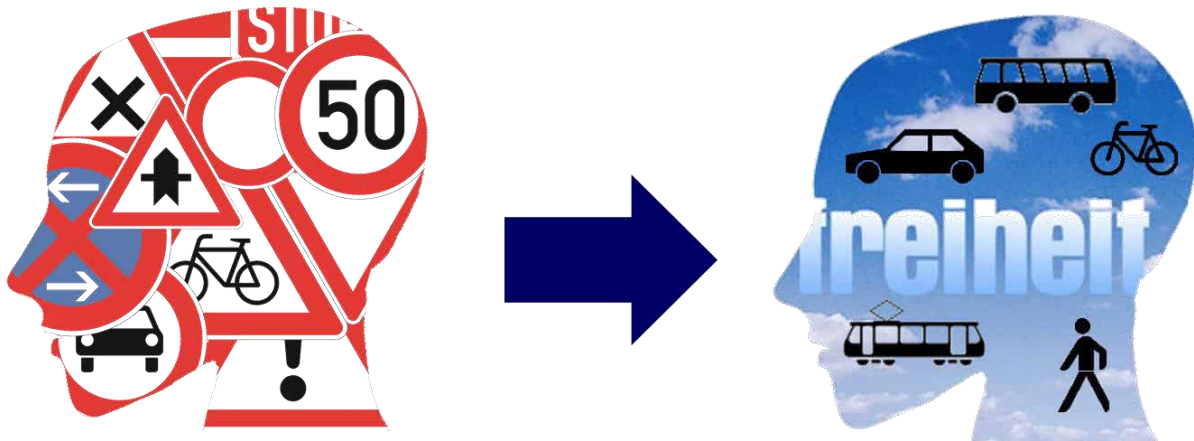


Abbildung 58: Mobilitätsveränderung beginnt im Kopf (Quelle: SVK)

Vor dem Hintergrund, dass diese o.a. Aspekte von jedem Bürger der Gemeinde in jeder einzelnen Facette individuell beantwortet werden muss, gibt es nicht „das“ Kommunikationskonzept der Gemeinde Stephanskirchen, sondern es existierten ausschließlich

- eine Vielzahl von Einzelthemen wie
 - der Schulweg,
 - der Weg zur Arbeitsstätte,
 - der Weg zum Einkauf,
 - der Weg zum Sport
 - etc.

die zielgruppenspezifisch an

- Schülerinnen und Schüler,
- Auszubildende,
- Berufstätige,
- Senioren,

kommuniziert werden müssen.

10.3 Kommunikationsformate

Die Zielgruppen können in unterschiedlichen Kommunikationsformaten gezielt angesprochen werden:

- Printmedien und Werbeanzeigen sprechen primär ältere und Bildungsbürgerinnen und Bürger an, die regelmäßig Zeitung lesen.
- Kommunikation über Social Media wie Instagram oder TikTok erreichen primär junge Menschen.
- Influencer sind Vorbilder und Informationsträger für junge Menschen.
- Bannerwerbung auf Plakaten etc. erreichen in einer oberflächlichen Form alle Zielgruppen.
- Vorort-Kampagnen erreichen in einer intensiven Form Bürgerinnen und Bürger, die ein Verhaltensmuster an diesem Tag und Ort haben.

Diese Beispiele verdeutlichen, dass ein zielgruppenspezifisches Kommunikationsformat gewählt werden muss, um die gewünschte Reichweite zu erzielen.

10.4 Der Kommunikationsprozess

Es ist sicher ein Irrglaube, dass mit einer einmaligen Kommunikation eine sofortige Verhaltensänderung eintritt. Hierzu existieren eine Vielzahl von wissenschaftlichen Untersuchungen, welche den Prozess von der ersten Idee bis zur vollständigen kontinuierlichen Verhaltensänderung untersucht haben. Zwangsläufig bedarf dies einer Vielzahl von positiven Erfahrungen die „Schritt für Schritt“ zu einer Bewusstseins- und damit Verhaltensänderung beitragen.



Abbildung 59: Transtheoretisches Modell nach James O. Prochaska adaptiert auf Verhaltensänderung in der Verkehrsmittelwahl (Quelle: Kopf-an.de)



Dies verdeutlicht, dass die Kommunikation- und Öffentlichkeitsarbeit einer Kommune ein

- themenbezogener,
- zielgruppenspezifischer und
- kontinuierlicher Prozess

seins muss.

10.5 Unterstützung durch die AGFK Bayern

Die AGFK Bayern unterstützt die Mitgliedskommunen in vielfältiger Weise, indem sie

- fertige Kommunikationskampagnen erarbeitet haben, die individualisiert und lokal gebrandet werden können,
- Ideen für Kommunikationskonzepte gesammelt hat und
- kostenlose Beratung für Kommunikationskonzepte anbietet.

Bevor in der Gemeinde Stephanskirchen „das Rad neu erfunden wird“, ist eine Recherche auf der Website der AGFK Bayern hilfreich.

10.6 Kommunikationskampagnen für die Gemeinde Stephanskirchen

In enger Zusammenarbeit mit der Gemeindeverwaltung wurden folgende zielgruppenspezifische Themen für das Kommunikationskonzept ausgewählt:

Fahrradstraße

Fahrradstraßen sind bereits seit 1998 Inhalt der StVO und ein zentrales Element zur Sicherung von größeren bzw. pulkartig auftretenden Radverkehrsmengen. Aufgrund der Einrichtung als Vorfahrtstraße für Radfahrende tragen sie ebenfalls zur Beschleunigung des Radverkehrs gemäß RIN bei.

Zielgruppen: Alle Verkehrsteilnehmenden

Primäres Kommunikationsziel: Verkehrsregelungen und Verkehrsverhalten aller Verkehrsteilnehmenden in dieser Straße

Sekundäres Kommunikationsziel: Vorteile einer Fahrradstraße zur Sicherung und Förderung des Fahrradverkehrs

Piktogrammketten

Aufgrund des Erlasses der Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration als Oberste Straßenverkehrsbehörde des Freistaats Bayern vom 17. Mai 2022 sind Piktogrammketten zur Sicherung und Förderung des Radverkehrs als Sicherungsmaßnahme zugelassen, wenn keine andere Maßnahme möglich ist bzw. bis eine andere Maßnahme realisiert werden kann. Zwangsläufig ist dieses Sicherungsprinzip und die damit verbundenen Regelungen den meisten Verkehrsteilnehmenden unbekannt.



- Zielgruppen:* Alle Verkehrsteilnehmenden
- Primäres Kommunikationsziel:* Verkehrsregelungen und Verkehrsverhalten aller Verkehrsteilnehmenden auf dieser Straße
- Sekundäres Kommunikationsziel:* Kommunikation der potenziellen Nutzung und Sicherung der Straße durch Radfahrende

Überholabstand gemäß StVO

Seit den 1980er Jahren finden bei Unfällen die Überholabstände von Kfz-Führenden zu Radfahrenden in die Bemessung des Strafmaßes Berücksichtigung. Inhalt der 54. StVO-Novelle 2020 ist die grundsätzliche Definition der Überholabstände von 1,50 m innerorts und 2,00 m außerorts u.a. für Radfahrende. Diese Regelung ist nur wenigen Verkehrsteilnehmenden bekannt.

- Zielgruppen:* Alle Verkehrsteilnehmenden
- Primäres Kommunikationsziel:* Einhaltung des Überholabstands durch Kfz-Führende
- Sekundäres Kommunikationsziel:* Radfahrende sind eine gleichberechtigte Verkehrsart

11. Modal-Split-Erhebung mittels einer Mobilitätsbefragung

11.1 Zielsetzung

Die Gemeinde Stephanskirchen hat das Ziel die langfristigen Veränderungen zugunsten der nachhaltigen Mobilität und insbesondere der systematischen Förderung des Fahrradverkehrs systematisch zu beschreiben, Entwicklungen aufzuzeigen und Veränderungspotenziale in Bezug auf die Gemeindegröße und die Region zu ermitteln.

Ein bedeutendes Instrument hierzu ist die Erhebung des Modal Split der Gemeinden mittels einer Haushaltsbefragung: eine repräsentative Auswahl der Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde fertigen an einem Stichtag ein Wegeprotokoll ihrer mit den unterschiedlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege. Auf Grundlage dieser Wegeprotokolle dieser repräsentativen Einwohnerstichprobe kann dann für die gesamte Gemeinde der Anteil der mit dem jeweiligen Verkehrsmittel zurückgelegten Wege (Modal-Split) ermittelt werden. Dies ist ein reproduzierbares Untersuchungsdesign, dass die Gemeinde Stephanskirchen auch in einigen Jahren zur Beschreibung ihrer Arbeiten zur Förderung des Fahrradverkehrs nutzen kann.

11.2 Untersuchungsdesign

Analyse der Bevölkerungsstruktur

Die Verkehrsmittelwahl der Bürgerinnen und Bürger ist von einer Vielzahl von Faktoren abhängig. Um eine repräsentative Auswahl sicherzustellen werden die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde (N = 10.476 Einwohner über 6 Jahre)) nach

- Geschlecht und
- Alter (Zusammenfassung in fünf Jahresschritten)

feindifferenziert.

Anonyme gewichtete Stichprobe auf Grundlage des Einwohnermelderegisters

Auf Grundlage des Einwohnermelderegisters wurde eine Stichprobe der Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Stephanskirchen gezogen, die hinsichtlich der tatsächlichen Bevölkerungspyramide gewichtet wird. Das heißt, der Anteil der nach Geschlecht und Lebensalter ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern entspricht prozentual der tatsächlichen Alterspyramide.

Auswahl der Stichprobe

Die Genauigkeit eines Ergebnisses variiert in Abhängigkeit der Anzahl der Befragten, das heißt, die Genauigkeit aber auch der Arbeitsaufwand nehmen mit der Anzahl der Befragten zu. Folgende statistische Berechnungen wurden daher bezogen auf die Einwohnerzahl der Gemeinde Stephanskirchen (N = 10.476) ermittelt:



Konfidenzintervall [%]	95	95	95	99	99
Fehlerspanne [%]	1	4	5	4	5
Stichprobengröße	5.011	568	371	947	626

Das Konfidenzintervall gibt den Wertebereich in Prozent an, der mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit den Parameter der Verteilung eine Zufallsvariable einschließt.

Die Fehlerspanne ist ein statistisches Maß, das die Ungenauigkeit einer Schätzung, die aus einer Stichprobe gewonnen wurde, angibt.

Zur Bewahrung eines Augenmaßes in der Abwägung Genauigkeit/Arbeitsaufwand wird der Gemeinde Stephanskirchen eine Stichprobe von mind. 500 auswertbaren Befragungen empfohlen. Damit werden zudem etwa 5 % der gesamten Bevölkerung von Stephanskirchen abgedeckt.

Zwangsläufig werden nicht alle angefragten Bürgerinnen und Bürger an der Befragung teilnehmen. Die Rücklaufquote wird auf 20 % geschätzt. Um die angestrebte Anzahl der auswertbaren Befragungen zu erreichen, muss daher der fünffache Wert der angestrebten Stichprobe, also 2.500 Personen befragt werden.

Erhebungszeitraum / Stichtag

Die Modal-Split-Erhebung finden in der 39. KW 2025 statt. Dies war die zweite Woche nach den Sommerferien ohne einen Feier- oder Brückentag. Ein „normales“ d.h. übertragbares Mobilitätsverhalten liegt i.d.R. an einem Dienstag, Mittwoch oder Donnerstag vor, d.h. der Zeitraum 23.- 25. September. Die ausgewählten Bürgerinnen und Bürger wurden gebeten an einem dieser drei Stichtage ihre Mobilität mittels eines Wegeprotokolls der an diesem Tag zurückgelegten Wege, differenziert nach Etappen, aufzuzeichnen.

Gewichtete Auswertung der Rückläufer

Der prozentuale Anteil der Rückläufer (Geschlecht, Alter) wird nicht vollumfänglich der Bevölkerungspyramide der Gemeinde Stephanskirchen entsprechen. Daher wurden die Befragten neben der Wege- und Verkehrsmittelwahl ebenfalls nach der Angabe von Geschlecht und Alter gefragt. Auf Grundlage dieser Angaben werden die tatsächlichen Rücklaufergebnisse hinsichtlich der tatsächlichen Bevölkerungspyramide der Gemeinde gewichtet, um damit einen für die Gemeinde repräsentativen Modal-Split zu berechnen.

11.3 Fragebogen

Zur Ermittlung des Modal-Split der Gemeinde Stephanskirchen sind folgende Erhebungsmerkmale relevant:

- Geschlecht,
- Alter,

- Wegeprotokoll für einen Stichtag bestehend aus
 - (mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln) zurückgelegte Einzelwege an diesem Stichtag
 - Verkehrsmittewahl pro Einzelweg bzw. Etappe,
 - Wegelänge pro Einzelweg bzw. Etappe (Mindestlänge für Etappen = 25 m), welche über die Angabe von Adressen ermittelt werden kann.

[illegible]

Abbildung 60: Fragebogen in Papierform zur Ermittlung des Modal-Split in Stephanskirchen

11.4 Durchführung der Untersuchung

Auf Grundlage der seitens des SVK ermittelten Stichprobe wurden über das Einwohnermelderegister die Adressen der 2.500 befragten Personen ermittelt und in der KW 39 durch die Gemeinde Stephanskirchen auf dem Postweg angeschrieben. Die Fragebögen konnten in Papierform oder über Eingabe in ein Online-Portal bis zum 07.10.2025 zurückgesendet werden.

Die Länge der Etappen am Stichtag wurden anschließend differenziert nach Verkehrsmittelwahl von allen Rückläufern ausgewertet. Diese wurden zusätzlich unterschieden nach dem

- Binnenverkehr (Quell- und Zielpunkt liegt in der Gemeinde Stephanskirchen) und
- Gesamtverkehr (Quell- und Zielpunkt liegt in der Gemeinde oder außerhalb der Gemeinde Stephanskirchen)

ausgewertet.

11.5 Ermittlung des Modal-Splits für die Gemeinde Stephanskirchen

Im angegebenen Zeitraum wurden insgesamt 395 Rückläufer in Form von Fragebögen sowie Daten auf dem Online-Portal erreicht. Dies entspricht einem allgemeinen Rücklauf von ca. 16 %. In Bezug auf die Bevölkerung bewegt sich das Endergebnis folglich mit einer möglichen Fehlerspanne von 4 bis 5 %.

Während die Rückläufe über den Fragebogen in Papierform vor allem den älteren Altersklassen zugeordnet werden konnten, so wurden über das Online-Portal auch viele Rückläufe in Altersklassen von 6 bis 30 Jahre erzielt. Nach den Altersklassen wurden die Wegelängen hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl ausgewertet. Wie bereits unter 11.2 erläutert, wurden die Ergebnisse final gewichtet, um der tatsächlichen Altersstruktur der Gemeinde Stephanskirchen angepasst zu werden.

Das gewichtete Ergebnis nach Altersgruppen ist in der nachstehenden Tabelle aufgelistet. Der daraus errechnete Modal-Split im Gesamt- sowie Binnenverkehr ist auf Abbildung 61 und Abbildung 62 dargestellt.

Altersgruppen	Bahn	Bus	Kfz-Selbstfahrer(-in)	Kfz-Mitfahrer(-in)	Fahrrad	zu Fuß
6-10	0%	8%	0%	44%	27%	22%
11-15	0%	14%	0%	47%	18%	20%
16-20	7%	8%	50%	10%	13%	13%
21-25	10%	8%	51%	11%	9%	12%
26-30	23%	2%	48%	3%	13%	11%
31-35	35%	3%	42%	4%	13%	4%
36-40	15%	3%	41%	5%	24%	13%
41-45	13%	3%	51%	4%	24%	6%
46-50	19%	3%	57%	4%	10%	8%
51-55	5%	6%	54%	7%	13%	16%
56-60	6%	6%	51%	7%	15%	15%
61-65	5%	3%	63%	6%	11%	14%
66-70	3%	9%	46%	9%	13%	21%
71-75	2%	9%	44%	12%	11%	22%
76-80	3%	4%	41%	14%	12%	26%
über 80	4%	7%	38%	18%	11%	23%

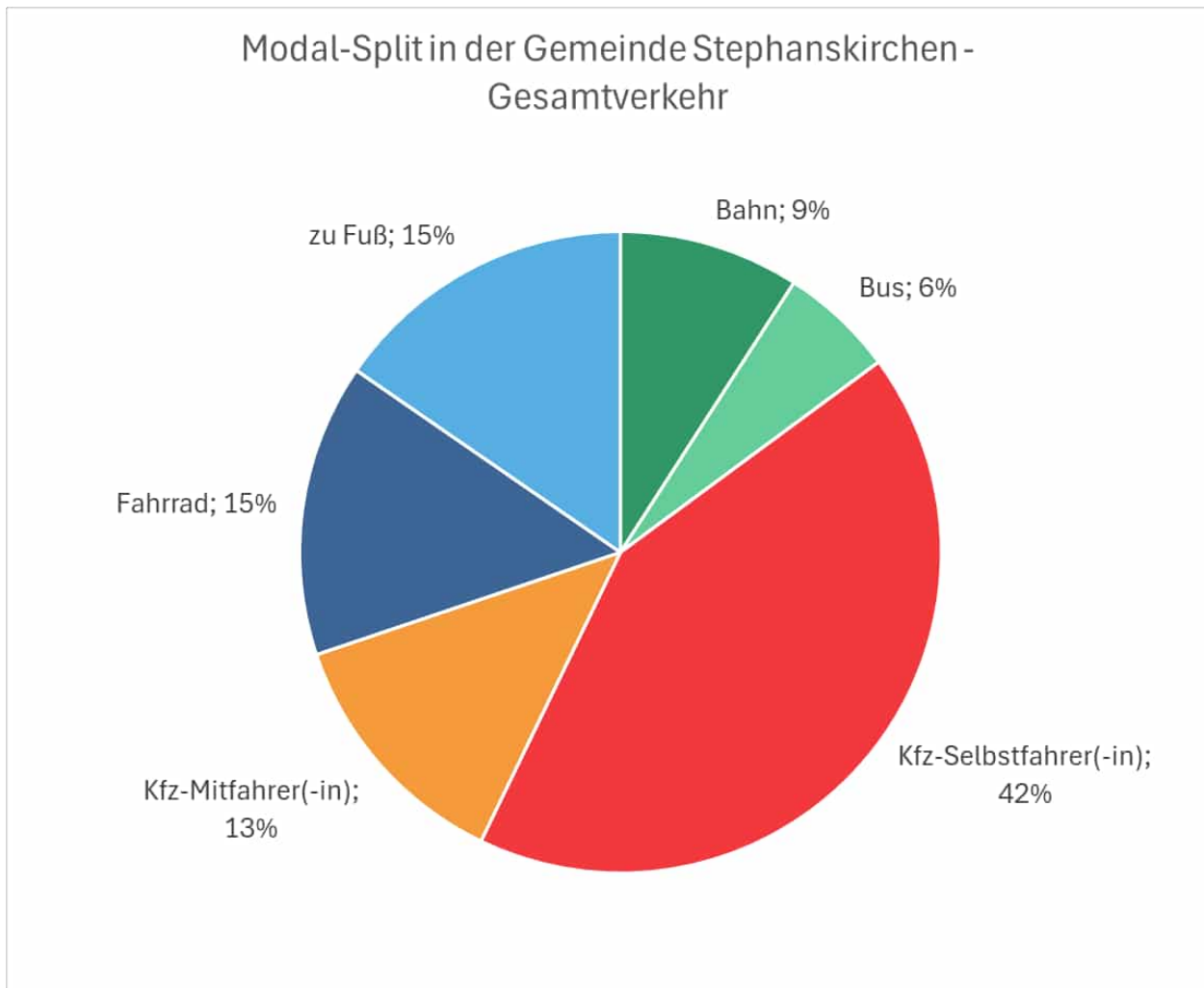


Abbildung 61: Darstellung des ermittelten Verkehrsmittelwahlverhaltens im Gesamtverkehr

Im Gesamtverkehr werden in der Gemeinde Stephanskirchen 55 % der Wege im motorisierten Individualverkehr (MIV), also mit dem Auto als Selbst- oder Mitfahrer(-in) getätigt. 15 % aller Wege werden jeweils entweder mit dem Fahrrad oder zu Fuß getätigt. Die restlichen 15 % verteilen sich auf den Öffentlichen Verkehr, welche sich aus den Wegen, die mit der Bahn (9 %) und dem Bus (6 %) getätigt wurden, ergeben.

Neben der Verteilung der Wege für den Gesamtverkehr wurden die Wegelängen der entsprechenden Verkehrsmittel innerhalb des Gemeindegebiets Stephanskirchen, das heißt dem Binnenverkehr, ausgewertet.

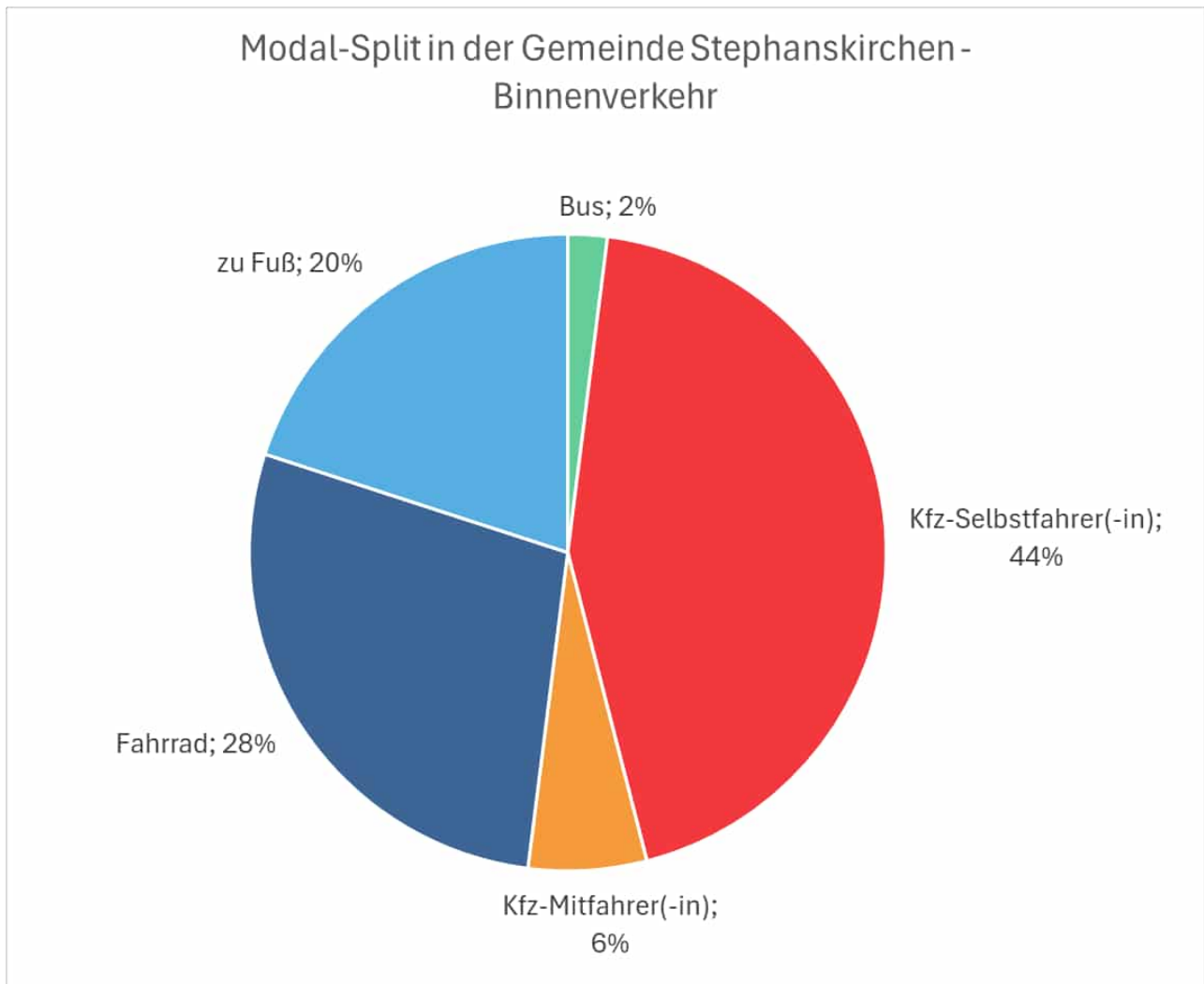


Abbildung 62: Darstellung des ermittelten Verkehrsmittelwahlverhaltens im Binnenverkehr

Den größten Anteil aller Wege lassen sich mit 50 % auch hier im MIV als Selbst- oder Mitfahrer(-in) wiederfinden. Relativ stark zugenommen haben im Binnenverkehr gegenüber dem Gesamtverkehr die Anteile des Fuß- und Radverkehrs. Im Binnenverkehr wurden zu 28 % der Wege mit dem Fahrrad und 20 % der Wege zu Fuß getätigt. Der öffentliche Verkehr beschränkt sich in Stephanskirchen zu 2 % aller Wege lediglich auf die Buslinien im Landkreis, welche wichtige Ziele in Stephanskirchen ansteuern. Eine Bahnanbindung ist in der Gemeinde derzeit nicht gegeben und nur über die Nachbarkommunen Rosenheim und Bad Endorf möglich.

11.6 Potenziale zur Anhebung des Radverkehrsanteils

Die Potenziale zur Anhebung des Radverkehrsanteils am Modal-Split differenziert sich in den

- Binnenverkehr, d.h. Wege, die sowohl ihr Wegequelle als auch ihr Wegeziel in der Gemeinde Stephanskirchen haben,
- Pendlerverflechtungen, d.h. Weg zwischen Stephanskirchen und Orten außerhalb der Gemeinde.

11.6.1 Potenziale im Binnenverkehr

Zwangsläufig liegen die größten Potenziale zur Anhebung des Radverkehrsanteils am Modal-Split im Binnenverkehr, da

- die Gemeinde Stephanskirchen eine kompakte Siedlungsstruktur aufweist,
- eine Gemeinde der kurzen Wege ist, mit Distanzen, die Ideal für den Radverkehr sind und die

Gemeinde weitgehend selbst der Akteur ist.

Wie bereits im Kapitel 10 dargestellt bedarf es hierzu zwei zentraler Voraussetzungen:

- Die Wege in der Gemeinde Stephanskirchen müssen mit sicheren Radverkehrsanlagen und fahrradfreundlichen Knotenpunkten sicher und komfortabel gestaltet werden.
- Mittels des Kommunikations- und Öffentlichkeitskonzepts muss einerseits
 - die Fahrradfreundlichkeit der Gemeinde und andererseits
 - die sichere Erreichbarkeit der Ziele mittels Fahrrad erläutert werden.

In einem ersten Schritt ist daher der Schwerpunkt der Arbeiten auf die Arbeitsfelder

- Erhöhung der Verkehrssicherheit und
- Schulwegsicherung

auf Straßen in kommunaler Baulast zu legen. Hier kommen im Gemeindeteil Schloßberg insbesondere die Schulstraße, Kreuter Straße, Wasserburger Straße und Kuglmoosstraße infrage. Im Hauptort Stephanskirchen sind es insbesondere die Schömeringer Straße, Reikeringer Straße sowie die Zufahrten aus Haidholzen und Baierbach.

11.6.2 Potenziale in den Pendlerverflechtungen

Innerhalb der Pendlerverflechtungen, also Wege aus Stephanskirchen heraus, liegt ein deutlich geringeres Potenzial für die Anhebung des Modal-Splits. Ein Ergebnis, dass sowohl die Haushaltsbefragung als auch der Pendleratlas wiedergibt sind die starken Verflechtungsbeziehungen

- in die angrenzende Stadt Rosenheim,
- in die Landeshauptstadt München und
- innerhalb des Mangfalltals (Rosenheim – Kolbermoor – Bad Aibling – Bruckmühl).

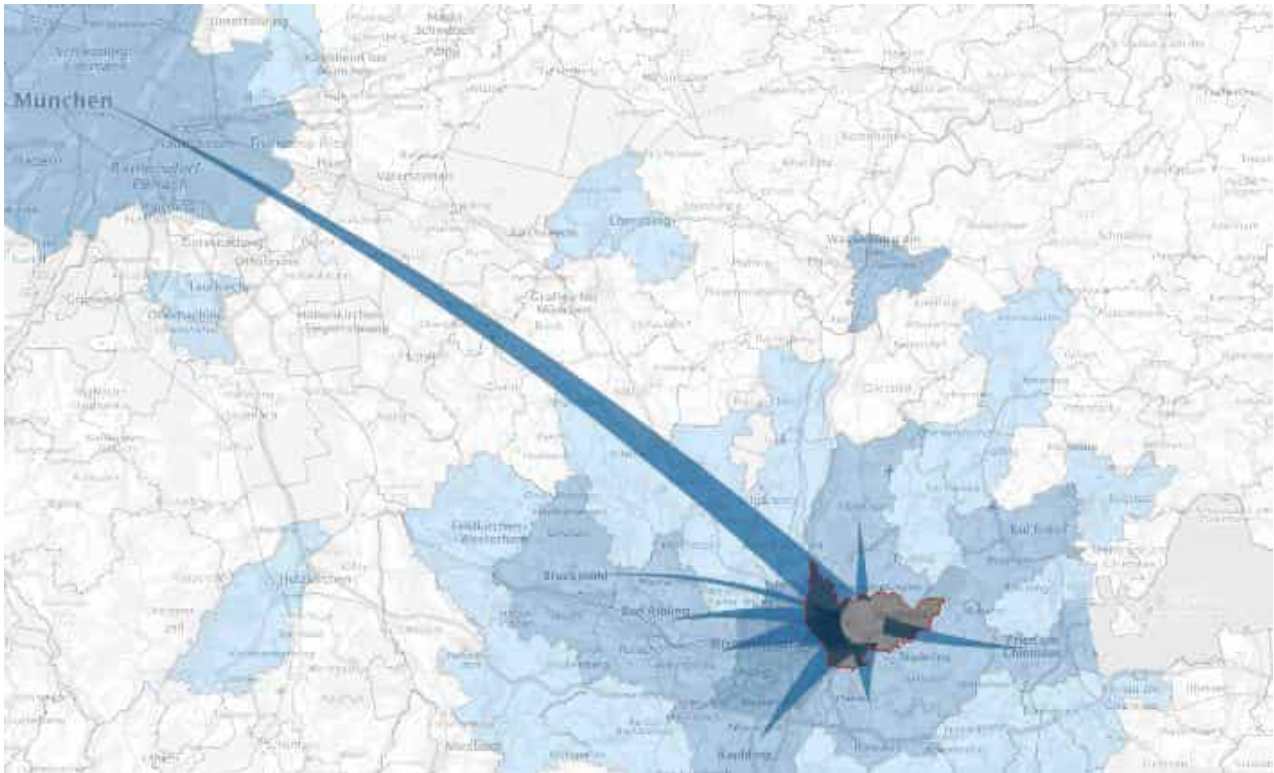


Abbildung 63: Darstellung der Auspendelströme aus der Gemeinde Stephanskirchen im Jahre 2024
(Quelle: <https://pendleratlas.statistikportal.de>)

Kreisangehörige Gemeinde

Stephanskirchen

10.817 Einwohner ⓘ

✖ Stephanskirchen ist noch nicht an PENDLA angeschlossen »



Abbildung 64: Darstellung der Pendelbewegungen in Stephanskirchen, Stand 2023
(Quelle: <https://pendleratlas.de/bayern/landkreis-rosenheim/stephanskirchen>)

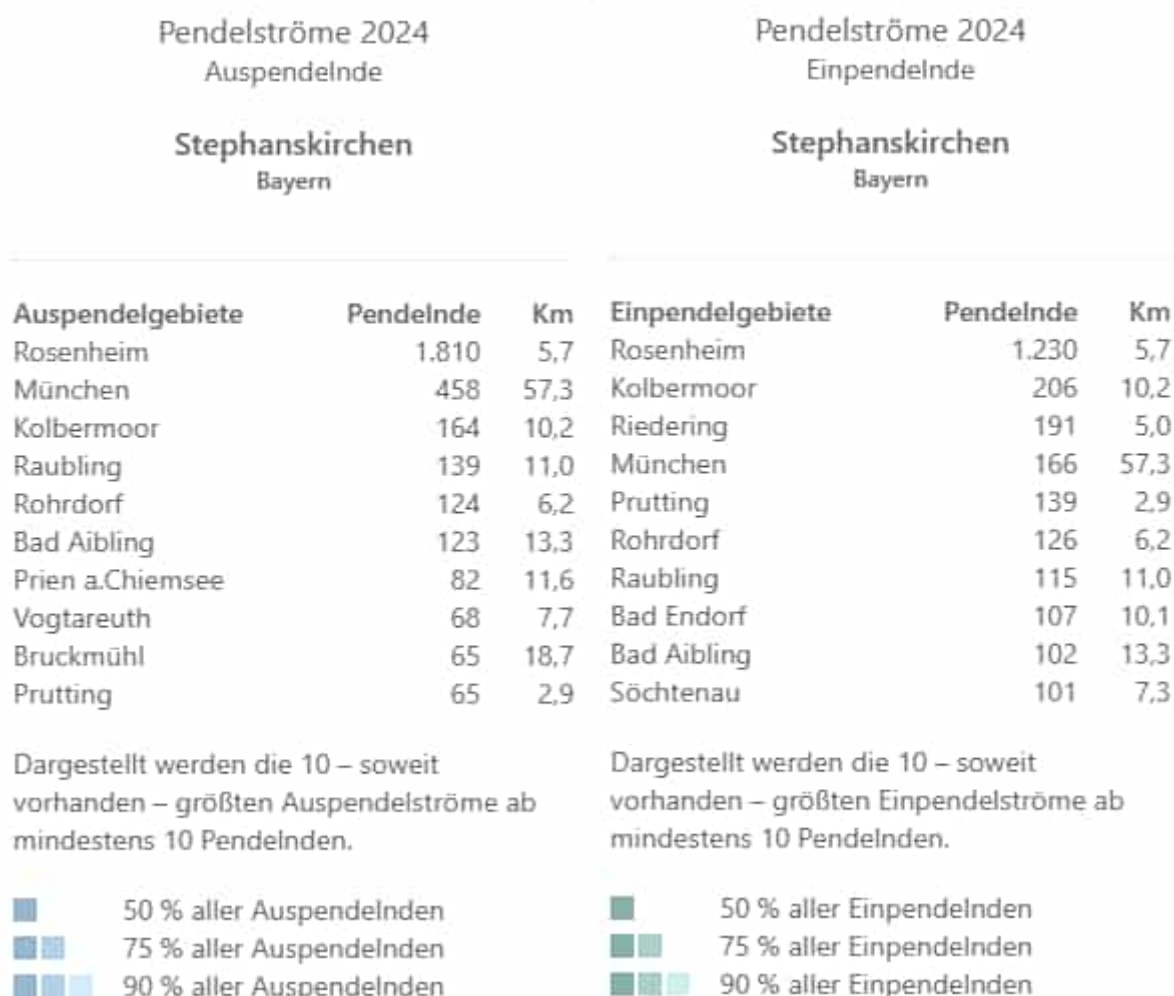


Abbildung 65: Darstellung der Ein- und Auspendelströme in Zahlen und Entfernungen
(Quelle: <https://pendleratlas.statistikportal.de>)

Vor diesem Hintergrund sind drei Handlungsstränge parallel zu verfolgen:

- Die Relation Stephanskirchen – Rosenheim ist fahrradfreundlich zu ertüchtigen. Dies ist insbesondere die Achse Salzburger Straße (Schloßberg), Innbrücke und im weiteren Verlauf die Innstraße in Rosenheim. Die Achse ist zudem langfristig um eine zweite Brücke mit Anschluss an den Mangfallpark-Nord zu erweitern und verbessern.
- Um die Verkehrsrelation Stephanskirchen – München fahrradfreundlich zu gestalten ist in enger Zusammenarbeit die Route Stephanskirchen – Bahnhof Rosenheim primär umzusetzen.
- Alle Kommunen innerhalb des Mangfalltals sind Mitglied der AGFK Bayern und haben damit das Ziel den individuellen Radverkehrsanteil am Modal-Split zu erhöhen. Daher sind im Rahmen der interkommunalen Zusammenarbeit hochwertige fahrradfreundliche Achsen im Radschnellverbindungs- bzw. Radvorrangroutenstandard zu projektieren und zu realisieren.

12. Finanzierung und Investitionsplanung

Im Folgenden werden alle Maßnahmenempfehlungen der vier Säulen der Radverkehrsförderung (Infrastruktur, Service, Information, Kommunikation), die in den vorausgegangenen Arbeitsschritten für das Radverkehrskonzept der Gemeinde Stephanskirchen als erfolgversprechend eingestuft wurden, zusammengeführt.

Die Relevanz der jeweiligen Bereiche für die Gesamtstrategie wird wie folgt gewichtet:

- Infrastruktur: 50 %
- Service: 20 %
- Information: 15%
- Kommunikation: 15 %

Diese Aufteilung dient der kontinuierlichen Überprüfung der Einhaltung der gemeinsam definierten Zielsetzungen.

12.1 Gesamtmaßnahmenliste und Kostenaufstellung

Das Ziel der Gemeinde Stephanskirchen, den Radverkehrsanteil am Modal-Split zu steigern und als fahrradfreundliche Gemeinde wahrgenommen zu werden, bedarf eines zeitlichen wie auch finanziellen Rahmens. In einem weiteren Arbeitsschritt des Konzeptes wurde daher für jede der definierten Infrastrukturmaßnahmen eine grobe Kostenschätzung erarbeitet, um somit die Gesamtkosten zu benennen und künftige Haushaltsmittel zur Radverkehrsförderung besser kalkulieren zu können. Die Kostenschätzung basiert auf aktuellen Einheitspreisen unterschiedlicher Projekte. Hierbei ist zu beachten, dass Einheitspreise für einzelne Arbeitsschritte je nach Anbieter teilweise erhebliche Differenzen aufweisen. Auch der Zuschlag für unvorhergesehene Kosten variiert teils erheblich. Für jede Maßnahme wurden u.a. folgende Preise einberechnet:

- Einheitspreis pro Meter
 - Bau bei Neutrassierung 180 €/m²
 - Ausbau im Straßenraum 300 €/m²
 - Ausbau vorhandener Weg 100 €/m²
 - Asphaltdecke instand setzen/herstellen 75 €/m²
 - Markierung/Beschilderung Fahrradstraße 90 €/m
 - Markierung (Radfahrstreifen/Schutzstreifen) 15 €/m
 - Beleuchtung (Standard) 120 €/m
 - Bewuchs zurückschneiden 50 €/m
- Pauschaler Zuschlag für weitere Arbeiten, welche nicht pro Meter angegeben werden
 - Ergänzende Markierungsarbeiten (Richtungspfeile, Haltelinien, Piktogramme, etc.),



- Bauliche Maßnahmen (Querungshilfe, Überleitung).

Weitere Kostenblöcke, z.B. für die Anpassung von LSA, notwendige Umgestaltung von Knoten und Parkraum, können bei der vorliegenden Planungstiefe nicht berücksichtigt werden. Auch die Planungskosten sowie mögliche unvorhergesehene Kosten (+ 50 %) werden in der Grobkostenschätzung **nicht** dargestellt.

Darüber hinaus muss Radverkehrsförderung auch als Querschnittsaufgabe der Gemeinde betrachtet werden, die somit in Kombination mit weiteren Investitionen in den Komponenten Service, Information und Kommunikation finanziell gefördert werden muss.

12.2 Haushaltsansätze und Jahresprogramme

In der Gemeinde Stephanskirchen befasst sich hauptverantwortlich der Sachbereich 19 – Klimaschutz und Mobilität mit allen Aspekten des Radverkehrs, weitere Stellen in der Verwaltung übernehmen an Schnittstellen mit anderen Fachgebieten ebenfalls Aufgaben (z.B. Tiefbau, Öffentlichkeitsarbeit). Aktuell ist eine Stelle für alle Radverkehrsbelange bei der Gemeinde Stephanskirchen in Teilzeit besetzt. Im Hinblick auf eine systematische Förderung des Radverkehrs ist seitens der Gemeinde Stephanskirchen eine weitere Stelle für Planung und Organisation vorzusehen, um eine angepasste und detaillierte Ressourcen- und Finanzplanung anzustreben.

12.2.1 Ressourcenplanung

Die zukünftigen Aufgaben zum Thema Radverkehr in der Gemeinde Stephanskirchen sind vielfältig. Neben der Koordinierung und Umsetzung von zahlreichen infrastrukturellen Maßnahmen im Rahmen dieses Radverkehrskonzeptes, müssen Fördermittel abgerufen, kommunikative Maßnahmen durchgeführt und Serviceangebote wie Abstellanlagen und Ladeinfrastruktur erweitert werden.

Die Radwege entlang der Staats- und Kreisstraßen liegen nicht in der Baulast der Gemeinde, sondern werden durch das Staatliche Bauamt Rosenheim gebaut, aber mehrheitlich durch die Gemeinde unterhalten. Regelmäßige Abstimmungen der Maßnahmen sowie baulastträgerübergreifende Treffen mit dem Landratsamt bieten sich dabei an.

Zusätzlich sollten auch im Recht- und Ordnungsamt der Gemeinde feste Ansprechpartner zum Thema Radverkehr ernannt werden. Die Ansprechpartner haben zur Aufgabe, die Belange und Anforderungen des Radverkehrs zu kennen und Ihre Projekte dahingehend zu prüfen sowie Kolleginnen und Kollegen zum Thema Radverkehr zu sensibilisieren.

Der Bauhof ist u.a. auch für die Umsetzung/Anpassung der wegweisenden Beschilderung sowie für den Winterdienst in der Gemeinde Stephanskirchen zuständig. Die Abstimmung der mit wegweisender Beschilderung auszustattenden Routen, bestehende Wegweisung und Änderungen dieser sind daher fortlaufend sicherzustellen.

12.2.2 Finanzplanung

Zur Umsetzung der Maßnahmen sind neben den personellen auch entsprechende finanzielle Ressourcen notwendig.

Die jährliche Planung der Haushaltsmittel für Radverkehr und Nahmobilität erfolgt in der Gemeinde Stephanskirchen projektbezogen, sodass keine genauen Zahlen ermittelt werden können. Weitere, zusätzliche Mittel vom Landkreis stehen der Gemeinde nicht zur Verfügung.

In den vergangenen Jahren wurden diverse Mittel für die Förderung des Radverkehrs verwendet, darunter beispielsweise Bezuschussungen für Lastenräder und die Erstellungen von Verkehrsgutachten. Aufgrund der stetig wachsenden Radverkehrsinfrastruktur sowie der höheren Qualitätsansprüche wird auch der bauliche Unterhalt in Zukunft steigen, sodass die dafür zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel regelmäßig angepasst werden sollten, sodass der Radverkehr auch hier ein integraler Bestandteil der Haushaltsplanung wird.

Freistaat Bayern	LK Rosenheim	Gemeinde Stephanskirchen	Summe
3.934.082,00 €	571.725,00 €	4.292.011,00 €	8.797.818,00 €

Abbildung 66: Kosten für lineare Maßnahmen je Baulastträger

Die Kosten zur Umsetzung aller Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes, welche in der Baulast der Gemeinde liegen, werden auf ca. 4,3 Mio. € geschätzt. Alle Maßnahmen zusammen (baulastträgerunabhängig) belaufen sich auf ca. 8,8 Mio. €. Dabei sind 2,6 Mio. € für Investitionen in Neubaumaßnahmen und 5,5 Mio. € für Ausbaumaßnahmen vorgesehen, während ca. 704.000 € für Beschilderungs- und Markierungsmaßnahmen angesetzt werden (sowie zusätzlich ca. 375.000 € für punktuelle Maßnahmen).

Wenn alle Maßnahmen mit einem Umsetzungshorizont von ca. 10 Jahren realisiert werden sollen, bedeutet das eine durchschnittliche Bereitstellung von mindestens 430.000. € pro Jahr aus dem städtischen Haushalt für den Radverkehr. Dabei ist ein möglichst hoher Anteil an Fördermitteln (bestenfalls durchschnittlich 70 %) anzustreben, um den Haushalt der Gemeinde zu entlasten.

Die bereitgestellten Haushaltsmittel sollten in den kommenden Jahren die kurzfristige Maßnahmen berücksichtigen, sodass bei guten Förderbedingungen (ca. 70 % Förderung) die Haushaltskosten für Investitionen grundsätzlich gedeckt sind. Eine Stetigkeit der Haushaltssumme ist für zukünftige Projekte und die Sanierung empfehlenswert. Der Großteil der notwendigen Investitionen fließt dabei in kurzfristige Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen, welche oft auch mit Instandsetzungsmaßnahmen einher gehen.

Unter dem Einbezug von Fördermitteln des Landes und Bundes können somit auch in den kommenden Jahren die vielfältigen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung vorgenommen werden.

Jahresprogramme: Planungs- und Infrastrukturprojekte

Mittelfristiges Ziel der Gemeinde sollte es daher sein, jährlich wiederkehrende Programme im Haushalt für die folgenden radverkehrsbezogenen Schwerpunkte vorzusehen:

- Beseitigung von Unfallschwerpunkten,
- Um- und Ausbauprogramm von Hauptrouten im Alltagsradverkehr (inklusive Schulrouten),
- Verbesserungen im Freizeitrouthenetz,
- Umsetzung von Maßnahmen aus den Bereichen Service, Information und Kommunikation.



12.3 Geeignete Förderzugänge

Zur Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen stehen verschiedene **Fördermöglichkeiten** auf Bundes- und Landesebene zur Verfügung. Welche Maßnahmen im konkreten Fall Förderungen erhalten, hängt von unterschiedlichen Bedingungen ab und ist im Einzelfall zu prüfen. Die folgende Auflistung der dargestellten Förderprogramme ist nicht abschließend, sondern stellt eine erste Auswahl dar. Darüber hinaus existieren z.B. noch Förderprogramme der Europäischen Union.

Einen Überblick über aktuelle Förderangebote in Bayern geben z.B. die folgenden Webseiten:

- Allgemeine Informationen über Förderung und Finanzierung des Radverkehrs beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr
<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/finanzielle-foerderung-des-radverkehrs.html>
- Allgemeine Informationen über Förderprogramme des Bundes sowie des Freistaats Bayern
<https://www.radverkehr.bayern.de/foerderprogramme/index.php>
- Übersicht und Informationen über förderfähige Maßnahmen im Bereich des Rad- und Fußverkehrs des Bundesamts für Logistik und Mobilität
https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/radverkehr_node.html
- Förderfibel des Bundesamts für Logistik und Mobilität
https://www.mobilitaetsforum.bund.de/SiteGlobals/Forms/Suche/Foerderfibel_Formular.html?isGuided=1&cl2Categories_Bundesland=bayern

13. Unterhalt Infrastruktur

Ziel der Gemeinde Stephanskirchen ist es, dass das Fahrrad als ganzjähriges Verkehrsmittel genutzt wird. Damit dies ohne Gefahr erfolgen kann, ist eine regelmäßige Kontrolle der Radverkehrsinfrastruktur unabdingbar. Radwege gelten als Fahrbahnen, so dass hier die gleichen Standards wie für den Kfz-Verkehr anzuwenden sind.

Neben dem Neubau der Infrastruktur kommt dem Unterhalt der Infrastruktur ein gleichbedeutender Stellenwert zu. Die zentralen Aufgaben sind

- Reinigung
- Winterdienst und
- Unterhalt.

13.1 Radverkehrsanlagen

Die Verkehrssicherungspflicht an Radverkehrsanlagen ist Aufgabe des Baulastträgers, soweit keine andere Regelung getroffen wurde. Sie umfasst regelmäßig auch die Beseitigung von Verunreinigungen z.B. von Laub oder Verschmutzungen durch landwirtschaftlichen Verkehr.

Bewuchs, der in den Verkehrsraum des Radverkehrs hineinragt, kann für Radfahrende ein gefährliches Hindernis darstellen oder wichtige Sichtbeziehungen einschränken. Äste und Zweige müssen daher regelmäßig und rechtzeitig zurückgeschnitten werden, damit sie nicht in das Lichtraumprofil des Radwegs hineinragen.



*Abbildung 67: Radwegreinigung mit einer speziellen, schmalen Kehrmaschine
(Quelle: Aachener Zeitung; Foto: Stadtbetrieb Aachen)*

Beschädigungen der Radwegoberfläche (z.B. durch Wurzelaufbrüche) sind rechtzeitig zu beseitigen, sodass daraus keine zusätzlichen Gefahren für den Radverkehr entstehen können.

Im Winter sollen Radverkehrsanlagen – insbesondere, wenn sie benutzungspflichtig sind – uneingeschränkt befahrbar sein. Eine Streu- und Räumpflicht besteht auf Radverkehrsanlagen allerdings nur in besonders frequentierten und gefährlichen Bereichen. Für einen effizienten Winterdienst müssen Radwege so dimensioniert sein, dass diese auch von kleinen Räum- und Streufahrzeugen befahren werden können. Dazu ist es notwendig, dass Unterführungen und Durchlässe ein ausreichend großes Lichtraumprofil besitzen.



*Abbildung 68: Winterdienst auf Radwegen mit einer speziellen, schmalen Räumungsmaschine
(Quelle: <https://www.salzburgrad.at/gemeinden/winterdienst>)*

Auf den Radwegen in der Baulast des Bundes bzw. des Freistaats Bayern ist ein systematischer Winterdienst in der Regel Standard, häufig in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Kommunen, aber auch im Eigenbetrieb.

Der Gemeinde Stephanskirchen wird gemäß Winterdienstplan für den Radverkehr empfohlen, insbesondere die Radhauptverbindungen der Netzplanung (vergl. IR III) für den Berufsverkehr und die Schulwege zu räumen. Dieses Netz sollte dazu möglichst ab 7 Uhr befahrbar sein.

In der Regel kann der Maschinenpark der Fahrbahnen zur Reinigung der Radverkehrsanlagen und für den Winterdienst nicht genutzt werden. Hier sind eigene Fahrzeuge / Maschinen anzuschaffen, die auf die Breite der Radverkehrsanlagen dimensioniert sind.

13.2 Fahrradabstellanlagen

Fahrradabstellanlagen sind stand- und kippsicher mit dem Untergrund zu verbinden. Bodenhülsen ermöglichen eine einfache Demontage für temporäre Nutzungen.

Eine regelmäßige Kontrolle und Wartung der öffentlichen Abstellanlagen ist notwendig, um



- Schäden zu beseitigen,
- Schrotträder zu entfernen,
- unerwünschte Nutzung einzudämmen und
- Bedarf und Auslastung zu dokumentieren.

Bei größeren Abstellanlagen und schlecht einsehbaren Örtlichkeiten ist die Ausrüstung mit Videoüberwachung sinnvoll.

13.3 Regelmäßige Überprüfung

Radverkehrsanlagen sollten entsprechend ihrer Netzbedeutung und der Nutzungsintensität in regelmäßigen Abständen überprüft und bei Bedarf gewartet werden. Dies kann im Rahmen einer Streckenkontrolle erfolgen. Stark frequentierte Bereiche wie Schulen, zentrale Bushaltestellen und personalintensive Betriebe sollten hierbei einbezogen werden.

Zur einheitlichen Pflege und Wartung bei der regelmäßigen Kontrolle können folgende Prüfkriterien herangezogen werden:

- Freihalten der Verkehrsräume (z.B. Bewuchs und Sichtfelder),
- Unebenheiten und Hindernisse (Beseitigung von Schlaglöchern, Unebenheiten, Bordsteinkanten und Pfützenbildungen),
- Schäden und Verschleiß von Markierung und Beschilderung.

Unabhängig davon sollten im Hinblick auf die Verkehrssicherheit die Radverkehrsanlagen und Routen in regelmäßigen Abständen, z.B. im Rahmen einer Verkehrsschau, hinsichtlich folgender Aspekte begutachtet werden:

- Konfliktbereiche mit Kraftfahrzeugen/Fußgängern,
- Konfliktbereiche mit land- und forstwirtschaftlichem Verkehr,
- Führungskontinuität,
- Sichtbeziehungen, Aufstellflächen und Radien an Knotenpunkten,
- radfahrgerechte Gestaltung von Pfosten und Umlaufschranken,
- Beschilderung und Markierung.

Hilfreich ist die Beobachtung des Radfahrerhaltens vor Ort, um Gefahrenquellen und unklare Verkehrsführungen identifizieren zu können.

13.4 Qualitätsmanagement (QM)

Folgende Verfahren des Qualitätsmanagements sind kommunale Pflichtaufgaben bzw. werden der Gemeinde Stephanskirchen zur Umsetzung empfohlen.



Streckenkontrolle

Regelmäßige Streckenkontrollen erfolgen durch den Straßenbaulastträger im Rahmen der Aufgaben der Verkehrssicherungspflicht. Die Streckenkontrollen umfassen auch eine Sichtkontrolle der zur Baulast der Straße gehörenden straßenbegleitenden Radwege. Sensible Stellen, z.B. Radwege im Umfeld von Biergärten, sind gegebenenfalls in regelmäßigen Intervallen mehrmals die Woche zu kontrollieren (Beseitigung von Glasscherben).

Besonders nach Unwetterlagen sind Baulastträger gehalten, zu prüfen, ob die Wege noch befahrbar sind oder gegebenenfalls eine Umleitungsbeschilderung erforderlich wird. Es ist auch darauf zu achten, dass von der Landwirtschaft verschmutzte Wege wieder gesäubert und Wege nach Holzrücke- arbeiten wieder hergerichtet werden.

Verkehrsschau (VwV StVO § 45)

Verkehrsschauen werden als Instrument einer vorbeugenden Verkehrssicherheitsarbeit von Baulastträger, Verkehrsbehörde und Polizei alle 2 Jahre regelmäßig und bei besonderen Anlässen nach Bedarf durchgeführt. Sinnvoll ist es, dass die Verkehrsschau zum Thema „Radverkehr“ eine Befahrung mit Fahrrädern vorsieht. Die Verantwortlichen können weitere Sachverständige oder Interessensgruppen hinzuziehen.

Unfallkommissionen (VwV StVO § 44)

Die Unfallkommission erarbeitet auf der Grundlage der vorliegenden Daten von Straßenverkehrsunfällen Maßnahmen zur Beseitigung von Unfallschwerpunkten. Das Gremium der Unfallkommission besteht aus Vertretern von Baulastträger, Verkehrsbehörde und Polizei.

Beschwerdemanagement

Ein bürgerfreundliches, aber personalintensives Instrument, ist das Beschwerdemanagement. So ist es sinnvoll auf der Webseite der Gemeinde ein entsprechendes Kontaktformular einzurichten. Dort können Radfahrende Beschwerden, Mängel, aber auch Anregungen und Lob direkt an die Gemeinden melden. Die Gemeinde koordiniert diese Hinweise und gibt diese an die betreffenden Baulastträger weiter und koordiniert die Mängelbeseitigung.

14. Ausblick

Die Gemeinde Stephanskirchen betrachtet den Radverkehr als System, bestehend aus den vier Säulen des Radverkehrs. Dies führt neben den zentralen infrastrukturellen Maßnahmen zu einer Vielzahl, bereits heute bestehender Service-, Informations- und Kommunikationselemente. Übergeordnetes Ziel der Gemeinde Stephanskirchen ist die Steigerung des Radverkehrsanteils am gesamten Verkehrsaufkommen und die Verbesserung der Bedingungen für Radfahrende.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme des Konzeptes lässt sich festhalten, dass, obwohl der Radverkehr in Stephanskirchen zusehends weiter an Bedeutung gewinnt, sich dies in der bestehenden Infrastruktur weitestgehend noch nicht widerspiegelt. Dennoch zeigen sich in den Bereichen Service, Information und Kommunikation die neuen Bestrebungen der Gemeinde, den Radverkehr zu fördern. Neue Fahrradabstellanlagen und Lademöglichkeiten für Pedelecs sowie die Anschaffung von Lastenrädern demonstrieren den Willen, den Radverkehr mehr in den Fokus zu rücken und auch die gesteigerte Nutzung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel durch die Bürgerschaft zu unterstützen.

Zukünftiges Ziel muss es daher sein, den Bestand an Radverkehrsanlagen entsprechend den heutigen Anforderungen der Straßenverkehrstechnik, insbesondere vor dem Hintergrund der steigenden Anforderungen durch (elektrogestützte) Sonderräder, z.B. Lastenräder, zu verbessern.

Eine zentrale Aufgabe besteht darüber hinaus in der Entwicklung einer klar definierten Strategie zum Qualitätsmanagement in der Gemeinde Stephanskirchen. Diese dient der kontinuierlichen Überprüfung des Sachstandes sowie der gesetzten Ziele und muss regelmäßig fortgeschrieben werden. Somit lassen sich die existenten Aufwendungen zur Radverkehrsförderung qualitativ bewerten und die personellen sowie finanziellen Mittel anpassen. Indikatoren einer solchen Strategie sind neben diesen Ressourcen auch die Zielsetzungen in den Bereichen Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation.

Ziel muss es sein, aufbauend auf der bisherigen Initiative der Gemeinde und allen weiteren beteiligten Akteuren, die vielfältigen Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes in Stephanskirchen umzusetzen. Neben der reinen Förderung des Radverkehrs muss hier auch der Ausbau der multimodalen Verknüpfungspunkte fokussiert werden, um auch auf Strecken, die über den Aktionsradius des Fahrrads hinausgehen, Verlagerungseffekte vom MIV zu erzielen.

Betrachtet man die Ergebnisse vor Ort, so sind bei konsequenter Umsetzung der Maßnahmen weitere Erfolge in Bezug auf einen hochwertigen Radverkehr und eine benutzerfreundliche Optimierung der Multimodalität bei gleichzeitiger Reduzierung der Kfz-bedingten Störungen in der Gemeinde in den kommenden Jahren zu erwarten.



Quellen

- [1] Bundesministerium für Verkehr BMV (Hrsg.): *Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)*, in der Fassung vom 10.04.2025
- [2] Bundesministerium für Verkehr BMV (Hrsg.): *Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)*, in der Fassung vom 11.10.2024
- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.), Arbeitsgruppe Straßenentwurf: *Richtlinie für die Anlage von Gemeindestraßen (RASt 06)*; Köln: 2007; FGSV-Verlag: FGSV 200; ISBN 978-3-939715-21-4
- [4] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.), Arbeitsgruppe Verkehrsplanung: *Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN)*; Köln: 2009; FGSV-Verlag: FGSV 21; ISBN 978-3-939715-79-5
- [5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.), Arbeitsgruppe Straßenentwurf: *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – Ausgabe 2010 (ERA)*; Köln: 2010; FGSV-Verlag: ISBN 978-3-941790-63-6
- [6] Oberste Baubehörde im Bayrischen Staatsministerium des Innern (Hrsg.), *Radverkehrshandbuch Radlland Bayern*; München: Mai 2011
- [7] Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration (Hrsg.), *Verkehrssicherheitsprogramm 2030*; München: März 2021



Anlage

1 Zielnetzplanung

- 1.01** Quell- und Zielplan
- 1.02** Hindernisplan
- 1.03** Idealtypische Zielverbindungen
- 1.04** Netzplan für den Alltagsradverkehr in der Gemeinde Stephanskirchen
- 1.05** Netzplan für den Freizeitverkehr in der Gemeinde Stephanskirchen

2 Mängelanalyse

- 2.01** Bestand der Führungsformen
- 2.02** Bewertung der Führungsformen
- 2.03** Bewertung der Dimensionierung
- 2.04** Bewertung der Oberfläche
- 2.05** Punktuelle / Lineare Mängel bzw. Maßnahmen
- 2.06** Bewertung der Sicherung des Radverkehrs

3 Maßnahmenkonzept

- 3.01** Maßnahmenplan – Infrastruktur
- 3.02** Maßnahmenplan – Planungsprioritäten
- 3.03** Maßnahmenliste – Lineare Maßnahmen
- 3.04** Maßnahmenliste – Punktuelle Maßnahmen
- 3.05** Maßnahmenkonzept Service – Steckbriefe
- 3.06** Maßnahmenkonzept Information – Steckbriefe



3.07 Fahrradabstellanlagenkonzept – Steckbriefe

3.08 Maßnahmenempfehlungen für lineare Netzlücken - Steckbriefe

3.09 Maßnahmenempfehlungen für punktuelle Konfliktbereiche – Ordner

SVK-O1 Innbrücke

SVK-02 Schloßberg

SVK-03 Salzburger Straße - Schulstraße

SVK-04 Salzburger Straße - Geheringer Straße

SVK-05 Kraglinger Kreuzung

SVK-06 Westerndorfer Straße - Simsseestraße

SVK-07 Bahnübergang Stephanskirchen

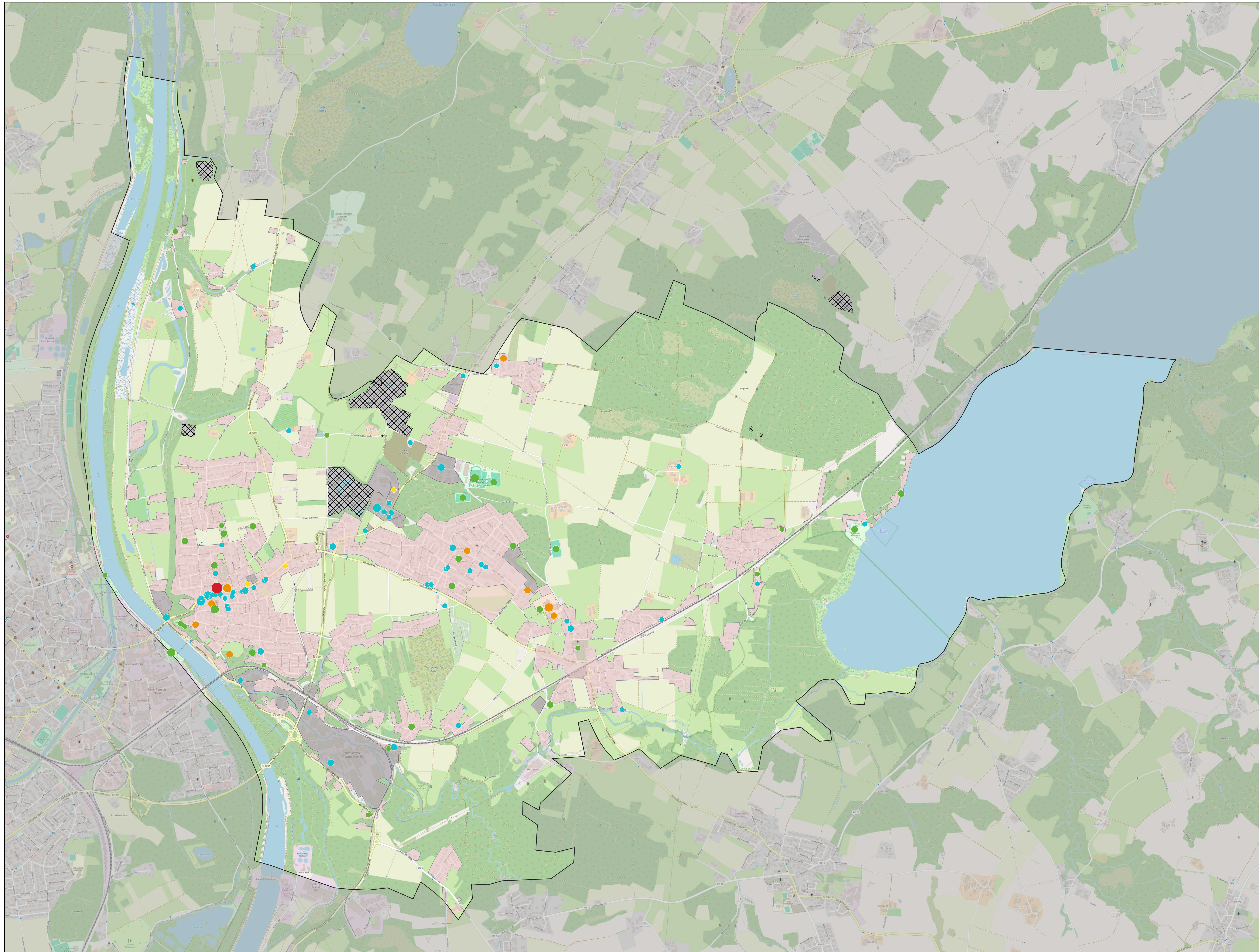
SVK-08 *nur für interne Zwecke*

SVK-09 Grasweg

SVK-10 Rohrdorfer Straße - Hofmühlstraße

SVK-11 Habichtstraße

SVK-12 Rohrdorfer Straße - Neue Straße



Legende

Quell- und Zielpunkte

- Öffentliche Einrichtung
- Ausbildungsstätte
- Werktägliches Ziel
- Verkehr
- Freizeitziel

Quell- und Zielpunkte von

- höchster Priorität
- hoher Priorität
- mittlerer Priorität
- niedriger Priorität

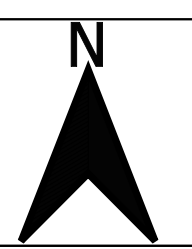
Flächen

- Gewerbe / Industrie
- Wohngebiete
- Tagebau

Sonstiges

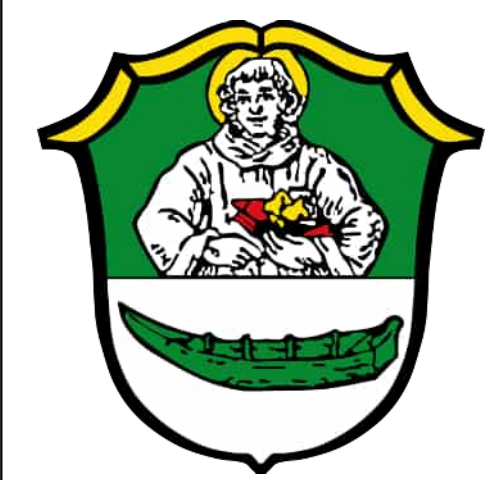
- Gemeindegrenze

Radverkehrskonzept Gemeinde Stephanskirchen Quell- und Zielplan

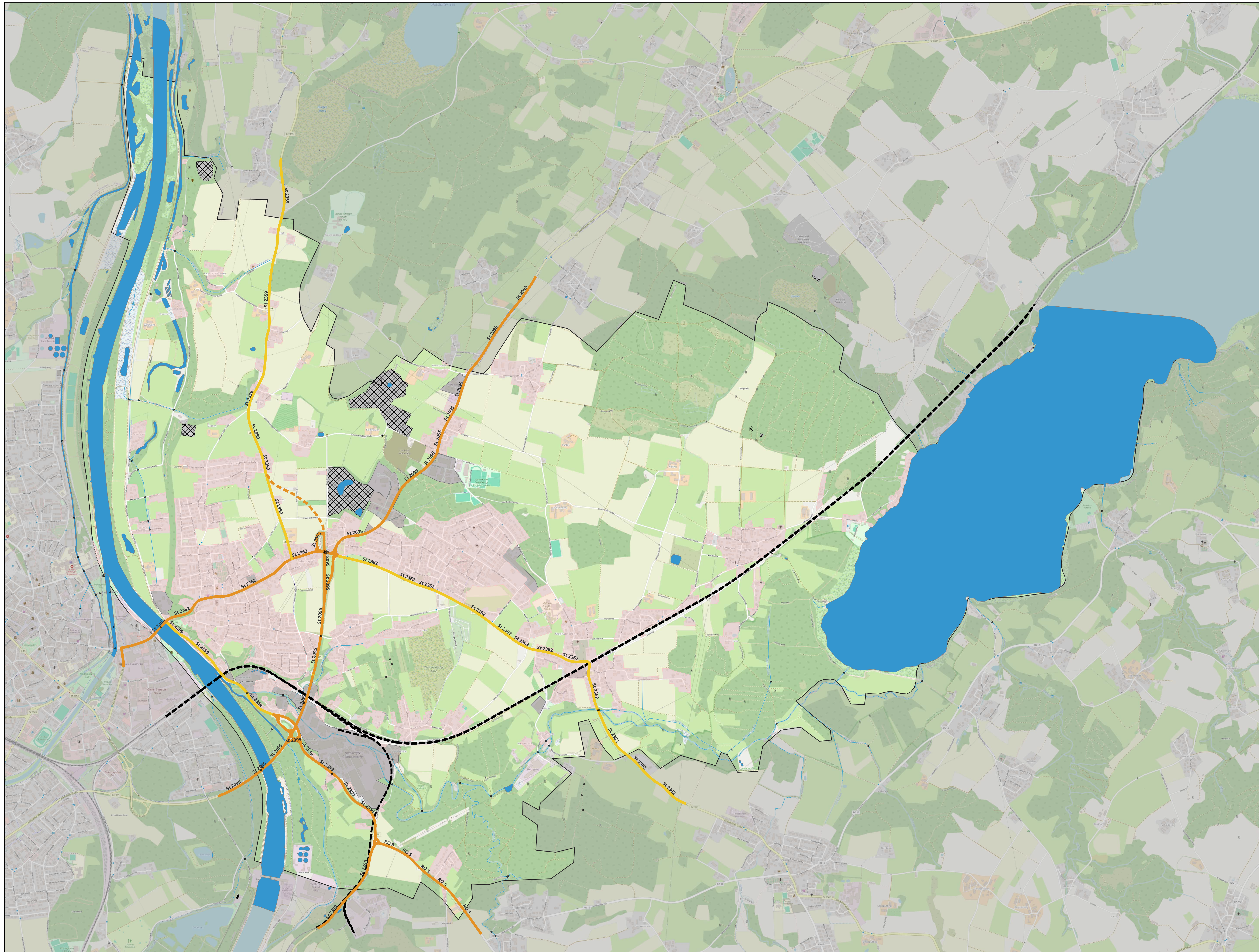


07.08.2024

Maßstab: 1:15.000



Radverkehrskonzept Gemeinde Stephanskirchen



Legende

Lineares Hindernis

- Unüberwindbar: Gleisanlage
- Stark behinderd: DTV > 10.000 Kfz/d
- Behinderd: DTV 5.000-10.000 Kfz/d
- Kraglinger Spange
- Fluss

Querungsmöglichkeit

- Brücke
- Tunnel

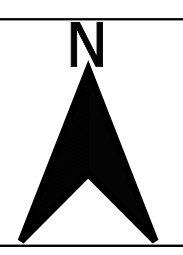
Flächenhindernis

- Naturschutzgebiet
- Gewerbegebiet
- Tagebau
- Flüsse und Seen
- Wohngebiete

Sonstiges

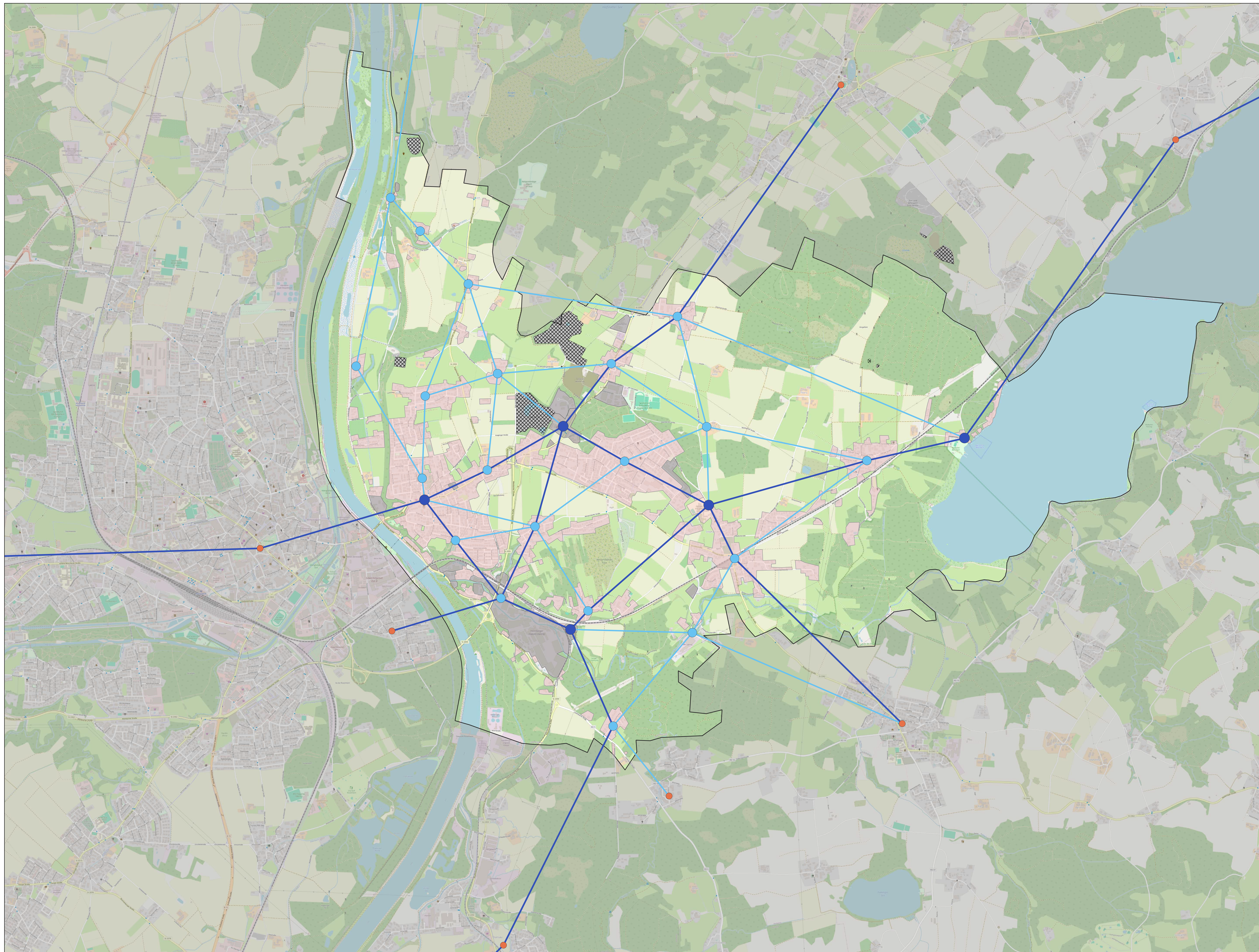
- Gemeindegrenze

Radverkehrskonzept Gemeinde Stephanskirchen Hindernisplan



29.10.2025

Maßstab: 1:15.000



Legende

Ziele mit ...

- überregionaler Bedeutung
- kommunaler Bedeutung
- Anschluss an Nachbarkommunen

Idealtypische Verbindung

- Radvorrangroute (IR / AR III)
- Radbasisnetz (IR / AR IV)

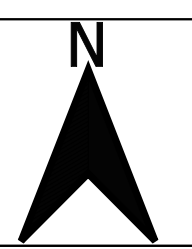
Flächen

- Gewerbe / Industrie
- Wohngebiete
- Tagebau

Sonstiges

- Gemeindegrenze

Radverkehrskonzept
Gemeinde Stephanskirchen
Idealtypisches Netz der
Zielverbindungen

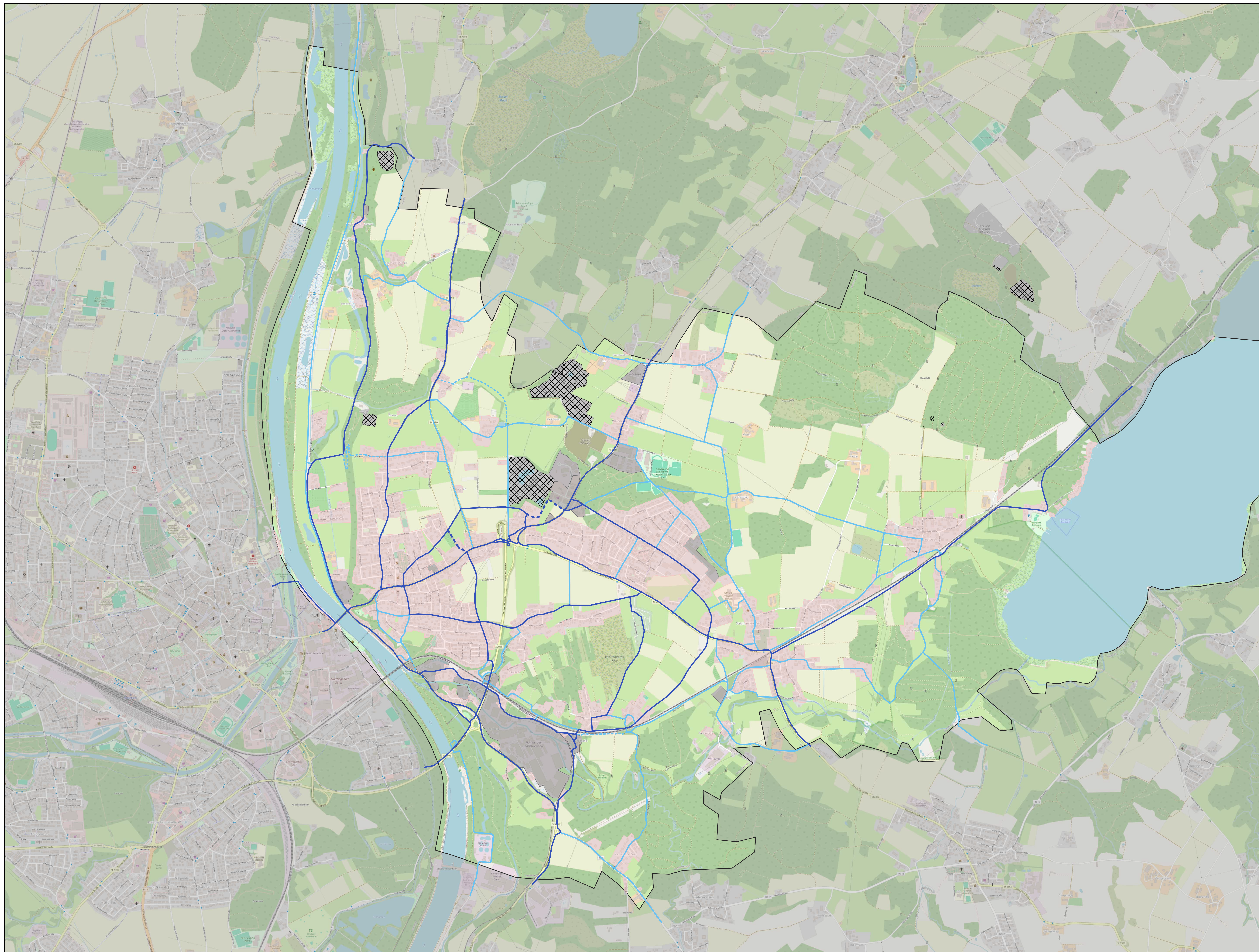


18.07.2024

Maßstab: 1:18.000



Radverkehrskonzept Gemeinde Stephanskirchen

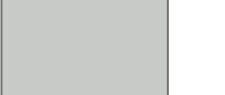


Legende

Netzplan

-  Radvorrangroute (AR/IR III)
-  Basisradnetz (AR/IR IV)
-  Alternativroute
-  Alternativroute Basisnetz

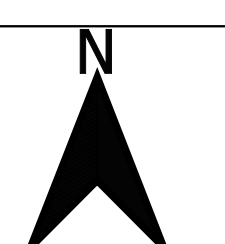
Flächen

-  Gewerbe / Industrie
-  Tagebau
-  Wohngebiete

Sonstiges

-  Gemeindegrenze

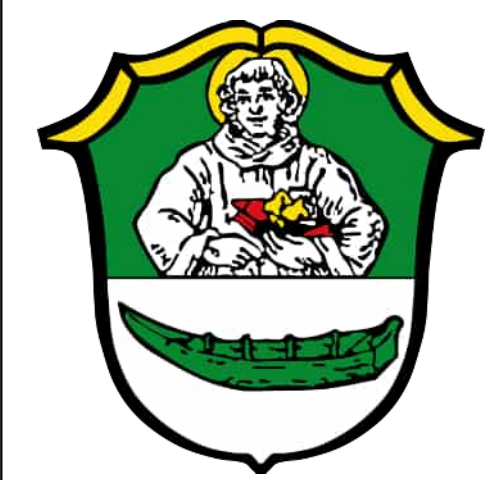
Radverkehrskonzept Gemeinde Stephanskirchen Netzplan



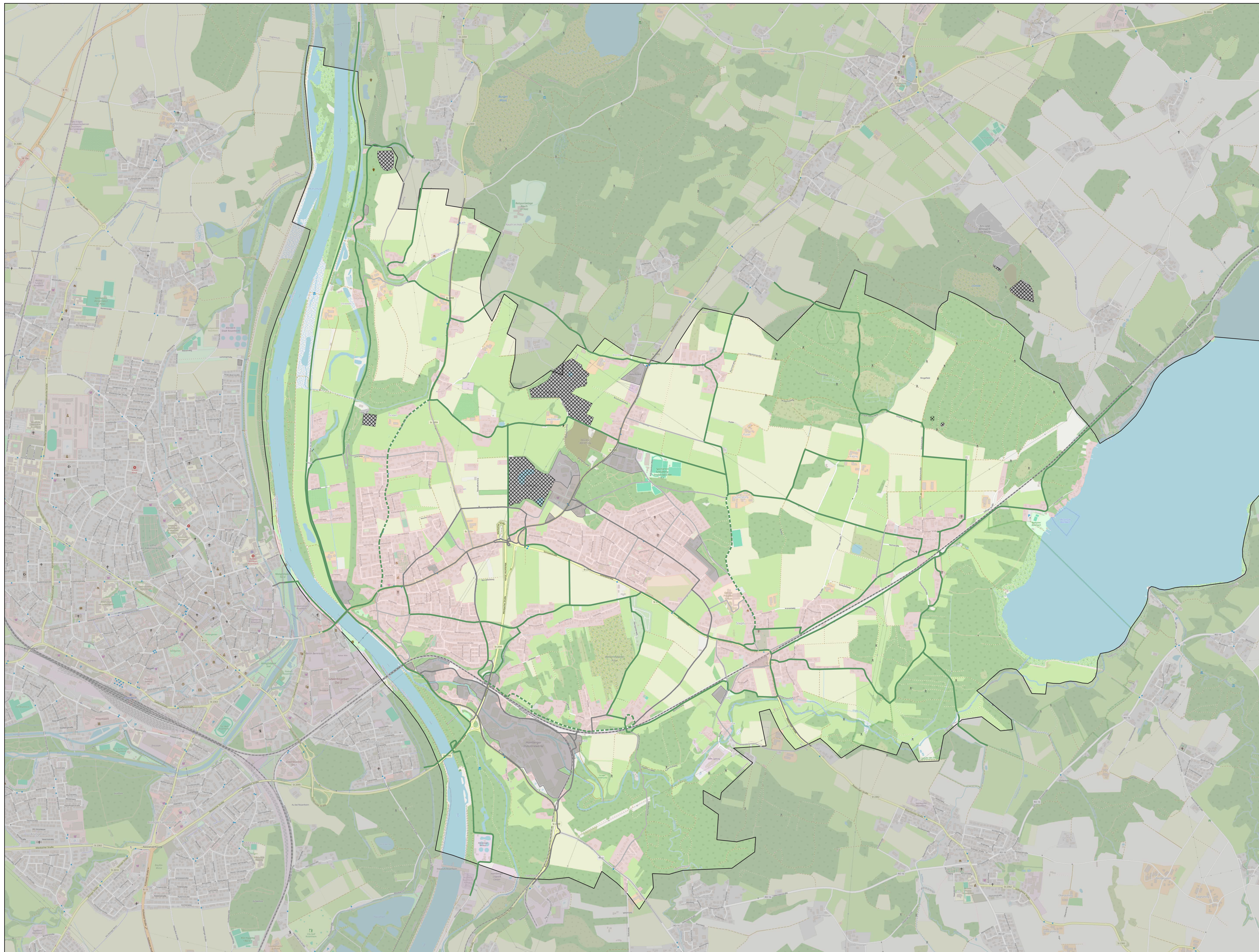
8.11.2024

Maßstab: 1:15.000





Radverkehrskonzept Gemeinde Stephanskirchen



Legende

Freizeitnetz mit Alltagsradrouten

Freizeitradnetz

ergänzendes Freizeitnetz

Radvorrangroute (AR/IR III)

Basisradnetz (AR/IR IV)

Flächen

Gewerbe / Industrie

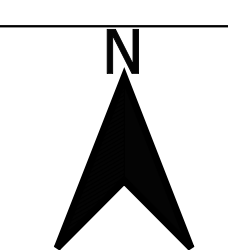
Tagebau

Wohngebiete

Sonstiges

Gemeindegrenze

Radverkehrskonzept
Gemeinde Stephanskirchen
Netzplan - Freizeitnetz



8.11.2024

Maßstab: 1:15.000

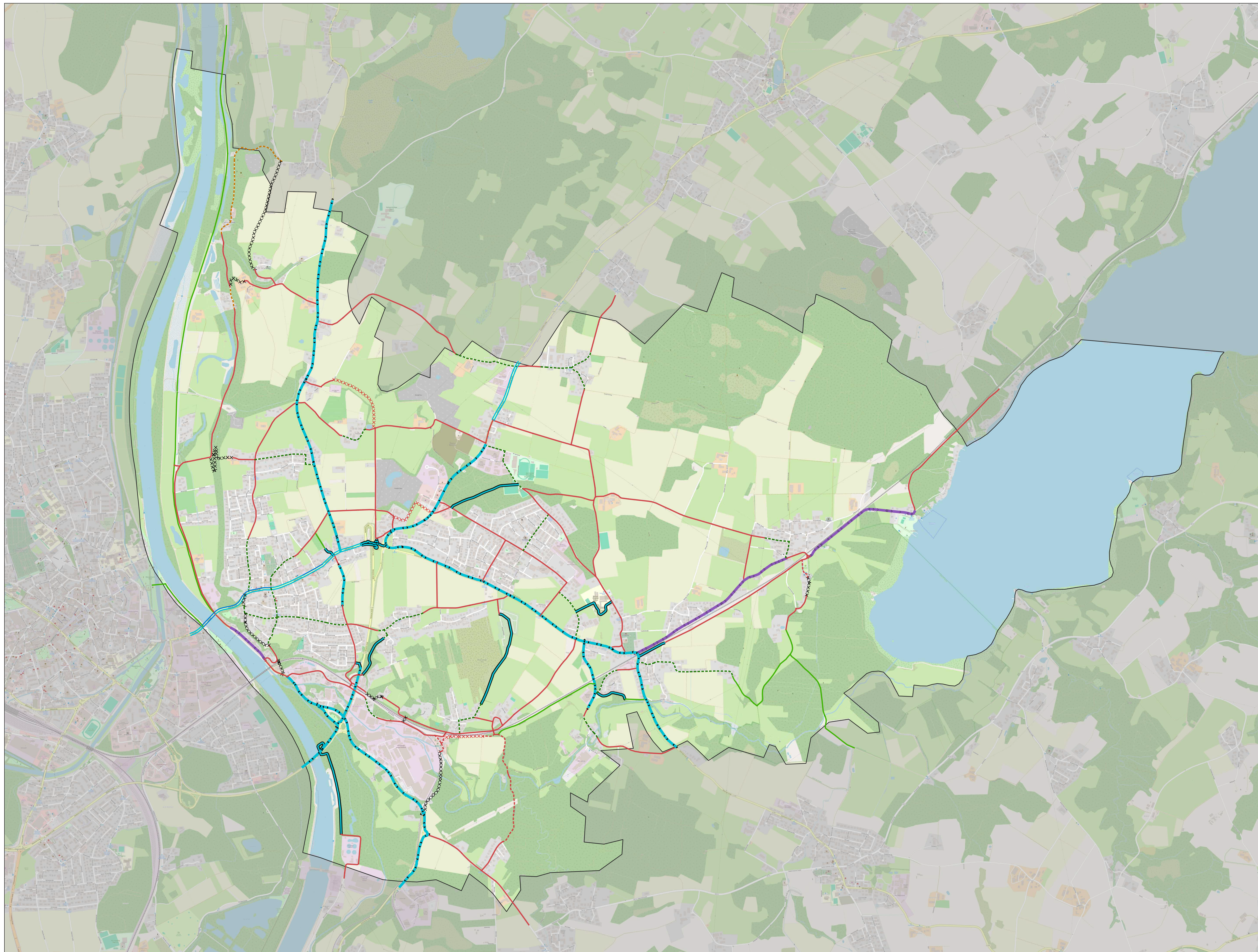


STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNGSBÜRO KAULEN
www.snk-kaulen.de info@snk-kaulen.de
Tel. 02041/33 44 4 Fax 02041/33 44 5
Deichstraße 2 D-52054 Aachen





Radverkehrskonzept Gemeinde Stephanskirchen



Legende

Führungsformen

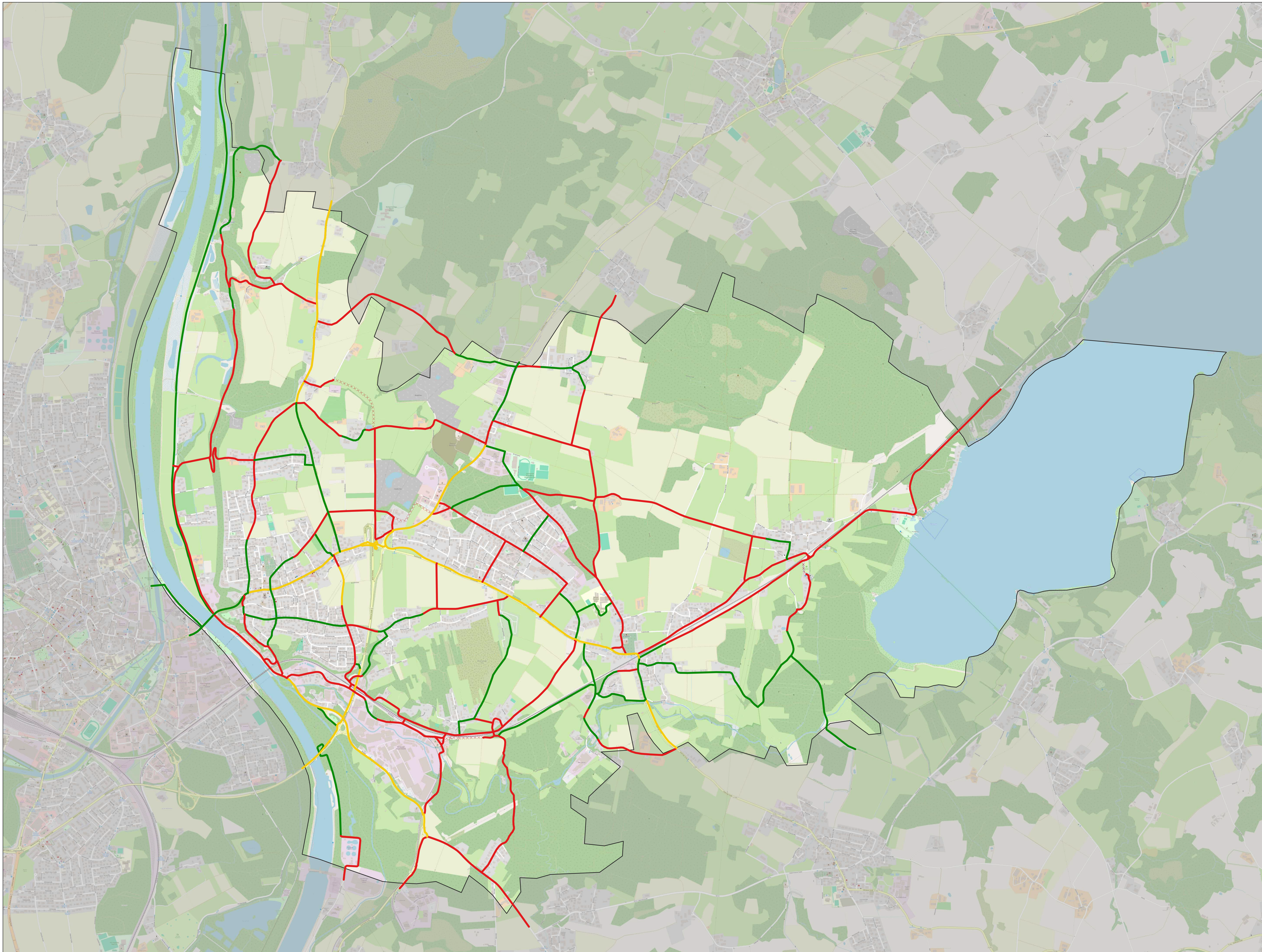
- beidseitiger Radweg
- einseitiger Radweg /
einseitiger gem. Geh- und
Radweg
- beidseitiger gem. Geh- und
Radweg
- einseitiger gem. Geh- und
Radweg im
Zweirichtungsverkehr
- selbstständiger gem. Geh-
und Radweg im
Zweirichtungsverkehr
- einseitiger Gehweg Rad frei
- keine Durchfahrt Radverkehr
erlaubt
- keine Wegeverbindung
vorhanden
- Kfz-freier Weg
- Mischverkehr = 20 km/h
- Mischverkehr = 30 km/h
- Mischverkehr > 30 km/h
- Privatweg

Radverkehrskonzept Gemeinde Stephanskirchen Bestand der Führungsformen

	26.02.2025	Maßstab: 1:15.000
	STADT- UND VERKEHRS- PLANUNGSBÜRO KAULEN www.svk-kaulen.de info@svk-kaulen.de Tel. 0241/133 44-4 Fax 0241/133 44-5 D-52054 Aachen	



Radverkehrskonzept Gemeinde Stephanskirchen



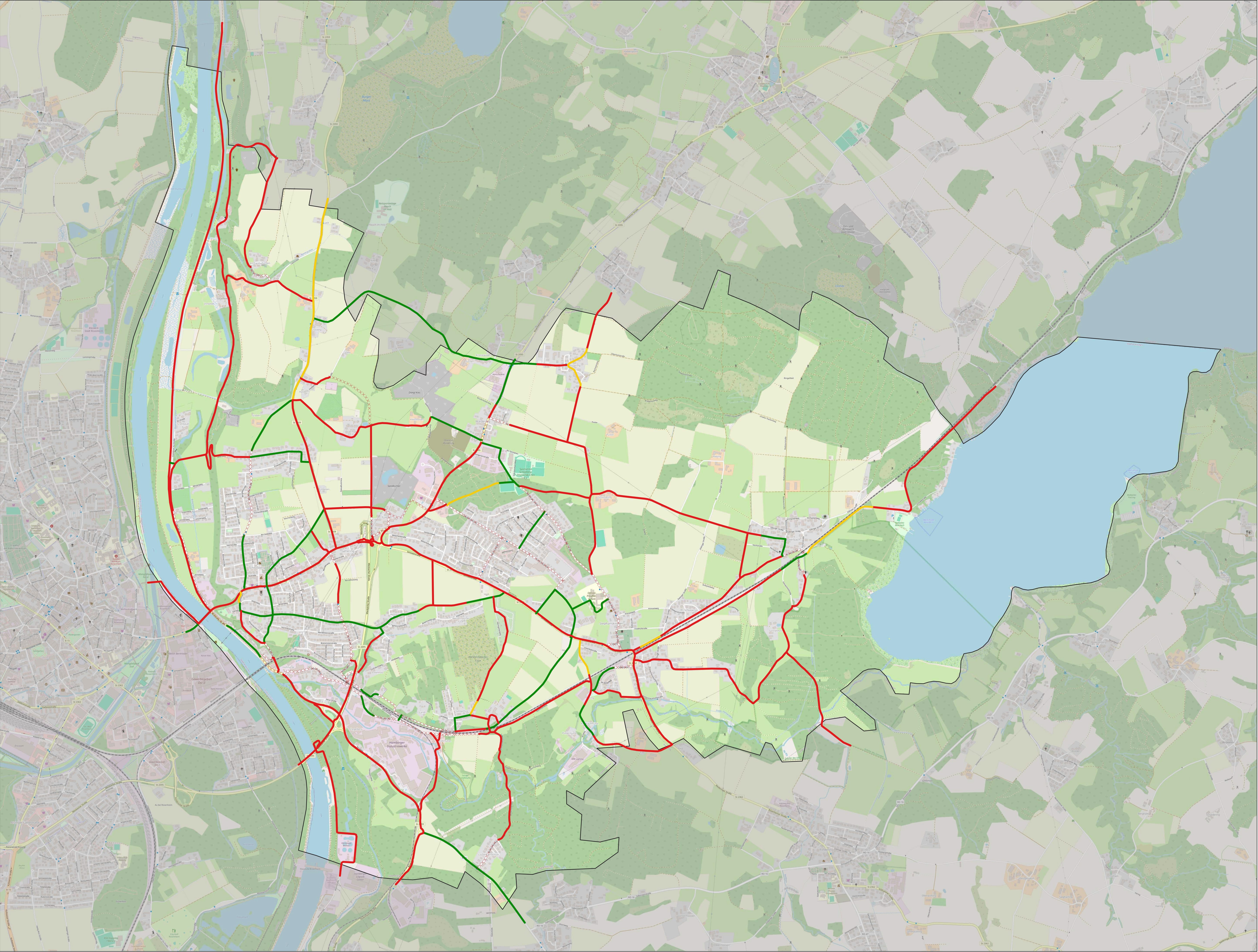
- Legende**
- Bewertung der Führungsform**
- eingehalten
 - bedingt eingehalten
 - nicht eingehalten
 - keine Bewertung

Radverkehrskonzept
Gemeinde Stephanskirchen
Bewertung der Führungsformen

	26.03.2025	Maßstab: 1:15.000
	STADT- UND VERKEHRS- PLANUNGSBÜRO KAULEN www.svk-kaulen.de info@svk-kaulen.de Tel. 0241/133 44-4 Fax 0241/133 44-5 Deikusschloß 2 D-52054 Aachen	



Radverkehrskonzept Gemeinde Stephanskirchen



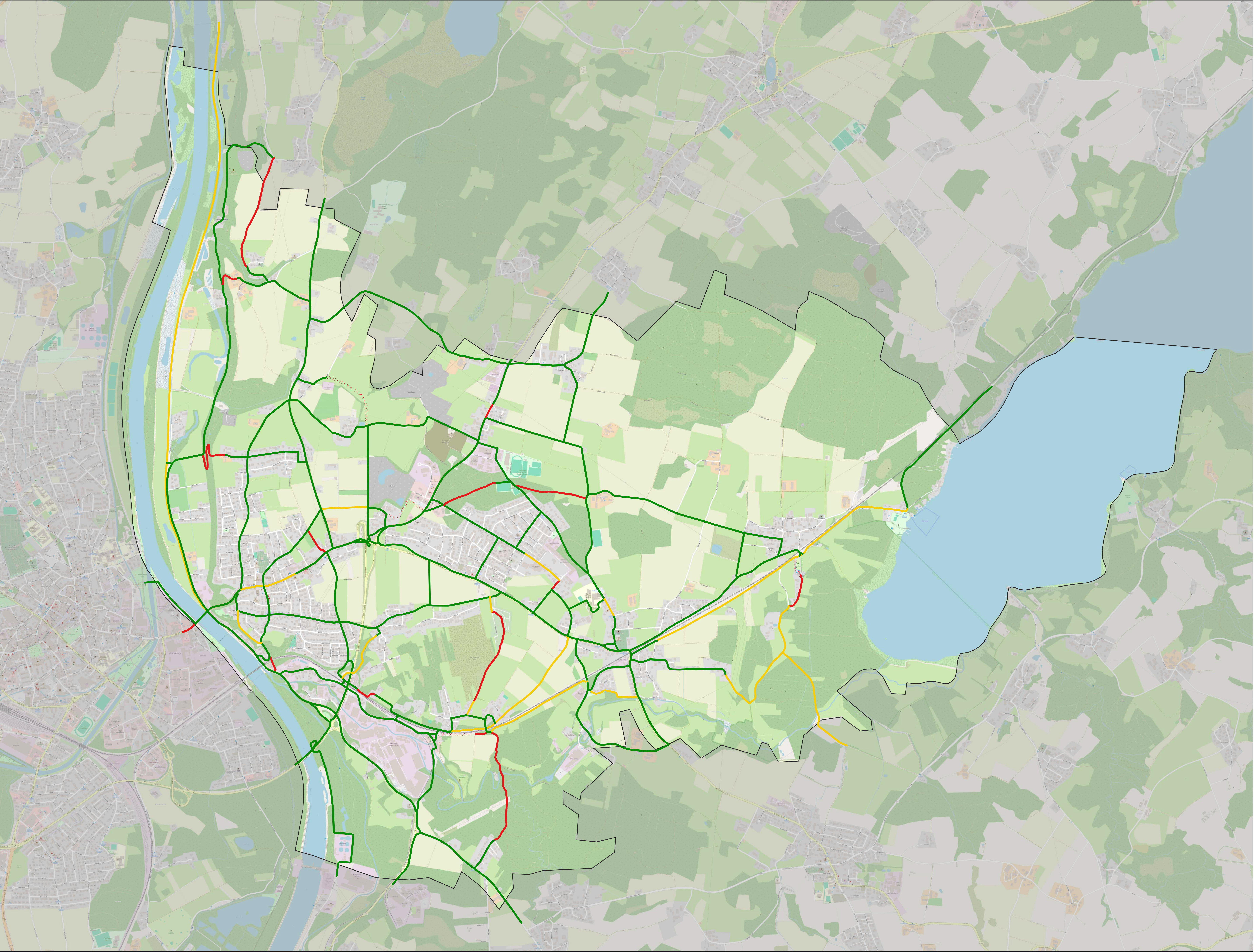
- Legende**
- Bewertung der Dimensionierung**
- eingehalten
 - bedingt eingehalten
 - nicht eingehalten
 - keine Bewertung

Radverkehrskonzept
Gemeinde Stephanskirchen
Bewertung der Dimensionierung

	26.02.2025	Maßstab: 1:15.000
	STADT- UND VERKEHRS- PLANUNGSBÜRO KAULEN www.svk-kaulen.de info@svk-kaulen.de Tel. 0241/133 444-4 Fax 0241/133 444-5 Deichstraße 2 D-52054 Aachen	

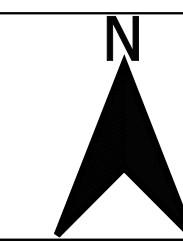


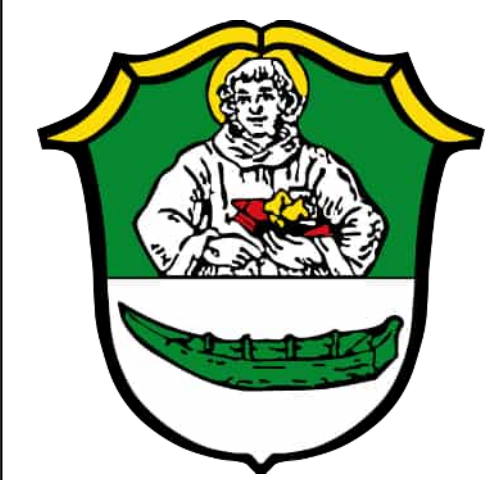
Radverkehrskonzept Gemeinde Stephanskirchen



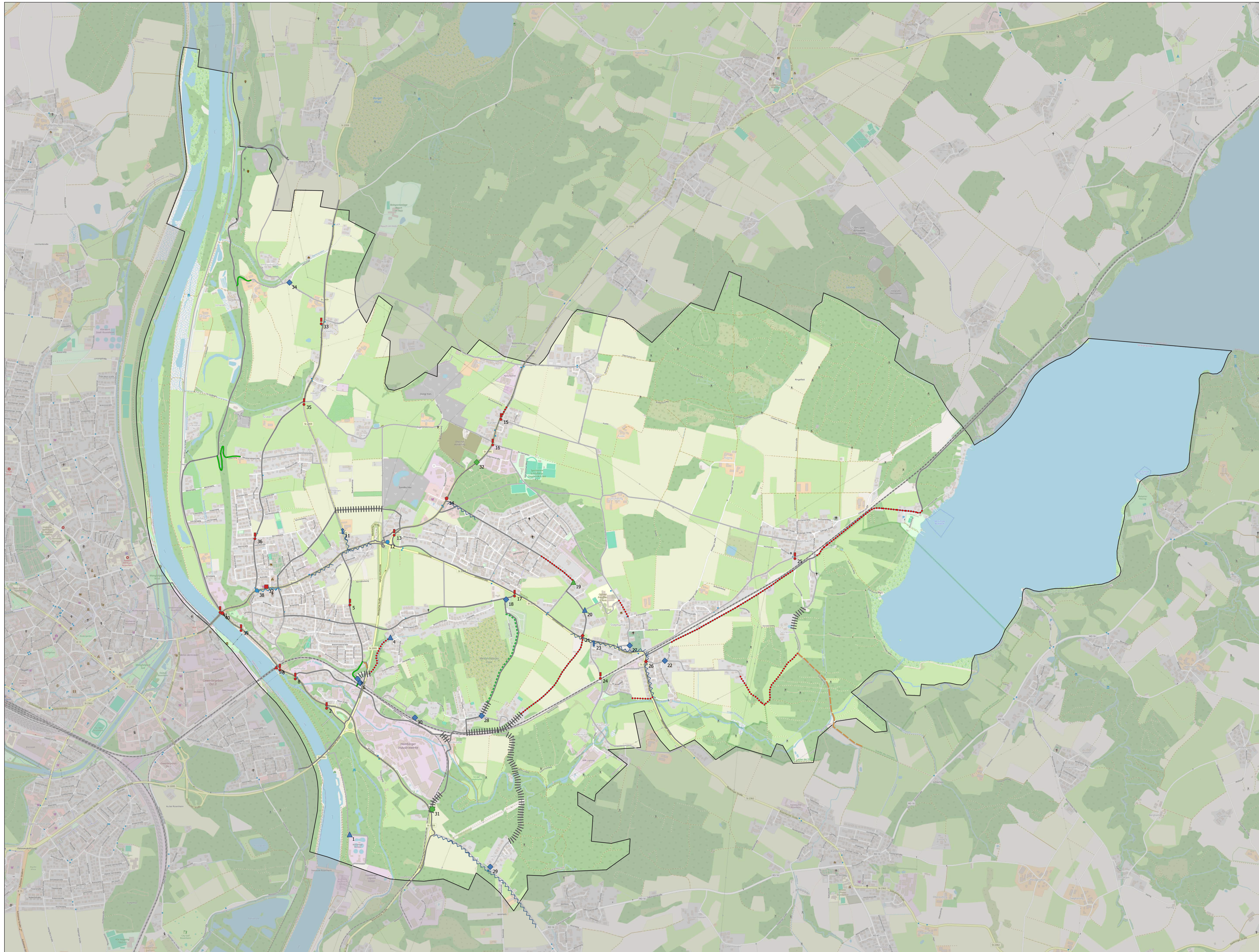
- Legende**
- Bewertung der Oberfläche**
- eingehalten
 - bedingt eingehalten
 - nicht eingehalten
 - keine Bewertung

Radverkehrskonzept
Gemeinde Stephanskirchen
Bewertung der Oberfläche

 26.02.2025 Maßstab: 1:15.000



Radverkehrskonzept Gemeinde Stephanskirchen



Legende

Sicherheitsmängel

- ! Fehlende Querungshilfe
- ! Schlechte oder fehlende Überleitungen zw. RVA und Straße
- Fehlende / erneuerungsbedürftige Furtmarkierung
- ▲ Konflikt Kfz-Verkehr - Radverkehr
- ◆ Außerhalb des Sichtbereichs an Knoten
- Fehlender Aufstellbereich an Knoten

Beschildigungsmängel

- Schild gem. Fuß- und Radweg fehlt
- Schild getr. Fuß- und Radweg fehlt
- ▲ Schild Radwegende fehlt
- ◆ Schild durchlässige Sackgasse fehlt
- ↑ Schild Radverkehr in Gegenrichtung frei fehlt

Komfortmängel

- Schlaglöcher, Wurzelaufbrüche, Trennfugen, Bodenwellen
- ◆ Unzureichende Bordsteinabsenkung
- ▲ kritischer Belag

Lineare Mängel

- ~~~~~ fehlender Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn
- ||||| Schlaglöcher, Wurzelaufbrüche, Trennfugen, Bodenwellen
- Erhebliche Verschmutzungen der Radverkehrsanlage
- Randbewuchs
- Neigung
- kritischer Belag
- ~~~~~ fehlender taktile Trennstreifen zw. Rad/Fuß

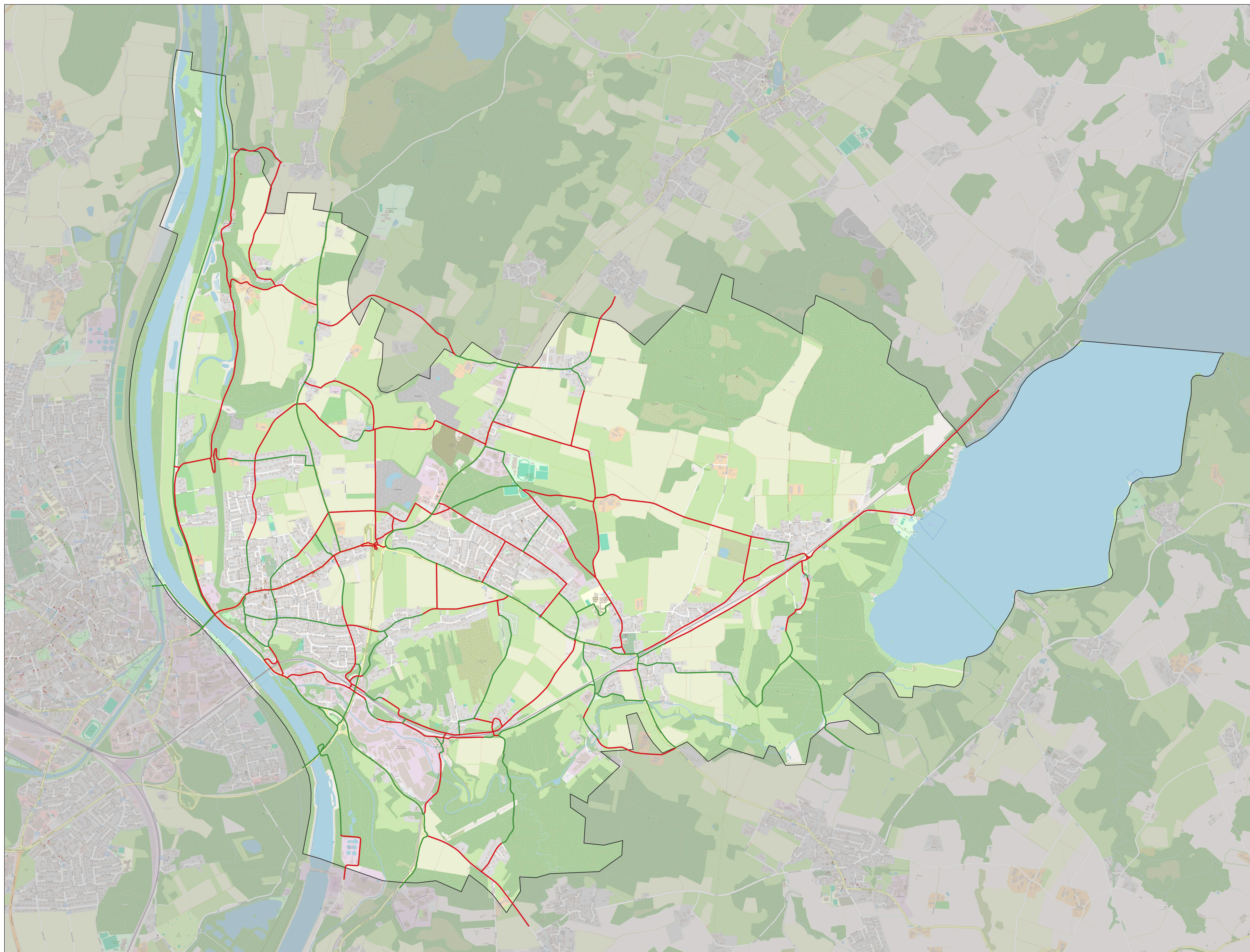
Netzplan

- Radvorrangroute (AR/IR III)
- Basisradnetz (AR/IR IV)

Radverkehrskonzept Gemeinde Stephanskirchen Punktueller und linearer Mängel



Radverkehrskonzept Gemeinde Stephanskirchen



Legende

Bewertung der Sicherung

- gesichert
- ungesichert

Radverkehrskonzept Gemeinde Stephanskirchen Bewertung der Sicherung



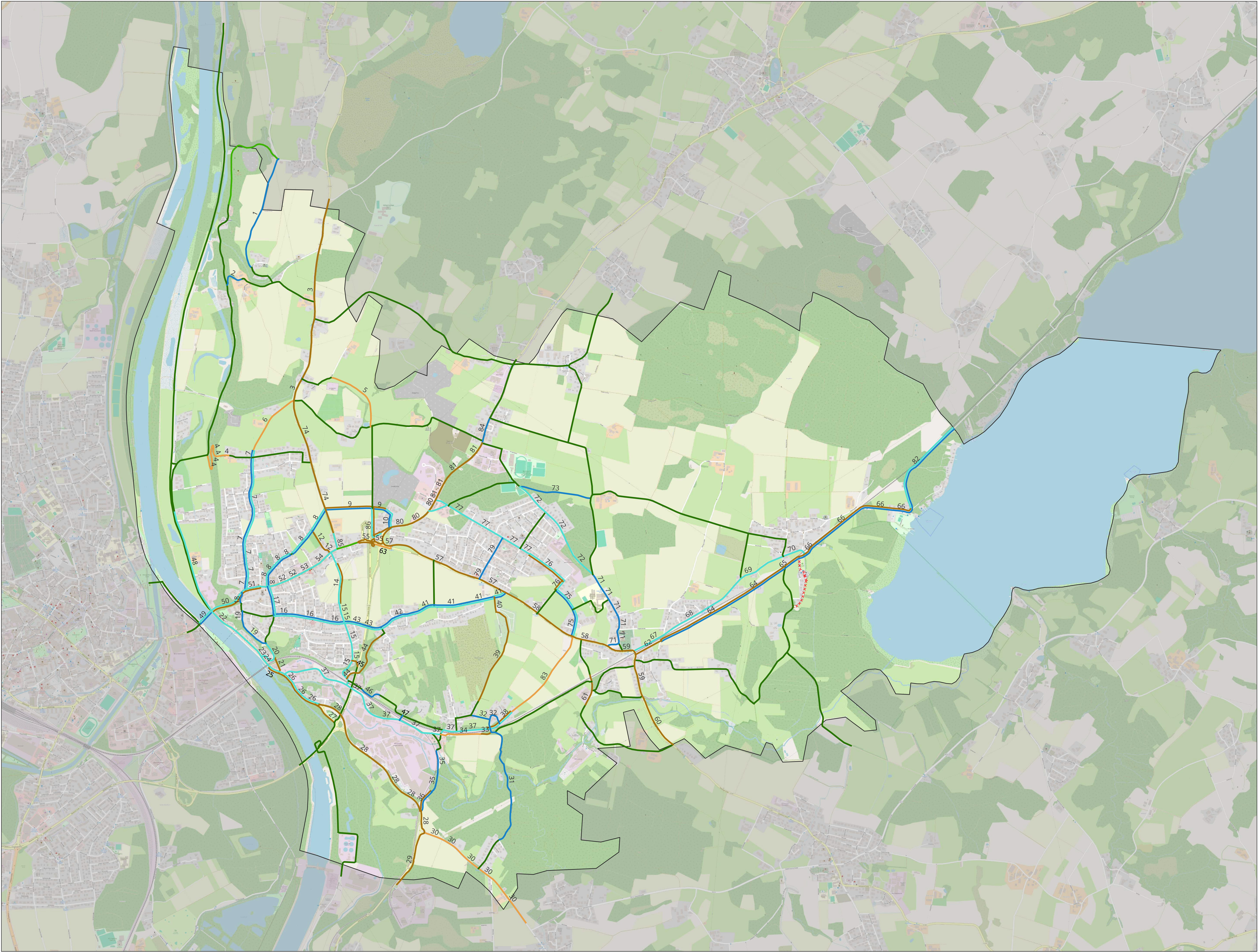
26.03.2025

Maßstab: 1:15.000



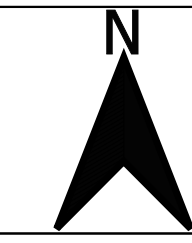


Radverkehrskonzept Gemeinde Stephanskirchen



Legende

- Bauliche Maßnahmen**
- Neubaumaßnahme
 - Ausbaumaßnahme
- Markierung und Beschilderung**
- Beschilderungsmaßnahme
 - Markierungsmaßnahme
- keine Maßnahmen**
- keine notwendig
 - keine empfohlen
 - keine möglich
- 123 Maßnahmennummer



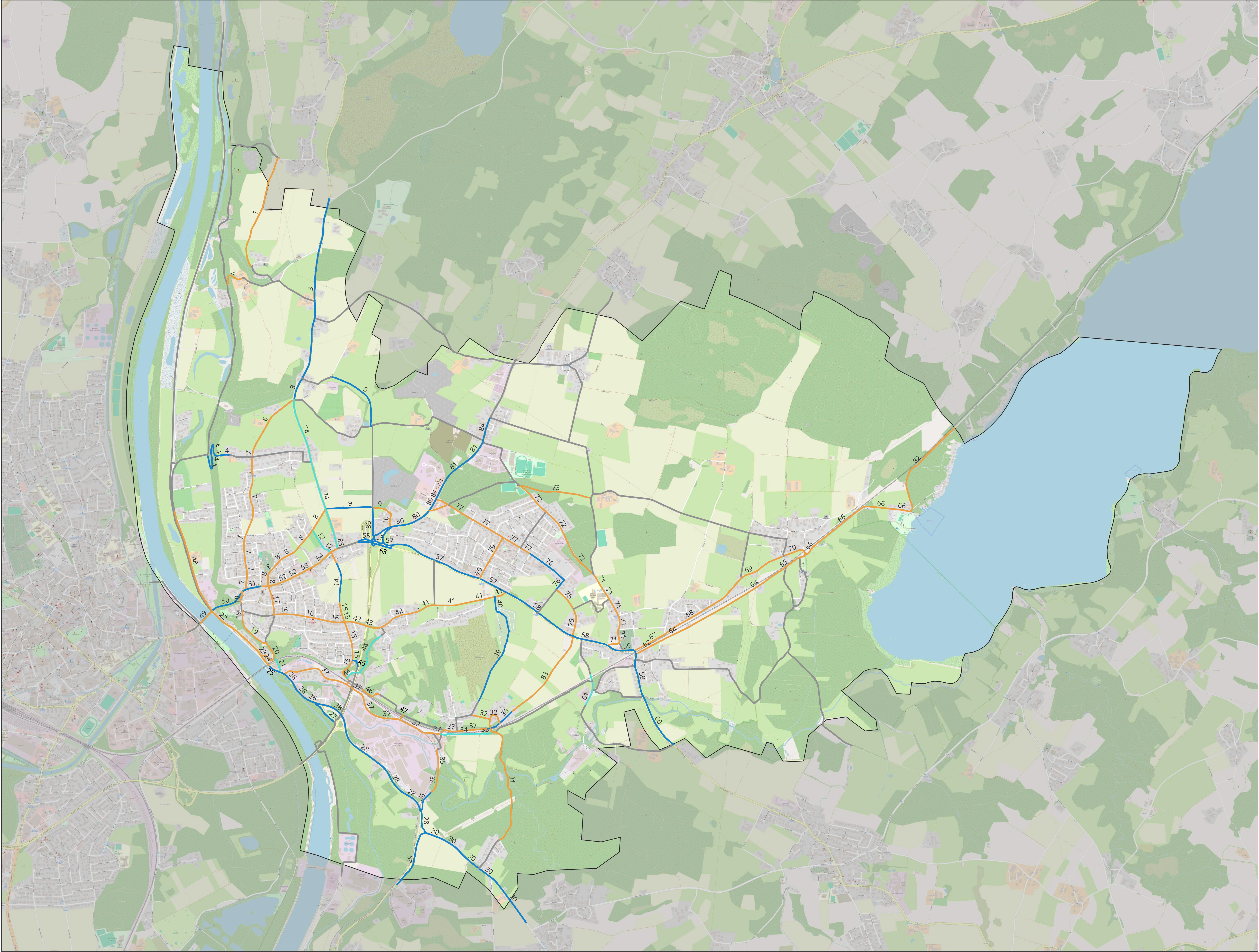
30.10.2025

Maßstab: 1:15.000





Radverkehrskonzept Gemeinde Stephanskirchen



Legende

Maßnahmenprioritäten

- kurzfristige Maßnahme
 - mittelfristige Maßnahme
 - langfristige Maßnahme
 - keine Maßnahmen notwendig
- 123 Maßnahmenummer

Radverkehrskonzept

Gemeinde Stephanskirchen
Planungsprioritäten



30.10.2025

Maßstab: 1:15.000



Nr.	Streckendaten								Bestehende Radverkehrsführung				
	Klassifizierung	Straße	RIN	Lage	v_zul	Länge [m]	Beleuchtung	Oberfläche	vorhandene Führungsform	Dimension RVA 1	Oberfläche RVA 1	Dimension RVA 2	Oberfläche RVA 2
1	-	Altreichweg	Basisnetz	außerorts	VZ 250	916	nicht vorhanden	Schotter/Splitt mittel	keine Durchfahrt Radverkehr erlaubt	0,0		0,0	
2	-	Althöhensteigstraße	Basisnetz	außerorts	VZ 250	175	nicht vorhanden	Schotter/Splitt mittel	keine Durchfahrt Radverkehr erlaubt	0,0		0,0	
3	St 2359	Wasserburger Straße	Hauptnetz	außerorts	100	1435	nicht vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	2,5	Asphalt	0,0	
3	St 2359	Wasserburger Straße	Hauptnetz	außerorts	100	184	nicht vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	2,5	Asphalt	0,0	
4	-	Leitenweg	Basisnetz	außerorts	Gehweg	142	nicht vorhanden	Asphalt	keine Durchfahrt Radverkehr erlaubt	0,0		0,0	
4	-	Leitenweg	Basisnetz	außerorts	Gehweg	114	nicht vorhanden	Asphalt	keine Durchfahrt Radverkehr erlaubt	0,0		0,0	
4	-	Leitenweg	Basisnetz	außerorts	Gehweg	111	nicht vorhanden	Asphalt	keine Durchfahrt Radverkehr erlaubt	0,0		0,0	
4	-	Leitenweg	Basisnetz	außerorts	Gehweg	105	nicht vorhanden	Asphalt	keine Durchfahrt Radverkehr erlaubt	0,0		0,0	
4	-	Leitenweg	Basisnetz	außerorts	Gehweg	52	nicht vorhanden	Asphalt	keine Durchfahrt Radverkehr erlaubt	0,0		0,0	
5	-	Nordverbindung Kreut	Basisnetz	außerorts	-	563	nicht vorhanden	Asphalt	keine Wegeverbindung vorhanden	0,0		0,0	
6	-	Wasserburger Straße	Hauptnetz	außerorts	100	520	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
7	-	Wasserburger Straße	Hauptnetz	innerorts	50	634	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
7	-	Wasserburger Straße	Hauptnetz	innerorts	T30Zone	163	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
7	-	Wasserburger Straße	Hauptnetz	innerorts	T30Zone	107	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
7	-	Wasserburger Straße	Hauptnetz	innerorts	T30Zone	101	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
7	-	Wasserburger Straße	Hauptnetz	innerorts	T30Zone	56	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	

Nr.	Bewertung Radverkehrsführung			Maßnahmen					
	Führungsform	Dimension	Oberfläche	Maßnahmekategorie	Maßnahmeart	Weitere Maßnahmen	Priorität	Grobkosten- schätzung	Bemerkung
1	nicht eingehalten	nicht eingehalten	nicht eingehalten	Beschilde- rungsmaßnahme	Einrichtung Kfz-freier Weg, Rad frei	Austausch mit VZ 260	2	458,00 €	
2	nicht eingehalten	nicht eingehalten	nicht eingehalten	Beschilde- rungsmaßnahme	Einrichtung Kfz-freier Weg, Rad frei	Austausch mit VZ 260	2	87,50 €	
3	bedingt eingehalten	bedingt eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 3,50 m		3	186.550,00 €	
3	bedingt eingehalten	bedingt eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 3,50 m		3	23.920,00 €	
4	nicht eingehalten	nicht eingehalten	nicht eingehalten	Neubaumaßnahme	Neubau gem. Geh- und Radweg mit einer Breite von mind. 2,50 m	Prüfung von Grunderwerb	3	74.550,00 €	
4	nicht eingehalten	nicht eingehalten	nicht eingehalten	Neubaumaßnahme	Neubau gem. Geh- und Radweg mit einer Breite von mind. 2,50 m	Prüfung von Grunderwerb	3	59.850,00 €	
4	nicht eingehalten	nicht eingehalten	nicht eingehalten	Neubaumaßnahme	Neubau gem. Geh- und Radweg mit einer Breite von mind. 2,50 m	Prüfung von Grunderwerb	3	58.275,00 €	
4	nicht eingehalten	nicht eingehalten	nicht eingehalten	Neubaumaßnahme	Neubau gem. Geh- und Radweg mit einer Breite von mind. 2,50 m	Prüfung von Grunderwerb	3	55.125,00 €	
4	nicht eingehalten	nicht eingehalten	nicht eingehalten	Neubaumaßnahme	Neubau gem. Geh- und Radweg mit einer Breite von mind. 2,50 m	Prüfung von Grunderwerb	3	27.300,00 €	
5	keine Bewertung	keine Bewertung	keine Bewertung	Neubaumaßnahme	Neubau gem. Geh- und Radweg mit einer Breite von mind. 2,50 m	Prüfung von Grunderwerb	3	295.575,00 €	
6	nicht eingehalten	eingehalten	eingehalten	Neubaumaßnahme	Neubau gem. Geh- und Radweg mit einer Breite von 3,50 m	Alternativ: Einrichtung Fahrradstraße außerorts	2	382.200,00 €	
7	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße	Alternativ: Erweiterung Tempo 30-Zone oder Piktogrammketten	2	57.060,00 €	
7	eingehalten	eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße		2	14.670,00 €	
7	eingehalten	eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße		2	9.630,00 €	
7	eingehalten	eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße		2	9.090,00 €	
7	eingehalten	eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße		2	5.040,00 €	

Nr.	Streckendaten								Bestehende Radverkehrsführung				
	Klassifizierung	Straße	RIN	Lage	v_zul	Länge [m]	Beleuchtung	Oberfläche	vorhandene Führungsform	Dimension RVA 1	Oberfläche RVA 1	Dimension RVA 2	Oberfläche RVA 2
7	-	Wasserburger Straße	Hauptnetz	innerorts	50	54	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
8	-	Kreuter Straße	Hauptnetz	außerorts	100	186	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
8	-	Kreuter Straße	Hauptnetz	außerorts	100	21	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
8	-	Kreuter Straße	Hauptnetz	innerorts	50	227	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
8	-	Kreuter Straße	Hauptnetz	innerorts	T30Zone	118	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
8	-	Kreuter Straße	Hauptnetz	innerorts	T30Zone	31	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
8	-	Schulstraße	Hauptnetz	innerorts	T30Zone	74	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
8	-	Schulstraße	Hauptnetz	innerorts	T30Zone	69	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
8	-	Schulstraße	Hauptnetz	innerorts	T30Zone	39	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
9	-	Kraglinger Straße	Hauptnetz	außerorts	100	109	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
9	-	Kraglinger Straße	Hauptnetz	außerorts	100	369	nicht vorhanden	Asphalt mittel	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
10	-	Kraglinger Straße	Hauptnetz	innerorts	50	145	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
10	-	Kraglinger Straße	Hauptnetz	innerorts	50	20	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
11	-	Äußere Salzburger Straße	Hauptnetz	innerorts	-	412	nicht vorhanden	Asphalt	keine Wegeverbindung vorhanden	0,0		0,0	
12	-	Steinbreitenweg	Hauptnetz	innerorts	50	150	nicht vorhanden	Schotter/Splitt	Kfz-freier Weg	0,0		0,0	
12	-	Steinbreitenweg	Hauptnetz	innerorts	-	82	nicht vorhanden	Schotter/Splitt	selbstständiger gem. Geh- und Radweg	0,0		0,0	

Nr.	Bewertung Radverkehrsführung			Maßnahmen					
	Führungsform	Dimension	Oberfläche	Maßnahmekategorie	Maßnahmeart	Weitere Maßnahmen	Priorität	Grobkosten-schätzung	Bemerkung
7	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße	Alternativ: Erweiterung Tempo 30-Zone oder Piktogrammketten	2	4.860,00 €	
8	nicht eingehalten	eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße außerorts		2	16.740,00 €	
8	nicht eingehalten	eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße außerorts		2	1.890,00 €	
8	nicht eingehalten	eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße		2	20.430,00 €	
8	eingehalten	eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße		2	10.620,00 €	
8	eingehalten	eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße		2	2.790,00 €	
8	eingehalten	eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße		2	6.660,00 €	
8	eingehalten	eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße		2	6.210,00 €	
8	eingehalten	eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße		2	3.510,00 €	
9	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Verbreiterung auf mind. 4,75 m; Einrichtung Fahrradstraße außerorts		3	46.597,50 €	
9	nicht eingehalten	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	Ausbaumaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Verbreiterung auf mind. 4,75 m; Einrichtung Fahrradstraße außerorts		3	157.747,50 €	
10	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße		2	13.050,00 €	
10	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße		2	1.800,00 €	
11	keine Bewertung	keine Bewertung	keine Bewertung	Neubaumaßnahme	Neubau gem. Geh- und Radweg mit einer Breite von mind. 3,50 m		3	302.820,00 €	
12	eingehalten	nicht eingehalten	nicht eingehalten	Ausbaumaßnahme	Asphaltierung Oberfläche		4	30.375,00 €	
12	eingehalten	nicht eingehalten	nicht eingehalten	Ausbaumaßnahme	Asphaltierung Oberfläche; Verbreiterung auf 3,50 m		4	12.300,00 €	

Nr.	Streckendaten								Bestehende Radverkehrsführung				
	Klassifizierung	Straße	RIN	Lage	v_zul	Länge [m]	Beleuchtung	Oberfläche	vorhandene Führungsform	Dimension RVA 1	Oberfläche RVA 1	Dimension RVA 2	Oberfläche RVA 2
13	-	Geheringer Straße	Hauptnetz	innerorts	50	43	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
13	-	Geheringer Straße	Hauptnetz	innerorts	50	38	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
13	-	Geheringer Straße	Hauptnetz	innerorts	50	24	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
14	-	Geheringer Straße	Hauptnetz	außerorts	100	310	vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	2,0	Asphalt	0,0	
15	-	Geheringer Straße	Hauptnetz	innerorts	50	80	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
15	-	Geheringer Straße	Hauptnetz	innerorts	50	75	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
15	-	Mühlstraße	Basisnetz	innerorts	50	183	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
15	-	Mühlstraße	Basisnetz	innerorts	50	24	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
15	-	Mühlstraße	Basisnetz	innerorts	50	16	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
15	-	Mühlstraße	Basisnetz	innerorts	50	10	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
15	-	Mühlstraße	Basisnetz	innerorts	50	9	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
15	-	Mühlstraße	Hauptnetz	innerorts	50	230	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
15	-	Mühlstraße	Hauptnetz	innerorts	50	72	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
15	-	Mühlstraße	Hauptnetz	innerorts	50	11	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
16	-	Salinweg	Hauptnetz	innerorts	T30Zone	225	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h				
16	-	Salinweg	Hauptnetz	innerorts	T30Zone	168	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
16	-	Salinweg	Hauptnetz	innerorts	T30Zone	165	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
17	-	Kuglmoosstraße	Hauptnetz	innerorts	T30Zone	231	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	

Nr.	Bewertung Radverkehrsführung			Maßnahmen					
	Führungsform	Dimension	Oberfläche	Maßnahmekategorie	Maßnahmeart	Weitere Maßnahmen	Priorität	Grobkosten-schätzung	Bemerkung
13	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Markierung von Sicherheitstrennstreifen; wegfall Parkplätze	2	645,00 €	
13	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Markierung von Sicherheitstrennstreifen; Wegfall Parkplätze	2	570,00 €	
13	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Markierung von Sicherheitstrennstreifen; Wegfall Parkplätze	2	360,00 €	
14	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme; Markierungsmaßnahme	Ausbau gem. Geh- und Radweg auf mind. 2,50 m; Piktogrammketten markieren	Beschilderung Gehweg entfernen, "Rad frei" lassen	2	2.325,00 €	Aufweitung Straßenraum bei Neubau Querungshilfe am Ortseingang
15	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Markierung von Sicherheitstrennstreifen; wegfall Parkplätze	2	1.200,00 €	
15	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Markierung von Sicherheitstrennstreifen; wegfall Parkplätze	2	1.125,00 €	
15	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung	2	2.745,00 €	
15	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung	2	360,00 €	
15	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung	2	240,00 €	
15	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung	2	150,00 €	
15	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung	2	135,00 €	
15	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung	2	3.450,00 €	
15	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung	2	1.080,00 €	
15	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung	2	165,00 €	
16	eingehalten	eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße		2	20.250,00 €	
16	eingehalten	eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße		2	15.120,00 €	
16	eingehalten	eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße		2	14.850,00 €	
17	eingehalten	eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße		2	20.790,00 €	

Nr.	Streckendaten								Bestehende Radverkehrsführung				
	Klassifizierung	Straße	RIN	Lage	v_zul	Länge [m]	Beleuchtung	Oberfläche	vorhandene Führungsform	Dimension RVA 1	Oberfläche RVA 1	Dimension RVA 2	Oberfläche RVA 2
18	-	Schloßweg	Basisnetz	innerorts	Gehweg	94	vorhanden	Asphalt	keine Durchfahrt Radverkehr erlaubt	0,0		0,0	
19	-	Willibaldshöhenweg	Basisnetz	innerorts	Gehweg	279	vorhanden	Schotter/Splitt	keine Durchfahrt Radverkehr erlaubt	0,0		0,0	
19	-	Willibaldshöhenweg	Basisnetz	innerorts	Gehweg	67	vorhanden	Schotter/Splitt	keine Durchfahrt Radverkehr erlaubt	0,0		0,0	
20	-	Kuglmoosstraße	Basisnetz	innerorts	50	262	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
21	-	Fußgängertunnel Kuglmoosstraße	Basisnetz	außerorts	Gehweg	80	nicht vorhanden	Asphalt	keine Durchfahrt Radverkehr erlaubt	0,0		0,0	
21	-	Fußgängertunnel Kuglmoosstraße	Basisnetz	außerorts	Gehweg	18	nicht vorhanden	Asphalt	keine Durchfahrt Radverkehr erlaubt	0,0		0,0	
21	-	Fußgängertunnel Kuglmoosstraße	Basisnetz	außerorts	Gehweg	15	nicht vorhanden	Asphalt	keine Durchfahrt Radverkehr erlaubt	0,0		0,0	
21	-	Fußgängertunnel Kuglmoosstraße	Basisnetz	außerorts	Gehweg	9	nicht vorhanden	Asphalt	keine Durchfahrt Radverkehr erlaubt	0,0		0,0	
21	-	Fußgängertunnel Kuglmoosstraße	Basisnetz	außerorts	Gehweg	6	nicht vorhanden	Asphalt	keine Durchfahrt Radverkehr erlaubt	0,0		0,0	
22	St 2359	Rohrdorfer Straße	Hauptnetz	innerorts	50	174	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
23	St 2359	Rohrdorfer Straße	Hauptnetz	innerorts	50	358	vorhanden	Asphalt	einseitiger Gehweg Rad frei im Zweirichtungsverkehr	0,0		3,0	Asphalt
24	St 2359	Rohrdorfer Straße	Hauptnetz	innerorts	50	104	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
25	St 2359	Rohrdorfer Straße	Hauptnetz	innerorts	50	86	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
25	St 2359	Rohrdorfer Straße	Hauptnetz	innerorts	50	47	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
26	St 2359	Rohrdorfer Straße	Hauptnetz	innerorts	50	161	vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	2,5	Asphalt	0,0	
26	St 2359	Rohrdorfer Straße	Hauptnetz	innerorts	50	82	vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	2,5	Asphalt	0,0	

Nr.	Bewertung Radverkehrsführung			Maßnahmen					
	Führungsform	Dimension	Oberfläche	Maßnahmekategorie	Maßnahmeart	Weitere Maßnahmen	Priorität	Grobkosten-schätzung	Bemerkung
18	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	eingehalten	Beschilde-rungsmaßnahme	Freigabe für den Radverkehr		2	470,00 €	
19	nicht eingehalten	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	Beschilde-rungsmaßnahme	Freigabe für den Radverkehr	Alternativ: Führung über Kaiserblickstraße (Tempo 30-Zone)	2	1.395,00 €	
19	nicht eingehalten	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	Beschilde-rungsmaßnahme	Freigabe für den Radverkehr	Alternativ: Führung über Kaiserblickstraße (Tempo 30-Zone)	2	335,00 €	
20	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung	2	3.930,00 €	
21	nicht eingehalten	nicht eingehalten	nicht eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf mind. 3,00 m (Weg und Tunnel)		4	16.000,00 €	Kosten für Tunnelverbreiterung und Treppenausbau nicht enthalten
21	nicht eingehalten	nicht eingehalten	nicht eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf mind. 3,00 m (Weg und Tunnel)		4	3.600,00 €	Kosten für Tunnelverbreiterung und Treppenausbau nicht enthalten
21	nicht eingehalten	nicht eingehalten	nicht eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf mind. 3,00 m (Weg und Tunnel)		4	3.000,00 €	Kosten für Tunnelverbreiterung und Treppenausbau nicht enthalten
21	nicht eingehalten	nicht eingehalten	nicht eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf mind. 3,00 m (Weg und Tunnel)		4	1.800,00 €	Kosten für Tunnelverbreiterung und Treppenausbau nicht enthalten
21	nicht eingehalten	nicht eingehalten	nicht eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf mind. 3,00 m (Weg und Tunnel)		4	1.200,00 €	Kosten für Tunnelverbreiterung und Treppenausbau nicht enthalten
22	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Langfristig: Neubau gem. Geh- und Radweg mit einer Breite von 3,00 m	2	2.610,00 €	
23	nicht eingehalten	eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Markierung nicht benutzungspflichtiger, gem. Geh- und Radweg	3	5.370,00 €	
24	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren im Brückenbereich	Langfristig: Neubau gem. Geh- und Radweg mit einer Breite von 4,00 m	2	87.360,00 €	Brückenbauwerk im Bereich der Rohrdorfer Ach am Bahnviadukt
25	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Ausbaumaßnahme; Markierungsmaßnahme	Verbreiterung auf mind. 3,00 m; Markierung einseitiger Schutzstreifen		3	100.620,00 €	
25	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Ausbaumaßnahme; Markierungsmaßnahme	Verbreiterung auf mind. 3,00 m; Markierung einseitiger Schutzstreifen		3	54.990,00 €	
26	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme; Markierungsmaßnahme	Neubau gem. Geh- und Radweg mit einer Breite von mind. 3,00 m; Markierung einseitiger Schutzstreifen	Instandsetzung Oberfläche	3	188.370,00 €	Anschluss Abzweigung bis St 2095
26	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme; Markierungsmaßnahme	Neubau gem. Geh- und Radweg mit einer Breite von mind. 3,00 m; Markierung einseitiger Schutzstreifen	Instandsetzung Oberfläche	3	95.940,00 €	Anschluss Abzweigung bis St 2095

Nr.	Streckendaten								Bestehende Radverkehrsführung				
	Klassifizierung	Straße	RIN	Lage	v_zul	Länge [m]	Beleuchtung	Oberfläche	vorhandene Führungsform	Dimension RVA 1	Oberfläche RVA 1	Dimension RVA 2	Oberfläche RVA 2
26	St 2359	Rohrdorfer Straße	Hauptnetz	innerorts	50	78	vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	2,5	Asphalt	0,0	
26	St 2359	Rohrdorfer Straße	Hauptnetz	innerorts	50	30	vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	2,5	Asphalt	0,0	
26	St 2359	Rohrdorfer Straße	Hauptnetz	innerorts	50	19	vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	2,5	Asphalt	0,0	
27	St 2359	Rohrdorfer Straße	Hauptnetz	außerorts	100	216	vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0,0		2,0	Asphalt
28	St 2359	Finsterwalderstraße	Hauptnetz	außerorts	60	9	vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	2,4	Asphalt	0,0	
28	St 2359	Rohrdorfer Straße	Hauptnetz	außerorts	60	440	vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	2,4	Asphalt	0,0	
28	St 2359	Rohrdorfer Straße	Hauptnetz	außerorts	60	325	vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	2,4	Asphalt	0,0	
28	St 2359	Rohrdorfer Straße	Hauptnetz	außerorts	60	229	vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	2,4	Asphalt	0,0	
28	St 2359	Rohrdorfer Straße	Hauptnetz	außerorts	60	193	vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	2,4	Asphalt	0,0	
28	St 2359	Rohrdorfer Straße	Hauptnetz	außerorts	60	185	vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	2,4	Asphalt	0,0	
28	St 2359	Rohrdorfer Straße	Hauptnetz	außerorts	60	23	vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	2,4	Asphalt	0,0	
29	St 2359	Rosenheimer Straße	Hauptnetz	außerorts	60	477	nicht vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	2,4	Asphalt	0,0	
30	RO 5	Lauterbacher Straße	Basisnetz	außerorts	100	432	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	

Nr.	Bewertung Radverkehrsführung			Maßnahmen					
	Führungsform	Dimension	Oberfläche	Maßnahmekategorie	Maßnahmeart	Weitere Maßnahmen	Priorität	Grobkosten- schätzung	Bemerkung
26	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme; Markierungsmaßnahme	Neubau gem. Geh- und Radweg mit einer Breite von mind. 3,00 m; Markierung einseitiger Schutzstreifen	Instandsetzung Oberfläche	3	91.260,00 €	Anschluss Abzweigung bis St 2095
26	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme; Markierungsmaßnahme	Neubau gem. Geh- und Radweg mit einer Breite von mind. 3,00 m; Markierung einseitiger Schutzstreifen	Instandsetzung Oberfläche	3	35.100,00 €	Anschluss Abzweigung bis St 2095
26	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme; Markierungsmaßnahme	Neubau gem. Geh- und Radweg mit einer Breite von mind. 3,00 m; Markierung einseitiger Schutzstreifen	Instandsetzung Oberfläche	3	22.230,00 €	Anschluss Abzweigung bis St 2095
27	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 3,50 m		3	32.400,00 €	
28	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 3,50 m		3	1.287,00 €	
28	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 3,50 m		3	62.920,00 €	
28	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 3,50 m		3	46.475,00 €	
28	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 3,50 m		3	32.747,00 €	
28	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 3,50 m		3	27.599,00 €	
28	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 3,50 m		3	26.455,00 €	
28	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 3,50 m		3	3.289,00 €	
29	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 3,50 m		3	68.211,00 €	
30	nicht eingehalten	eingehalten	eingehalten	Neubaumaßnahme	Neubau gem. Geh- und Radweg mit einer Breite von mind. 2,50 m		3	226.800,00 €	

Nr.	Streckendaten								Bestehende Radverkehrsführung				
	Klassifizierung	Straße	RIN	Lage	v_zul	Länge [m]	Beleuchtung	Oberfläche	vorhandene Führungsform	Dimension RVA 1	Oberfläche RVA 1	Dimension RVA 2	Oberfläche RVA 2
30	RO 5	Lauterbacher Straße	Basisnetz	außerorts	100	209	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
30	RO 5	Lauterbacher Straße	Basisnetz	außerorts	100	169	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
30	RO 5	Lauterbacher Straße	Basisnetz	außerorts	100	141	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
30	RO 5	Lauterbacher Straße	Basisnetz	außerorts	100	138	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
31	-	Rothbruckholzweg	Basisnetz	außerorts	Gehweg	341	nicht vorhanden	Schotter/Splitt	Privatweg	0,0		0,0	
32	-	Bachfilzenweg	Basisnetz	außerorts	100	31	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
32	-	Bachfilzenweg	Basisnetz	außerorts	100	14	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
32	-	Simser Weg	Basisnetz	außerorts	100	120	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
32	-	Simser Weg	Basisnetz	außerorts	100	88	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
32	-	Simser Weg	Basisnetz	außerorts	100	60	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
32	-	Simser Weg	Basisnetz	außerorts	100	47	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
32	-	Simser Weg	Basisnetz	außerorts	100	33	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
32	-	Simser Weg	Basisnetz	außerorts	100	27	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
33	-	Mühlenweg	Basisnetz	außerorts	Gehweg	92	nicht vorhanden	wassergebunden Spurbefestigung (siehe bem)	Privatweg	0,0		0,0	
34	-	neue Wegeverbindung	Basisnetz	außerorts	-	186	nicht vorhanden	Asphalt	keine Wegeverbindung vorhanden	0,0		0,0	
34	-	neue Wegeverbindung	Basisnetz	außerorts	-	75	nicht vorhanden	Asphalt	keine Wegeverbindung vorhanden	0,0		0,0	
34	-	neue Wegeverbindung	Basisnetz	außerorts	-	53	nicht vorhanden	Asphalt	keine Wegeverbindung vorhanden	0,0		0,0	
35	-	Finsterwalderstraße	Hauptnetz	außerorts	VZ 250	184	nicht vorhanden	Asphalt	Privatweg	0,0		0,0	
35	-	Finsterwalderstraße	Hauptnetz	außerorts	VZ 250	81	nicht vorhanden	Asphalt	Privatweg	0,0		0,0	
35	-	Finsterwalderstraße	Hauptnetz	außerorts	VZ 250	59	nicht vorhanden	Asphalt	Privatweg	0,0		0,0	

Nr.	Bewertung Radverkehrsführung			Maßnahmen					
	Führungsform	Dimension	Oberfläche	Maßnahmekategorie	Maßnahmeart	Weitere Maßnahmen	Priorität	Grobkosten- schätzung	Bemerkung
30	nicht eingehalten	eingehalten	eingehalten	Neubaumaßnahme	Neubau gem. Geh- und Radweg mit einer Breite von mind. 2,50 m		3	109.725,00 €	
30	nicht eingehalten	eingehalten	eingehalten	Neubaumaßnahme	Neubau gem. Geh- und Radweg mit einer Breite von mind. 2,50 m		3	88.725,00 €	
30	nicht eingehalten	eingehalten	eingehalten	Neubaumaßnahme	Neubau gem. Geh- und Radweg mit einer Breite von mind. 2,50 m		3	74.025,00 €	
30	nicht eingehalten	eingehalten	eingehalten	Neubaumaßnahme	Neubau gem. Geh- und Radweg mit einer Breite von mind. 2,50 m		3	72.450,00 €	
31	nicht eingehalten	nicht eingehalten	nicht eingehalten	Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Kfz-freier Weg		2	170,50 €	
32	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Kfz-freier Weg, Anlieger frei		2	15,50 €	
32	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Kfz-freier Weg, Anlieger frei		2	7,00 €	
32	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Kfz-freier Weg, Anlieger frei		2	60,00 €	
32	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Kfz-freier Weg, Anlieger frei		2	44,00 €	
32	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Kfz-freier Weg, Anlieger frei		2	30,00 €	
32	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Kfz-freier Weg, Anlieger frei		2	23,50 €	
32	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Kfz-freier Weg, Anlieger frei		2	16,50 €	
32	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Kfz-freier Weg, Anlieger frei		2	13,50 €	
33	nicht eingehalten	nicht eingehalten	nicht eingehalten	Ausbaumaßnahme	Asphaltierung Oberfläche	Maßnahme im Einklang mit Durchbruch zur Landlmühle	4	7.360,00 €	
34	keine Bewertung	keine Bewertung	keine Bewertung	Neubaumaßnahme	Neubau gem. Geh- und Radweg mit einer Breite von mind. 2,50 m	Prüfung von Grunderwerb	4	97.650,00 €	
34	keine Bewertung	keine Bewertung	keine Bewertung	Neubaumaßnahme	Neubau gem. Geh- und Radweg mit einer Breite von mind. 2,50 m	Prüfung von Grunderwerb	4	39.375,00 €	
34	keine Bewertung	keine Bewertung	keine Bewertung	Neubaumaßnahme	Neubau gem. Geh- und Radweg mit einer Breite von mind. 2,50 m	Prüfung von Grunderwerb	4	27.825,00 €	
35	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Beschilderungsmaßnahme	Freigabe für den Radverkehr		2	92,00 €	
35	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Beschilderungsmaßnahme	Freigabe für den Radverkehr		2	40,50 €	
35	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Beschilderungsmaßnahme	Freigabe für den Radverkehr		2	29,50 €	

Nr.	Streckendaten								Bestehende Radverkehrsführung				
	Klassifizierung	Straße	RIN	Lage	v_zul	Länge [m]	Beleuchtung	Oberfläche	vorhandene Führungsform	Dimension RVA 1	Oberfläche RVA 1	Dimension RVA 2	Oberfläche RVA 2
35	-	Finsterwalderstraße	Hauptnetz	außerorts	VZ 250	24	nicht vorhanden	Asphalt	Privatweg	0,0		0,0	
36	-	Finsterwalderstraße	Hauptnetz	außerorts	VZ 250	176	nicht vorhanden	Asphalt	keine Durchfahrt Radverkehr erlaubt	0,0		0,0	
37	-	Hofmühlstraße	Hauptnetz	innerorts	50	544	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
37	-	Hofmühlstraße	Hauptnetz	innerorts	50	311	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
37	-	Hofmühlstraße	Hauptnetz	innerorts	30	191	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
37	-	Hofmühlstraße	Hauptnetz	innerorts	50	168	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
37	-	Hofmühlstraße	Hauptnetz	innerorts	50	155	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
37	-	Hofmühlstraße	Hauptnetz	innerorts	50	105	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
37	-	Hofmühlstraße	Hauptnetz	innerorts	50	83	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
37	-	Hofmühlstraße	Hauptnetz	innerorts	50	13	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
37	-	Hofmühlstraße	Hauptnetz	innerorts	50	12	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
37	-	Hofmühlstraße	Hauptnetz	außerorts	100	246	nicht vorhanden	Asphalt mittel	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
38	-	Hofmühlstraße	Hauptnetz	außerorts	50	126	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
38	-	Hofmühlstraße	Hauptnetz	außerorts	50	103	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
39	-	Am Holzzipfel	Hauptnetz	außerorts	-	809	nicht vorhanden		selbstständiger gem. Geh- und Radweg	2,0	Schotter/Splitt	0,0	
40	-	Heimgartenweg	Hauptnetz	außerorts	100	116	nicht vorhanden	Asphalt mittel	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
41	-	Westerndorfer Straße	Hauptnetz	außerorts	100	260	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
41	-	Westerndorfer Straße	Hauptnetz	außerorts	100	125	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
41	-	Westerndorfer Straße	Hauptnetz	außerorts	50	221	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	

Nr.	Bewertung Radverkehrsführung			Maßnahmen					
	Führungsform	Dimension	Oberfläche	Maßnahmekategorie	Maßnahmeart	Weitere Maßnahmen	Priorität	Grobkosten-schätzung	Bemerkung
35	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Beschilde-rungsmaßnahme	Freigabe für den Radverkehr		2	12,00 €	
36	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Instandsetzung Oberfläche; Freigabe für den Radverkehr		3	38.368,00 €	
37	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung	2	8.160,00 €	
37	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung	2	4.665,00 €	
37	eingehalten	eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren		2	2.865,00 €	
37	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung	2	2.520,00 €	
37	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung	2	2.325,00 €	
37	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung	2	1.575,00 €	
37	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung	2	1.245,00 €	
37	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung	2	195,00 €	
37	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung	2	180,00 €	
37	nicht eingehalten	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung	2	3.690,00 €	
38	nicht eingehalten	eingehalten	bedingt eingehalten	Ausbaumaßnahme; Markierungsmaßnahme	Instandsetzung Oberfläche; Piktogrammketten markieren	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung	3	37.800,00 €	
38	nicht eingehalten	eingehalten	bedingt eingehalten	Ausbaumaßnahme; Markierungsmaßnahme	Instandsetzung Oberfläche; Piktogrammketten markieren	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung	3	30.900,00 €	
39	eingehalten	nicht eingehalten	nicht eingehalten	Ausbaumaßnahme	Asphaltierung Oberfläche; Verbreiterung auf 3,50 m		3	809,00 €	
40	nicht eingehalten	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	Ausbaumaßnahme	Instandsetzung Oberfläche	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung	3	33.060,00 €	
41	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße außerorts	Alternativ: Neubau gem. Geh- und Radweg	2	23.400,00 €	
41	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße außerorts	Alternativ: Neubau gem. Geh- und Radweg	2	11.250,00 €	
41	nicht eingehalten	eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße außerorts	Alternativ: Neubau gem. Geh- und Radweg	2	19.890,00 €	

Nr.	Streckendaten								Bestehende Radverkehrsführung				
	Klassifizierung	Straße	RIN	Lage	v_zul	Länge [m]	Beleuchtung	Oberfläche	vorhandene Führungsform	Dimension RVA 1	Oberfläche RVA 1	Dimension RVA 2	Oberfläche RVA 2
41	-	Westerndorfer Straße	Hauptnetz	außerorts	50	96	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
42	-	Westerndorfer Straße	Hauptnetz	außerorts	30	336	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
42	-	Westerndorfer Straße	Hauptnetz	innerorts	30	53	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
43	-	Westerndorfer Straße	Hauptnetz	innerorts	50	124	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h			0,0	
43	-	Westerndorfer Straße	Hauptnetz	außerorts	100	121	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
44	-	Schneidermühlstraße	Basisnetz	innerorts	-	348	nicht vorhanden	Asphalt	selbstständiger gem. Geh- und Radweg	2,0	Schotter/Splitt wassergebunden	0,0	
44	-	Schneidermühlstraße	Basisnetz	innerorts	50	122	nicht vorhanden	Schotter/Splitt wassergebunden mittel	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
45	-	Verbindung Mühlstraße - Miesbacher Straße	Hauptnetz	innerorts	-	69	nicht vorhanden	Asphalt	selbstständiger gem. Geh- und Radweg	2,1	Asphalt	0,0	
46	-	Hammerer Weg	Basisnetz	außerorts	Gehweg	84	nicht vorhanden	Schotter/Splitt wassergebunden	Gehweg	0,0		0,0	
46	-	Hammerer Weg	Basisnetz	außerorts	Gehweg	65	nicht vorhanden	Schotter/Splitt wassergebunden	Gehweg	0,0		0,0	
46	-	Hammerer Weg	Basisnetz	außerorts	Gehweg	7	nicht vorhanden	Schotter/Splitt wassergebunden	Gehweg	0,0		0,0	
47	-	Bahnunterführung Hammerer Weg	Basisnetz	innerorts	Gehweg	46	vorhanden	Asphalt	keine Durchfahrt Radverkehr erlaubt	0,0		0,0	
48	-	Hofastraße	Hauptnetz	innerorts	50	849	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
49	St 2362	Alte Innbrücke	Hauptnetz	innerorts	50	131	vorhanden	Asphalt	beidseitiger Radweg	1,6	beton	1,6	beton
50	St 2362	Salzburger Straße (Schloßberg)	Hauptnetz	innerorts	50	328	vorhanden	Asphalt	einseitiger Radweg / einseitiger gem. Geh- und Radweg	1,2	Asphalt	2,3	Asphalt
51	St 2362	Salzburger Straße (Supermarkt)	Hauptnetz	innerorts	50	116	vorhanden	Asphalt	einseitiger Radweg / einseitiger gem. Geh- und Radweg	3,0	platten	1,6	platten
52	St 2362	Salzburger Straße	Hauptnetz	innerorts	50	174	vorhanden	Asphalt	beidseitiger gem. Geh- und Radweg	2,4	platten	2,2	platten

Nr.	Bewertung Radverkehrsführung			Maßnahmen					
	Führungsform	Dimension	Oberfläche	Maßnahmekategorie	Maßnahmeart	Weitere Maßnahmen	Priorität	Grobkosten-schätzung	Bemerkung
41	nicht eingehalten	eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße außerorts	Alternativ: Neubau gem. Geh- und Radweg	2	8.640,00 €	
42	eingehalten	eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße		2	30.240,00 €	
42	eingehalten	eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße		2	4.770,00 €	
43	nicht eingehalten	eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße außerorts	Wegfall der Parkflächen	2	11.160,00 €	
43	nicht eingehalten	eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße außerorts	Prüfung von Eingemeindung der Strecke	2	10.890,00 €	
44	eingehalten	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 3,00 m		4	34.800,00 €	
44	nicht eingehalten	keine Bewertung	bedingt eingehalten	Ausbaumaßnahme	Instandsetzung Oberfläche		4	27.450,00 €	
45	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 3,50 m		3	9.660,00 €	
46	nicht eingehalten	eingehalten	nicht eingehalten	Beschilderungsmaßnahme	Freigabe für den Radverkehr		2	42,00 €	
46	nicht eingehalten	eingehalten	nicht eingehalten	Beschilderungsmaßnahme	Freigabe für den Radverkehr		2	32,50 €	
46	nicht eingehalten	eingehalten	nicht eingehalten	Beschilderungsmaßnahme	Freigabe für den Radverkehr		2	3,50 €	
47	nicht eingehalten	eingehalten	eingehalten	Beschilderungsmaßnahme	Freigabe für den Radverkehr		2	230,00 €	
48	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren		2	12.735,00 €	
49	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Markierung beidseitiger Schutzstreifen mit einer Breite von mind. 1,50 m	kombinierte oder getrennte Führung möglich	2	7.860,00 €	
50	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme; Markierungsmaßnahme	Verbreiterung der Gehwege auf 2,50 m; Markierung beidseitiger Radfahrstreifen mit 1,95 m Breite	Aufhebung der dritten Fahrspur bergauf	3	1.515.360,00 €	siehe Detailplanung; für die Kostenschätzung wurde der gesamte Straßenquerschnitt berechnet
51	eingehalten	nicht eingehalten	nicht eingehalten	Ausbaumaßnahme; Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren; Ausbau der Parkflächen zu Radweg mit 2,00 m Breite	Einrichtung Tempo 30; Aufhebung der Benutzungspflicht	3	88.740,00 €	siehe Detailplanung
52	eingehalten	nicht eingehalten	nicht eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Aufhebung der Benutzungspflicht; Einrichtung Tempo 30	2	2.610,00 €	siehe Detailplanung

Nr.	Streckendaten								Bestehende Radverkehrsführung				
	Klassifizierung	Straße	RIN	Lage	v_zul	Länge [m]	Beleuchtung	Oberfläche	vorhandene Führungsform	Dimension RVA 1	Oberfläche RVA 1	Dimension RVA 2	Oberfläche RVA 2
52	St 2362	Salzburger Straße	Hauptnetz	innerorts	50	101	vorhanden	Asphalt	beidseitiger gem. Geh- und Radweg	2,4	Asphalt	2,4	Asphalt
52	St 2362	Salzburger Straße (Rathaus)	Hauptnetz	innerorts	50	63	vorhanden	Asphalt	einseitiger Radweg / einseitiger gem. Geh- und Radweg	3,0	platten	1,6	platten
53	St 2362	Salzburger Straße	Hauptnetz	innerorts	50	173	vorhanden	Asphalt	einseitiger Radweg / einseitiger gem. Geh- und Radweg	2,0	Asphalt	1,1	Asphalt
54	St 2362	Salzburger Straße	Hauptnetz	innerorts	50	123	vorhanden	Asphalt	beidseitiger gem. Geh- und Radweg	2,0	Asphalt	1,8	Asphalt
54	St 2362	Salzburger Straße	Hauptnetz	innerorts	50	57	vorhanden	Asphalt	beidseitiger gem. Geh- und Radweg	2,2	Asphalt	1,8	Asphalt
55	St 2362	Unterführung Kraglinger Kreuzung	Hauptnetz	innerorts	-	263	vorhanden	Asphalt	selbstständiger gem. Geh- und Radweg	2,5	Asphalt	0,0	
56	-	Kleinholzener Weg	Hauptnetz	innerorts	Gehweg	87	vorhanden	Asphalt	keine Durchfahrt Radverkehr erlaubt	0,0		0,0	
57	St 2362	Simsseestraße	Hauptnetz	außerorts	70	711	nicht vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0,0		2,2	Asphalt
57	St 2362	Simsseestraße	Hauptnetz	außerorts	70	229	nicht vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0,0		2,2	Asphalt
57	St 2362	Simsseestraße	Hauptnetz	innerorts	50	134	vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0,0		2,3	Asphalt
57	St 2362	Simsseestraße	Hauptnetz	innerorts	50	116	vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0,0		0,0	
58	St 2362	Simsseestraße	Hauptnetz	außerorts	70	536	nicht vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0,0		2,2	Asphalt
58	St 2362	Simsseestraße	Hauptnetz	innerorts	50	388	vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0,0		2,6	Asphalt
59	St 2362	Riederinger Straße	Hauptnetz	innerorts	50	289	vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	2,4	Asphalt	0,0	
59	St 2362	Riederinger Straße	Hauptnetz	innerorts	50	45	vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	2,4	Asphalt	0,0	

Nr.	Bewertung Radverkehrsführung			Maßnahmen					
	Führungsform	Dimension	Oberfläche	Maßnahmekategorie	Maßnahmeart	Weitere Maßnahmen	Priorität	Grobkosten- schätzung	Bemerkung
52	eingehalten	nicht eingehalten	nicht eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Aufhebung der Benutzungspflicht; Einrichtung Tempo 30	2	1.515,00 €	
52	eingehalten	nicht eingehalten	nicht eingehalten	Ausbaumaßnahme; Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren; Ausbau der Parkflächen zu Radweg mit 2,00 m Breite	Einrichtung Tempo 30; Aufhebung der Benutzungspflicht	3	48.195,00 €	siehe Detailplanung
53	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Aufhebung der Benutzungspflicht; Einrichtung Tempo 30	2	2.595,00 €	Verbreiterung nicht möglich durch bauliche Substand und Erhalt der Mindestbreite der Straße
54	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Aufhebung der Benutzungspflicht; Einrichtung Tempo 30	2	1.845,00 €	
54	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Aufhebung der Benutzungspflicht; Einrichtung Tempo 35	2	855,00 €	
55	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 3,50 m	Einrichtung von festen Ampelphasen für Fuß- und Radverkehr	3	26.300,00 €	siehe Detailplanung
56	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf mind. 3,00 m; Einrichtung gem. Geh- und Radweg		3	13.485,00 €	
57	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 3,50 m		3	120.159,00 €	
57	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 3,50 m		3	38.701,00 €	
57	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf mind. 3,00 m		3	9.380,00 €	
57	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf mind. 3,00 m		3	5.800,00 €	
58	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 3,50 m		3	90.584,00 €	
58	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf mind. 3,00 m		3	162.960,00 €	
59	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 3,00 m	Einrichtung eines Rückenschutzes zur Fahrbahn	3	52.020,00 €	
59	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 3,00 m	Einrichtung eines Rückenschutzes zur Fahrbahn	3	8.100,00 €	

Nr.	Streckendaten								Bestehende Radverkehrsführung				
	Klassifizierung	Straße	RIN	Lage	v_zul	Länge [m]	Beleuchtung	Oberfläche	vorhandene Führungsform	Dimension RVA 1	Oberfläche RVA 1	Dimension RVA 2	Oberfläche RVA 2
59	St 2362	Simsseestraße	Hauptnetz	innerorts	50	248	vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0,0		2,6	Asphalt
60	St 2362	Riederer Straße	Hauptnetz	außerorts	70	407	nicht vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	2,2	Asphalt	0,0	
61	-	Pulvermühlstraße	Basisnetz	innerorts	50	122	nicht vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	2,3	Asphalt	0,0	
61	-	Pulvermühlstraße	Basisnetz	innerorts	50	61	nicht vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	2,3	Asphalt	0,0	
61	-	Pulvermühlstraße	Basisnetz	innerorts	50	51	nicht vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	2,3	Asphalt	0,0	
61	-	Pulvermühlstraße	Basisnetz	innerorts	50	10	nicht vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	2,3	Asphalt	0,0	
62	-	Bahnweg	Hauptnetz	innerorts	-	231	nicht vorhanden	Asphalt	selbstständiger gem. Geh- und Radweg	2,4	Asphalt	0,0	
63	-	Salzburger Straße / Simsseestraße	Hauptnetz	innerorts	50	169	nicht vorhanden	-	-	0,0		0,0	
64	-	Bahnweg	Hauptnetz	außerorts	50	598	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
64	-	Beerenweg	Hauptnetz	außerorts	50	507	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
65	-	Beerenweg	Hauptnetz	außerorts	50	30	nicht vorhanden	Asphalt mittel	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
66	-	Simsseestraße	Hauptnetz	außerorts	60	537	nicht vorhanden	Asphalt	einseitiger Gehweg Rad frei im Zweirichtungsverkehr	0,0		2,5	Asphalt
66	-	Simsseestraße	Hauptnetz	außerorts	60	86	nicht vorhanden	Asphalt	einseitiger Gehweg Rad frei im Zweirichtungsverkehr	0,0		2,5	Asphalt
66	-	Simsseestraße	Hauptnetz	außerorts	60	95	vorhanden	Asphalt	einseitiger Gehweg Rad frei im Zweirichtungsverkehr	0,0		2,2	Asphalt mittel
66	-	Simsseestraße	Hauptnetz	außerorts	60	110	vorhanden	Asphalt mittel	einseitiger Gehweg Rad frei im Zweirichtungsverkehr	0,0		2,2	Asphalt
67	-	Simsseestraße	Basisnetz	außerorts	60	183	nicht vorhanden	Asphalt	einseitiger Gehweg Rad frei im Zweirichtungsverkehr	2,5	Asphalt	0,0	

Nr.	Bewertung Radverkehrsführung			Maßnahmen					
	Führungsform	Dimension	Oberfläche	Maßnahmekategorie	Maßnahmeart	Weitere Maßnahmen	Priorität	Grobkosten- schätzung	Bemerkung
59	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf mind. 3,00 m		3	104.160,00 €	
60	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 3,50 m		3	68.783,00 €	
61	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 3,00 m		4	9.760,00 €	
61	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 3,00 m		4	4.880,00 €	
61	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 3,00 m		4	4.080,00 €	
61	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 3,00 m		4	800,00 €	
62	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 3,50 m		3	25.410,00 €	
63	keine Bewertung	keine Bewertung	keine Bewertung	Neubaumaßnahme	Neubau gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Breite von mind. 2,50 m		2	106.470,00 €	siehe Detailplanung
64	nicht eingehalten	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	Ausbaumaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Verbreiterung auf mind. 4,75 m; Einrichtung Fahrradstraße außerorts		3	255.645,00 €	
64	nicht eingehalten	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	Ausbaumaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Verbreiterung auf mind. 4,75 m; Einrichtung Fahrradstraße außerorts		3	216.742,50 €	
65	nicht eingehalten	eingehalten	bedingt eingehalten	Ausbaumaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Instandsetzung Oberfläche; Einrichtung Fahrradstraße außerorts		3	13.950,00 €	
66	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	bedingt eingehalten	Ausbaumaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Instandsetzung Oberfläche; Einrichtung Fahrradstraße außerorts		3	298.035,00 €	
66	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	bedingt eingehalten	Ausbaumaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Instandsetzung Oberfläche; Einrichtung Fahrradstraße außerorts		3	47.730,00 €	
66	nicht eingehalten	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	Ausbaumaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Instandsetzung Oberfläche; Einrichtung Fahrradstraße außerorts		3	44.887,50 €	
66	nicht eingehalten	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	Ausbaumaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Instandsetzung Oberfläche; Einrichtung Fahrradstraße außerorts		3	51.975,00 €	
67	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Langfristig: Oberflächensanierung mit Ausbau der Gehwege	2	1.372,50 €	

Nr.	Streckendaten								Bestehende Radverkehrsführung				
	Klassifizierung	Straße	RIN	Lage	v_zul	Länge [m]	Beleuchtung	Oberfläche	vorhandene Führungsform	Dimension RVA 1	Oberfläche RVA 1	Dimension RVA 2	Oberfläche RVA 2
67	-	Simsseestraße	Basisnetz	innerorts	50	68	vorhanden	Asphalt	einseitiger Gehweg Rad frei im Zweirichtungsverkehr	2,5	Asphalt	0,0	
68	-	Simsseestraße	Basisnetz	innerorts	50	544	vorhanden	Asphalt	einseitiger Gehweg Rad frei im Zweirichtungsverkehr	2,4	Asphalt	0,0	
69	-	Simsseestraße	Basisnetz	außerorts	60	564	vorhanden	Asphalt	einseitiger Gehweg Rad frei im Zweirichtungsverkehr	2,3	Asphalt	0,0	
69	-	Simsseestraße	Basisnetz	außerorts	60	45	vorhanden	Asphalt	einseitiger Gehweg Rad frei im Zweirichtungsverkehr	2,3	Asphalt	0,0	
70	-	Simsseestraße	Basisnetz	innerorts	50	230	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
71	-	Schömeringer Straße	Basisnetz	innerorts	30 temporär	141	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
71	-	Schömeringer Straße	Basisnetz	innerorts	50	111	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
71	-	Schömeringer Straße	Basisnetz	innerorts	50	111	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
71	-	Schömeringer Straße	Basisnetz	innerorts	50	94	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
71	-	Schömeringer Straße	Basisnetz	innerorts	30 temporär	93	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
71	-	Schömeringer Straße	Basisnetz	innerorts	50	146	vorhanden	Asphalt mittel	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
72	-	Walderinger Straße	Basisnetz	innerorts	50	315	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
72	-	Walderinger Straße	Basisnetz	innerorts	50	307	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
72	-	Walderinger Straße	Basisnetz	innerorts	50	284	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
73	-	Baierbacher Straße	Basisnetz	außerorts	100	567	nicht vorhanden	Schotter/Splitt mittel	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
74	St 2359	Vogtareuther Straße	Basisnetz	außerorts	70	575	nicht vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0,0		2,2	Asphalt
74	St 2359	Vogtareuther Straße	Basisnetz	außerorts	70	507	nicht vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0,0		2,2	Asphalt
75	-	Reikeringer Straße	Hauptnetz	außerorts	30	205	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	

Nr.	Bewertung Radverkehrsführung			Maßnahmen					
	Führungsform	Dimension	Oberfläche	Maßnahmekategorie	Maßnahmeart	Weitere Maßnahmen	Priorität	Grobkosten- schätzung	Bemerkung
67	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Langfristig: Oberflächensanierung mit Ausbau der Gehwege	2	510,00 €	
68	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Langfristig: Oberflächensanierung mit Ausbau der Gehwege	2	4.080,00 €	
69	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Langfristig: Oberflächensanierung mit Ausbau der Gehwege	2	4.230,00 €	
69	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Langfristig: Oberflächensanierung mit Ausbau der Gehwege	2	337,50 €	
70	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung	2	3.450,00 €	
71	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Beschierungsmaßnahme	Einrichtung Temo 30	Piktogrammketten markieren	2	2.820,00 €	
71	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Beschierungsmaßnahme	Einrichtung Tempo 30		2	2.220,00 €	
71	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Beschierungsmaßnahme	Einrichtung Tempo 30		2	2.220,00 €	
71	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Beschierungsmaßnahme	Einrichtung Tempo 30		2	1.880,00 €	
71	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Beschierungsmaßnahme	Einrichtung Tempo 30		2	1.860,00 €	
71	nicht eingehalten	keine Bewertung	bedingt eingehalten	Beschierungsmaßnahme	Einrichtung Tempo 30		2	2.920,00 €	
72	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung	2	4.725,00 €	
72	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung	2	4.605,00 €	
72	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung	2	4.260,00 €	
73	nicht eingehalten	nicht eingehalten	nicht eingehalten	Beschierungsmaßnahme	Einrichtung Kfz-freier Weg		2	283,50 €	
74	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 3,50 m		4	97.175,00 €	
74	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 3,50 m		4	85.683,00 €	
75	eingehalten	eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße		2	18.450,00 €	

Nr.	Streckendaten								Bestehende Radverkehrsführung				
	Klassifizierung	Straße	RIN	Lage	v_zul	Länge [m]	Beleuchtung	Oberfläche	vorhandene Führungsform	Dimension RVA 1	Oberfläche RVA 1	Dimension RVA 2	Oberfläche RVA 2
75	-	Reikeringer Straße	Hauptnetz	innerorts	30	216	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
76	-	Haidenholzstraße	Hauptnetz	innerorts	50	337	vorhanden	Asphalt mittel	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
76	-	Reichenberger Straße	Hauptnetz	innerorts	50	96	nicht vorhanden	Asphalt pflaster mittel	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
77	-	Haidenholzstraße	Hauptnetz	innerorts	50	353	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
77	-	Haidenholzstraße	Hauptnetz	innerorts	50	160	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
77	-	Haidenholzstraße	Hauptnetz	innerorts	50	155	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
77	-	Haidenholzstraße	Hauptnetz	innerorts	50	89	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
77	-	Haidenholzstraße	Hauptnetz	innerorts	50	61	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
77	-	Haidenholzstraße	Hauptnetz	innerorts	50	39	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
78	-	Falkenstraße	Hauptnetz	innerorts	50	44	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h		Asphalt	0,0	
79	-	Hubertusstraße	Basisnetz	innerorts	50	229	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
79	-	Hubertusstraße	Basisnetz	innerorts	50	88	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
79	-	Hubertusstraße	Basisnetz	innerorts	50	51	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
80	St 2095	Äußere Salzburger Straße	Hauptnetz	innerorts	50	180	vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0,0		2,3	Asphalt
80	St 2095	Äußere Salzburger Straße	Hauptnetz	innerorts	50	104	vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0,0		2,3	Asphalt
80	St 2095	Äußere Salzburger Straße	Hauptnetz	innerorts	50	68	vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0,0		2,3	Asphalt
80	St 2095	Äußere Salzburger Straße	Hauptnetz	innerorts	50	61	vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0,0		2,3	Asphalt
80	St 2095	Äußere Salzburger Straße	Hauptnetz	innerorts	50	32	vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0,0		2,3	Asphalt

Nr.	Bewertung Radverkehrsführung			Maßnahmen					
	Führungsform	Dimension	Oberfläche	Maßnahmekategorie	Maßnahmeart	Weitere Maßnahmen	Priorität	Grobkosten-schätzung	Bemerkung
75	eingehalten	eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße		2	19.440,00 €	
76	nicht eingehalten	keine Bewertung	bedingt eingehalten	Ausbaumaßnahme; Markierungsmaßnahme	Instandsetzung Oberfläche; Piktogrammketten markieren	Markierung von Sicherheitstrennstreifen	3	169.342,50 €	Prüfung von Einrichtung Tempo 30 empfehlenswert
76	nicht eingehalten	keine Bewertung	nicht eingehalten	Ausbaumaßnahme	Instandsetzung Oberfläche; Piktogrammketten markieren	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung	3	45.360,00 €	
77	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren		2	5.295,00 €	Prüfung von Einrichtung Tempo 30 empfehlenswert
77	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Wegfall der Parkflächen	2	2.400,00 €	Prüfung von Einrichtung Tempo 30 empfehlenswert
77	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Markierung von Sicherheitstrennstreifen	2	2.325,00 €	Prüfung von Einrichtung Tempo 30 empfehlenswert
77	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Wegfall der Parkflächen	2	1.335,00 €	Prüfung von Einrichtung Tempo 30 empfehlenswert
77	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Markierung von Sicherheitstrennstreifen	2	915,00 €	Prüfung von Einrichtung Tempo 30 empfehlenswert
77	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	Markierung von Sicherheitstrennstreifen	2	585,00 €	Prüfung von Einrichtung Tempo 30 empfehlenswert
78	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Markierung von Sicherheitsstreifen zu Parken	Optional: Piktogrammketten markieren	2	660,00 €	
79	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Tempo 30 - Zone		2	1.145,00 €	
79	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Tempo 30 - Zone		2	440,00 €	
79	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Tempo 30 - Zone		2	255,00 €	
80	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf mind. 3,00 m		3	30.600,00 €	
80	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf mind. 3,00 m		3	17.680,00 €	
80	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf mind. 3,00 m		3	11.560,00 €	
80	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf mind. 3,00 m		3	10.370,00 €	
80	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf mind. 3,00 m		3	5.440,00 €	

Nr.	Streckendaten								Bestehende Radverkehrsführung				
	Klassifizierung	Straße	RIN	Lage	v_zul	Länge [m]	Beleuchtung	Oberfläche	vorhandene Führungsform	Dimension RVA 1	Oberfläche RVA 1	Dimension RVA 2	Oberfläche RVA 2
81	St 2095	Äußere Salzburger Straße	Hauptnetz	außerorts	100	194	nicht vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0,0		2,3	Asphalt
81	St 2095	Äußere Salzburger Straße	Hauptnetz	außerorts	100	113	nicht vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0,0		2,3	Asphalt
81	St 2095	Äußere Salzburger Straße	Hauptnetz	außerorts	100	82	nicht vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0,0		2,3	Asphalt
81	St 2095	Äußere Salzburger Straße	Hauptnetz	innerorts	50	139	vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0,0		2,3	Asphalt
81	St 2095	Äußere Salzburger Straße	Hauptnetz	innerorts	50	61	vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0,0		2,3	Asphalt
82	-	Krottenmühlstraße	Hauptnetz	außerorts	60	763	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
82	-	Krottenmühlstraße	Hauptnetz	außerorts	60	32	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
83	-	Hofmühlstraße	Hauptnetz	außerorts	100	795	nicht vorhanden	Asphalt mittel	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
84	St 2095	Äußere Salzburger Straße	Hauptnetz	innerorts	50	188	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
84	St 2095	Äußere Salzburger Straße	Hauptnetz	innerorts	50	22	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
85	St 2359	Vogtareuther Straße	Basisnetz	innerorts	50	87	nicht vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0,0		2,1	Asphalt
85	St 2359	Vogtareuther Straße	Basisnetz	innerorts	50	47	nicht vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0,0		2,1	Asphalt
86	-	Kleinholzener Weg	Hauptnetz	innerorts	50	63	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
86	-	Kleinholzener Weg	Basisnetz	innerorts	50	156	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
86	-	Kleinholzener Weg	Basisnetz	außerorts	100	70	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	

Nr.	Bewertung Radverkehrsführung			Maßnahmen					
	Führungsform	Dimension	Oberfläche	Maßnahmekategorie	Maßnahmeart	Weitere Maßnahmen	Priorität	Grobkosten- schätzung	Bemerkung
81	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 3,50 m		3	30.264,00 €	
81	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 3,50 m		3	17.628,00 €	
81	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 3,50 m		3	12.792,00 €	
81	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf mind. 3,00 m		3	23.630,00 €	
81	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf mind. 3,00 m		3	10.370,00 €	
82	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße außerorts		2	68.670,00 €	
82	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Fahrradstraße außerorts		2	2.880,00 €	
83	nicht eingehalten	eingehalten	bedingt eingehalten	Neubaumaßnahme	Neubau gem. Geh- und Radweg mit einer Breite von 3,50 m	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung; Alternativ: Piktogrammketten markieren	2	584.325,00 €	
84	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Tempo 30	Prüfung von Piktogrammketten, langfristig Umbau des Straßenraums			
84	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Beschilderungsmaßnahme	Einrichtung Tempo 30	Prüfung von Piktogrammketten, langfristig Umbau des Straßenraums			
85	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren		3		
85	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren		3		
86	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Ausbaumaßnahme; Markierungsmaßnahme	Instandsetzung Oberfläche, Einrichtung Fahrradstraße	Wegfall Parkflächen	3	28.665,00 €	siehe Detailplanung
86	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	Ausbaumaßnahme, Markierungsmaßnahme	Instandsetzung Oberfläche, Einrichtung Fahrradstraße				siehe Detailplanung
86	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	Ausbaumaßnahme, Markierungsmaßnahme	Instandsetzung Oberfläche, Einrichtung Fahrradstraße				siehe Detailplanung

Nr.	Streckendaten								Bestehende Radverkehrsführung				
	Klassifizierung	Straße	RIN	Lage	v_zul	Länge [m]	Beleuchtung	Oberfläche	vorhandene Führungsform	Dimension RVA 1	Oberfläche RVA 1	Dimension RVA 2	Oberfläche RVA 2
	-	Ahornstraße (Ziegelberg)	Basisnetz	außerorts	-	505	nicht vorhanden	Asphalt	selbstständiger gem. Geh- und Radweg	2,3	Asphalt	0,0	
	-	Ahornstraße (Ziegelberg)	Basisnetz	außerorts	100	364	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Ahornstraße (Ziegelberg)	Basisnetz	außerorts	-	236	nicht vorhanden	Asphalt	selbstständiger gem. Geh- und Radweg	2,3	Asphalt	0,0	
	-	Ahornstraße (Ziegelberg)	Basisnetz	außerorts	100	166	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Ahornstraße (Ziegelberg)	Basisnetz	außerorts	-	135	nicht vorhanden	Asphalt	selbstständiger gem. Geh- und Radweg	2,3	Asphalt	0,0	
	-	Ahornstraße (Ziegelberg)	Basisnetz	außerorts	100	41	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Althöhensteigstraße	Basisnetz	innerorts	50	175	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Am Birkengrund	Basisnetz	außerorts	100	151	nicht vorhanden	wassergebunden	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Am Gocklwirt	Basisnetz	außerorts	Gehweg	104	nicht vorhanden	Schotter/Splitt	keine Durchfahrt Radverkehr erlaubt	0,0		0,0	
	-	Am Gocklwirt	Basisnetz	außerorts	Gehweg	44	nicht vorhanden	Schotter/Splitt	Privatweg	0,0		0,0	
	-	Am Gocklwirt	Basisnetz	außerorts	Gehweg	35	nicht vorhanden	Schotter/Splitt	keine Durchfahrt Radverkehr erlaubt	0,0		0,0	
	-	Am Holzzipfel	Hauptnetz	innerorts	T30Zone	119	vorhanden	Asphalt mittel	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	St 2095	Äußere Salzburger Straße	Hauptnetz	außerorts	100	188	nicht vorhanden	Asphalt	beidseitiger gem. Geh- und Radweg	2,5	Asphalt	3,0	
	St 2095	Äußere Salzburger Straße	Hauptnetz	außerorts	100	121	nicht vorhanden	Asphalt	beidseitiger gem. Geh- und Radweg	2,5	Asphalt	3,0	
	St 2095	Äußere Salzburger Straße	Hauptnetz	innerorts	50	109	nicht vorhanden	Asphalt	beidseitiger gem. Geh- und Radweg	2,5	Asphalt	3,0	Asphalt
	St 2095	Äußere Salzburger Straße	Hauptnetz	außerorts	100	41	nicht vorhanden	Asphalt	beidseitiger gem. Geh- und Radweg	2,5	Asphalt	3,0	
	St 2095	Äußere Salzburger Straße	Hauptnetz	außerorts	100	40	nicht vorhanden	Asphalt	beidseitiger gem. Geh- und Radweg	2,5	Asphalt	3,0	
	-	Bachfilzenweg	Basisnetz	außerorts	100	867	nicht vorhanden	Asphalt	Kfz-freier Weg	0,0		0,0	
	-	Bachweg	Basisnetz	innerorts	-	258	nicht vorhanden	Asphalt	selbstständiger gem. Geh- und Radweg	2,3	Schotter/Splitt	0,0	
	-	Bachweg	Basisnetz	außerorts	VZ 260	162	nicht vorhanden	Schotter/Splitt mittel	Kfz-freier Weg	0,0		0,0	
	-	Badzaunstraße	Basisnetz	innerorts	T30Zone	138	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Baierbacher Straße	Basisnetz	außerorts	100	967	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Baierbacher Straße	Basisnetz	innerorts	50	423	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Baierbacher Straße	Basisnetz	innerorts	T30Zone	199	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Eckenholzstraße	Basisnetz	außerorts	T30Zone	51	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	

Nr.	Bewertung Radverkehrsführung			Maßnahmen					
	Führungsform	Dimension	Oberfläche	Maßnahmekategorie	Maßnahmeart	Weitere Maßnahmen	Priorität	Grobkosten- schätzung	Bemerkung
	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	nicht eingehalten	keine möglich	keine möglich				
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	nicht eingehalten	keine möglich	keine möglich	Führung über Sonnenholzstraße			
	nicht eingehalten	keine Bewertung	keine Bewertung	keine möglich	keine möglich	Führung über Sonnenholzstraße			
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	nicht eingehalten	keine möglich	keine möglich	Führung über Sonnenholzstraße			
	eingehalten	bedingt eingehalten	bedingt eingehalten	keine empfohlen	keine empfohlen				
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	nicht eingehalten	nicht eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				

Nr.	Streckendaten								Bestehende Radverkehrsführung				
	Klassifizierung	Straße	RIN	Lage	v_zul	Länge [m]	Beleuchtung	Oberfläche	vorhandene Führungsform	Dimension RVA 1	Oberfläche RVA 1	Dimension RVA 2	Oberfläche RVA 2
	-	Eckinger Weg	Basisnetz	außerorts	VZ 260	574	nicht vorhanden	Schotter/Splitt mittel	Kfz-freier Weg	0,0		0,0	
	-	Eckinger Weg	Basisnetz	außerorts	VZ 260	370	nicht vorhanden	Schotter/Splitt mittel	Kfz-freier Weg	0,0		0,0	
	-	Eckinger Weg	Basisnetz	außerorts	VZ 260	11	nicht vorhanden	Schotter/Splitt mittel	Kfz-freier Weg	0,0		0,0	
	-	Eitzinger Straße	Basisnetz	innerorts	T30Zone	132	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Eitzinger Straße	Basisnetz	innerorts	T30Zone	30	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Entleitenstraße	Basisnetz	innerorts	T30Zone	68	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Falkenstraße	Basisnetz	außerorts	-	439	nicht vorhanden	Asphalt	selbstständiger gem. Geh- und Radweg	2,6	Schotter/Split	0,0	
	-	Falkenstraße	Basisnetz	innerorts	-	127	vorhanden	Asphalt	selbstständiger gem. Geh- und Radweg	5,6	Asphalt	0,0	
	-	Finsterwalderstraße	Hauptnetz	innerorts	50	80	vorhanden	Asphalt	Privatweg	0,0		0,0	
	-	Finsterwalderstraße	Hauptnetz	innerorts	50	75	vorhanden	Asphalt	Privatweg	0,0		0,0	
	-	Finsterwalderstraße	Hauptnetz	innerorts	50	67	vorhanden	Asphalt	Privatweg	0,0		0,0	
	-	Finsterwalderstraße	Hauptnetz	innerorts	50	10	vorhanden	Asphalt	Privatweg	0,0		0,0	
	-	Flurweg	Basisnetz	außerorts	100	314	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Flurweg	Basisnetz	außerorts	100	155	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Flurweg	Basisnetz	innerorts	50	175	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Haidbichler Straße	Basisnetz	innerorts	50	226	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Hammerer Weg	Basisnetz	innerorts	50	270	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Hammerer Weg	Basisnetz	innerorts	50	343	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Hofaustraße	Hauptnetz	außerorts	100	165	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Hofaustraße	Hauptnetz	außerorts	100	157	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Högeringer Straße	Basisnetz	außerorts	100	487	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Högeringer Straße	Basisnetz	innerorts	T30Zone	199	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Högeringer Straße	Basisnetz	außerorts	100	196	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Högeringer Straße	Basisnetz	innerorts	T30Zone	180	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	

Nr.	Bewertung Radverkehrsführung			Maßnahmen					
	Führungsform	Dimension	Oberfläche	Maßnahmekategorie	Maßnahmeart	Weitere Maßnahmen	Priorität	Grobkosten- schätzung	Bemerkung
	eingehalten	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Langfristig: Oberflächensanierung			
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	nicht eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	eingehalten	bedingt eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				

Nr.	Streckendaten								Bestehende Radverkehrsführung				
	Klassifizierung	Straße	RIN	Lage	v_zul	Länge [m]	Beleuchtung	Oberfläche	vorhandene Führungsform	Dimension RVA 1	Oberfläche RVA 1	Dimension RVA 2	Oberfläche RVA 2
	-	Högeringer Straße	Basisnetz	innerorts	T30Zone	43	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Högeringer Straße	Basisnetz	innerorts	T30Zone	23	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Innleitenstraße	Basisnetz	außerorts	40	1197	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Innleitenstraße	Hauptnetz	außerorts	40	182	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Innleitenstraße	Hauptnetz	außerorts	T20Zone	181	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 20 km/h	0,0		0,0	
	-	Innleitenstraße	Hauptnetz	außerorts	40	56	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Innleitenstraße	Hauptnetz	außerorts	40	54	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Innleitenstraße	Hauptnetz	außerorts	40	18	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Innleitenstraße	Hauptnetz	außerorts	40	13	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Innleitenstraße (Parkplatz)	Basisnetz	außerorts	50	25	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Innleitenstraße (Parkplatz)	Basisnetz	außerorts	50	19	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Innradweg	Basisnetz	außerorts	VZ 250, Rad frei	1219	nicht vorhanden	Schotter/Splitt	Kfz-freier Weg	0,0		0,0	
	-	Innradweg	Basisnetz	außerorts	VZ 250, Rad frei	1195	nicht vorhanden	Schotter/Splitt	Kfz-freier Weg	0,0		0,0	
	-	Innradweg	Basisnetz	außerorts	VZ 250, Rad frei	1008	nicht vorhanden	Schotter/Splitt	Kfz-freier Weg	0,0		0,0	
	-	Innradweg	Basisnetz	außerorts	VZ 250, Rad frei	570	nicht vorhanden	Schotter/Splitt	Kfz-freier Weg	0,0		0,0	
	-	Innradweg	Basisnetz	außerorts	VZ 250, Rad frei	399	nicht vorhanden	Schotter/Splitt	Kfz-freier Weg	0,0		0,0	
	-	Innradweg	Basisnetz	außerorts	VZ 250, Rad frei	317	nicht vorhanden	Schotter/Splitt	Kfz-freier Weg	0,0		0,0	
	-	Innradweg	Basisnetz	außerorts	VZ 250, Rad frei	5	nicht vorhanden	Schotter/Splitt	Kfz-freier Weg	0,0		0,0	
	-	Josef-Schmid-Straße	Basisnetz	innerorts	T30Zone	401	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Josef-Schmid-Straße	Basisnetz	innerorts	T30Zone	74	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Kleinholzener Weg	Basisnetz	außerorts	100	642	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Köblfeldweg	Basisnetz	außerorts	100	221	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Kohlhaufmühlstraße	Basisnetz	außerorts	100	478	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Kohlhaufmühlstraße	Basisnetz	außerorts	100	201	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	

Nr.	Bewertung Radverkehrsführung			Maßnahmen					
	Führungsform	Dimension	Oberfläche	Maßnahmekategorie	Maßnahmeart	Weitere Maßnahmen	Priorität	Grobkosten- schätzung	Bemerkung
	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	bedingt eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	nicht eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	nicht eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			

Nr.	Streckendaten								Bestehende Radverkehrsführung				
	Klassifizierung	Straße	RIN	Lage	v_zul	Länge [m]	Beleuchtung	Oberfläche	vorhandene Führungsform	Dimension RVA 1	Oberfläche RVA 1	Dimension RVA 2	Oberfläche RVA 2
	-	Kohlhaufmühlstraße	Basisnetz	außerorts	30	96	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Kohlhaufmühlstraße	Basisnetz	außerorts	30	59	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Kohlhaufmühlstraße	Basisnetz	außerorts	30	33	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Kohlhaufmühlstraße	Basisnetz	außerorts	30	11	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Kreuter Straße	Hauptnetz	außerorts	100	22	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Kreuzbichlstraße	Basisnetz	außerorts	100	359	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Kronstaudener Weg	Basisnetz	außerorts	100	1138	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Kronstaudener Weg	Basisnetz	außerorts	30	488	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Kuglmoosstraße	Basisnetz	innerorts	T30Zone	112	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Kuglmoosstraße	Basisnetz	innerorts	T30Zone	66	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Kuglmoosstraße	Basisnetz	innerorts	T30Zone	58	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Leonhardspfunzener Straße	Basisnetz	außerorts	100	375	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Leonhardspfunzener Straße	Basisnetz	außerorts	100	273	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Lochbreitenstraße	Basisnetz	außerorts	50	355	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Miesbacher Straße	Hauptnetz	innerorts	100	431	nicht vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0,0		2,4	Asphalt
	-	Miesbacher Straße	Hauptnetz	innerorts	100	241	nicht vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0,0		2,4	Asphalt
	-	Miesbacher Straße	Hauptnetz	innerorts	100	181	nicht vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0,0		2,4	Asphalt
	-	Miesbacher Straße	Hauptnetz	innerorts	100	53	nicht vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0,0		2,4	Asphalt
	-	Miesbacher Straße	Hauptnetz	innerorts	100	17	nicht vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	0,0		2,4	Asphalt
	-	Mühlthalweg	Hauptnetz	außerorts	T20Zone	492	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 20 km/h	0,0		0,0	
	-	Mühlthalweg	Hauptnetz	außerorts	T20Zone	372	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 20 km/h	0,0		0,0	
	-	Mühlthalweg	Hauptnetz	außerorts	40	311	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	

Nr.	Bewertung Radverkehrsführung			Maßnahmen					
	Führungsform	Dimension	Oberfläche	Maßnahmekategorie	Maßnahmeart	Weitere Maßnahmen	Priorität	Grobkosten- schätzung	Bemerkung
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	nicht eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	nicht eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	bedingt eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine empfohlen	keine empfohlen	Einrichtung mehrerer Nothaltebuchten			
	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine empfohlen	keine empfohlen	Einrichtung mehrerer Nothaltebuchten			
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Einrichtung von Haltebuchten für mehr Sicherheit			

Nr.	Streckendaten								Bestehende Radverkehrsführung				
	Klassifizierung	Straße	RIN	Lage	v_zul	Länge [m]	Beleuchtung	Oberfläche	vorhandene Führungsform	Dimension RVA 1	Oberfläche RVA 1	Dimension RVA 2	Oberfläche RVA 2
	-	Mühlthalweg	Hauptnetz	außerorts	40	76	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Mühlthalweg	Hauptnetz	außerorts	40	22	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Mühlthalweg	Hauptnetz	außerorts	40	8	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Mühlthalweg	Hauptnetz	außerorts	T20Zone	126	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 20 km/h	0,0		0,0	
	-	Mühlthalweg	Hauptnetz	außerorts	T20Zone	116	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 20 km/h	0,0		0,0	
	-	Müllerweg	Basisnetz	innerorts	50	90	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Müllerweg	Basisnetz	innerorts	T30Zone	255	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Müllerweg	Basisnetz	innerorts	50	64	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h			0,0	
	-	Müllerweg	Basisnetz	innerorts	T30Zone	17	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Neumühlweg	Basisnetz	innerorts	50	131	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Oedstraße	Basisnetz	außerorts	100	136	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Oedstraße	Basisnetz	außerorts	100	116	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Pfarrweg	Basisnetz	innerorts	50	38	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Pfarrweg	Basisnetz	innerorts	50	32	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Pulvermühlstraße	Basisnetz	außerorts	100	80	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Pulvermühlstraße	Basisnetz	innerorts	50	296	vorhanden	Asphalt	einseitiger gem. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	2,6	Asphalt	0,0	
	-	Reichenberger Straße	Basisnetz	außerorts	100	238	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Salinweg	Basisnetz	innerorts	T30Zone	255	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Salinweg	Basisnetz	innerorts	T30Zone	6	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	St 2362	Salzburger Straße	Hauptnetz	innerorts	50	140	vorhanden	Asphalt	beidseitiger gem. Geh- und Radweg	2,2	Asphalt	1,8	Asphalt
	St 2362	Salzburger Straße	Hauptnetz	innerorts	50	31	vorhanden	Asphalt	beidseitiger gem. Geh- und Radweg	2,2	Asphalt	1,8	Asphalt
	-	Schlesierstraße	Basisnetz	innerorts	T30Zone	347	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Schloßweg	Basisnetz	innerorts	T30Zone	45	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Schloßweg	Basisnetz	innerorts	T30Zone	13	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Schneidermühlstraße	Basisnetz	außerorts	T30Zone	40	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Schömeringer Straße	Basisnetz	außerorts	100	384	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Schömeringer Straße	Basisnetz	außerorts	100	361	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	

Nr.	Bewertung Radverkehrsführung			Maßnahmen					
	Führungsform	Dimension	Oberfläche	Maßnahmekategorie	Maßnahmeart	Weitere Maßnahmen	Priorität	Grobkosten- schätzung	Bemerkung
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Einrichtung von Haltebuchten für mehr Sicherheit			
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Einrichtung von Haltebuchten für mehr Sicherheit			
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Einrichtung von Haltebuchten für mehr Sicherheit			
	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	nicht eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	eingehalten	bedingt eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Beschilderung G+R in Gegenrichtung montieren			
	nicht eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine empfohlen	keine empfohlen				Ausbau nicht möglich; Benutzungspflicht für weiteren Verlauf notwendig
	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine empfohlen	keine empfohlen				Ausbau nicht möglich; Benutzungspflicht für weiteren Verlauf notwendig
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			

Nr.	Streckendaten								Bestehende Radverkehrsführung				
	Klassifizierung	Straße	RIN	Lage	v_zul	Länge [m]	Beleuchtung	Oberfläche	vorhandene Führungsform	Dimension RVA 1	Oberfläche RVA 1	Dimension RVA 2	Oberfläche RVA 2
	-	Schömeringer Straße	Basisnetz	außerorts	100	325	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Schömeringer Straße	Basisnetz	außerorts	100	290	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Schömeringer Straße	Basisnetz	innerorts	T30Zone	212	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Schömeringer Straße	Basisnetz	außerorts	100	185	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Schömeringer Straße	Basisnetz	außerorts	100	58	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Schulweg	Basisnetz	innerorts	-	238	nicht vorhanden	Asphalt	selbstständiger gem. Geh- und Radweg	2,5	Asphalt	0,0	
	-	Schulweg	Basisnetz	innerorts	-	109	nicht vorhanden	Asphalt	selbstständiger gem. Geh- und Radweg	2,5	Asphalt	0,0	
	-	Schulweg	Basisnetz	innerorts	-	68	vorhanden	Asphalt	selbstständiger gem. Geh- und Radweg	0,0		0,0	
	-	Simser Weg	Hauptnetz	innerorts	T30Zone	122	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Simser Weg	Hauptnetz	innerorts	T30Zone	105	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Sonnenbichlstraße	Basisnetz	innerorts	T30Zone	658	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Sonnenbichlweg	Basisnetz	außerorts	VZ 260	272	nicht vorhanden	Asphalt	Kfz-freier Weg	0,0		0,0	
	-	Sonnenbichlweg	Basisnetz	außerorts	VZ 260	34	nicht vorhanden	Asphalt	Kfz-freier Weg	0,0		0,0	
	-	Sonnenholzstraße	Basisnetz	außerorts	100	327	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehrs > 30 km/h				
	-	Sonnenholzstraße	Basisnetz	außerorts	100	190	nicht vorhanden	Asphalt mittel	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Sonnenholzweg	Basisnetz	außerorts	VZ 260	499	nicht vorhanden	Asphalt	Kfz-freier Weg	0,0		0,0	
	-	Sonnenholzweg	Basisnetz	außerorts	VZ 260	165	nicht vorhanden	Schotter/Splitt	Kfz-freier Weg	0,0		0,0	
	-	Sonnenholzweg	Basisnetz	außerorts	VZ 260	47	nicht vorhanden	Schotter/Splitt	Kfz-freier Weg	0,0		0,0	
	-	Spielstraße	Basisnetz	außerorts	100	288	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Spielstraße	Basisnetz	außerorts	50	147	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Vierzehnheiligenstraße	Basisnetz	außerorts	100	596	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Vierzehnheiligenstraße	Basisnetz	außerorts	100	454	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Vierzehnheiligenstraße	Basisnetz	außerorts	30	236	nicht vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Walderinger Straße	Basisnetz	innerorts	30	275	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Walderinger Straße	Basisnetz	innerorts	30	162	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	
	-	Walderinger Straße	Basisnetz	innerorts	30	77	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr = 30 km/h	0,0		0,0	

Nr.	Bewertung Radverkehrsführung			Maßnahmen					
	Führungsform	Dimension	Oberfläche	Maßnahmekategorie	Maßnahmeart	Weitere Maßnahmen	Priorität	Grobkosten- schätzung	Bemerkung
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	eingehalten	bedingt eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	eingehalten	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	nicht eingehalten	bedingt eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	nicht eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	nicht eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	nicht eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig	Prüfung von Geschwindigkeitsreduzierung			
	eingehalten	nicht eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				
	eingehalten	eingehalten	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				

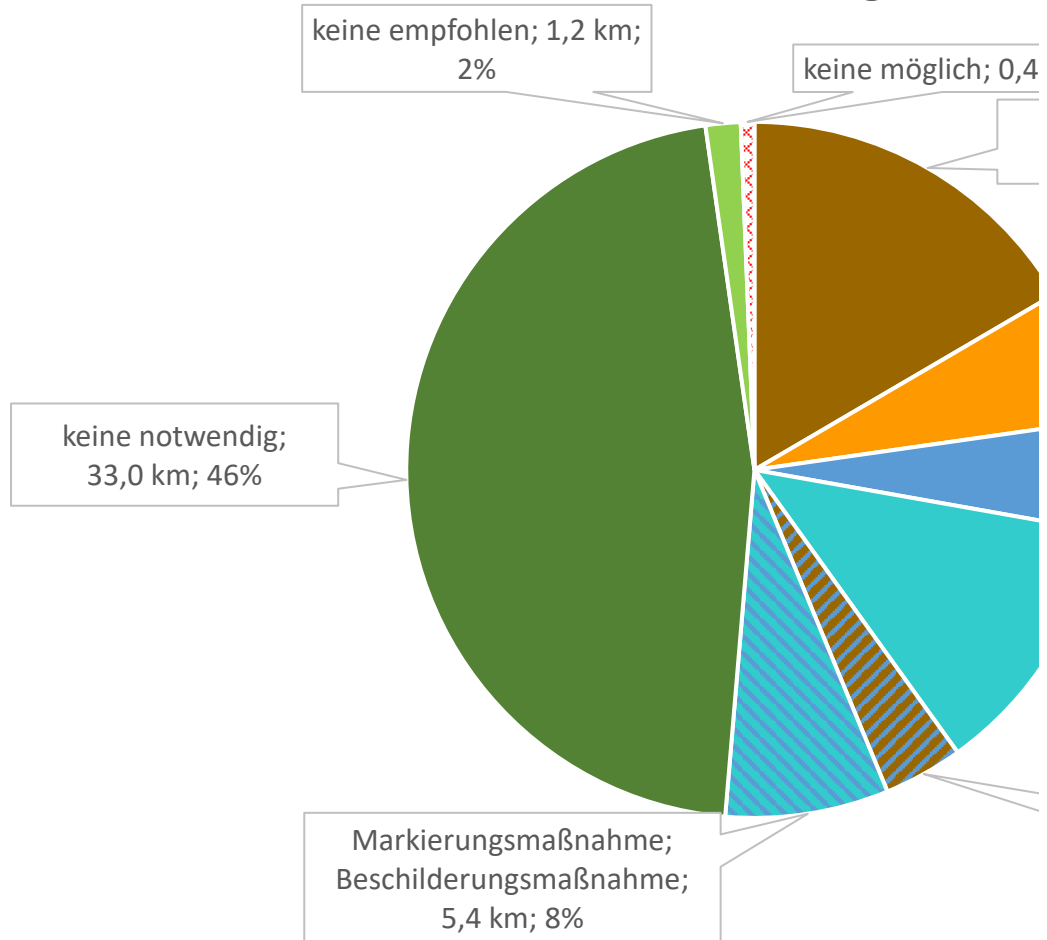
Nr.	Streckendaten								Bestehende Radverkehrsführung				
	Klassifizierung	Straße	RIN	Lage	v_zul	Länge [m]	Beleuchtung	Oberfläche	vorhandene Führungsform	Dimension RVA 1	Oberfläche RVA 1	Dimension RVA 2	Oberfläche RVA 2
	-	Weinbergstraße	Basisnetz	außerorts	Gehweg	113	vorhanden	Asphalt mittel	Privatweg	0,0		0,0	
	-	Winterhollerweg	Basisnetz	innerorts	50	283	vorhanden	Asphalt	Mischverkehr > 30 km/h	0,0		0,0	

Nr.	Bewertung Radverkehrsführung			Maßnahmen					
	Führungsform	Dimension	Oberfläche	Maßnahmekategorie	Maßnahmeart	Weitere Maßnahmen	Priorität	Grobkosten-schätzung	Bemerkung
	keine Bewertung	keine Bewertung	keine Bewertung	keine möglich	keine möglich	Führung über Sonnenholzstraße			
	nicht eingehalten	keine Bewertung	eingehalten	keine notwendig	keine notwendig				

Kategorien	Abkürzungen	Erläuterungen
Nummerierungen	Nr. SVK-Nr.	Maßnahmen-Nummer Nummer intern zur Bearbeitung
Geschwindigkeit	v_zul T...Zone 30temporär	zulässige Höchstgeschwindigkeit Tempo-...-Zone 30 km/h temporär
Querschnitt	QS FB FGZ G G+R GR GRf Mzst PaF PL R ST	Querschnitt Fahrbahn Fußgängerzone Gehweg Gemeinsamer Geh- und Radweg Grünstreifen Gehweg Rad frei Mehrzweckstreifen Parken am Fahrbahnrand Längsparken Radweg Sicherheitstrennstreifen
Radverkehrsführung	RVA	Radverkehrsanlage
Maßnahmen	VZ ...	Verkehrszeichen ...

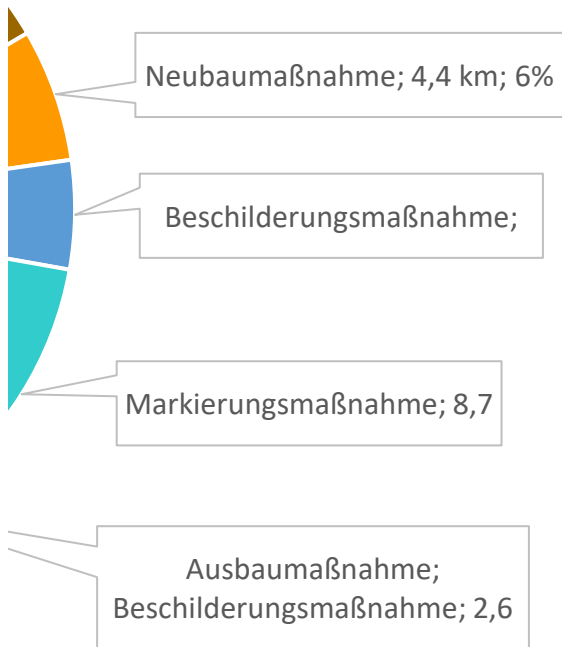
Maßnahmenkategorie	Summe	Prozent
Ausbaumaßnahme	11,8 km	17%
Neubaumaßnahme	4,4 km	6%
Beschilderungsmaßnahme	3,6 km	5%
Markierungsmaßnahme	8,7 km	12%
Ausbaumaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	2,6 km	4%
Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	5,4 km	8%
keine notwendig	33,0 km	46%
keine empfohlen	1,2 km	2%
keine möglich	0,4 km	1%
	71,0	100%

Maßnahmenkategorien



. km; 1%

Ausbaumaßnahme;



Punktuelle Maßnahmen

Nr.	Lage	Lagebeschreibung	Mängel		Maßnahme		
			Mängeltyp	Kategorie	Maßnahmeart	Priorität	Grobkostenschätzung
1	außerorts	Kläranlage Bockau	Schild Radwegende fehlt	Beschilderungsmangel	Zusatzschild "Ende" an VZ 240 anbringen	1	600,00 €
2	außerorts	Rohrdorfer Straße, Abzw. Miesbacher Straße	Fehlende Querungshilfe	Sicherheitsmangel	Querungshilfe einrichten	2	50.000,00 €
4	innerorts	Schneidermühlstraße	Schild Radwegende fehlt	Beschilderungsmangel	Zusatzschild "Ende" an VZ 240 anbringen	1	600,00 €
5	außerorts	Geheringer Straße	Schlechte oder fehlende Überleitungen zw. RVA und Straße	Sicherheitsmangel	Rückenschutz einrichten	2	-
6	innerorts	Neumühlweg	Schild durchlässige Sackgasse fehlt	Beschilderungsmangel	VZ 357-50 ergänzen	1	600,00 €
7	innerorts	Schneidermühlstraße	Schild durchlässige Sackgasse fehlt	Beschilderungsmangel	VZ 357-50 ergänzen	1	600,00 €
8	innerorts	Rohrdorfer Straße, Abzw. Hofmühlstraße	Fehlende Querungshilfe	Sicherheitsmangel	Querungshilfe einrichten	2	50.000,00 €
9	innerorts	Rohrdorfer Straße, nach Bahnunterführung stadteinwärts	Fehlende Querungshilfe	Sicherheitsmangel	Querungshilfe einrichten	2	50.000,00 €
10	innerorts	Rohrdorfer Straße, Bahnunterführung	Konflikt fließender Kfz-Verkehr - Radverkehr	Sicherheitsmangel	Umbaumaßnahme Brückenbauwerk	2	-
11	innerorts	Vogtareuther Straße, Gehering	Schild Radverkehr in Gegenrichtung frei fehlt	Beschilderungsmangel	VZ 1000-31 ergänzen	1	600,00 €
12	innerorts	Kraglinger Kreuzung	Schild gem. Fuß- und Radweg fehlt	Beschilderungsmangel	VZ 240 ergänzen	1	600,00 €
13	innerorts	Äußere Salzburger Straße, Kleinholzener Weg	Fehlende Querungshilfe	Sicherheitsmangel	Querungshilfe einrichten	2	50.000,00 €
14	außerorts	Haidenholzstraße, Einmündung in Äußere Salzburger Straße	Fehlender Aufstellbereich an Knoten	Sicherheitsmangel	vorgezogene Haltelinie markieren	1	5.000,00 €
15	innerorts	Äußere Salzburger Straße, Abzw. Flurweg	Schlechte oder fehlende Überleitungen zw. RVA und Straße	Sicherheitsmangel	Rückenschutz einrichten	2	-
16	innerorts	Äußere Salzburger Straße, Abzw. Walderinger Straße	Schlechte oder fehlende Überleitungen zw. RVA und Straße	Sicherheitsmangel	Rückenschutz einrichten	2	-
17	außerorts	Simsseestraße, Abzw. Westerndorfer Straße	Fehlende Querungshilfe	Sicherheitsmangel	Querungshilfe einrichten	2	50.000,00 €
18	außerorts	Westerndorfer Straße, Abzw. Heimgartenweg	Schild durchlässige Sackgasse fehlt	Sicherheitsmangel	VZ 357-50 ergänzen	1	600,00 €
19	innerorts	Haidenholzstraße/Reichenberger Straße	kritischer Belag	Komfortmangel	Kopfsteinpflaster ersetzen / Umgestaltung Knotenpunkt	2	-
20	außerorts	Schulweg, Einmündung Reikeringer Straße	Schild Radwegende fehlt	Beschilderungsmangel	Zusatzschild "Ende" an VZ 240 anbringen	1	600,00 €
21	innerorts	Reikeringer Straße/Simsseestraße	Außerhalb des Sichtbereichs an Knoten	Sicherheitsmangel	Grünschnitt; ggf. Verkehrsspiegel	1	-

Punktuelle Maßnahmen

22	innerorts	Sonnenbichlweg, Eitzing Ortsmitte	Schild durchlässige Sackgasse fehlt	Beschilderungsmangel	VZ 357-50 ergänzen	1	600,00 €
23	innerorts	Simsseestraße, Ortseingang Stephanskirchen West	Schild Radverkehr in Gegenrichtung frei fehlt	Beschilderungsmangel	VZ 1000-31 ergänzen	1	600,00 €
24	innerorts	Bahnübergang Pulvermühle	Schlechte oder fehlende Überleitungen zw. RVA und Straße	Sicherheitsmangel	Rückenschutz einrichten	2	-
25	innerorts	Simsseestraße, Abzw. Badzaunstraße	Schlechte oder fehlende Überleitungen zw. RVA und Straße	Sicherheitsmangel	Rückenschutz einrichten	2	-
26	innerorts	Eitzinger Straße, Einmündung Riederinger Straße	Außerhalb des Sichtbereichs an Knoten	Sicherheitsmangel	Grünschnitt; ggf. Verkehrsspiegel	1	-
27	innerorts	Pfarrweg, Schömeringer Straße	Schild durchlässige Sackgasse fehlt	Beschilderungsmangel	VZ 357-50 ergänzen	1	600,00 €
28	innerorts	Am Holzzipfel , Simser Weg	Schild durchlässige Sackgasse fehlt	Beschilderungsmangel	VZ 357-50 ergänzen	1	600,00 €
29	innerorts	Winterhollerweg	Schild durchlässige Sackgasse fehlt	Beschilderungsmangel	VZ 357-50 ergänzen	1	600,00 €
30	innerorts	Hammererweg, Abzw. Bahnunterführung	Schild durchlässige Sackgasse fehlt	Beschilderungsmangel	VZ 357-50 ergänzen	1	600,00 €
31	außerorts	Finsterwalder Str., Lauterbacher Straße	Schlaglöcher, Wurzelaufrüche, Trennfugen, Bodenwellen	Sicherheitsmangel	Instandsetzung Oberfläche	2	-
32	innerorts	Äußere Salzburger Straße, Abzw. Anderlholzweg	Unzureichende Bordsteinabsenkung (> 2cm)	Komfortmangel	Barrierefreien Übergang herstellen	2	-
33	außerorts	Grasweg	Fehlende Querungshilfe	Sicherheitsmangel	Querungshilfe einrichten	2	50.000,00 €
34	außerorts	Leonhardspfunzener Str., Abzw. Lackstraße	Schild durchlässige Sackgasse fehlt	Beschilderungsmangel	VZ 357-50 ergänzen	1	600,00 €
35	außerorts	Wasserburger Straße/Vogtareuther Straße/Vierzehnheiligenstraße	Fehlende Querungshilfe	Sicherheitsmangel	Querungshilfe einrichten	2	50.000,00 €
36	innerorts	Wasserburger Straße/Matthias-Kerer-Straße/Am Feldsteig	Schlechte oder fehlende Überleitungen zw. RVA und Straße	Sicherheitsmangel	Rückenschutz einrichten	2	-
37	innerorts	Salzburger Straße, Parkplatzeinfahrt Penny	Fehlende / erneuerungsbedürftige Furtmarkierung	Sicherheitsmangel	Markierungsmaßnahme	1	5.000,00 €
38	innerorts	Salzburger Straße, Abzw. Am Vogelherd	Schild getr. Fuß- und Radweg fehlt	Beschilderungsmangel	VZ 241-30	1	600,00 €
39	innerorts	Rohrdorfer Straße, vor Bahnunterführung stadtauswärts	Schlechte oder fehlende Überleitungen zw. RVA und Straße	Sicherheitsmangel	Rückenschutz einrichten	2	-
40	innerorts	Rohrdorfer Straße, Einmündung in Salzburger Straße	Fehlender Aufstellbereich an Knoten	Sicherheitsmangel	vorgezogene Haltelinie markieren	1	5.000,00 €
41	außerorts	Rohrdorfer Straße, Einmündung in Salzburger Straße	Schlechte oder fehlende Überleitungen zw. RVA und Straße	Sicherheitsmangel	Grünschnitt; ggf. Verkehrsspiegel	2	-

Maßnahmenblätter



Maßnahme:	Ladeinfrastruktur	Art:	Serviceleistung Fahrrad
Akteure:	Verwaltungen, Stadtwerke, Privatwirtschaft	Durchführung:	Gemeinde Stephanskirchen oder INNergie

Standort Quell- und Zielpunkte im Gemeindegebiet	Radverkehrsnetz alle	Zielgruppe Alltags- und Freizeitradverkehr
Bestand Vereinzelte Angebote (z.B. Simssee)	Zielsetzung Ausbau des Angebots und der Qualität von Ladepunkten	Sonstiges Andauernde Umsetzung nach initialer Grundlagenbildung

Beschreibung

Ziel:

- Bereitstellung einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur durch öffentliche, halböffentliche Ladepunkte
- Einheitliche Gestaltung und Bezahlung
- Zentrale Kommunikation aller Ladepunkte in Plänen, Flyern und Webseiten

Umsetzung:

- Erstellung / Nutzung eines Corporate Designs
- Ausweisung geeigneter Flächen
- Kooperation mit örtlichen Energieversorgern und privaten Unternehmen (Gastronomiebetriebe, Hotels, Arbeitgebern)
- Erstellung von Karten mit allen Ladepunkten und wichtigen Informationen für Flyer und ein Internetportal

Impressionen



Verknüpfung

Die Maßnahme sollte durch die Erstellung und regelmäßige Überarbeitung von Flyern und einem Internetportal begleitet werden, welches den jeweils aktuellen Zustand wiedergibt. Die Privatwirtschaft kann durch Aufklärung über Synergieeffekte und Umsetzung, sowie die passive Werbung durch die Informationsangebote motiviert werden.

Synergien: in Kombination mit Mobilstationen und/oder Servicestationen

Priorität	hoch	Kostenansatz	mittel
------------------	------	---------------------	--------

Maßnahme:	Fahrradverleihsystem	Art:	Multimodalität
Akteure:	Verwaltungen, Privatwirtschaft	Durchführung:	Gemeinde Stephanskirchen oder Münchner Verkehrsverbund (MVV)

Standort	Radverkehrsnetz	Zielgruppe
Gesamtes Gemeindegebiet	alle	Alltags- und Freizeitradverkehr
Bestand	Zielsetzung	Sonstiges
-	Vernetzung und Erweiterung von Fahrradverleihoptionen	vorrangig Koordination der privaten Anbieter

Beschreibung

Ziel:

- Vernetzung bestehender Verleih-Angebote über eine Plattform (z.B. von Hotels, etc.)
- Integration und Ausbau öffentlicher Verleihsysteme (ggf. auch mit Pedelecs und Lastenfahrrädern)
- Motivation weiterer privater Anbieter zur Teilhabe

Eine zentrale Plattform und die Verfügbarkeit von Pedelecs steigern die Attraktivität der Verleihangebote für Touristen und Einwohner.

Einfach und schnell zu buchende Leihfahrräder ermöglichen auch spontane Fahrten in das Umland.

Der Verleih eines Lastenfahrrads ermöglicht den Transport von Waren und verringert auf lange Sicht den Bedarf an Pkw.

Impressionen



Anreiz für die Privatwirtschaft

Eine zentrale Plattform zur Verwaltung, Bereitstellung und Buchung von Leihfahrrädern bietet der Privatwirtschaft einen Ort zur Werbung und vereinfachten Betriebsablauf durch die Nutzung bestehender Strukturen.

Synergien: Ausbau von Mobilstationen; Nutzung eines über das Gemeindegebiet hinaus bekannten Akteur

Priorität	mittel	Kostenansatz	hoch
------------------	--------	---------------------	------

Maßnahme:	Servicestationen	Art:	Serviceleistung Fahrrad
Akteure:	Verwaltungen	Durchführung:	Gemeinde Stephanskirchen

Standort	Radverkehrsnetz	Zielgruppe
Verknüpfungspunkte	Hauptnetz, Alltagsradnetz	Alltags- und Freizeitradverkehr
Bestand	Zielsetzung	Sonstiges
vereinzelte Angebote vorhanden (z.B. Rathaus)	Flächendeckendes Angebot	Definition von Zielvorgaben / Ausstattungsstandards

Beschreibung

Ziel:

- Festlegen von Zielvorgaben hinsichtlich Lage, Ausstattung und Design
- Flächendeckendes Angebot an Servicestationen mit einer Priorität für Verknüpfungspunkte während des Aufbaus
- Vermerk der Positionen aller Angebote in Kartenmaterial

Radservicestationen ermöglichen es kleine Reparaturen selbstständig, kostenfrei, rund um die Uhr und auch unterwegs zu erledigen. Insbesondere an großen Radabstellanlagen an zentralen Verknüpfungspunkten sollten eine Luftpumpe und ein Fahrradschlauchautomat bereitstehen. Das Angebot wird durch Reparaturservicebetriebe für schwierigere Reparaturen erweitert, wobei Angebote speziell für Pedelecs hervorgehoben werden sollten.

Impressionen



Umsetzung

Die Umsetzung kann stufenweise erfolgen. Von wichtigen Verknüpfungspunkten aus, entlang des Hauptnetzes zu weiteren Standorten

Synergien: in Kombination mit Mobilstationen und/oder Ladeinfrastruktur

Priorität	mittel	Kostenansatz	niedrig
------------------	--------	---------------------	---------

Maßnahme:	Dauerzählstellen	Art:	Visualisierung Radverkehr
Akteure:	Verwaltungen	Durchführung:	Gemeinde Stephanskirchen

Standort	Radverkehrsnetz	Zielgruppe
Knotenpunkte	Haupttrouten / umgebaute Strecken	Alltags- und Freizeitradverkehr
Bestand	Zielsetzung	Sonstiges
-	Erfassung wichtiger Knotenpunkte	-

Beschreibung

Die Radverkehrsmengen unterliegen großen Schwankungen, da Radfahrer in Abhängigkeit von Parametern wie Temperatur, Regen, Glatteis / Schnee und Dunkelheit (soziale Kontrolle) das Fahrrad als Verkehrsmittel wählen bzw. nicht wählen.

Die auf dem Markt angebotene Technologie weist ein breites Spannungsfeld auf, indem hier verschiedene Einsatzmöglichkeiten / -grenzen bestehen:

- Messung von Gruppen und Radfahrerpulks,
- Messung von Fahrtrichtungen,
- Öffentlichkeitsarbeit durch Darstellung der Radverkehrsmengen auf einem Display,
- Ferndatenübertragung / Vorort-Auslesung der Daten,
- Stromanschluss / Energiegewinnung mittels Solarpanel / Batteriebetrieb.

Ziel: Ausbau der Datengrundlage für die Planung von Radverkehrsanlagen

Impressionen



Weiterer Effekt

Die Dauerzählstellen unterstreichen die Ausrichtung des Gemeindegebietes im Sinne der Radverkehrsförderung

Synergien: Ermöglicht gezieltere Maßnahmen; Monitoring von Maßnahmen (Steigerung der Radverkehrsmengen)

Priorität	mittel	Kostenansatz	niedrig
------------------	--------	---------------------	---------

Maßnahme:	Reinigung und Unterhalt	Art:	Serviceleistung Infrastruktur
Akteure:	Verwaltungen	Durchführung:	jeweilige Baulastträger

Standort	Radverkehrsnetz	Zielgruppe
Gesamtes Gemeindegebiet	alle	Alltags- und Freizeitradverkehr
Bestand	Zielsetzung	Sonstiges
Lückenhaft	Erhöhung des Fahrkomforts und der Sicherheit	Prioritäten festlegen (Hauptnetz)

Beschreibung

Von immer mehr Menschen wird das Fahrrad als ganzjähriges Verkehrsmittel genutzt. Damit dies ohne Gefahr erfolgen kann, ist eine regelmäßige Reinigung unabdingbar.

Nach Auslegung der Rechtsprechung gelten Radwege als Fahrbahnen und daher existieren für sie die gleichen gesetzlichen Pflichten wie für Straßen. Auf verkehrswichtigen (z.B. das Hauptradwegenetz, Radschnellwege oder überörtliche Alltagsverbindungen) und gefährlichen Abschnitten (z.B. Steigungen, enge Kurven und Kreuzungen) ist dies besonders wichtig.

RVA sind von Laub, Schmutz und Müll freizuhalten. Damit dies geordnet und den Anforderungen entsprechend passiert, müssen die Dringlichkeiten und Prioritäten festgelegt werden. Dabei dürfen auch Strecken in Grünzügen / selbstständige Radverkehrsanlagen nicht vernachlässigt werden.

Wichtig dabei:

- Benennung von Routen mit der Kontrolle der Durchführung
- Anschaffung eines Service-Mobils
- Verdichtung der Pflegeroutinen

Impressionen



Durchführung

Für die Durchführung bieten sich Schmalspurfahrzeuge an. Beim Bau neuer Radverkehrsanlagen sollte deshalb darauf geachtet werden, dass diese mit Schmalspurfahrzeugen befahrbar sind.

Synergien: Prioritäten wie beim Winterdienst

Priorität	hoch	Kostenansatz	mittel
------------------	------	---------------------	--------

Maßnahme:	Winterdienst	Art:	Serviceleistung Infrastruktur
Akteure:	Verwaltungen	Durchführung:	jeweilige Baulastträger

Standort	Radverkehrsnetz	Zielgruppe
Gesamtes Gemeindegebiet	alle	Alltags- und Freizeitradverkehr
Bestand	Zielsetzung	Sonstiges
Lückenhaft	Erhöhung des Fahrkomforts und der Sicherheit	Prioritäten festlegen (Hauptnetz)

Beschreibung

Bei der Nutzung des Fahrrads als ganzjähriges Verkehrsmittel ist der Winterdienst von erheblicher Bedeutung. Der Winterdienst soll nach Möglichkeit die Glättebildung vermeiden, entstandene Glätte beseitigen oder ihre Auswirkung auf den Verkehr minimieren. Er leistet damit einen hohen Beitrag zur Verkehrssicherheit und Volkswirtschaft.

Auf verkehrswichtigen und gefährlichen Abschnitten besteht eine Streupflicht, keinesfalls dürfen Radwege mit Schnee zugeschoben werden. Die Zuständigkeiten für diese Arbeiten sind abhängig vom jeweiligen Netzabschnitt.

Die Veröffentlichung von Kartenmaterial mit den Prioritäten ermöglicht dem Radverkehr die Routen selbständig anzupassen.

Für eine effiziente Umsetzung wichtig:

- Erstellung und fortlaufende Aktualisierung eines Winterdienstnetzes
- Festlegung von Prioritäten
- Salzlösung als Streugut ist am effektivsten

Ziel: geräumte Radrouten zu Beginn der Hauptverkehrszeit (Berufs- und Schülerverkehr)

Impressionen



Planungsgrundlage

Als Grundlage für die Planung des Winterdienstes sollten die Planungsunterlagen von Reinigung und Unterhalt verwendet werden, sodass bei Radfahrer bei widrigen Bedingungen auf Ihre Erfahrung zurückgreifen können.

Synergien: Prioritäten wie bei Reinigung / Unterhalt

Priorität	hoch	Kostenansatz	mittel
------------------	------	---------------------	--------

Maßnahme:	Rastplätze	Art:	Serviceleistung allgemein
Akteure:	Verwaltungen, Privatwirtschaft	Durchführung:	Gemeinde Stephanskirchen

Standort	Radverkehrsnetz	Zielgruppe
Entlang Routen und in Grünanlagen	Freizeitradnetz	Freizeitradverkehr
Bestand	Zielsetzung	Sonstiges
-	Erhöhung des Komforts	-

Beschreibung

Freizeittouren sind vergleichsweise länger als Alltagstouren und dienen neben der sportlichen Aktivität auch der Erholung in der Natur. Vor diesem Hintergrund soll dem Freizeitradverkehr in regelmäßigen Abständen eine Rastmöglichkeit in Form eines Rastplatzes oder eines fahrradfreundlichen Gastronomiebetriebes angeboten werden.

Wichtige Eigenschaften:

- Wind- und Regenschutz
- Radabstellanlage
- Sitzmöglichkeit
- Abfallbehälter

Ziel: Auswahl geeigneter Standorte entlang der Freizeitrouten und Bau an diesen zur Steigerung der Zufriedenheit der Nutzer mit dem Gesamtangebot

Impressionen



Zielvorgaben

Die Zielvorgaben hinsichtlich Lage, Ausstattung und Design sollten einheitlich definiert werden.

Synergien: auch von Fußgängern nutzbar / an touristischen Destinationen für Wanderer / Besucher sinnvoll

Priorität	mittel	Kostenansatz	mittel
------------------	--------	---------------------	--------

Maßnahme:	Fahrradkurse	Art:	Angebot
Akteure:	Verwaltungen, ADFC, Polizei, Verkehrswacht	Durchführung:	Gemeinde Stephanskirchen

Standort	Radverkehrsnetz	Zielgruppe
Gesamtes Gemeindegebiet	-	Alltags- und Freizeitradverkehr
Bestand	Zielsetzung	Sonstiges
Kein standardisiertes Angebot	Erhöhung der Sicherheit, Aufmerksamkeit / Unfallprävention	Kurse für unterschiedliche Zielgruppen: Kinder / Senioren / Frauen

Beschreibung

Um Kindern und Erwachsenen die Möglichkeit zu geben angeleitet und z.B. auf Verkehrsübungsplätzen auch unter geregelten Bedingungen Erfahrung im Umgang mit dem Fahrrad im Straßenverkehr zu gewinnen können Fahrradkurse angeboten werden.

Insbesondere Personen ohne oder vor langer Zeit gemachtem Pkw-Führerschein können in Kursen die Bedeutung von Verkehrszeichen und allgemeine Verhaltensregeln vermittelt werden. Auch Menschen mit Migrationshintergrund, insbesondere Frauen mit Migrationshintergrund, können über ein solches Programm an das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel herangeführt werden.

Mit der vermehrten Verbreitung von Pedelecs und den damit einhergehenden hohen Geschwindigkeiten gewinnt sicheres und routiniertes Verhalten im Straßenverkehr an Bedeutung.

Neben der Polizei und örtlichen Verkehrswacht können auch private Akteure wie der ADFC in die Planung und Durchführung eingebunden werden.

Impressionen



Einheitlichkeit

Ein einheitliches Basisprogramm vereinfacht mehrfachen Kursbesuch und bietet die Möglichkeit im Voraus Fähigkeiten für neue Regeln oder Gestaltungen im Gemeindegebiet zu vermitteln

Synergien: Verringerung der Anzahl an Unfällen / Kommunikationsmaßnahmen wie schulische Mobilitätsbildung

Priorität	mittel	Kostenansatz	mittel
------------------	--------	---------------------	--------

Maßnahme:	Fahrradfreundliche Lichtsignalanlagen	Art:	Serviceleistung Infrastruktur
Akteure:	Verwaltungen	Durchführung:	jeweilige Baulastträger

Standort	Radverkehrsnetz	Zielgruppe
Knotenpunkte	alle	Alltags- und Freizeitradverkehr
Bestand	Zielsetzung	Sonstiges
LSA auf motorisierten Individualverkehr ausgerichtet	Verringerung der Wartezeiten für Radfahrer	Vorrangig Bevorrechtigung Hauptroutennetz

Beschreibung

Lichtsignalanlagen werden meist auf die Wünsche des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtet. Dies führt zu negativen Auswirkungen für Radfahrer.

Mögliche Verbesserungen für Radfahrer:

- Grüne Welle
- Längere Grünphasen
- Grüner Pfeil ermöglicht Abbiegen an roter Ampel
- Trennung der Phasen vom motorisierten Individualverkehr
- Vorgezogener Beginn der Grünphase

Ziel: Verringerung der Wartezeiten von Radfahrern an Lichtsignalanlagen und Verbesserung der Sicherheit

Impressionen



Umsetzung

Beginnen mit den LSA entlang des Hauptroutennetzes (Radvorrangrouten).

Synergien: Radverkehr in den Fokus rücken / Unfallprävention

Priorität	hoch	Kostenansatz	mittel
------------------	------	---------------------	--------

Maßnahme:	Ampelgriff und RadHalt	Art:	Serviceleistung Infrastruktur
Akteure:	Verwaltungen	Durchführung:	Gemeinde Stephanskirchen

Standort	Radverkehrsnetz	Zielgruppe
Knotenpunkte	alle	Alltags- und Freizeitradverkehr
Bestand	Zielsetzung	Sonstiges
-	Bau an geeigneten Standorten	Vorrangig Haupttroutennetz

Beschreibung

Ampelgriffe und der Rad-Halt machen das Warten vor Ampeln bequemer und beschleunigen das Losfahren.

Für die Umsetzung müssen die Routen analysiert werden, sodass geeignete Knotenpunkte definiert werden. An diesen kann dann, je nach Platzangebot und Fahrradanzahl, ein Ampelgriff oder ein oder mehrere Rad-Halte installiert werden.

Ziel: Komfortgewinn für Radfahrer mit geringem Aufwand

Impressionen



Umsetzung

Stufenweise vom Zentrum ausgehend entlang wichtiger Routen (z.B. Schloßberg, Bahnübergänge etc.)

Synergien: -

Priorität	mittel	Kostenansatz	niedrig
------------------	--------	---------------------	---------

Maßnahme:	Fahrradstraße - Qualitätsstandards	Art:	Serviceleistung Infrastruktur
Akteure:	Verwaltung, ADFC	Durchführung:	Gemeinde Stephanskirchen

Standort	Radverkehrsnetz	Zielgruppe
Gesamtes Gemeindegebiet	Haupttroutennetz	Alltags- und Freizeitradverkehr
Bestand	Zielsetzung	Sonstiges
-	Definition der Qualitätskriterien	einmalige Veranstaltung, möglicherweise an mehreren Standorten

Beschreibung

Ziel:

- Gewährleistung eines einheitliches Erscheinungsbildes von Fahrradstraßen im Gemeindegebiet (hoher Wiedererkennungswert)

Qualitätsstandards:

- Breite der Fahrbahn,
- ruhender Verkehr,
- Markierung,
- Beschilderung,
- Knotenpunktgestaltung,
- Vorfahrtsregelung,
- Ein-/Ausgangsbereiche,
- Freigabe Kfz-Verkehr.

Impressionen



Durchführung des Workshops

- Ganztägige Veranstaltung zur Beteiligung aller Akteure an den künftigen Standards für Fahrradstraßen
- Inhaltlicher Input durch Vorträge (Praxisbeispiele, rechtliche Rahmenbedingungen) und Arbeit am Thementischen
- Definition der Ergebnisse in Form eines Handlungsleitfadens

Synergien: Intensive Zusammenarbeit mit Verbänden (AGFK) und Initiativen / öffentlichkeitswirksame Einweihung von Fahrradstraßen / Kampagnen zum Verkehrsverhalten auf Fahrradstraßen

Priorität	hoch	Kostenansatz	niedrig
------------------	------	---------------------	---------

Maßnahme:	Treckerschleuse	Art:	Serviceleistung Infrastruktur
Akteure:	Verwaltung, Tiefbauamt	Durchführung:	Gemeinde Stephanskirchen

Standort	Radverkehrsnetz	Zielgruppe
landwirtschaftliche Wege und Straßen	Hauptnetz, Alltagsradnetz	Alltags- und Freizeitradverkehr
Bestand	Zielsetzung	Sonstiges
-	Dezimierung von Schleichwegen für den Kfz-Verkehr	

Beschreibung

Viele außerörtliche Wege, welche vornehmlich eine landwirtschaftliche Nutzung erfahren, sind für den Radverkehr freigegeben oder gar zu einer Fahrradstraße umgewidmet. Um den motorisierten Verkehr effektiver von diesen Wegen und Routen fern zu halten, können sogenannte „Treckerschleusen“ zum Einsatz kommen.

Dies sind Blockaden in Form von etwa 20 cm hohen Betonpollern mittig auf der Fahrbahn, welche von Autos nicht überfahren werden können, ohne bleibende Schäden am Unterboden zu hinterlassen. Für landwirtschaftliche Fahrzeuge hingegen ist ein Passieren aufgrund der höheren Bodenfreiheit problemlos möglich, Fahrräder können das Hindernis seitlich umfahren.

Zur Sicherheit und Vermeidung von Unfällen sollten die Betonpoller durch Markierung sichtbar gemacht werden, idealerweise befindet sich wenig bis kein Baumbestand um die Schleuse herum, sodass ein Schattenwurf der Poller für zusätzliche Sichtbarkeit sorgen kann. Zur Vermeidung von Kfz-Verkehr sind zudem Leitpfosten am Wegesrand anzubringen.

Impressionen



Umsetzung

Rücksprache mit Landwirten halten

Beachtung der Unfallanalyse, Umsetzung an ggf. bereits bekannten Problemstellen im Gemeindegebiet

Synergien: einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen

Priorität	mittel	Kostenansatz	mittel
------------------	--------	---------------------	--------

Maßnahmenblätter



Maßnahme:	Homepage	Art:	Informationsvermittlung
Akteure:	Verwaltungen	Durchführung:	Gemeinde Stephanskirchen

Bestand	Zielsetzung	Zielgruppe
keine eigene Sparte/Seite für Radverkehr vorhanden	Öffentlichkeitsarbeit	Bürgerinnen und Bürger
Umsetzung	Zeitraum	Sonstiges
Informationssammlung u.-vermittlung	kontinuierlich	-

Beschreibung

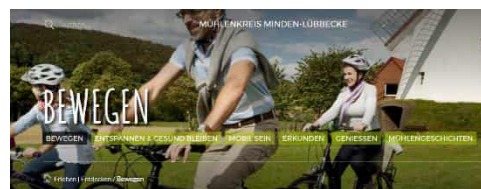
Ziel:

- Vermittlung von radverkehrsrelevanten Informationen in der Kommune,
- Kontinuierliche Bereitstellung und direkte Ansprache von Akteuren,
- Erstellung im Rahmen des Marketingkonzeptes,
- Pflege und Fortschreibung durch Verwaltung,
- Verknüpfung mit sonstigen digitalen Kanälen (Social Media: Twitter, Instagram, Facebook).

Themen:

- Ziele und Visionen sowie anstehende / umgesetzte Maßnahmen,
- Aktionen und Thementage,
- Verkehrsrecht und Spezialthemen (z.B. Lastenrad, Förderprogramme),
- B+R, Abstellanlagen und Kartenmaterial.

Impressionen



Natur genießen & bewegen in Deutschlands schönster Mühlenlandschaft

400 Jahre das Mühlengrabenprogramm (und 1.000 Jahre das Rad) auf dem 125 km langen, gut ausgeschilderten Mühlenweg führt durch die Oberrheinische Tiefebene. Der Mühlenweg ist ein beliebter Radweg, der die Region zwischen dem Oberrhein und dem Bodensee verbindet. Er führt durch die Oberrheinische Tiefebene, die eine der schönsten Landschaften Deutschlands ist. Der Mühlenweg ist ein beliebter Radweg, der die Region zwischen dem Oberrhein und dem Bodensee verbindet. Er führt durch die Oberrheinische Tiefebene, die eine der schönsten Landschaften Deutschlands ist.



Praxisbeispiele

- Stadt München: Radlhauptstadt München,
- Stadt Hamburg: Fahr ein schöneres Hamburg.

Synergien: Intensive Zusammenarbeit mit Marketingabteilung

Priorität	hoch	Kostenansatz	niedrig
------------------	------	---------------------	---------

Maßnahme:	Marketing	Art:	Außendarstellung
Akteure:	Verwaltungen	Durchführung:	Gemeinde Stephanskirchen

Bestand	Zielsetzung	Zielgruppe
noch kein Angebot vorhanden	Öffentlichkeitsarbeit	Bürgerinnen und Bürger
Umsetzung	Zeitraum	Sonstiges
Zukünftige Veröffentlichungen Integration Radverkehr	Einmalig, danach kontinuierliche Anwendung	-

Beschreibung

Ziel:

- Einheitliches Konzept für die kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr,
- Wiedererkennungswert in den Kampagnen zum Beispiel durch ein Logo,
- Integration bestehender Öffentlichkeitsarbeit/Kommunikation,
- Ansprechende und moderne Gestaltung.

Impressionen



Praxisbeispiele

- Stadt München: Radlhauptstadt München,
- Stadt Hamburg: Fahr ein schöneres Hamburg.

Synergien: Intensive Zusammenarbeit mit Marketingabteilung

Priorität	hoch	Kostenansatz	mittel
------------------	------	---------------------	--------

Maßnahme:	Wegweisende Beschilderung	Art:	Beschilderung
Akteure:	Verwaltungen	Durchführung:	Gemeinde Stephanskirchen

Bestand	Zielsetzung	Zielgruppe
Beschilderungsnetz vorhanden	Informationsvermittlung	Bürgerinnen und Bürger
Umsetzung	Zeitraum	Sonstiges
Verdichtung einer Beschilderung	kontinuierlich	Fortschreibung nach Erstellung des RVK

Beschreibung

Wegweisung gemäß „Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Bayern“ (Hrsg. Innenministerium Bayern) und „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) muss regelmäßig und besonders nach großen Neuplanungen wie dem RVK überprüft und aktualisiert werden.

Ziele:

- Sicherstellung eines systemisch harmonischen Übergangs zu den angrenzenden Gebietskörperschaften,
- Vermeidung von „Schilderbäumen“, indem das System ziel- und routenorientierte Wegweisung kombiniert,
- Förderung des Fahrrades als Baustein landesweiter Initiativen zum Ausbau multimodaler Mobilität,
- Stärkung des Stellenwertes des Fahrrades in der kommunalen Verkehrsplanung,
- Verbesserung der Rahmenbedingungen für Radfahrende durch Kennzeichnung attraktiver Routen,
- Steigerung der Verkehrssicherheit, indem Radfahrende auf hochwertigen und sicheren Strecken geführt werden.

Impressionen



Sonstiges

- Kommt sowohl Alltagsverkehr als auch Freizeitverkehr zu Gute
- Explizit Routen für Alltagsradverkehre (Anbindung von großen Arbeitgebern oder Gewerbegebieten)

Synergien: Kontrolle der Beschilderung bei der Kontrolle der Wege / Kartenmaterial und Kommunikation von Pendler-routen (Routen zu Gewerbegebieten etc.)

Priorität	hoch	Kostenansatz	mittel
------------------	------	---------------------	--------

Maßnahme:	Kennzeichnung von Umleitungen	Art:	Beschilderung
Akteure:	Verwaltungen / Betriebshöfe	Durchführung:	jeweilige Baulasträger

Bestand	Zielsetzung	Zielgruppe
Keine konsequente Berücksichtigung des Radverkehrs bei Baustellen	Sichere Führung im Baustellenbereich	Alle Radfahrenden
Umsetzung	Zeitraum	Sonstiges
Beschilderung	Im Rahmen von Baumaßnahmen	-

Beschreibung

Bei der Einschränkung der Durchlässigkeit von Radverkehrsanlagen oder Änderungen in der Verkehrsführung stehen verschiedene Maßnahmen zur Verfügung:

- Zeichen Nr. 442 StVO als Umleitungsbeschilderung,
- Überleitung von Radwegen auf die Fahrbahn,
- Warnhinweise,
- Aufhebung der Benutzungspflicht bzw. eines Benutzungsverbotes,
- Temporäre Markierungen.

Bisher werden diese aber nur selten für den Radverkehr genutzt, sodass Radfahrer in Baustellen nicht oder unzureichend berücksichtigt werden. Der von der AGFK Bayern herausgegebene „Leitfaden Umleitungen“ zeigt Elemente und Lösungen für verschiedene Anwendungsbereiche auf.

Impressionen



Kontrolle

- Bei längeren Baustellen ist eine ordnungsgemäße Einrichtung sowohl für Kraftfahrzeuge als auch Radverkehr regelmäßig zu überprüfen – Radverkehr bewusst bei jeder Baumaßnahme mitbedenken

Synergien: Kontrolle der Beschilderung bei der Freigabe der Baustelleneinrichtung

Priorität	hoch	Kostenansatz	niedrig
------------------	------	---------------------	---------

Maßnahme:	Fahrradkarten	Art:	Routenwahl
Akteure:	Verwaltung / Arbeitgeber / Verbände	Durchführung:	Gemeinde Stephanskirchen

Bestand	Zielsetzung	Zielgruppe
Karte für den Alltagsverkehr auf Landkreis-Ebene	Alltägliche Pendlerwege im Kreisgebiet mit dem Fahrrad fahren	Berufstätige / etc.
Umsetzung	Zeitraum	Sonstiges
Erstellung von Kartenmaterial explizit für bestimmte Zielgruppen (z.B. Berufstätige)	Einmalig, danach regelmäßige Anpassung	-

Beschreibung

Fahrradkarten sind für Radfahrer wichtige Informationsquellen zur Routenplanung und Zielfindung vor Ort, da nicht alle Streckenführungen mit einer Wegweisung ausgestattet sind. Sie bieten eine vollständige Übersicht über die ganze Region, da viele kommunale und alltägliche Routen bisher nicht über das Internet abrufbar sind.

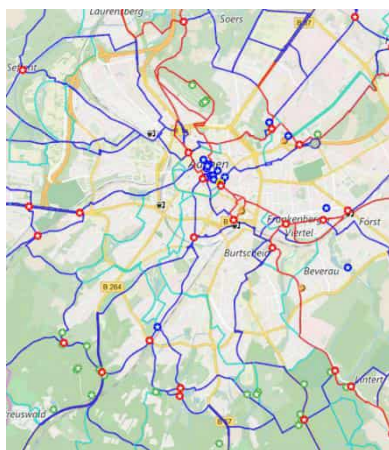
Nötige Zusatzinformationen gegenüber konventionellen Karten:

- Sichere Streckenführung,
- Gefälle/Steigung,
- Serviceeinrichtungen (Abstellanlagen, Lademöglichkeiten, Reparaturstandorte),
- Verknüpfungsmöglichkeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Die Karten sollten sowohl als Printprodukt als auch online bereitgestellt werden und das Haupt- und Nebennetz umfassen. Eine Unterscheidung zwischen Alltagsradrouten und Freizeitradrouten sollte zudem erkenntlich sein.

Neben einer allgemeinen Karte können Routen explizit für Berufstätige erstellt werden. Ziel ist es, dass Routen von den Wohngebieten / Ortsteilzentren zu den relevanten Gewerbegebieten gekennzeichnet werden.

Impressionen



Weitere Karten

- Winterdienstplan (Uhrzeit bzw. Priorität der Räumung, vorgeschlagene Routen)
- Leihstationen
- Abstellanlagen und Servicestationen

Synergien: Wegweisende Beschilderung

Priorität	hoch	Kostenansatz	niedrig
------------------	------	---------------------	---------

Maßnahme:	Schulwegpläne	Art:	Routenwahl
Akteure:	Schulen, Verkehrswacht, Polizei, Radfahrverbände	Durchführung:	Gemeinde Stephanskirchen

Bestand	Zielsetzung	Zielgruppe
Schulwegpläne in Arbeit	Verkehrssicherheit	Eltern und Kinder
Umsetzung	Zeitraum	Sonstiges
Zeitnahe Umsetzung und Veröffentlichung	einmalige Umsetzung	jährlich wiederkehrende Information

Beschreibung

Ziel:

- Erhöhung der Sicherheit auf dem Schulweg (zu Fuß und mit dem Fahrrad)
- Förderung der eigenständigen Mobilität

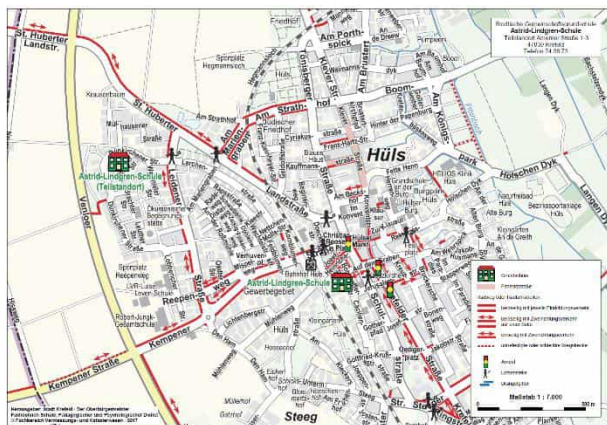
Vorgehen:

- Bestandsaufnahme der Schulen (auch weiterführend) im Gemeindegebiet und Kreis,
- Befragungen und Erhebungen zur Verkehrsmittelwahl,
- Abfrage und Erhebung vorhandener Gefahren- und Problemstellen,
- Information von Schülern und Eltern.

Umsetzung:

- Erarbeitung von Plänen in Arbeitsgruppen,
- Informationsvermittlung an Eltern und Schüler.

Impressionen



Sonstiges

- Basis: Radverkehrsnetz der Kommune/des Kreises
- Spezifische Maßnahmen im Schulumfeld (z.B. Fahrradstraßen)
- Wirkungskontrolle und Fortschreibungen

Synergien: Abgleich mit Netzplan und Maßnahmenkatalog

Priorität	hoch	Kostenansatz	niedrig
------------------	------	---------------------	---------

Maßnahme:	Printmedien	Art:	Informationsvermittlung
Akteure:	Amt für Verkehr	Durchführung:	Gemeinde Stephanskirchen

Bestand	Zielsetzung	Zielgruppe
Touristische Routen	Öffentlichkeitsarbeit	Bürgerinnen und Bürger
Umsetzung	Zeitraum	Sonstiges
Informationssammlung u.-vermittlung	kontinuierlich	-

Beschreibung

Printmedien in Form von

- Foldern,
- Flyern,
- Postkarten,
- Plakaten,
- Fahrradkalender mit Terminen rund um das Thema Rad/nachhaltige Mobilität

Kontinuierliche Bereitstellung (Zusammenarbeit mit AGFS), z.B.

- Verkehrssicherheit,
- Neuerungen der Straßenverkehrsordnung,
- Fahrradkalender oder
- touristische Highlights.

Impressionen



Empfehlung

- Zusammenarbeit mit lokalen/regionalen Vereinen/Verbänden,
- Nutzung von Synergien und Multiplikatorenfunktion

Synergien: Große Reichweite durch intensive Zusammenarbeit mit Einzelhandel, Verbänden und Initiativen

Priorität	niedrig	Kostenansatz	gering
------------------	---------	---------------------	--------

Maßnahme:	Kommunikation der aktuellen StVO	Art:	Informationsvermittlung
Akteure:	Kommunaler Fuhrpark; ÖPNV; Radfahrverbände	Durchführung:	Gemeinde Stephanskirchen

Bestand	Zielsetzung	Zielgruppe
Unkenntnis einiger VerkehrsteilnehmerInnen	Aufmerksam machen / Sicherheit	Alle VerkehrsteilnehmerInnen
Umsetzung	Zeitraum	Sonstiges
Flyer, Plakate, Aufkleber, Banner	kontinuierlich	-

Beschreibung

Ziel:

- Flächendeckende Kommunikation aktueller, besonders aber neuer Regeln der StVO

Inhalte der Kampagne:

- Rücksichtnahme und faires Miteinander im Straßenverkehr,
- Sensibilisierung der Pkw-Fahrer bei Überholvorgängen,
- Sichtbarmachen des Radverkehrs (auch auf der Fahrbahn),
- Aktuelle Regelungen und Neuerungen in der StVO.

Umsetzung:

- Verteilen von Flyern und Broschüren,
- Dauerhafte Elemente (Aufkleber/Sticker) auf Bussen und dem kommunalen Fuhrpark,
- Plakate und Banner im Straßenraum.

Impressionen



Sonstiges

- Verknüpfung mit weiteren Öffentlichkeitsmaßnahmen
- Einbindung in eine (zu erarbeitende) Marke
- Themenbezogenes Video erstellen und über entsprechende Kanäle publizieren

Synergien: Intensive Zusammenarbeit mit ÖPNV, Verbänden und Initiativen

Priorität	hoch	Kostenansatz	niedrig
------------------	------	---------------------	---------



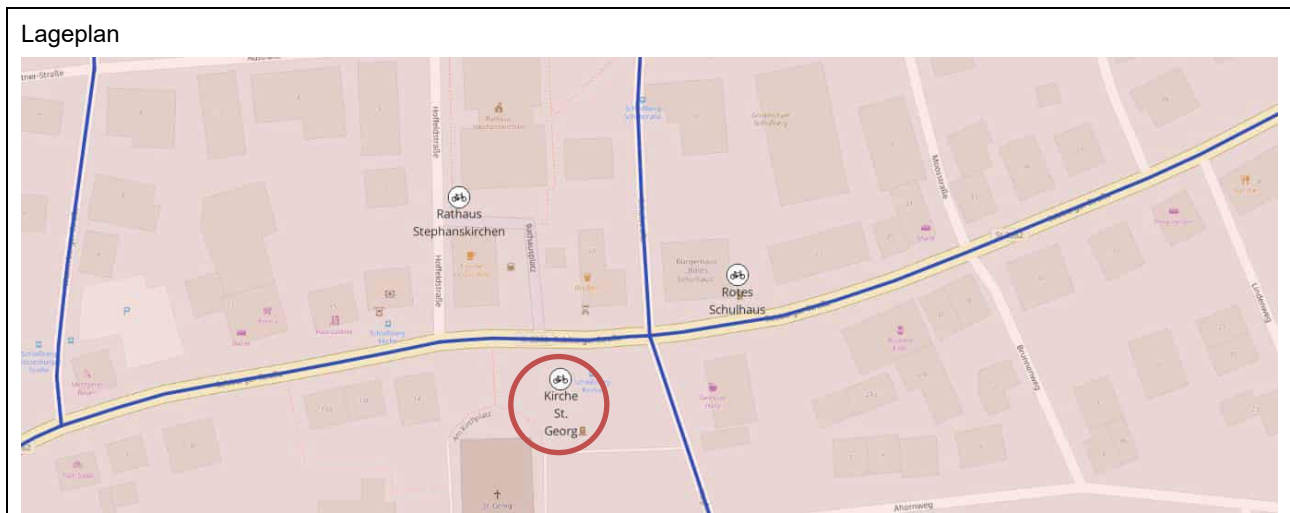
Radverkehrskonzept

Gemeinde Stephanskirchen

Fahrradabstellanlagenkonzept

1. Kirche St. Georg	Standort: Salzburgerstraße 14
Ortsteil: Schloßberg	Baulast: Gemeinde Stephanskirchen

Typ der Abstellanlage Vorderradhalter	Aufstellung Einzelaufstellung	Sonstiges	
Anzahl der Fahrradhalter 15	Kapazität 15	Auslastung < 50%	Bewertung nicht ausreichender Standard 



Fotos



Mangel / Problembeschreibung

- fehlende Standsicherheit / sichere Anschließmöglichkeit
- fehlende Anschließmöglichkeit für Lastenräder

Maßnahme

- Demontage der Vorderradhalter
- Einrichtung von mind. 10 Anlehnbügeln (Typ 4)
- Einrichtung von 1-2 Stellplätzen für Lastenräder

Synergien:

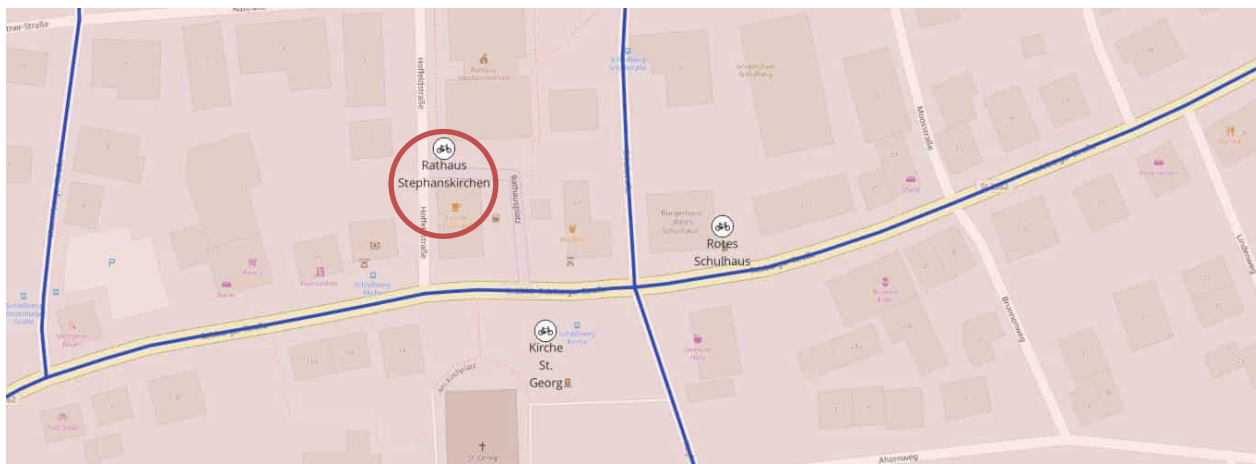
- mögliche Umgestaltung zum multimodalen Verknüpfungspunkt
- Errichtung des E-Lastenradsharing-Angebots

Priorität	mittel	Kostenansatz	5.000 €
------------------	--------	---------------------	---------

2. Rathaus Stephanskirchen	Standort: Rathausplatz
Ortsteil: Schloßberg	Baulast: Gemeinde Stephanskirchen

Typ der Abstellanlage Hoch-Tief-Aufsteller mit Anlehnbügel, Anlehnbügel	Aufstellung Einzelaufstellung	Sonstiges teilweise überdacht
Anzahl der Fahrradhalter 22	Kapazität 26	Auslastung 10 %
Bewertung  gute Grundausstattung vorhanden		

Lageplan



Fotos

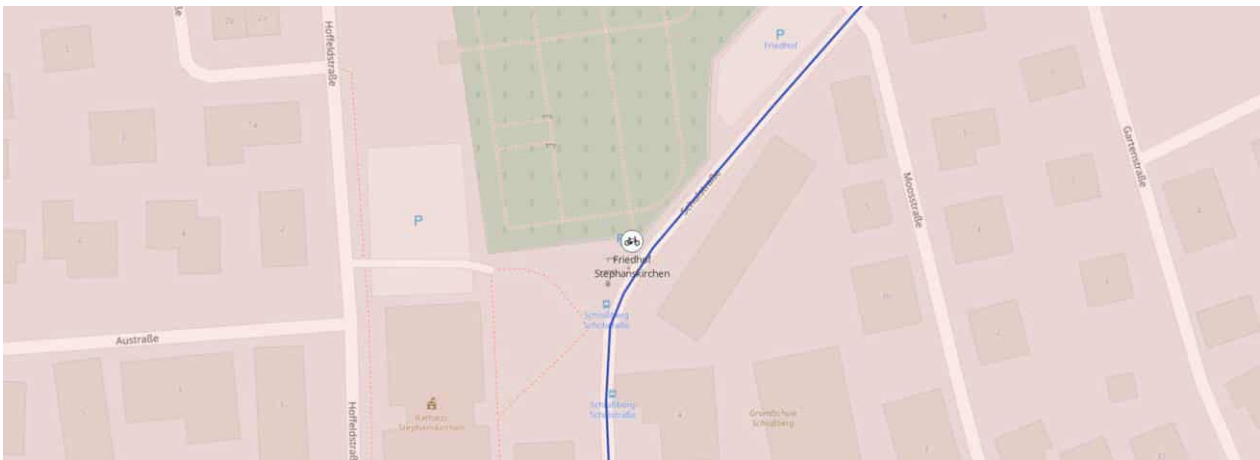


Mangel / Problembeschreibung			
• versteckte Platzierung der Anlagen auf und um dem Rathausplatz			
Maßnahme		Synergien:	
• Optional: Erweiterung um eine gleichwertige Anlage mit Hoch-Tief-Aufstellern im Bereich des vorderen Rathausplatzes • Einrichtung von 1-2 Stellplätzen für Lastenräder		• mögliche Umgestaltung zum multimodalen Verknüpfungspunkt • Errichtung des E-Lastenradsharing-Angebots	
Priorität	niedrig	Kostenansatz	2.000 €

3. Friedhof Stephanskirchen	Standort: Schulstraße 4
Ortsteil: Schloßberg	Baulast: Gemeinde Stephanskirchen

Typ der Abstellanlage Vorderradhalter	Aufstellung Einzelaufstellung	Sonstiges -
Anzahl der Fahrradhalter 9	Kapazität 9	Auslastung 0 %
Bewertung  nicht ausreichender Standard		

Lageplan



Fotos



Mangel / Problembeschreibung

- fehlende Standsicherheit / sichere Anschließmöglichkeit

Maßnahme

- Demontage der Vorderradhalter
- Einrichtung von mind. 5 Anlehnbügeln (Typ 4)

Synergien:

- Erweiterung der Anlage auch für die gegenüberliegende Grundschule von Bedeutung

Priorität	mittel	Kostenansatz	2.000 €
------------------	--------	---------------------	---------

4. Einkaufszentrum	Standort: Habichtstraße
Ortsteil: Haidholzen	Baulast: Gemeinde Stephanskirchen

Typ der Abstellanlage	Aufstellung	Sonstiges
Keine Abstellanlage vorhanden	-	-
Anzahl der Fahrradhalter	Kapazität	Auslastung
-	-	-
		Bewertung 
		nicht ausreichender Standard

Lageplan



Fotos


Mangel / Problembeschreibung

- keine Abstellanlage vorhanden

Maßnahme

- Neubau einer Abstellanlage mit 5 Anlehnbügeln (Typ 4)

Synergien:

- Nutzung durch Besuchende des Einkaufszentrums

Priorität	hoch	Kostenansatz	2.000 €
------------------	------	---------------------	---------

5. Sportpark / Funpark Waldering	Standort: Am Sportplatz
Ortsteil: Waldering	Baulast: Gemeinde Stephanskirchen

Typ der Abstellanlage Vorderradhalter	Aufstellung Einzelaufstellung	Sonstiges -
Anzahl der Fahrradhalter 20	Kapazität 20	Auslastung 0 %
Bewertung ● nicht ausreichender Standard		

Lageplan



Fotos


Mangel / Problembeschreibung

- fehlende Standsicherheit / sichere Anschließmöglichkeit
- Zugänge teils nicht befestigt

Maßnahme

- Demontage der Vorderradhalter
- Neubau einer Abstellanlage mit mindestens 20 Hoch-Tief-Aufstellern mit sicherer Anschließmöglichkeit

Synergien:

- Anschluss mehrerer Sport- und Freizeitangebote

Priorität	mittel	Kostenansatz	4.000 €
------------------	--------	---------------------	---------

6. Simsee		Standort:	Simseestraße
Ortsteil: Baierbach		Baulast:	Gemeinde Stephanskirchen
Typ der Abstellanlage	Aufstellung		Sonstiges
Vorderradhalter	Einzelaufstellung		-
Anzahl der Fahrradhalter	Kapazität	Auslastung	Bewertung
334	334	< 10 %	nicht ausreichender Standard 

Lageplan



Fotos



Mangel / Problembeschreibung • fehlende Standsicherheit / sichere Anschließmöglichkeit • unzureichende Befestigung der Zugänge			
Maßnahme Der Austausch der gesamten Anlage wird einem Nutzen-Kosten-Verhältnis nicht gerecht, sodass dies als langfristiges Ziel betrachtet werden sollte. Zur Vereinfachung sollten prioritär an den Hotspots am Oidn Kiosk sowie dem Kurvenwirt die Anlagen ausgebessert werden. • Demontage der Vorderradhalter • Ausbau / Befestigung des Untergrunds mit einer Schotterdeckschicht oder Rasengittersteinen • Neubau einer Anlage mit jeweils mind. 100 Hoch-Tief-Aufstellern mit sicherer Anschließmöglichkeit • Einrichtung von Stellflächen für 3-5 Lastenräder		Synergien: • mögliche Umgestaltung zum multimodalen Verknüpfungspunkt • Errichtung des E-Lastenradsharing-Angebots	
Priorität	mittel	Kostenansatz	100.000 €

7. Kletterhalle Rosenheim	Standort: Finsterwaldstraße 4
Ortsteil: Landmühle	Baulast: Gemeinde Stephanskirchen

Typ der Abstellanlage	Aufstellung	Sonstiges
Keine Abstellanlage vorhanden	-	-
Anzahl der Fahrradhalter	Kapazität	Auslastung
-	-	-
		Bewertung 
		nicht ausreichender Standard

Lageplan



Fotos



Mangel / Problembeschreibung

- keine Abstellanlage vorhanden

Maßnahme

- Neubau einer Abstellanlage mit mind. 10 Anlehnbügel (Typ 4) im Bereich der Haltestelle „Landmühle“
- Optional: Überdachung der Anlage

Synergien:

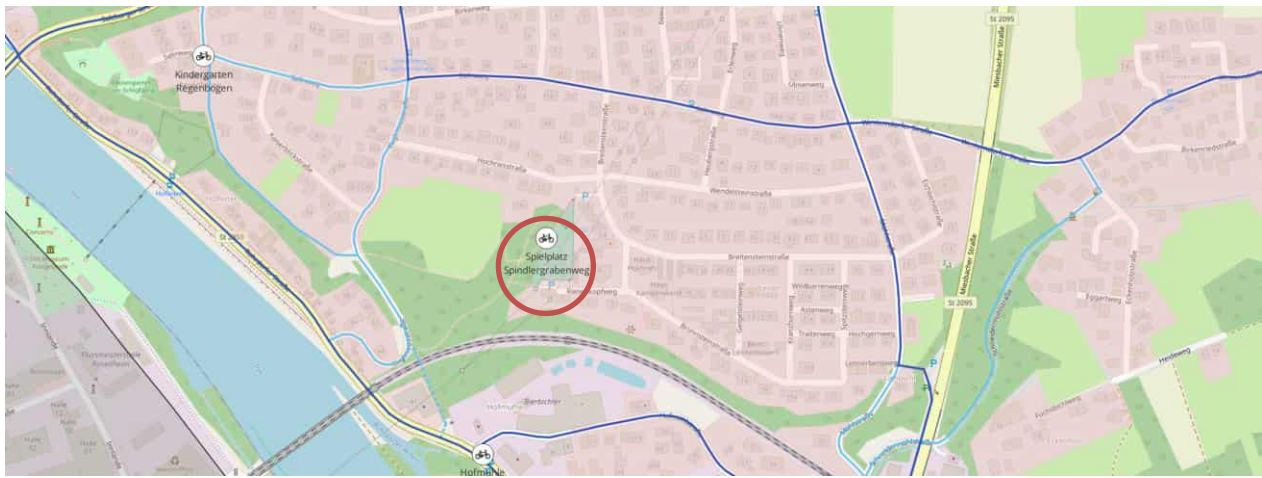
- Errichtung des E-Lastenradsharing-Angebots

Priorität	mittel	Kostenansatz	4.000 €
------------------	--------	---------------------	---------

8. Spielplatz Spindlergrabenweg	Standort: Spindlergrabenweg
Ortsteil: Leiten	Baulast: Gemeinde Stephanskirchen

Typ der Abstellanlage	Aufstellung	Sonstiges
Keine Abstellanlage vorhanden	-	-
Anzahl der Fahrradhalter	Kapazität	Auslastung
-	-	-
		Bewertung 
		nicht ausreichender Standard

Lageplan



Fotos



Mangel / Problembeschreibung

- keine Abstellanlage vorhanden

Maßnahme

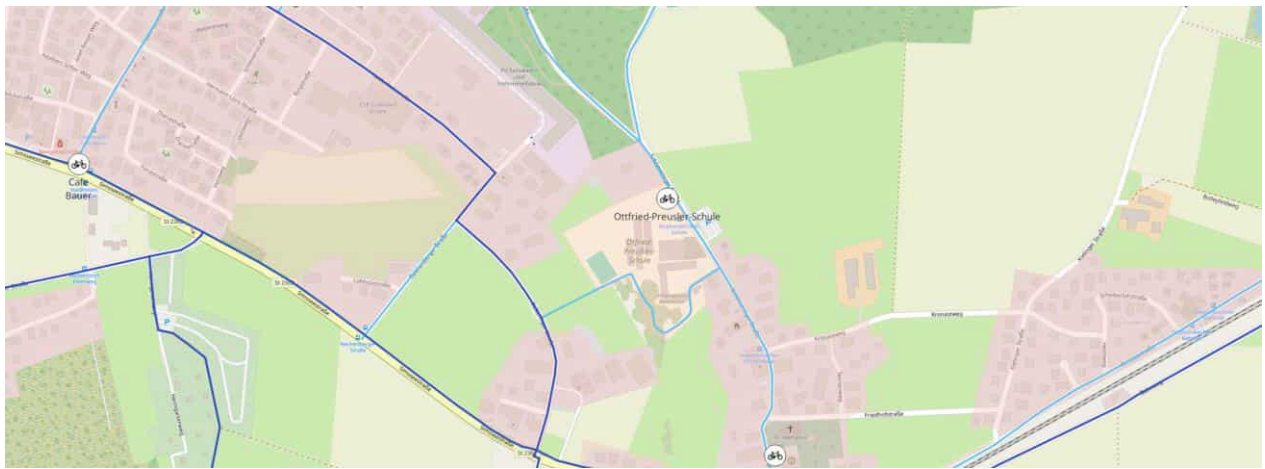
- Neubau von 5 Anlehnbügeln (Typ 4) im Bereich des südlichen Eingangs am Parkplatz
- Zugänge der gesamten Anlage (barrierefrei) befestigen

Synergien:

Priorität	mittel	Kostenansatz	5.000 €
------------------	--------	---------------------	---------

9. Ottfried-Preusler-Schule		Standort:	Schömeringer Straße 35
Ortsteil: Stephanskirchen		Baulast:	Gemeinde Stephanskirchen
Typ der Abstellanlage Vorderradhalter, Hoch-Tief-Aufsteller	Aufstellung Einzelaufstellung		Sonstiges -
Anzahl der Fahrradhalter 297	Kapazität 297	Auslastung 50 %	Bewertung Grundausrüstung vorhanden 

Lageplan



Fotos

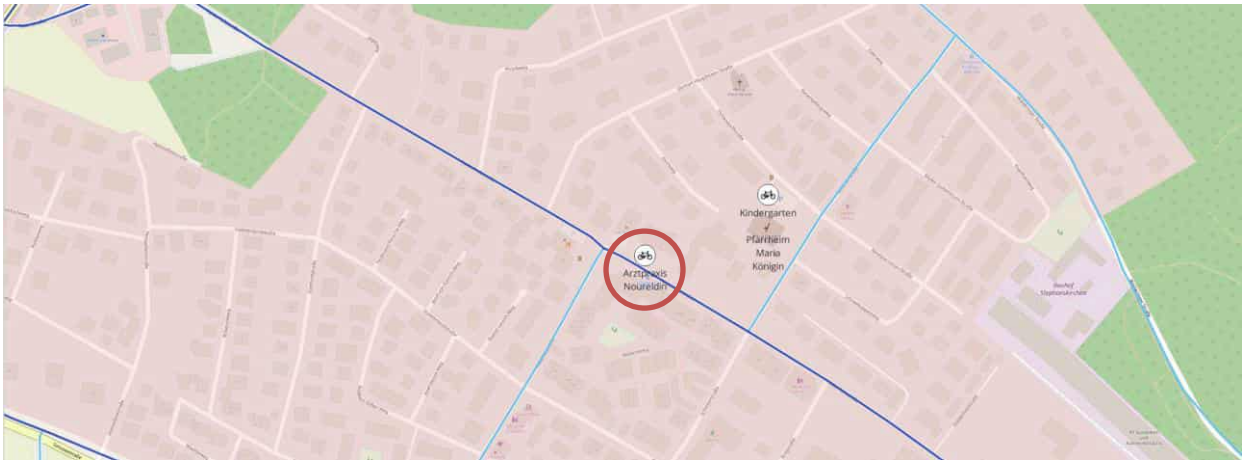


Mangel / Problembeschreibung			
• fehlende Standsicherheit / sichere Anschließmöglichkeit • fehlende Anschließmöglichkeit für Tretroller			
Maßnahme		Synergien:	
• Demontage der Vorderradhalter im Bereich des Sportplatzes und an der Schömeringer Straße • Ausbau / Befestigung des Untergrunds mit einer Schotterdeckschicht oder Rasengittersteinen • Neubau einer überdachten Anlage mit 30 Anlehnbügeln (Typ 3B) an der Schömeringer Straße; Bereitstellung von Freiflächen für motorisierte Zweiräder • Neubau einer Anlage mit mind. 20 Anlehnbügeln (Typ 4) am Sportplatz entlang des Gehweges • Optional: eigene Anschließmöglichkeit für Tretroller schaffen, wenn Bedarf besteht		• Kampagne zur schulischen Mobilität • Integration in schulisches Mobilitätsmanagement	
Priorität	hoch	Kostenansatz	35.000 €

10. Arztpraxis Nour-El-Din	Standort: Haidenholzstraße 31
Ortsteil: Haidholzen	Baulast: Gemeinde Stephanskirchen

Typ der Abstellanlage	Aufstellung	Sonstiges
Hoch-Tief-Aufsteller	Einzelaufstellung	-
Anzahl der Fahrradhalter	Kapazität	Auslastung
5	5	0 %
		Bewertung 
		gute Grundausstattung vorhanden

Lageplan



Fotos


Mangel / Problembeschreibung

- versteckte Platzierung der Abstellanlage

Maßnahme

- Optional: Erweiterung der Abstellanlage mit 5 Anlehnbügeln auf dem Parkplatz (Typ 4)

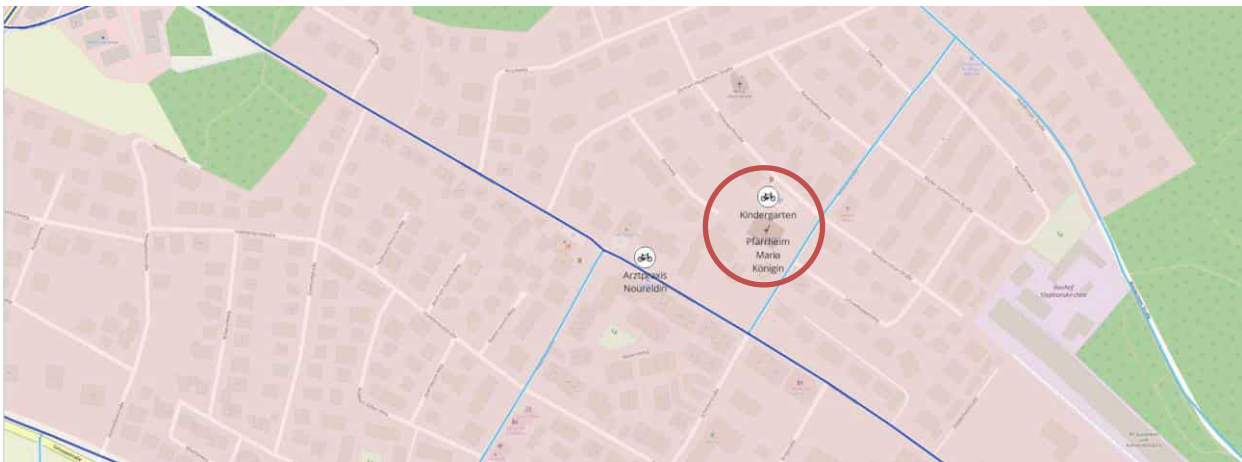
Synergien:

Priorität	niedrig	Kostenansatz	2.000 €
------------------	---------	---------------------	---------

11. Kindergarten / Pfarrheim Maria Königin	Standort: Schlesierstraße 15
Ortsteil: Haidholzen	Baulast: Gemeinde Stephanskirchen

Typ der Abstellanlage Vorderradhalter	Aufstellung Einzelaufstellung	Sonstiges -
Anzahl der Fahrradhalter 30	Kapazität 30	Auslastung < 10 %
Bewertung  nicht ausreichender Standard		

Lageplan



Fotos



Mangel / Problembeschreibung

- fehlende Standsicherheit / sichere Anschließmöglichkeit

Maßnahme

- Demontage der Vorderradhalter
- Neubau einer Abstellanlage mit 5 Anlehnbügeln mit Querstrebe (Typ 4) an der Kindertagesstätte, zum sicheren Anschließen von Kinderrädern
- Neubau einer Abstellanlage mit 5 Anlehnbügeln (Typ 4) auf dem Kirchvorplatz

Synergien:

- Kampagne zur schulischen Mobilität
- Integration in schulisches Mobilitätsmanagement

Priorität	mittel	Kostenansatz	4.000 €
------------------	--------	---------------------	---------

12. Hofmühle Abzw. Landl		Standort:	Rohrdorfer Straße
Ortsteil:	Hofmühle	Baulast:	Gemeinde Stephanskirchen
Typ der Abstellanlage	Aufstellung		Sonstiges
Keine Abstellanlage vorhanden	-		-
Anzahl der Fahrradhalter	Kapazität	Auslastung	Bewertung
-	-	-	nicht ausreichender Standard 

Lageplan



Fotos



Mangel / Problembeschreibung

- keine Abstellanlage vorhanden
- fehlende Querungshilfe / barrierefreie Zuwegung

Maßnahme

- Neubau von Abstellanlage mit 5 Anlehnbügeln (Typ 4) im Bereich der westlichen Bushaldebucht
- Maßnahme sollte im Einklang mit Instandsetzung sowie Ausbau der Geh- und Radwege sowie des Straßenraums erfolgen, da zum aktuellen Zeitpunkt kaum Sicherheiten für den Fuß- und Radverkehr besteht

Synergien:

- mögliche Umgestaltung zum multimodalen Verknüpfungspunkt (ÖV-Verknüpfung)

Priorität	mittel	Kostenansatz	4.000 €
------------------	--------	---------------------	---------

13. Kindergarten Regenbogen	Standort: Salinenweg 11
Ortsteil: Schloßberg	Baulast: Gemeinde Stephanskirchen

Typ der Abstellanlage Vorderradhalter	Aufstellung Einzelaufstellung	Sonstiges
Anzahl der Fahrradhalter 22	Kapazität 22	Auslastung 50 %
		Bewertung nicht ausreichender Standard 

Lageplan



Fotos



Mangel / Problembeschreibung

- fehlende Standsicherheit / sichere Anschließmöglichkeit

Maßnahme

- Demontage der Vorderradhalter
- Neubau einer Abstellanlage mit 10 Anlehnbügeln mit Querstrebe (Typ 4), zum sicheren Anschließen von Kinderrädern

Synergien:

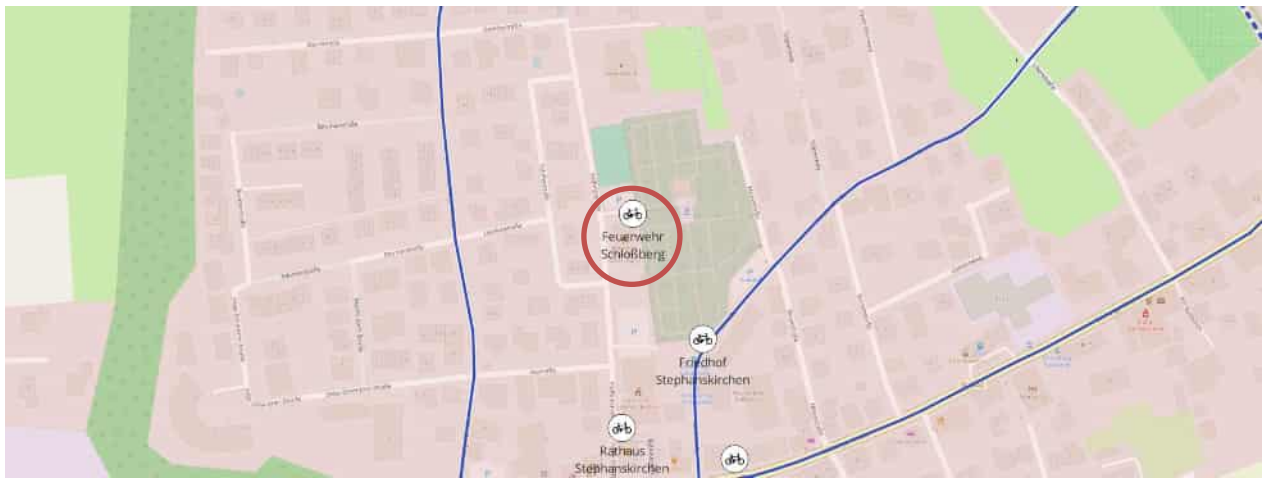
- Kampagne zur schulischen Mobilität
- Integration in schulisches Mobilitätsmanagement

Priorität	mittel	Kostenansatz	4.000 €
------------------	--------	---------------------	---------

14. Feuerwehr Schloßberg	Standort: Hoffeldstraße 10
Ortsteil: Schloßberg	Baulast: Gemeinde Stephanskirchen

Typ der Abstellanlage Vorderradhalter	Aufstellung Einzelaufstellung	Sonstiges -
Anzahl der Fahrradhalter 13	Kapazität 13	Auslastung 0 %
Bewertung nicht ausreichender Standard 		

Lageplan



Fotos



Mangel / Problembeschreibung

- fehlende Standsicherheit / sichere Anschloßmöglichkeit
- beschädigte Vorderradhalter

Maßnahme

- Demontage der Vorderradhalter
- Neubau von Abstellanlage mit 5 Anlehnbügeln (Typ 4)

Synergien:

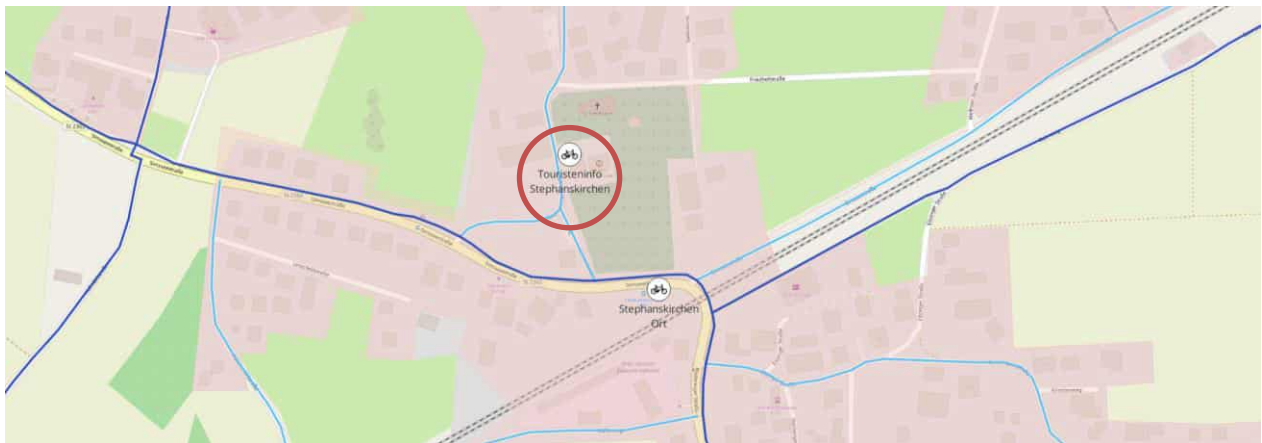
- Nutzung durch Besuchende des Friedhofs, Sportplatz oder Feuerwehrzentrale möglich

Priorität	niedrig	Kostenansatz	2.000 €
------------------	---------	---------------------	---------

15. Touristeninfo Stephanskirchen	Standort: Schömeringer Straße
Ortsteil: Stephanskirchen	Baulast: Gemeinde Stephanskirchen

Typ der Abstellanlage Vorderradhalter	Aufstellung Einzelaufstellung	Sonstiges -
Anzahl der Fahrradhalter 19	Kapazität 19	Auslastung 0 %
Bewertung  nicht ausreichender Standard		

Lageplan



Fotos



Mangel / Problembeschreibung

- fehlende Standsicherheit / sichere Anschließmöglichkeit
- abgestellte Fahrräder würden Hindernisse auf Zuwegungen darstellen

Maßnahme

- Demontage der Vorderradhalter
- Neubau einer Abstellanlage mit 5 Anlehnbügeln (Typ 4) auf einem der Friedhof-Stellplätze
- Neubau einer Abstellanlage mit 5 Anlehnbügeln (Typ 4) vor dem Tourist-Info-Haus, ohne die Zuwegung zu blockieren
- Optional: Integration einer Ladestation für Pedelecs

Synergien:

- Nutzung durch Besuchende des Friedhofs und Tourist-Info-Hauses möglich
- Zentrale Anlaufstelle für den Simssee-Tourismus

Priorität	hoch	Kostenansatz	4.000 €
------------------	------	---------------------	---------

16. Grasweg	Standort: Wasserburger Straße 166
Ortsteil: Grasweg	Baulast: Gemeinde Stephanskirchen

Typ der Abstellanlage	Aufstellung	Sonstiges
Keine Abstellanlage vorhanden	-	-
Anzahl der Fahrradhalter	Kapazität	Auslastung
-	-	-
		Bewertung 
		nicht ausreichender Standard

Lageplan



Fotos


Mangel / Problembeschreibung

- keine Abstellanlage vorhanden
- keine sichere Quermöglichkeit für Fuß- und Radverkehr

Maßnahme

- Neubau einer Abstellanlage mit 5 Anlehnbügeln (Typ 4) an der östlichen Bushaltestelle
- Befestigung der notwendigen Flächen

Synergien:

- mögliche Umgestaltung zum multimodalen Verknüpfungspunkt (ÖV-Verknüpfung)

Priorität	mittel	Kostenansatz	3.000 €
------------------	--------	---------------------	---------

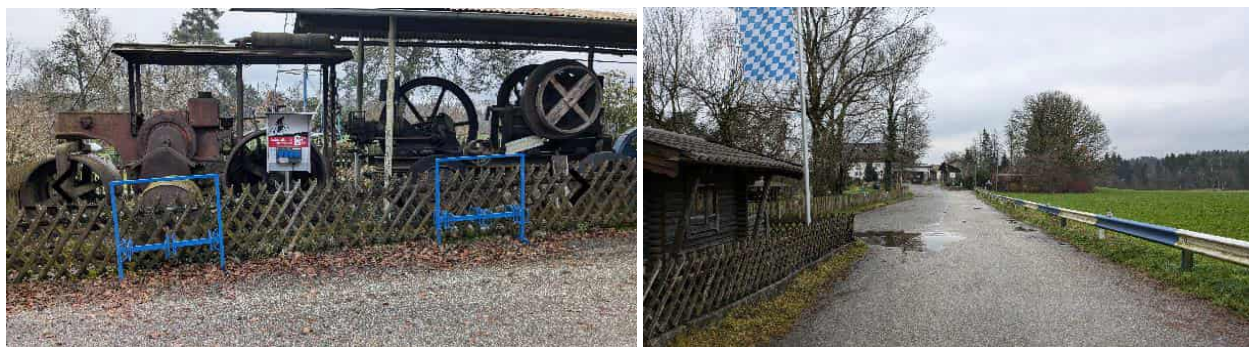
17. Am Gocklwirt	Standort: Weinbergstraße
Ortsteil: Baierbach	Baulast: Gemeinde Stephanskirchen

Typ der Abstellanlage Vorderradhalter	Aufstellung Einzelaufstellung	Sonstiges E-Bike-Ladestation
Anzahl der Fahrradhalter 12	Kapazität 12	Auslastung < 10 %
Bewertung  nicht ausreichender Standard		

Lageplan



Fotos



Mangel / Problembeschreibung

- fehlende Standsicherheit / sichere Anschließmöglichkeit
- Abstellanlage ist nicht beidseitig bedienbar, da sie direkt am Zaun steht

Maßnahme

- Demontage der Vorderradhalter
- Neubau einer Abstellanlage mit 10 Anlehnbügeln (Typ 4) im Bereich des Parkplatzes
- Alternativ: Neubau von 10 Anlehnbügeln neben touristischer Infotafel am Knotenpunkt Simsseestraße

Synergien:

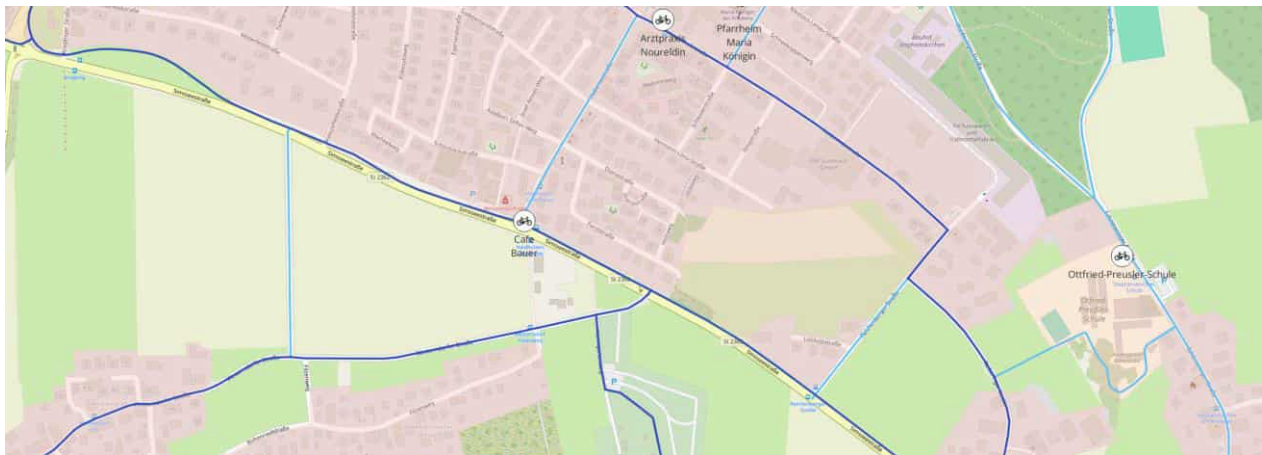
- Nutzung idealerweise nicht nur für Besuchende der Gastronomie, sondern auch für Naherholung am Waldgebiet und Simssee

Priorität	mittel	Kostenansatz	4.000 €
------------------	--------	---------------------	---------

18. Café Bauer	Standort: Hubertusstraße 2
Ortsteil: Haidholzen	Baulast: Gemeinde Stephanskirchen

Typ der Abstellanlage	Aufstellung	Sonstiges
keine Abstellanlage vorhanden	-	-
Anzahl der Fahrradhalter	Kapazität	Auslastung
-	-	-
		Bewertung 
		nicht ausreichender Standard

Lageplan



Fotos



Mangel / Problembeschreibung

- keine Abstellanlage vorhanden

Maßnahme

- Neubau einer Abstellanlage mit 5 Anlehnbügeln (Typ 4) an der nördlichen Bushaldebucht
- Befestigung der notwendigen Flächen
- Barrierefreie und sichtbare Gestaltung der Querungshilfe

Synergien:

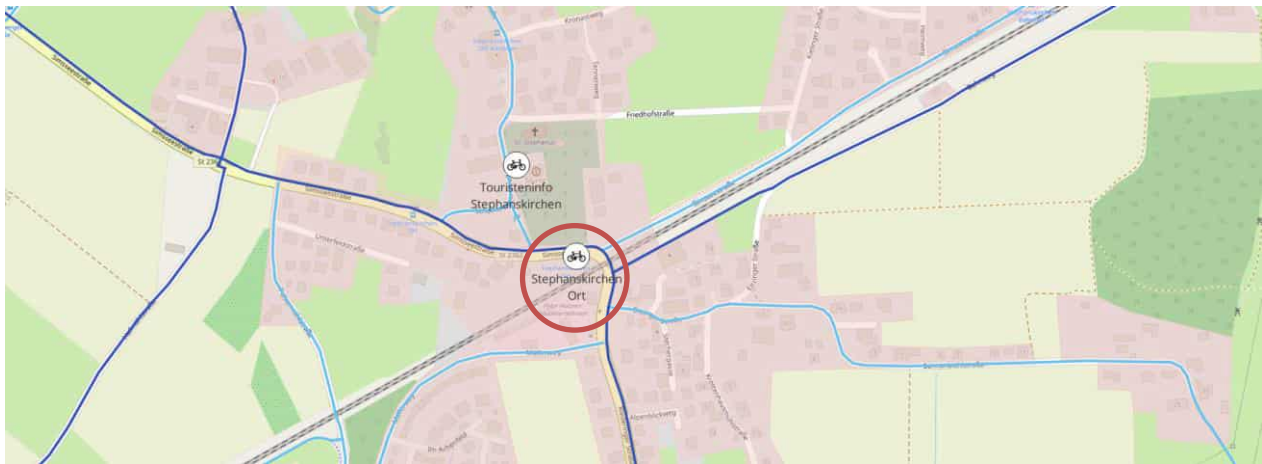
- Nutzung durch Besuchende des Café Bauer sowie der Apotheke und Sparkasse möglich
- mögliche Umgestaltung zum multimodalen Verknüpfungspunkt (ÖV-Verknüpfung)

Priorität	mittel	Kostenansatz	3.000 €
------------------	--------	---------------------	---------

19. Stephanskirchen Ort	Standort: Simsseestraße Bahnübergang
Ortsteil: Stephanskirchen	Baulast: Gemeinde Stephanskirchen

Typ der Abstellanlage	Aufstellung	Sonstiges
Keine Abstellanlage vorhanden	-	-
Anzahl der Fahrradhalter	Kapazität	Auslastung
-	-	Bewertung  nicht ausreichender Standard

Lageplan



Fotos


Mangel / Problembeschreibung

- keine Abstellanlage vorhanden

Maßnahme

- Neubau einer Abstellanlage mit 5 Anlehnbügeln (Typ 4) an der südlichen Bushaltestelle, unmittelbar im Bereich des Bahnübergangs
- Befestigung der notwendigen Flächen

Synergien:

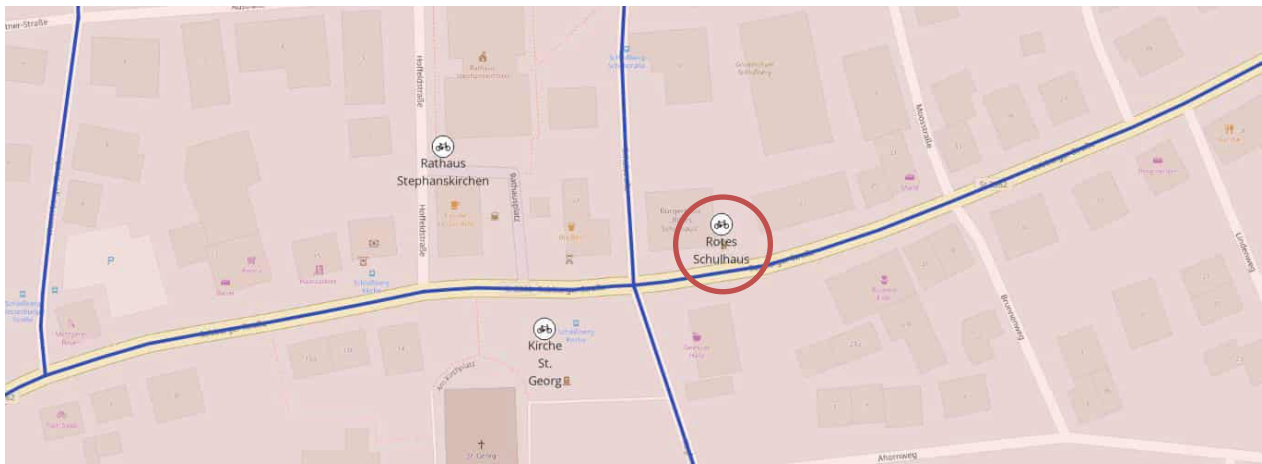
- mögliche Umgestaltung zum multimodalen Verknüpfungspunkt (ÖV-Verknüpfung)

Priorität	mittel	Kostenansatz	3.000 €
------------------	--------	---------------------	---------

20. Rotes Schulhaus / Grundschule Schloßberg	Standort: Salzburger Straße 25
Ortsteil: Schloßberg	Baulast: Gemeinde Stephanskirchen

Typ der Abstellanlage Vorderradhalter, Hoch-Tief-Aufsteller	Aufstellung Einzelaufstellung	Sonstiges Überdachung an der Sporthalle
Anzahl der Fahrradhalter 73	Kapazität 73	Auslastung 80 %
		Bewertung nicht ausreichender Standard 

Lageplan



Fotos



Mangel / Problembeschreibung			
• fehlende Standsicherheit / sichere Anschließmöglichkeit			
Maßnahme		Synergien:	
• Demontage der Vorderradhalter am roten Schulhaus und der Sporthalle • Errichtung von 50 Hoch-Tief-Aufstellern mit Anlehnbügel im überdachten Bereich an der Sporthalle • Errichtung von weiteren 20 Hoch-Tief-Aufstellern mit Anlehnbügel am Roten Schulhaus • Optional: eigene Anschließmöglichkeit für Tretroller schaffen, wenn Bedarf steigt		• Kampagne zur schulischen Mobilität • Integration in schulisches Mobilitätsmanagement	
Priorität	hoch	Kostenansatz	30.000 €

Maßnahmensteckbriefe

ausgewählter linearer Maßnahmen

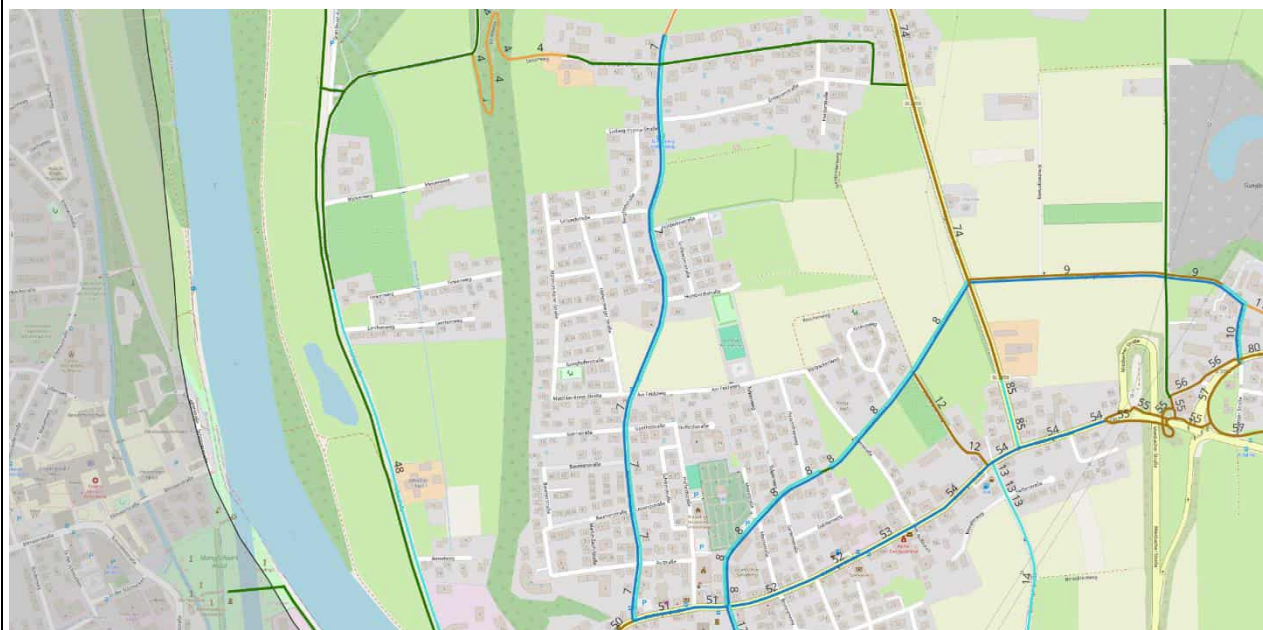
Nr.: 7	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaß- nahme	Einrichtung Fahrradstraße
---------------	--	----------------------------------

Straße (Klasse): Wasserburger Straße	Abschnitt: Salzburger Straße bis Josef- Schmid-Straße	Baulastträger: Gemeinde Stephanskirchen	Netzkategorie: Hauptnetz
--	--	---	------------------------------------

Ortslage: innerorts	v_{zul} [km/h]: T30Zone/ 50	Länge [m]: 115	Fahrbahnbreite [m]: 6,00-7,10	Oberfläche: Asphalt
-------------------------------	---	--------------------------	---	-------------------------------

vorhandene Führungsform: Mischverkehr	Breite [m]: -	geplante Führungsform: Fahrradstraße	Breite [m]: 5,10-6,10
---	-------------------------	--	---------------------------------

Lageplan



Foto





Mangel / Problembeschreibung

Die betrachteten Teilabschnitte der Wasserburger Straße befinden sich zwischen der Einmündung Salzburger Straße und dem Ortsausgang. In diesen Abschnitten gelten ab der Einmündung Am Feldsteig bis zum Ortsausgang und damit mehrheitlich eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, welche bei gleichzeitiger Führung des Radverkehrs im Mischverkehr keine geeignete Führungsform darstellt. In den restlichen Teilabschnitten von der Salzburger Straße bis zu Am Feldsteig ist im Bestand eine Tempo-30-Zone vorhanden. Außerdem herrscht in Teilen Parken am Fahrbahnrand, welches für Radfahrende aufgrund von Dooring eine zusätzliche Gefahrenquelle darstellen kann.

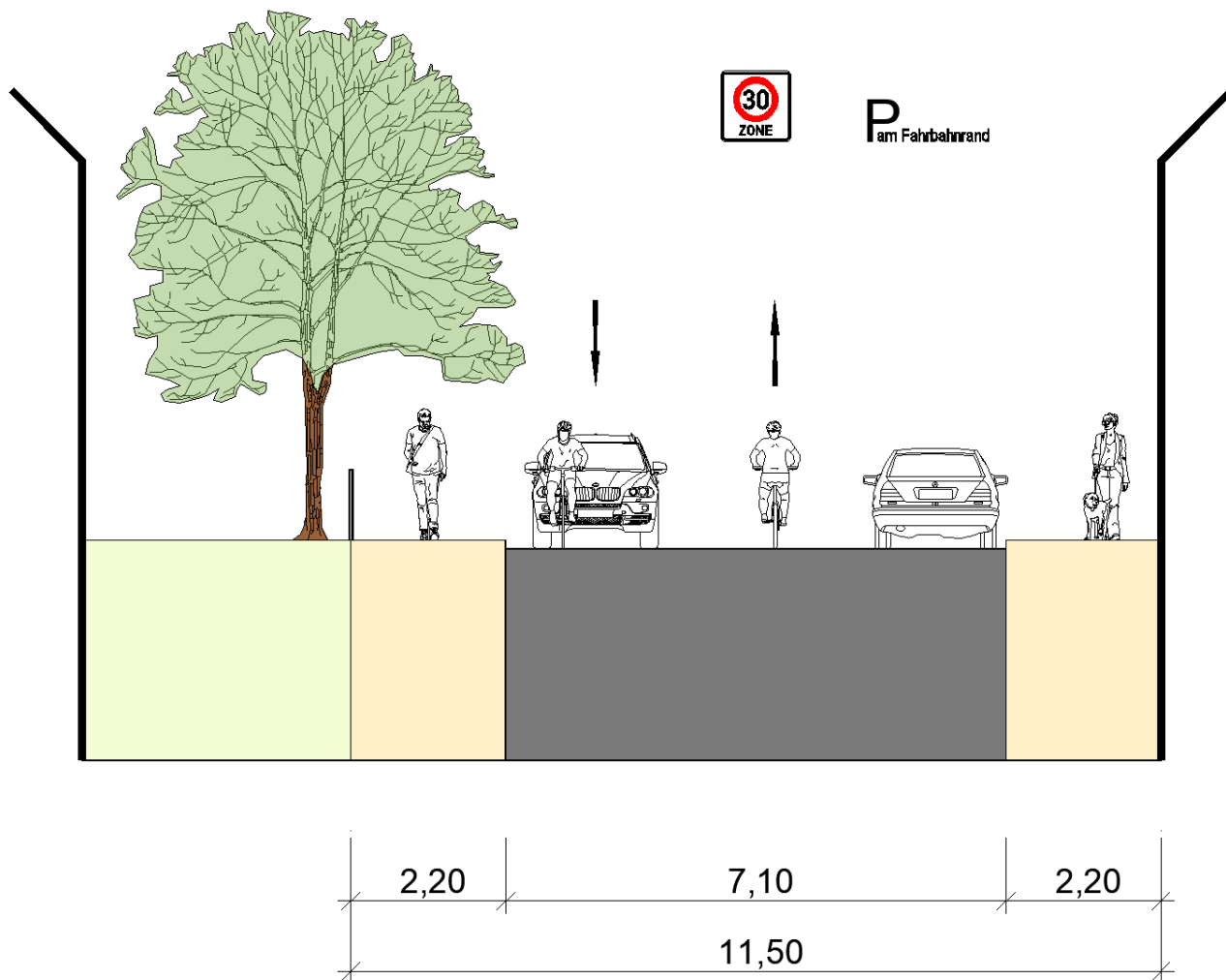
Maßnahme

Um den Radverkehr in diesem Abschnitt sicherer und attraktiver zu gestalten, wird eine Fahrradstraße geplant, welche mit einer Breite von 5,10-6,10 m inklusive eines Sicherheitstrennstreifens von 0,75 m zum Parken dimensioniert wird. Die Einrichtung einer Fahrradstraße beinhaltet Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen. Das Parken am Fahrbahnrand wird zu markiertem Längsparken geändert.

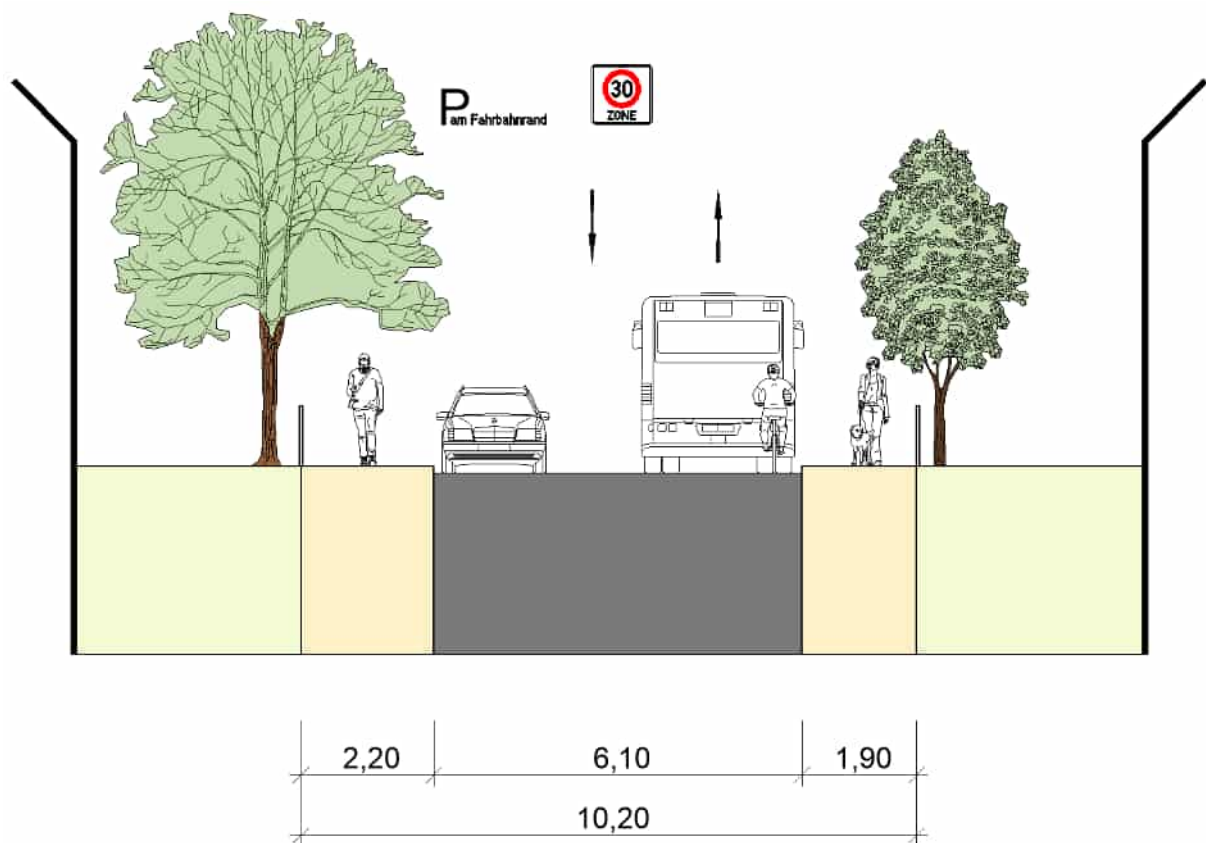
Die Kosten für diese Maßnahme belaufen sich auf ca. 100.400,00€.

Priorität	■	■	■	Zeitraum	▶	▶	▶	Kosten	€	€	€
-----------	---	---	---	----------	---	---	---	--------	---	---	---

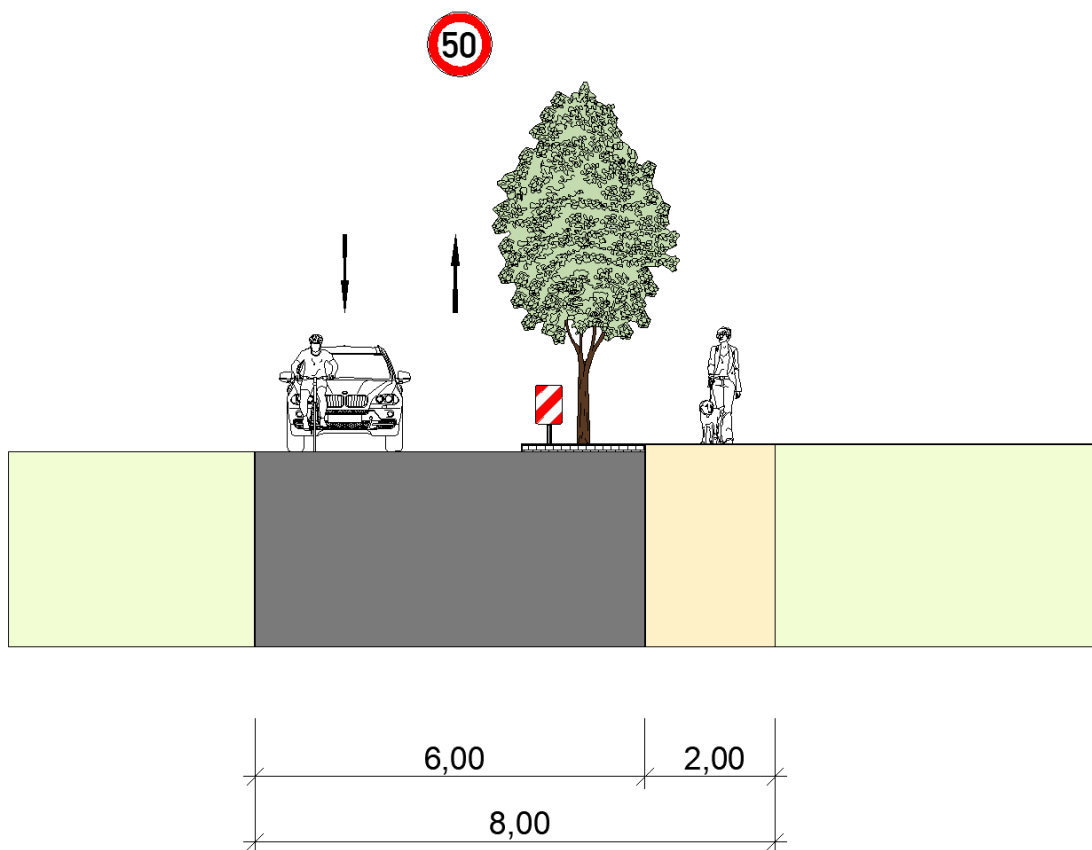
Querschnitte Bestand



Salzburger Straße bis Lessingstraße

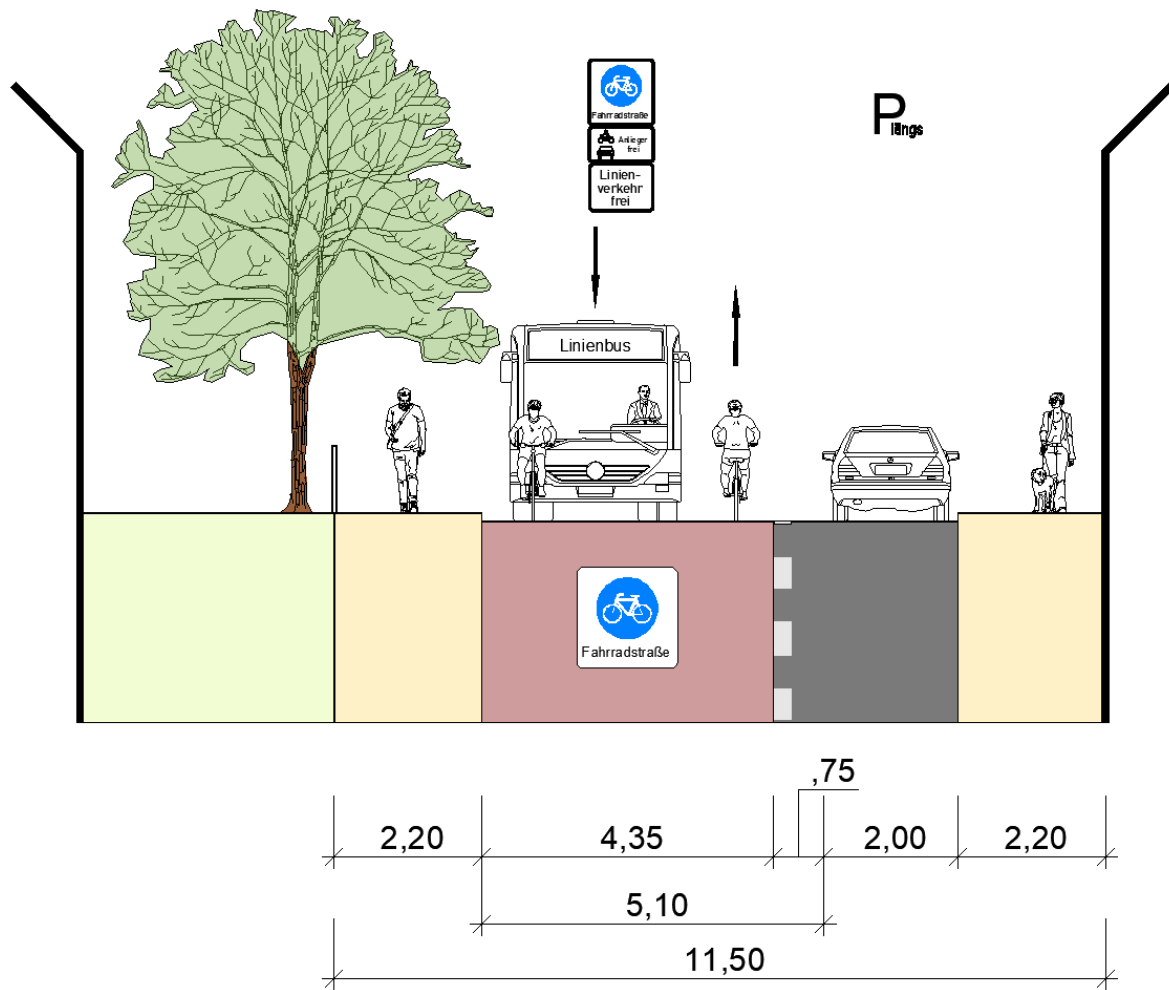


Lessingstraße bis Am Feldsteig

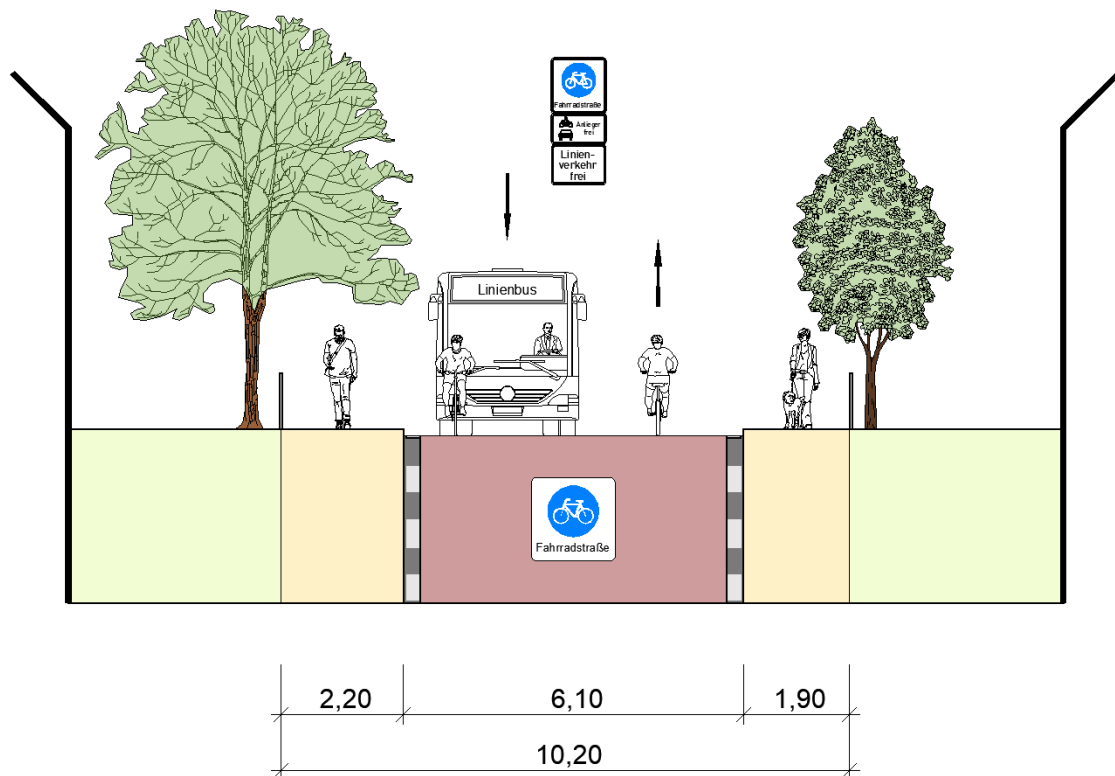


Am Feldsteig bis außerorts

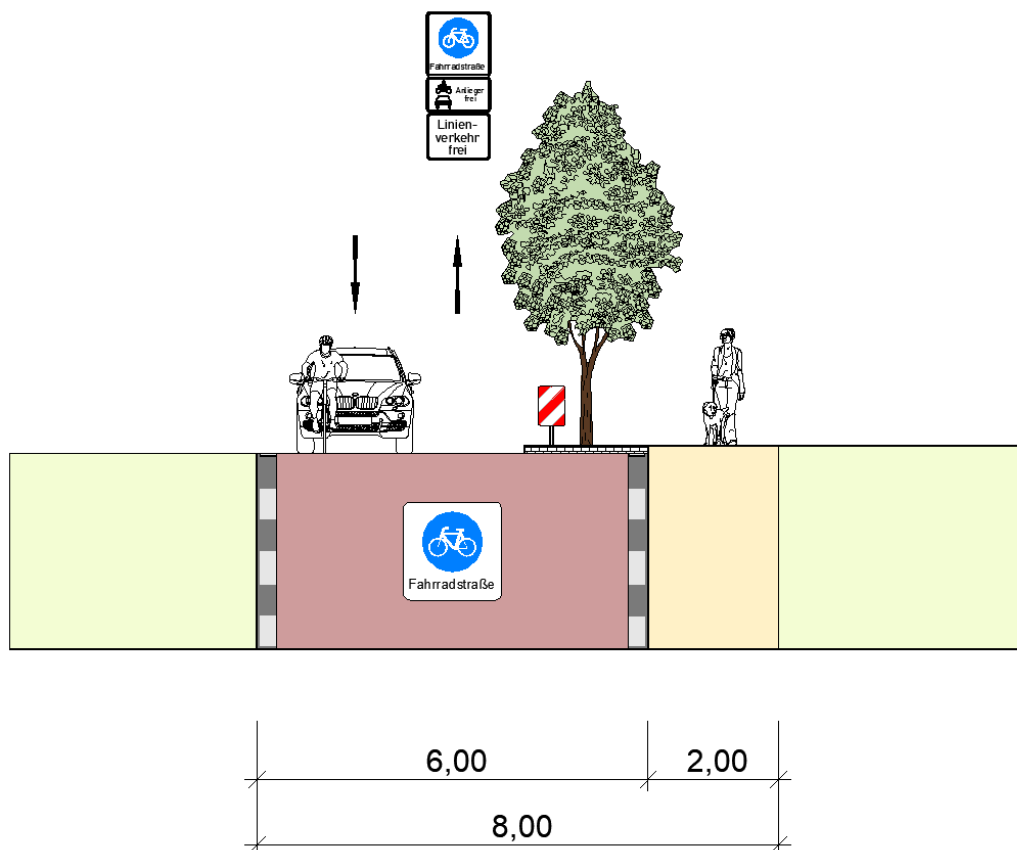
Querschnitte Planung



Salzburger Straße bis Lessingstraße



Lessingstraße bis Am Feldsteig



Am Feldsteig bis außerorts

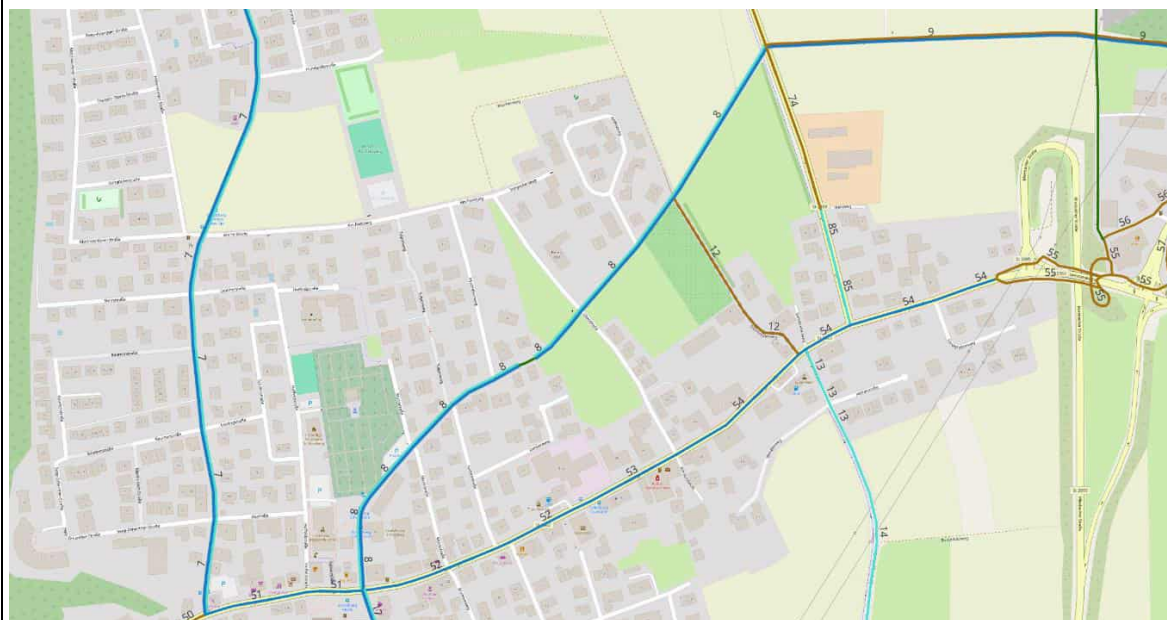
Nr.: 8	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaß- nahme	Einrichtung Fahrradstraße
---------------	--	----------------------------------

Straße (Klasse): Schulstraße/ Kreuter Straße	Abschnitt: Kreuzung Salzburger Straße/ Kuglmoosstraße bis Kreuzung Vogthareuther Straße/ Kraglinger Straße	Baulastträger: Gemeinde Stephanskirchen	Netzkategorie: Hauptnetz
--	---	---	------------------------------------

Ortslage: Innerorts/außerorts	v_{zul} [km/h]: T30Zone/50/100	Länge [m]: 765	Fahrbahnbreite [m]: 4,70-5,70	Oberfläche: Asphalt
---	--	--------------------------	---	-------------------------------

vorhandene Führungsform: Mischverkehr	Breite [m]: -	geplante Führungsform: Fahrradstraße	Breite [m]: 4,70-7,00
---	-------------------------	--	---------------------------------

Lageplan



Foto



Mangel / Problembeschreibung

Die betrachteten Teilabschnitte liegen zwischen der Kreuzung Salzburger Straße/ Kuglmoosstraße und Vogthareuther Straße/ Kraglinger Straße. Derzeit besteht bei variierenden, zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 30, 50 und 100 km/h Mischverkehr. Auch die Fahrbahnbreiten variieren zwischen 4,70 und 5,70 m. Das Längsparken ist mit einer Breite von 1,80 m zu schmal.

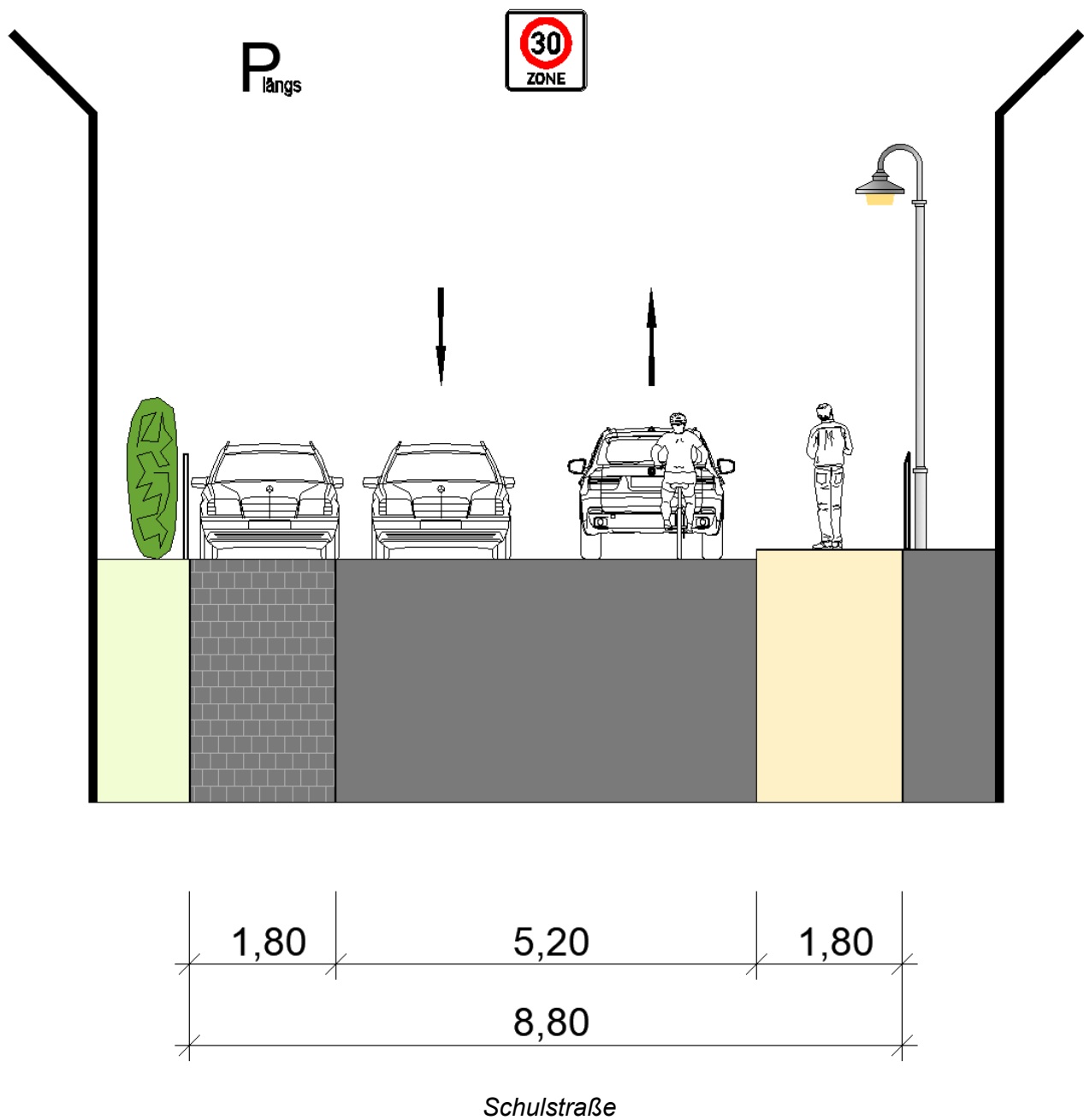
Maßnahme

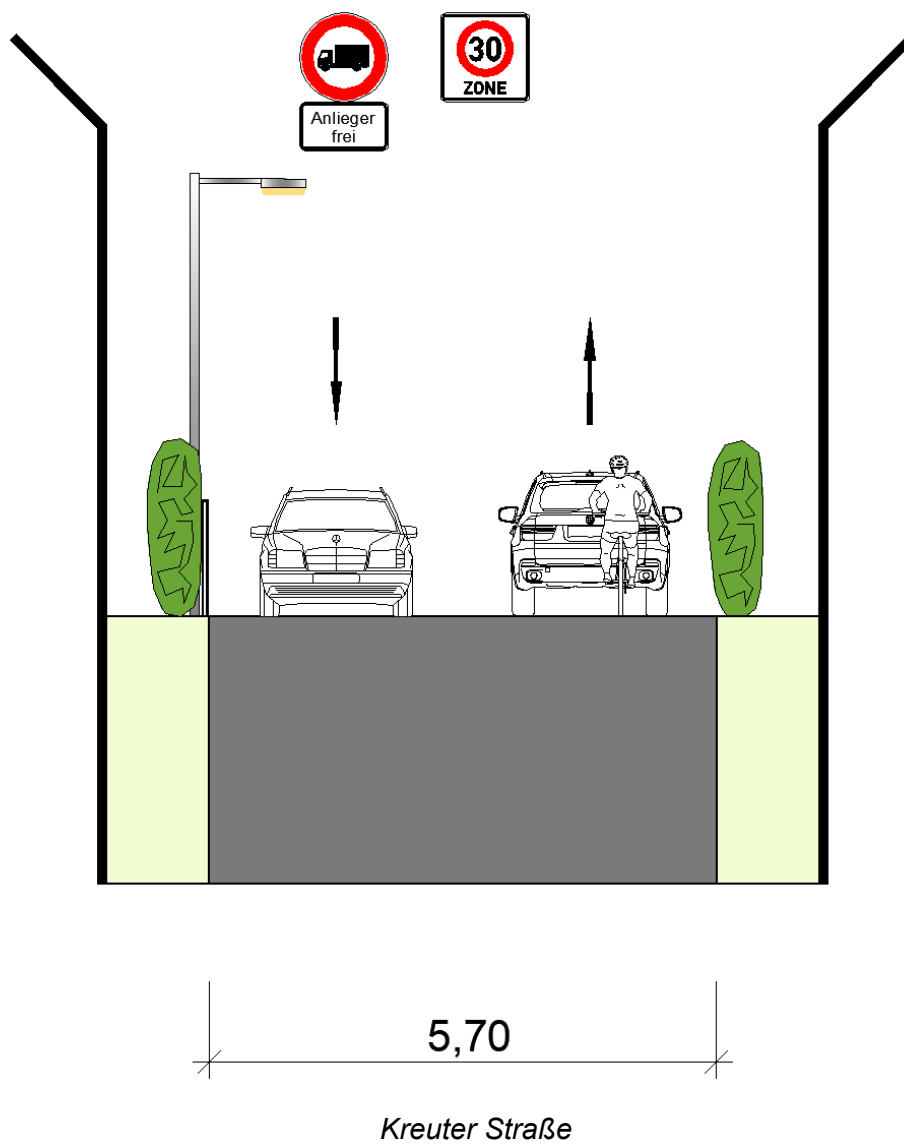
Um den Radverkehr in diesem Abschnitt sicherer und attraktiver zu machen wird eine anliegerfreie Fahrradstraße geplant, welche mit einer Breite zwischen 4,70-7,00 m dimensioniert wird. Die Einrichtung einer Fahrradstraße beinhaltet Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen. Auf der Kreuter Straße wird zusätzlich innerorts ein Gehweg markiert, um den Fußverkehr bei beengten Verhältnissen zu schützen. Das Längsparken entfällt vollständig.

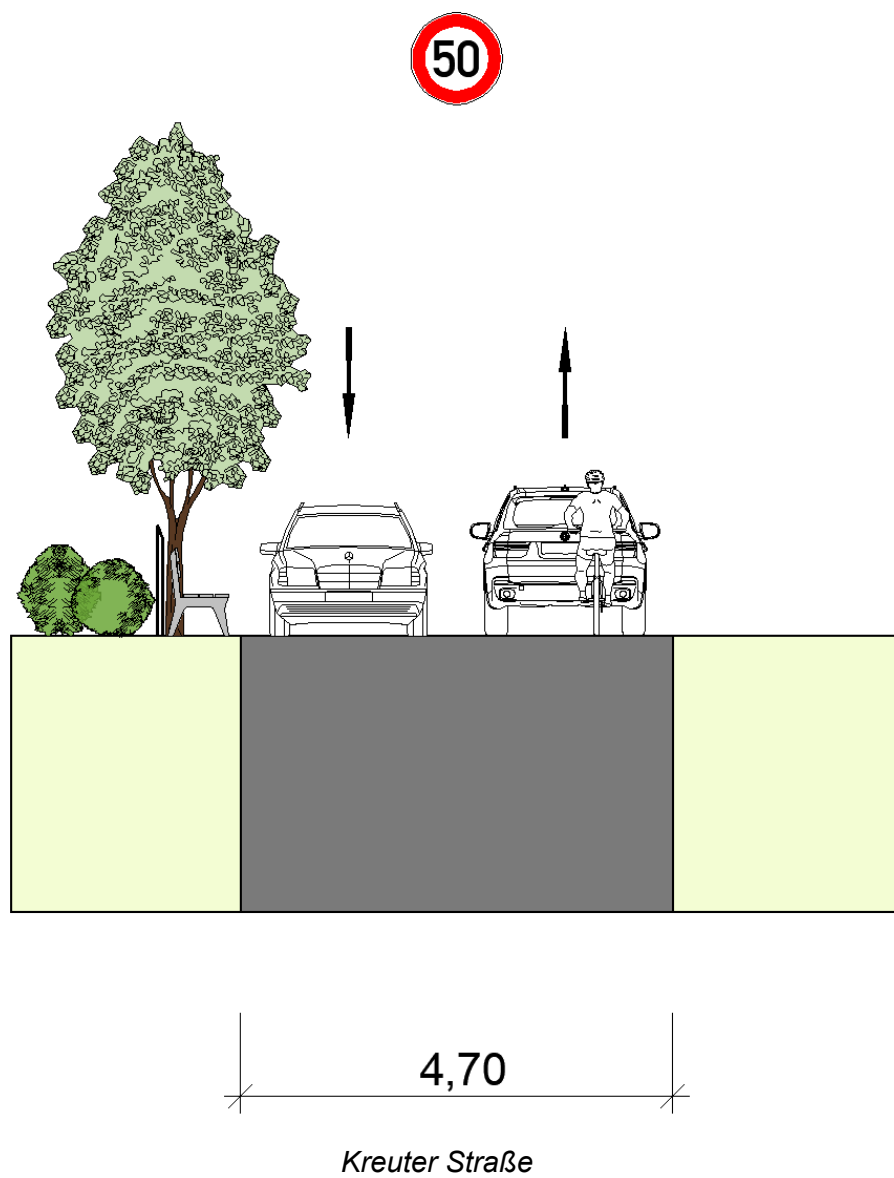
Die Kosten für diese Maßnahme belaufen sich auf ca. 68.900,00€

Priorität	■	■	■	Zeitraum	▶	▶	▶	Kosten	€	€	€
-----------	---	---	---	----------	---	---	---	--------	---	---	---

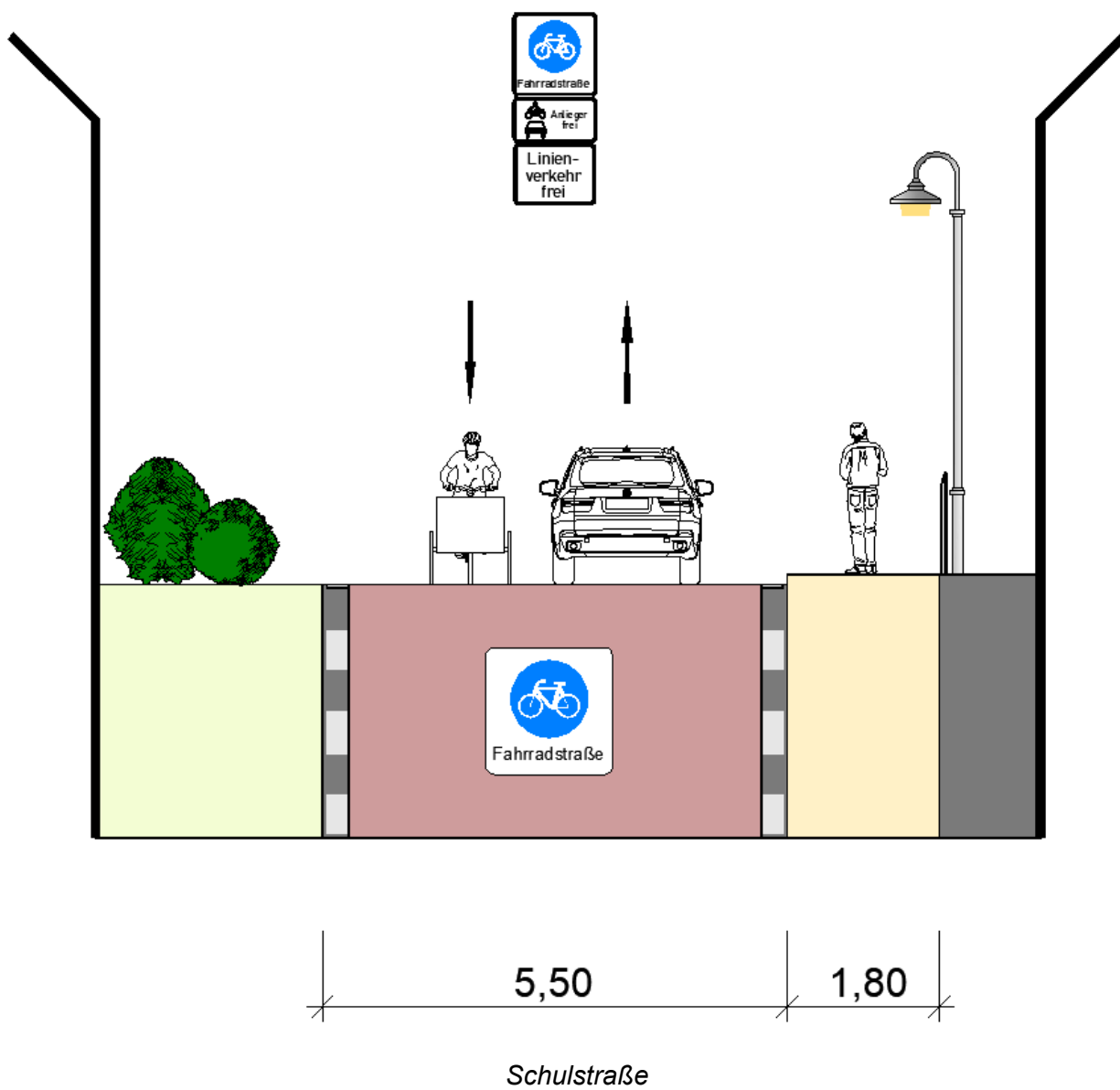
Querschnitte Bestand

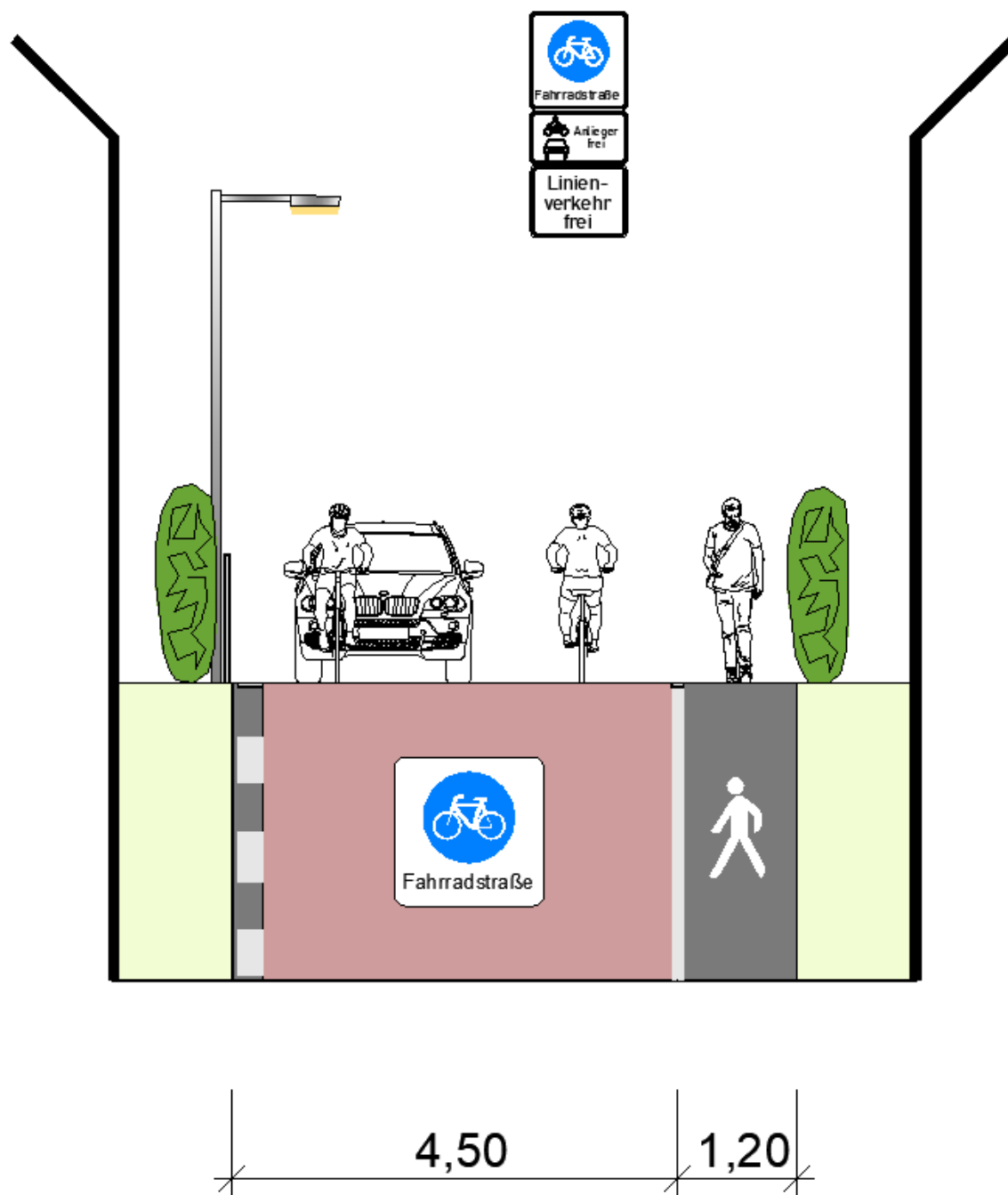




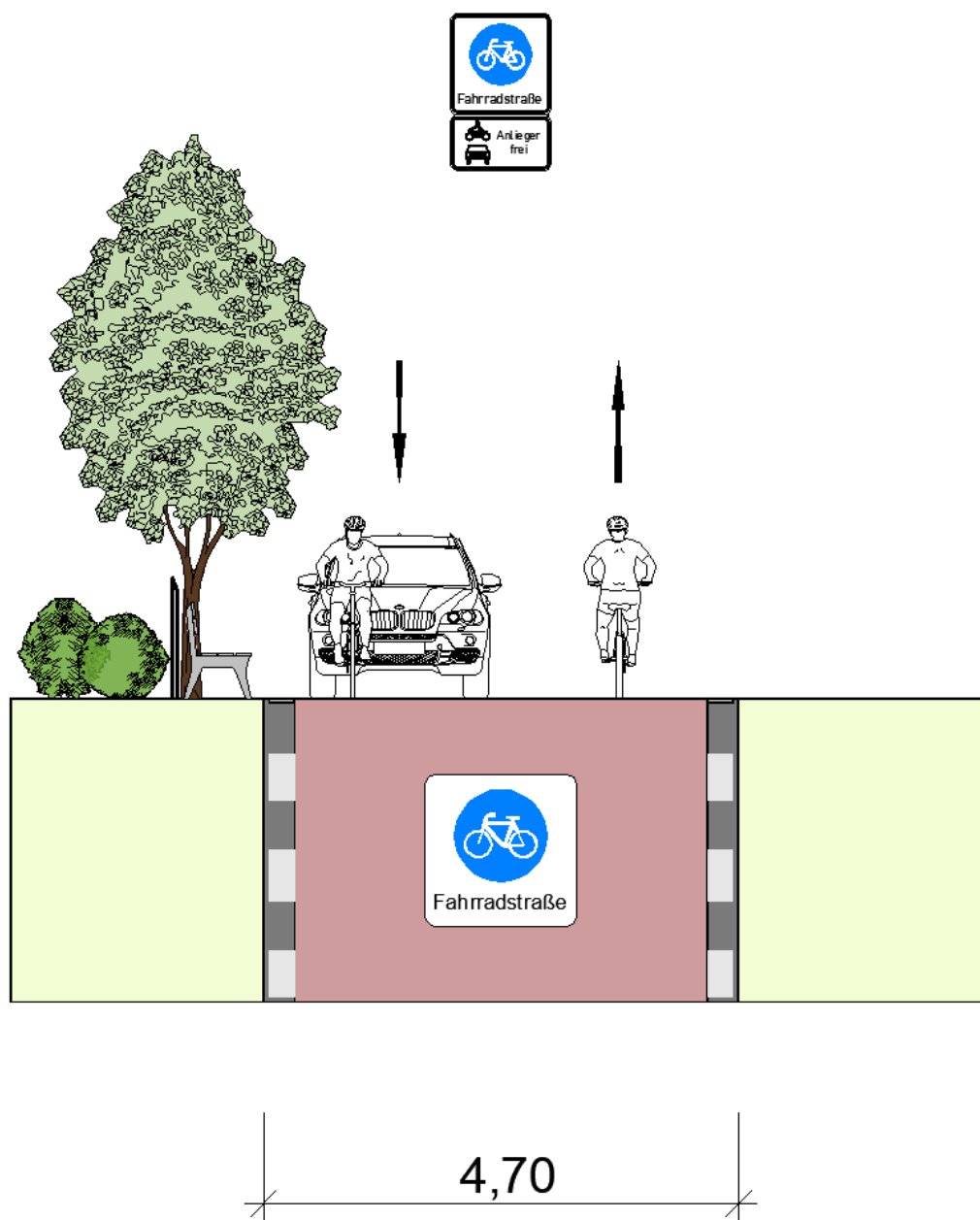


Querschnitte Planung





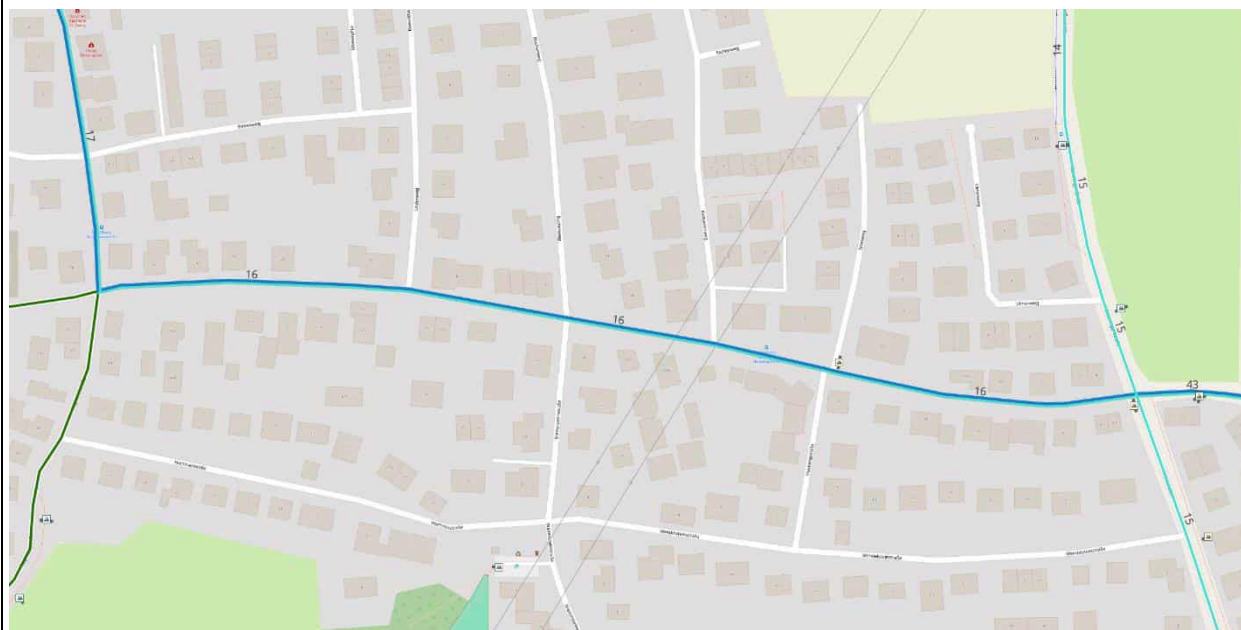
Kreuter Straße, Moosstraße bis Lilienstraße



Kreuter Straße, Lilienstraße bis Vogtareuther Straße

Nr.: 16	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaß- nahme	Einrichtung Fahrradstraße		
Straße (Klasse): Salinweg	Abschnitt: Kuglmoosstraße bis Mühlstraße/Geheringer Straße	Baulastträger: Gemeinde Stephanskirchen	Netzkategorie: Hauptnetz	
Ortslage: innerorts	v_{zul} [km/h]: T30-Zone	Länge [m]: 558	Fahrbahnbreite [m]: 5,20-5,70	Oberfläche: Asphalt
vorhandene Führungsform: Mischverkehr		Breite [m]: -	geplante Führungsform: Fahrradstraße	Breite [m]: 5,20-5,70

Lageplan



Foto



Mangel / Problembeschreibung

Die betrachteten Teilabschnitte liegen zwischen der Kuglmoosstraße und Mühlstraße/ Geheringer Straße.

In diesem Bereich besteht eine Tempo-30-Zone, in der teilweise auf unmarkierten Flächen Parken am Fahrbahnrand besteht, was für Radfahrende aufgrund von Dooring eine Gefahrenquelle darstellen kann. Auf dem Salinweg bestehen Fahrbahnbreiten von 5,20 bis 5,70 Metern.

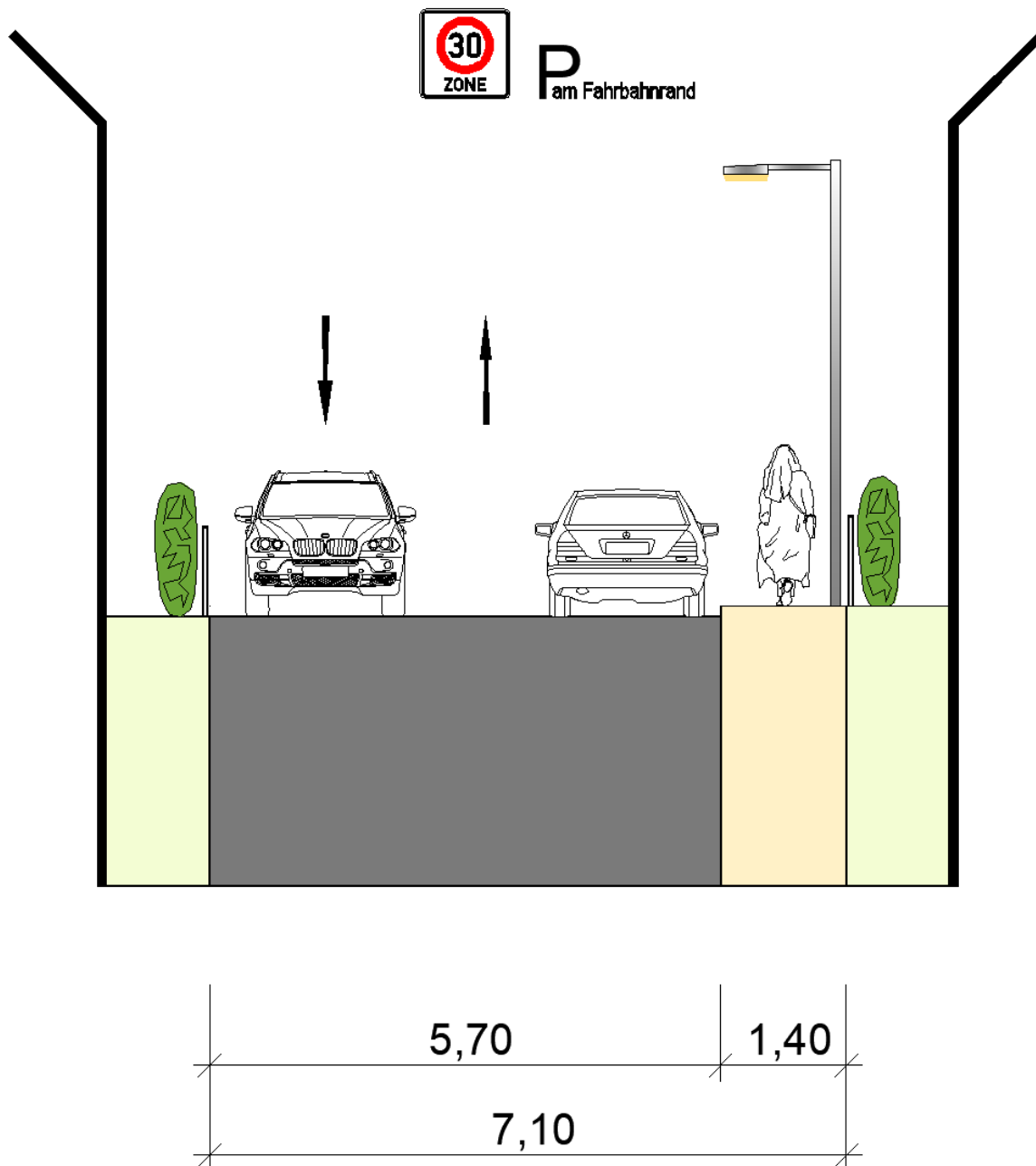
Maßnahme

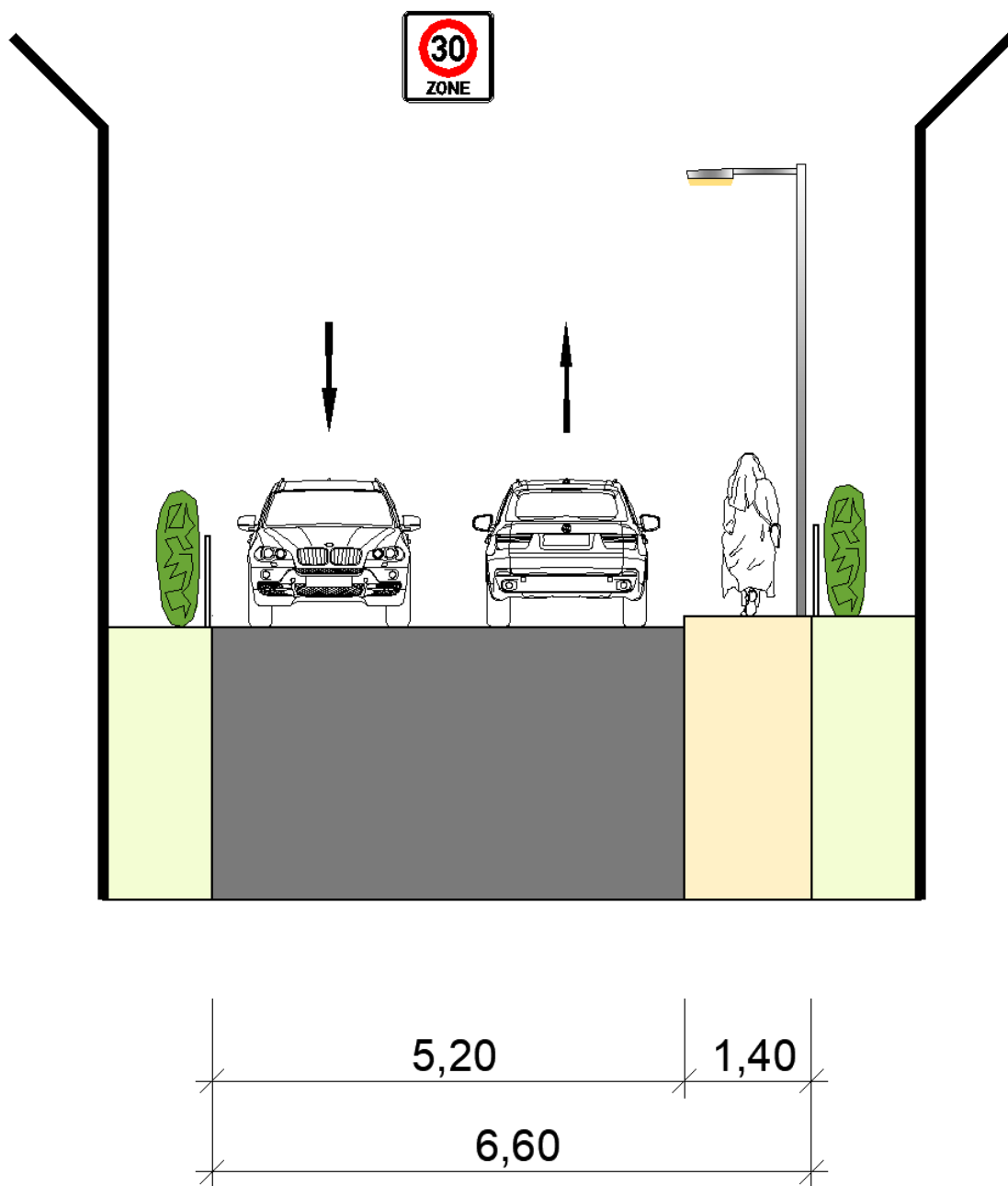
Um die Radverkehrsführung in diesem Bereich sicherer und einheitlich zu gestalten, wird die Realisierung einer Fahrradstraße mit einhergehenden Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen angestrebt. Das Parken am Fahrbahnrand ist bis auf wenige Ausnahmen, beispielsweise vor der Arztpraxis, nicht mehr vorgesehen. Die Längsparkflächen sollen markiert und im Wechsel auf der Fahrradstraße erfolgen, sodass weiterhin eine klare Linienführung herrscht.

Die Kosten für diese Maßnahme belaufen sich auf ca. 50.200,00€

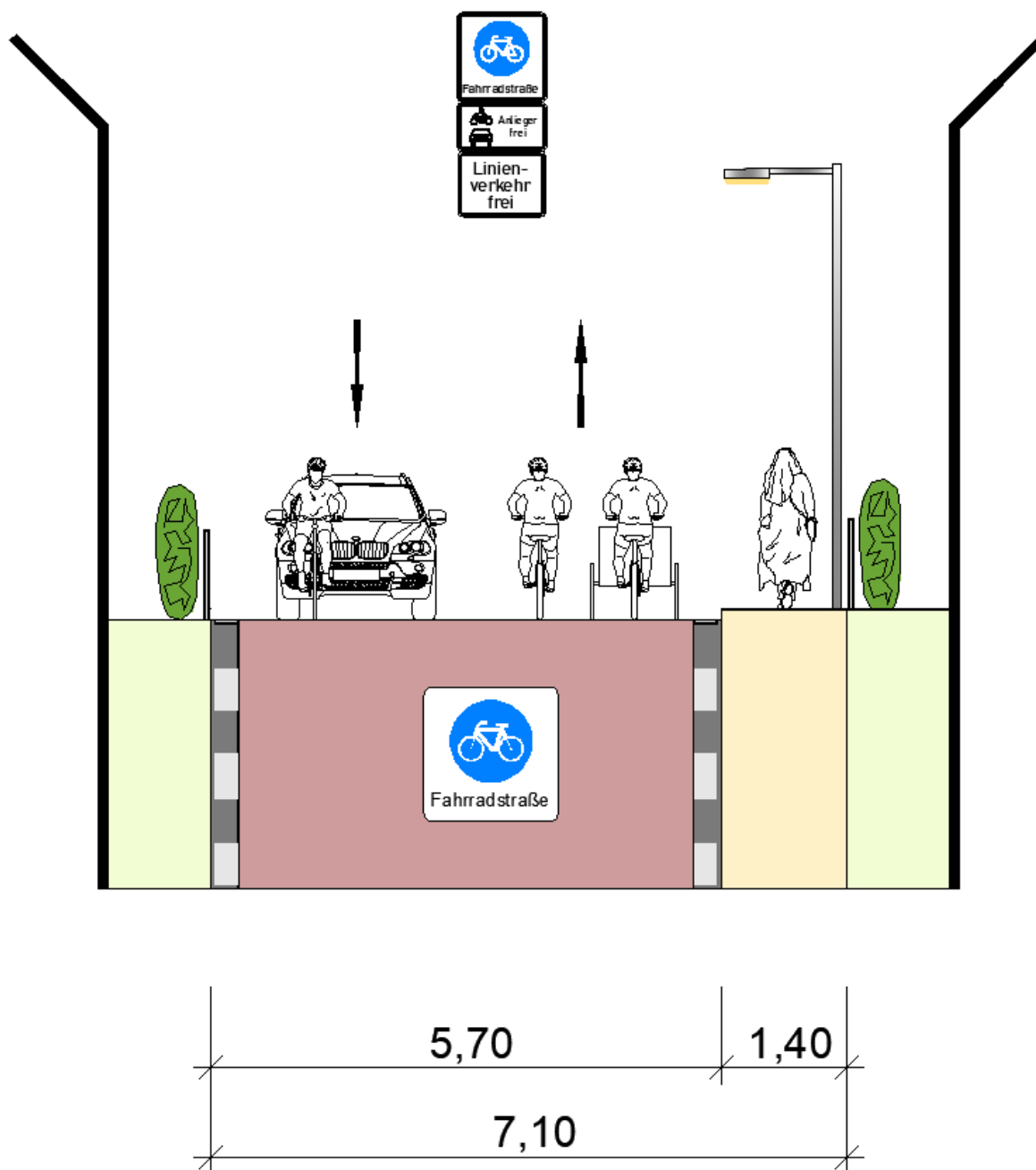
Priorität	■	■	■	Zeitraum	▶	▶	▶	Kosten	€	€	€
-----------	---	---	---	----------	---	---	---	--------	---	---	---

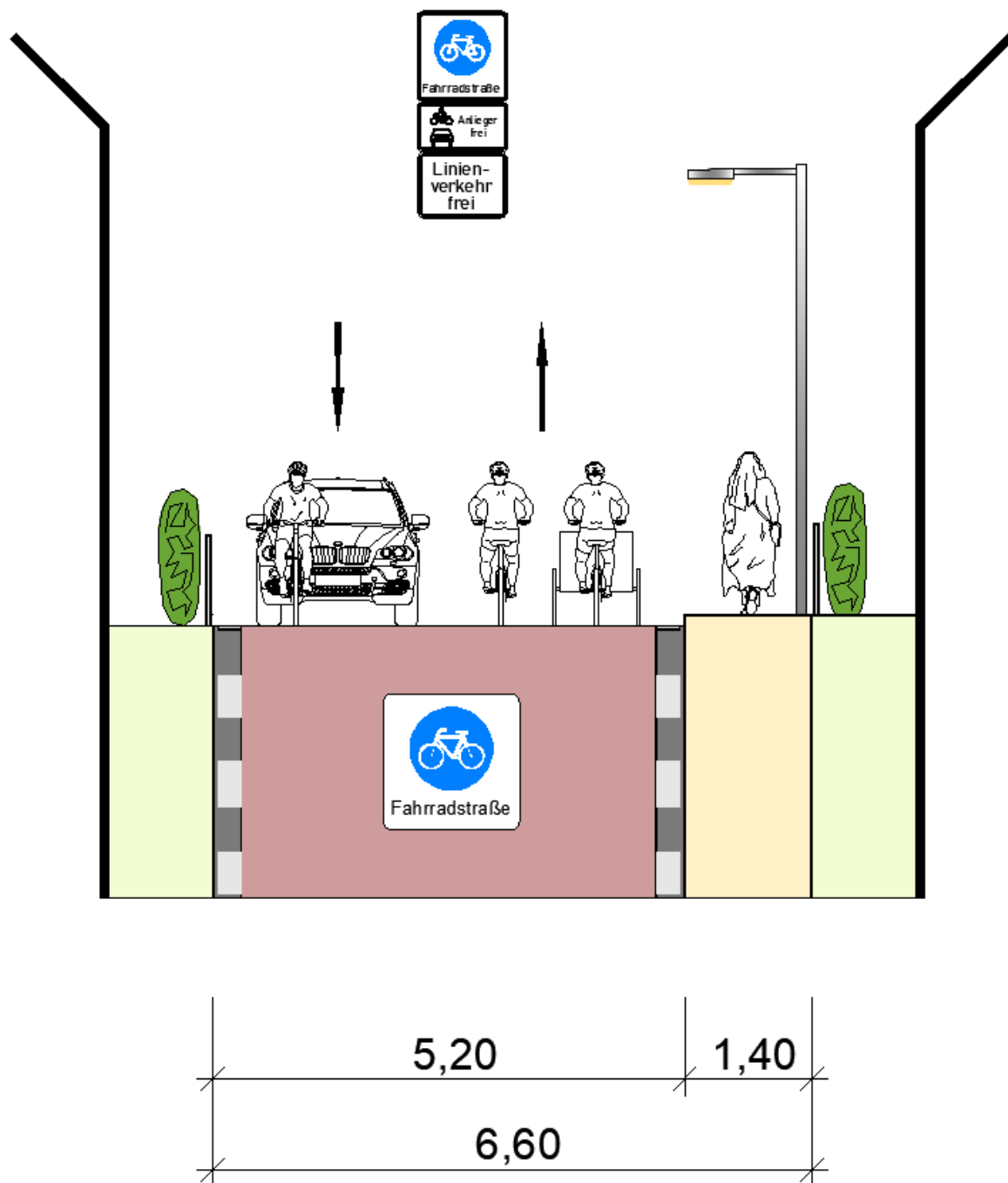
Querschnitte Bestand





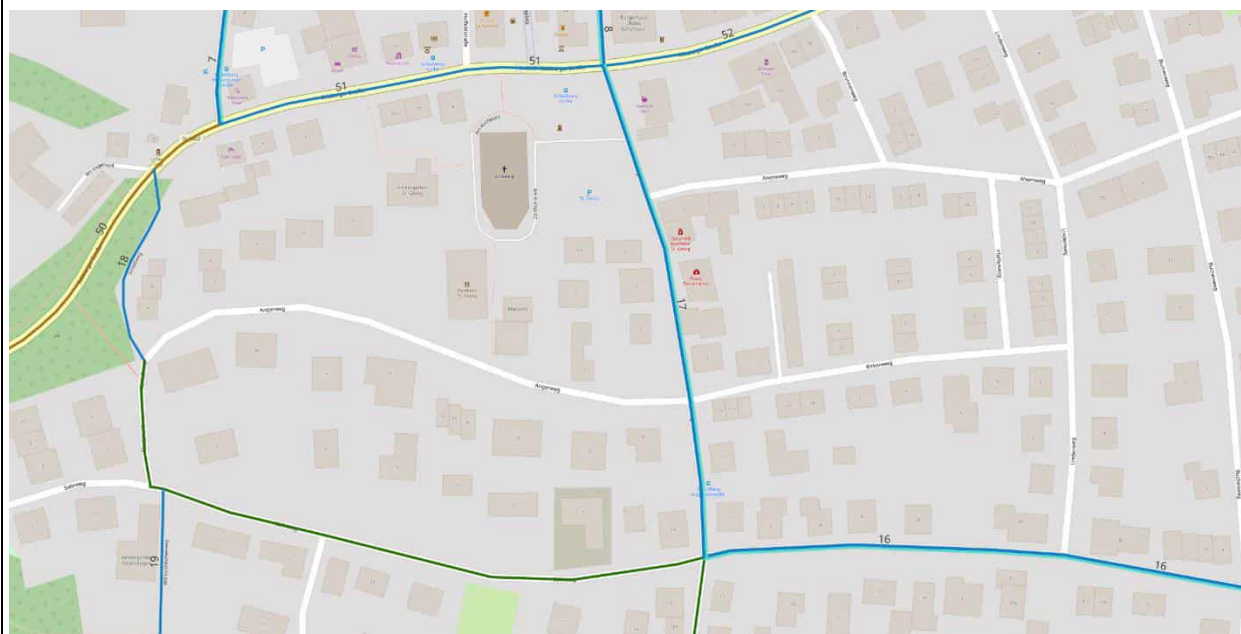
Querschnitte Planung





Nr.: 17	Markierungsmaßnahme; Beschilderungsmaß- nahme	Einrichtung Fahrradstraße		
Straße (Klasse): Kuglmoosstraße	Abschnitt: Salzburger Straße bis Salinweg	Baulastträger: Gemeinde Stephanskirchen	Netzkategorie: Hauptnetz	
Ortslage: innerorts	v _{zul} [km/h]: T30-Zone	Länge [m]: 231	Fahrbahnbreite [m]: 6,50	Oberfläche: Asphalt
vorhandene Führungsform: Mischverkehr		Breite [m]: -	geplante Führungsform: Fahrradstraße	Breite [m]: 6,50

Lageplan



Foto



Mangel / Problembeschreibung

Der betrachtete Abschnitt liegt zwischen der Salzburger Straße und Salinweg.

In diesem Bereich besteht eine Tempo-30-Zone, in der teilweise auf unmarkierten Flächen Parken am Fahrbahnrand besteht, was für Radfahrende aufgrund von Dooring eine Gefahrenquelle darstellen kann. Auf der Kuglmoosstraße besteht eine Fahrbahnbreite von 6,50 Metern.

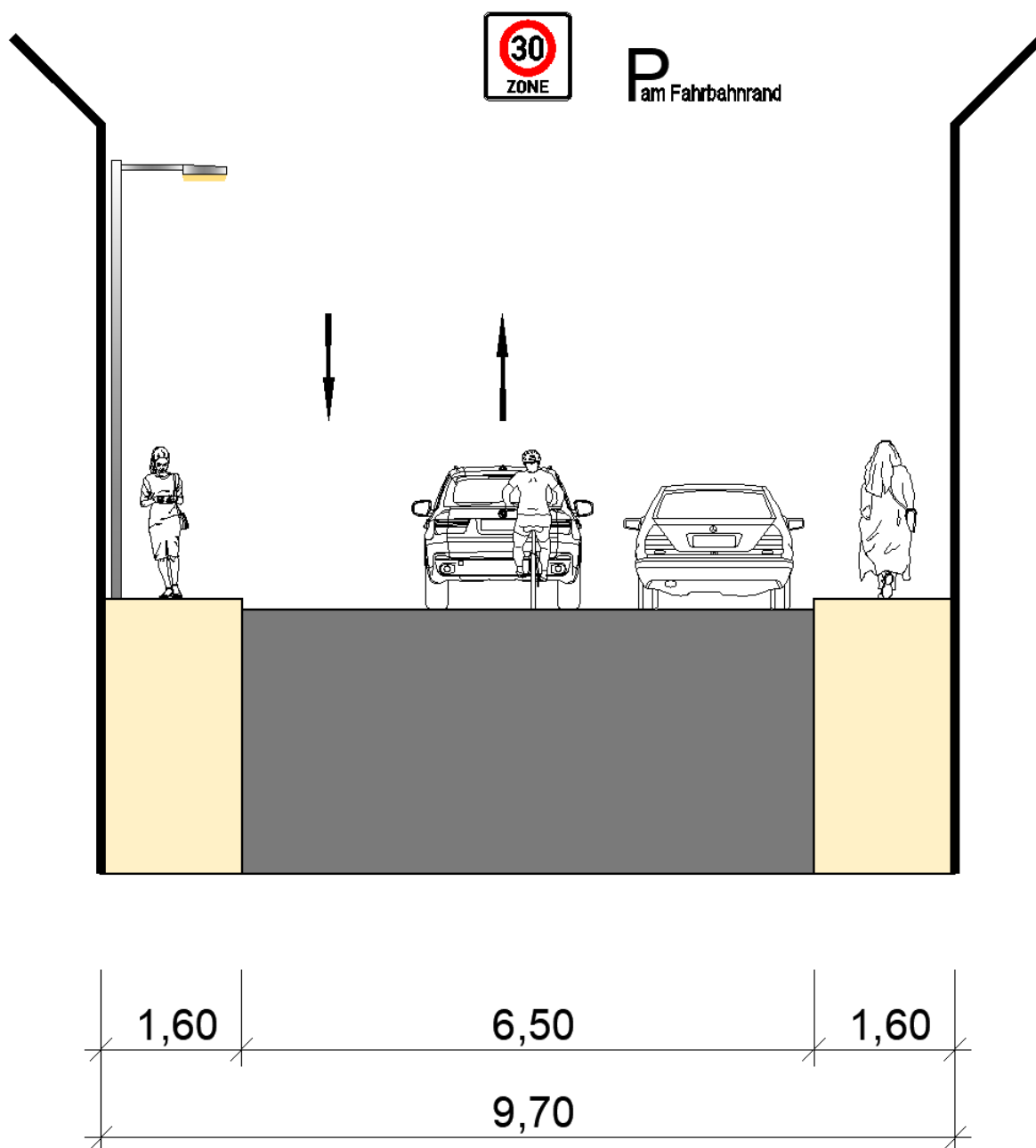
Maßnahme

Um die Radverkehrsführung in diesem Bereich sicherer und einheitlich zu gestalten, wird die Realisierung einer Fahrradstraße mit einhergehenden Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen angestrebt. Das Parken am Fahrbahnrand ist weiterhin vorgesehen, um dem Versorgungs- und Einzelhandel Möglichkeiten für kurzzeitiges Parken zu gewähren.

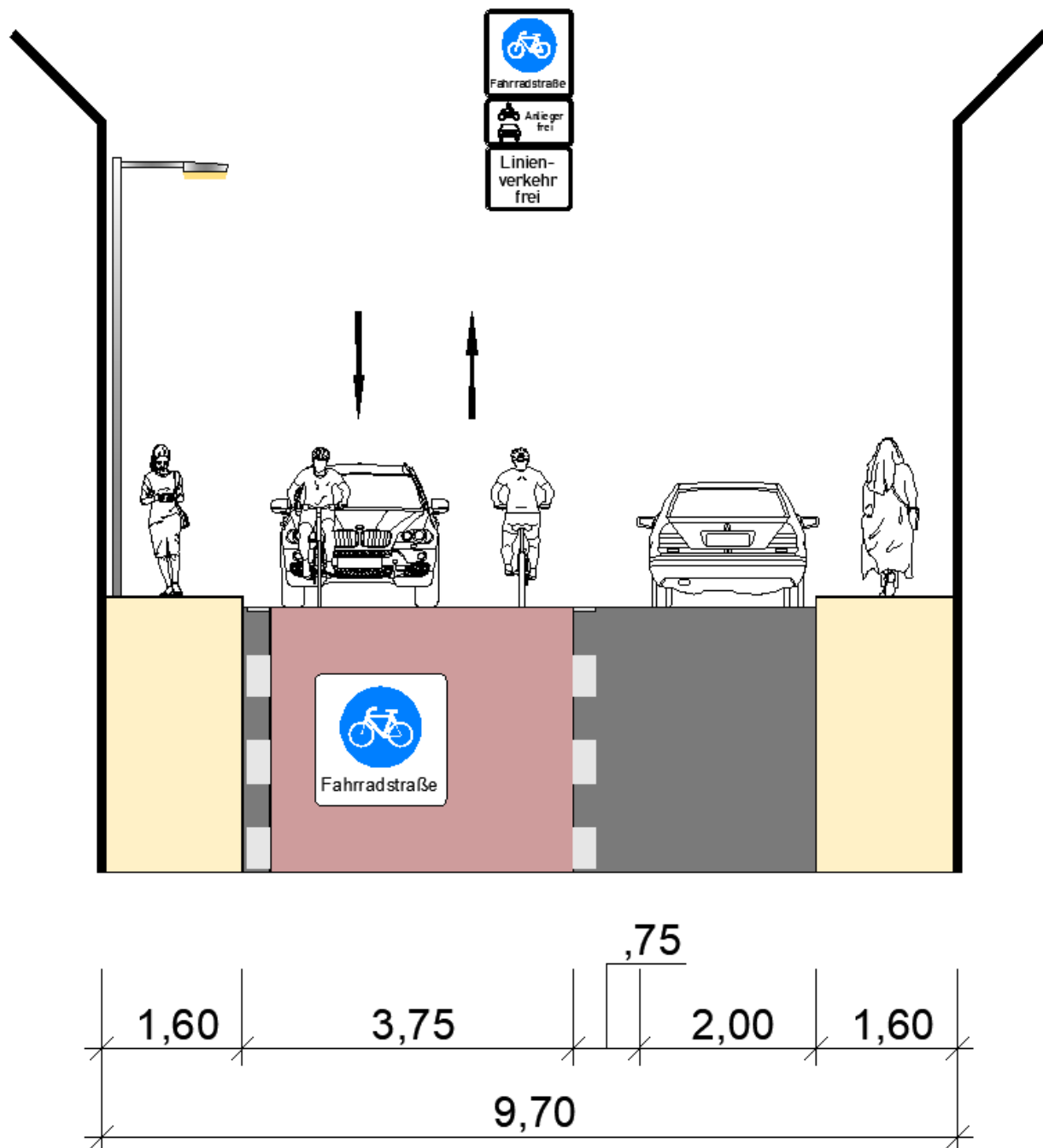
Die Kosten für diese Maßnahme belaufen sich auf ca. 20.800,00€

Priorität	■	■	■	Zeitraum	▶	▶	▶	Kosten	€	€	€
-----------	---	---	---	----------	---	---	---	--------	---	---	---

Querschnitt Bestand



Querschnitt Planung



Nr.: 22		Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren	
Straße (Klasse): Rohrdorfer Straße (St 2359)	Abschnitt: Ende Gehweg Rad frei bis Innbrücke	Baulastträger: Staatliches Bauamt Rosenheim	Netzkategorie: Hauptnetz	
Ortslage: innerorts	v_{zul} [km/h]: 50	Länge [m]: 174	Fahrbahnbreite [m]: 6,80	Oberfläche: Asphalt
vorhandene Führungsform: Mischverkehr		Breite [m]: -	geplante Führungsform: Mischverkehr mit Piktogrammketten	Breite [m]: -

Lageplan



Foto





Mangel / Problembeschreibung

Der betrachtete Abschnitt liegt zwischen dem Ende des Gehwegs Rad frei und der Innbrücke.

Gegenwärtig wird der Radverkehr im Mischverkehr mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h geführt. Der Radverkehr wird ohne Überleitung vom vorherigen Gehweg Rad frei auf die Fahrbahn geführt. Die Fahrbahnbreite beträgt 6,80 m, die Staatsstraße weist einen hohen Kfz-Verkehr auf.

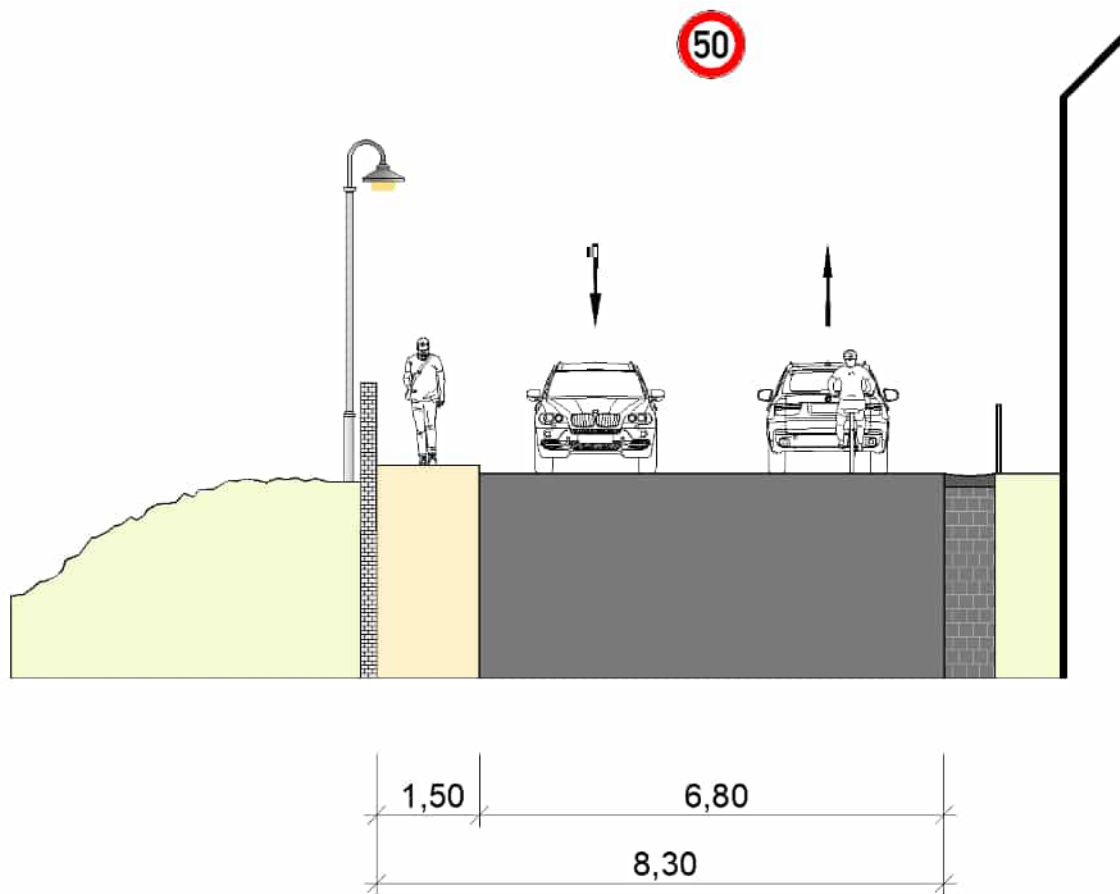
Maßnahme

Um dem Radverkehr mehr Aufmerksamkeit zu geben, sollen Piktogrammketten am Fahrbahnrand markiert werden. Langfristig sollte der Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs mit einer Breite von mindestens 3,00 m angestrebt entlang des Flussufers angestrebt werden.

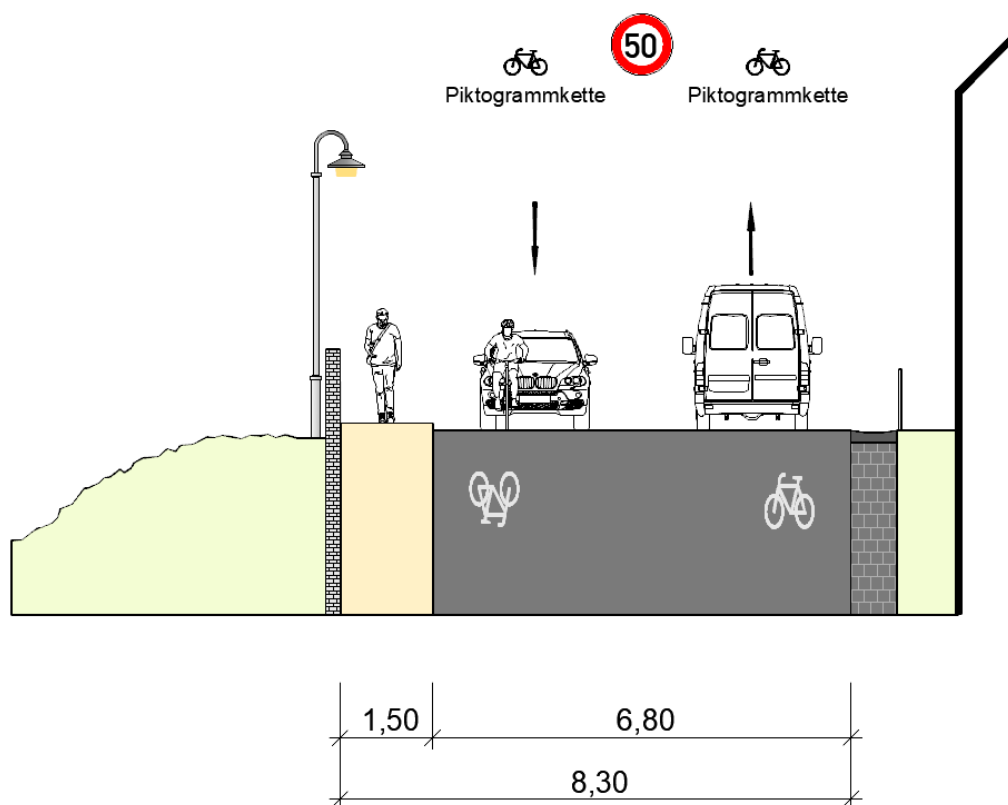
Die Kosten für diese Maßnahme belaufen sich auf ca. 2.600 €

Priorität	■	■	■	Zeitraum	▶	▶	▶	Kosten	€	€	€
-----------	---	---	---	----------	---	---	---	--------	---	---	---

Querschnitt Bestand

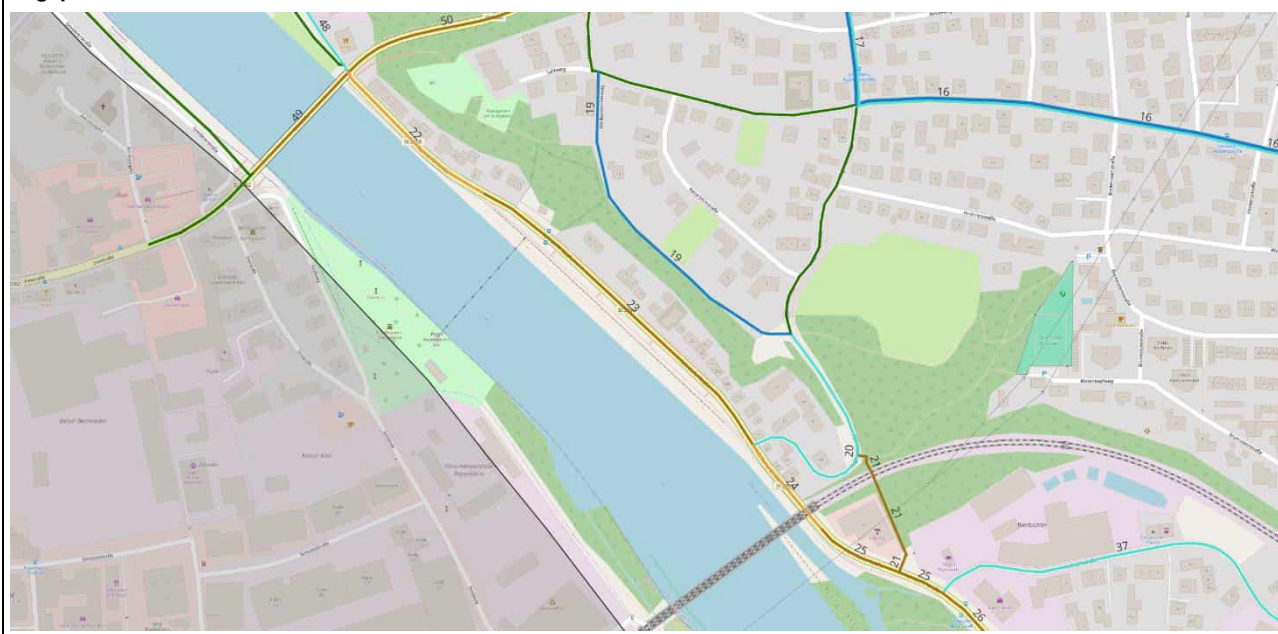


Querschnitt Planung



Nr.: 23		Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten	
Straße (Klasse): Rohrdorfer Straße (St 2359)	Abschnitt: Bahnunterführung bis Ende Gehweg Rad frei	Baulastträger: Staatliches Bauamt Rosenheim	Netzkategorie: Hauptnetz	
Ortslage: innerorts	v_{zul} [km/h]: 50	Länge [m]: 358	Fahrbahnbreite [m]: 5,80	Oberfläche: Asphalt
vorhandene Führungsform: Gehweg Rad frei		Breite [m]: 3,00	geplante Führungsform: Mischverkehr mit Piktogrammketten; nicht benutzungspflichtiger, gem. Geh- und Radweg auf dem Inndamm	Breite [m]: -

Lageplan



Foto





Mangel / Problembeschreibung

Der betrachtete Abschnitt liegt zwischen der Bahnunterführung bis Ende des Gehwegs Rad frei.

Gegenwärtig kann der Radverkehr auf einem Gehweg Rad frei mit einer weitestgehend durchgängigen Breite von 3,00 m geführt werden. Der Radverkehr wird Richtung Innbrücke ohne Überleitung auf die Fahrbahn geführt.

Die Fahrbahnbreite beträgt 5,80 m und weist bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h einen hohen Kfz- und Schwerverkehr auf.

Maßnahme

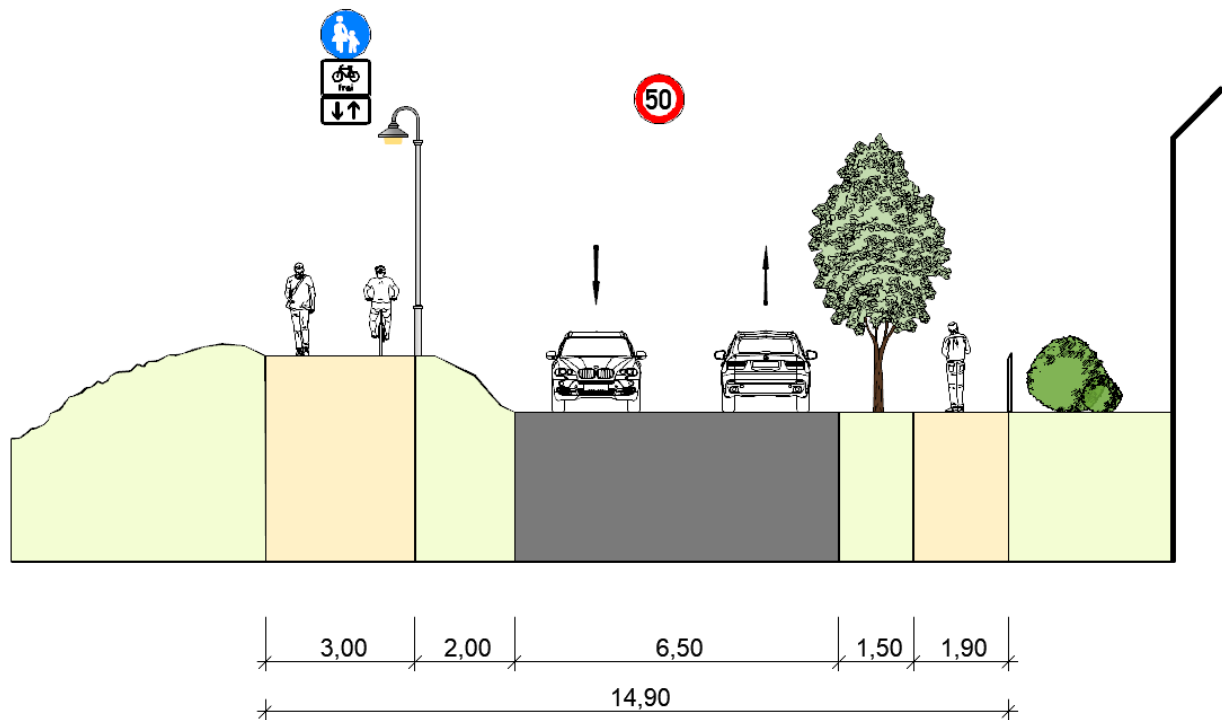
Um dem Radverkehr mehr Aufmerksamkeit zu geben, sollen Piktogrammketten am Fahrbahnrand markiert werden Radverkehrsführung. Der bestehende Weg in Dammlage kann zu einem nicht benutzungspflichtigen, gemeinsamen Geh- und Radweg umgewidmet werden, wozu das entsprechende Piktogramm auf dem bestehenden Weg in Fahrtrichtung markiert wird. Wichtig hierbei ist die Führung des Radverkehrs in Richtung Hofmühle, da Zweirichtungsradwege innerorts nicht zulässig sind.

Langfristig sollte, analog zu Maßnahme 22, der Ausbau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs entlang des Flussufers angestrebt werden. Der bestehende Weg bildet dafür eine gute Grundlage.

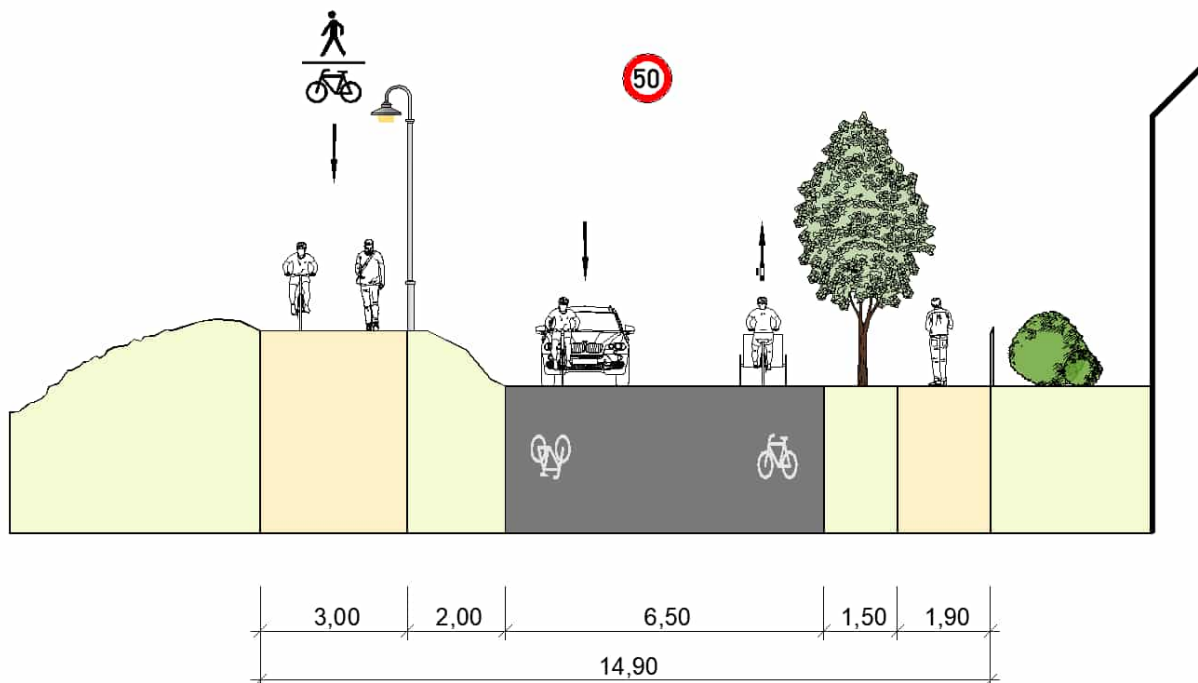
Die Kosten für die MARKIERungsmaßnahmen belaufen sich auf ca. 5.400 €

Priorität	■	■	■	Zeitraum	▶	▶	▶	Kosten	€	€	€
-----------	---	---	---	----------	---	---	---	--------	---	---	---

Querschnitt Bestand



Querschnitt Planung



Nr.: 26	Ausbaumaßnahme	Beidseitiger Ausbau auf mind. 2,50 m; Einrichtung gem. Geh. und Radweg; Instandsetzung Oberfläche
----------------	-----------------------	--

Straße (Klasse): Rohrdorfer Straße (St 2359)	Abschnitt: Hofmühlstraße bis Neue Straße	Baulastträger: Staatliches Bauamt Rosenheim	Netzkategorie: Hauptnetz
--	--	---	------------------------------------

Ortslage: innerorts	v_{zul} [km/h]: 50	Länge [m]: 370	Fahrbahnbreite [m]: 7,50	Oberfläche: Asphalt
-------------------------------	--------------------------------------	--------------------------	------------------------------------	-------------------------------

vorhandene Führungsform: Einseitiger gem. Geh- und Radweg	Breite [m]: 2,50	geplante Führungsform: Schutzstreifen / gem. Geh- und Radweg	Breite [m]: 1,50 / 3,00
---	----------------------------	--	-----------------------------------

Lageplan



Foto





Mangel / Problembeschreibung

Der betrachtete Abschnitt liegt zwischen der Einmündung Hofmühlstraße und der Neuen Straße. Am südöstlichen Rand des Abschnittes endet ein von der Miesbacher Straße aus Richtung Rosenheim kommender gemeinsamer Geh- und Radweg ohne eine Querungshilfe, die bei der Überführung auf den bislang einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweg auf diesem Abschnitt der Rohrdorfer Straße helfen würde. Die Führungsform der Radverkehrsanlage entspricht nur noch bedingt und die Dimension der Radverkehrsanlagen nicht mehr geltenden Standards. Außerdem ist die Fahrbahnoberfläche sanierungsbedürftig.

Maßnahme

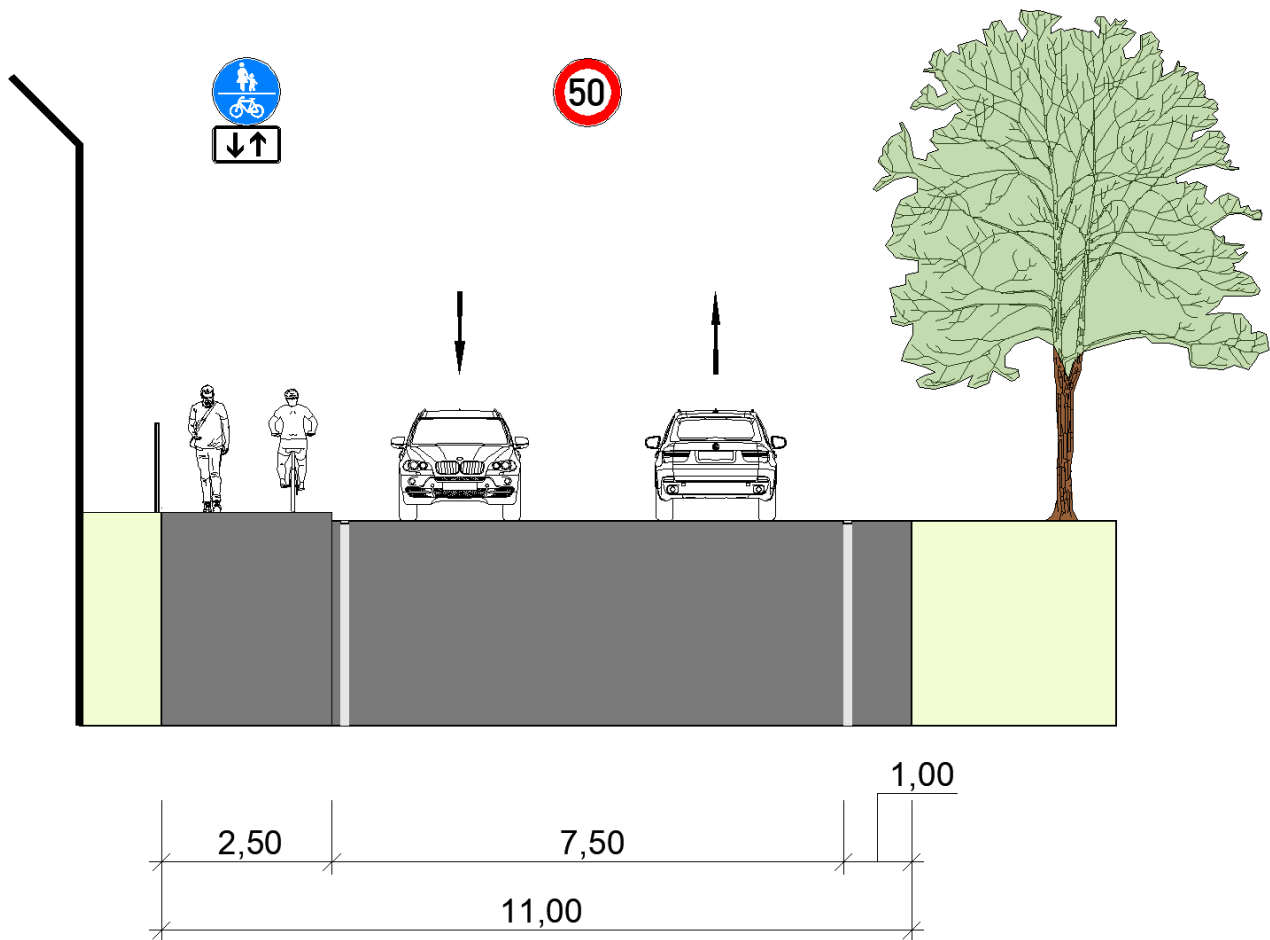
Für diesen Abschnitt ist ein innseitiger Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs mit mind. 3,00 m vorgesehen, welcher bereits hinter der Engstelle an der Bahnunterführung beginnen soll. Zudem soll für den von der Miesbacher Straße kommenden Radverkehr ein Schutzstreifen markiert werden, welcher sich ebenfalls bis zur Bahnunterführung erstreckt. Somit ist der Radverkehr direkt präsent auf der Fahrbahn und wird nicht vor der Engstelle ohne Sicherung auf die Fahrbahn geleitet. So wird gleichzeitig eine beidseitige Lösung angestrebt, welcher einem innerörtlichen Hauptnetz entspricht.

Auf Höhe der Abzweigung Landl wird zusätzlich eine Querungshilfe eingerichtet und die Oberfläche instandgesetzt.

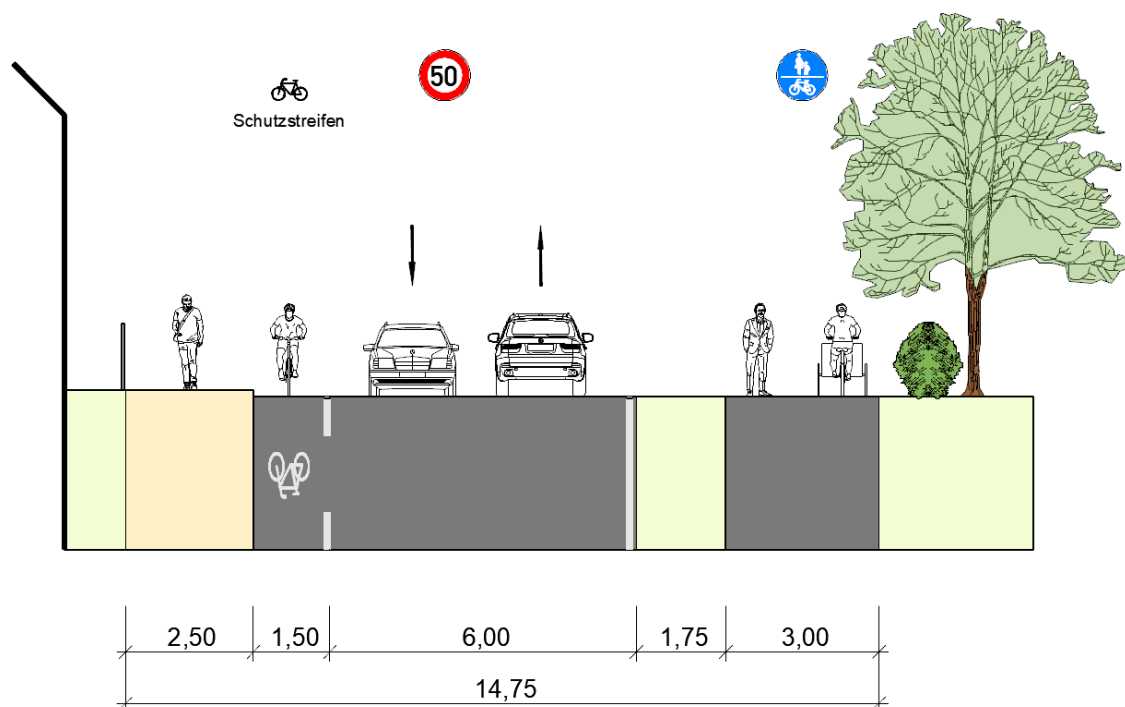
Die Kosten für diese Maßnahme belaufen sich auf ca. 432.900,00€

Priorität	■	■	■	Zeitraum	▶	▶	▶	Kosten	€	€	€
-----------	---	---	---	----------	---	---	---	--------	---	---	---

Querschnitt Bestand

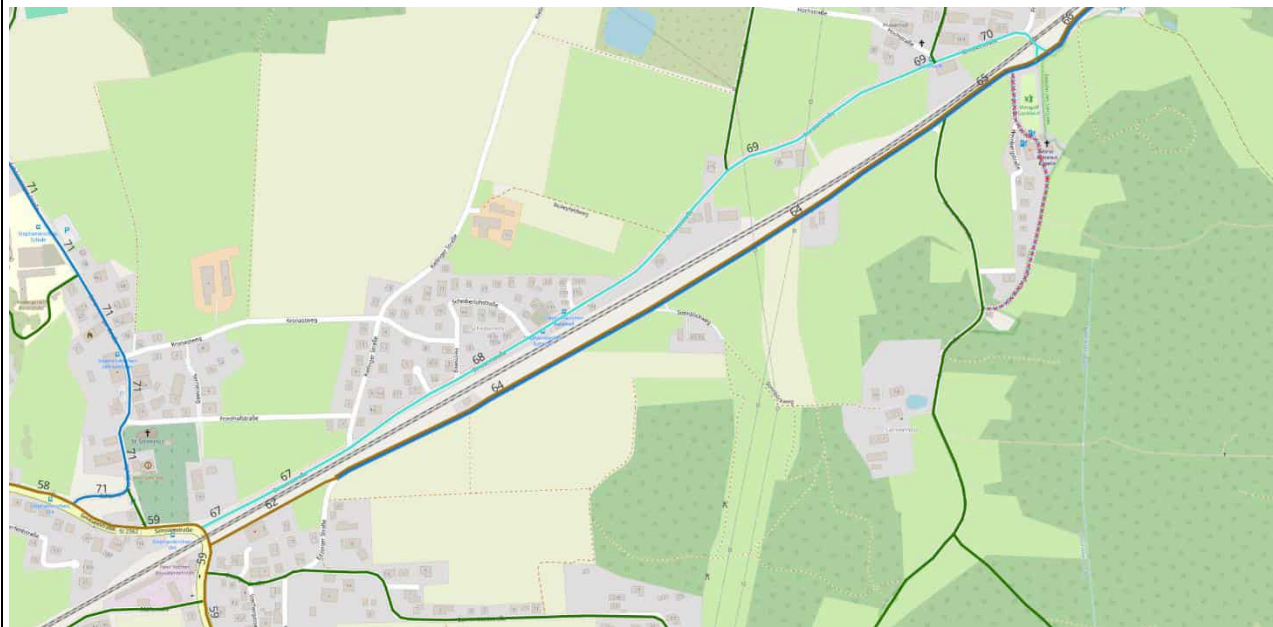


Querschnitt Planung



Nr.: 64	Ausbaumaßnahme; Beschilderungsmaßnahme	Verbreiterung auf mind. 4,75 m; Einrichtung Fahrradstraße außerorts		
Straße (Klasse): Bahnweg	Abschnitt: Eitzinger Straße bis Gocklwirt	Baulastträger: Gemeinde Stephanskirchen	Netzkategorie: Hauptnetz	
Ortslage: außerorts	v_{zul} [km/h]: 50	Länge [m]: 1.105	Fahrbahnbreite [m]: 3,50	Oberfläche: Asphalt
vorhandene Führungsform: Mischverkehr		Breite [m]: -	geplante Führungsform: Einrichtung Fahrradstraße	Breite [m]: >4,50 m

Lageplan



Foto





Mangel / Problembeschreibung

Der betrachtete Abschnitt liegt zwischen der Eitzinger Straße und dem Gocklwirt.

Gegenwärtig wird der Radverkehr im Mischverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h geführt. Die Fahrbahnbreite beträgt 3,50 m.

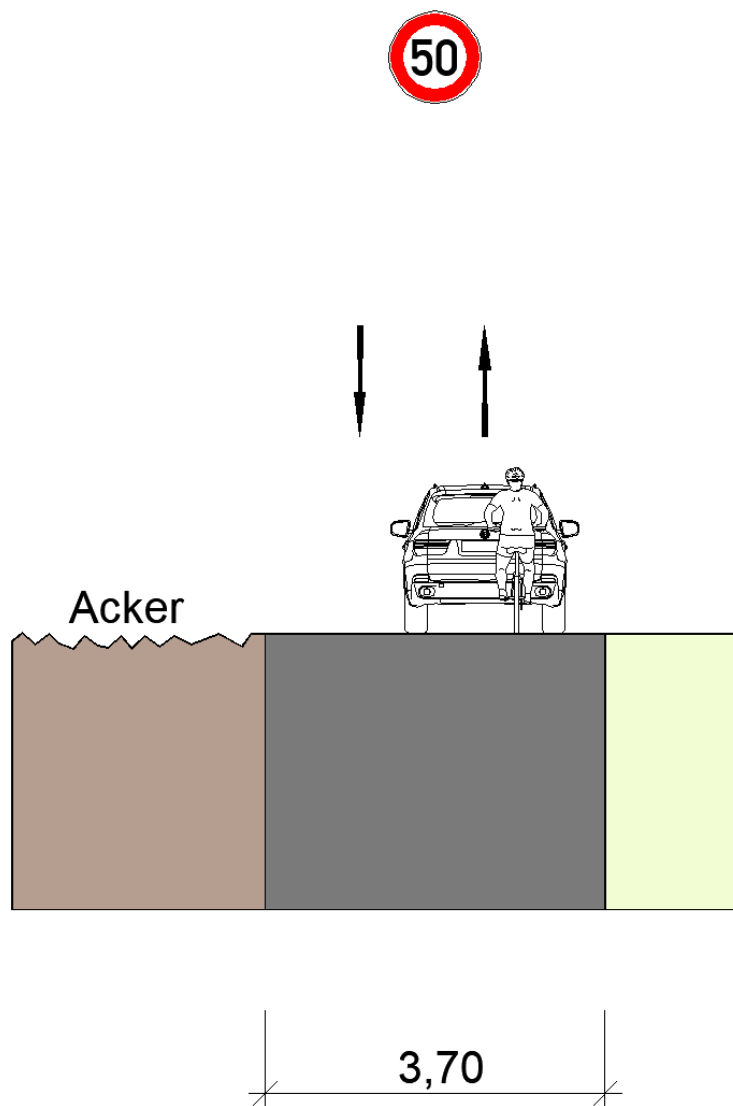
Maßnahme

Um die Radverkehrsführung in diesem Bereich sicherer und einheitlich zu gestalten, wird die Realisierung einer Fahrradstraße mit einhergehenden Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen angestrebt. Da die Straße ohnehin sanierungsbedürftig ist, wird neben der Deckensanierung eine Verbreiterung auf mind. 4,50 m angestrebt, um den Qualitätsstandards zu entsprechen.

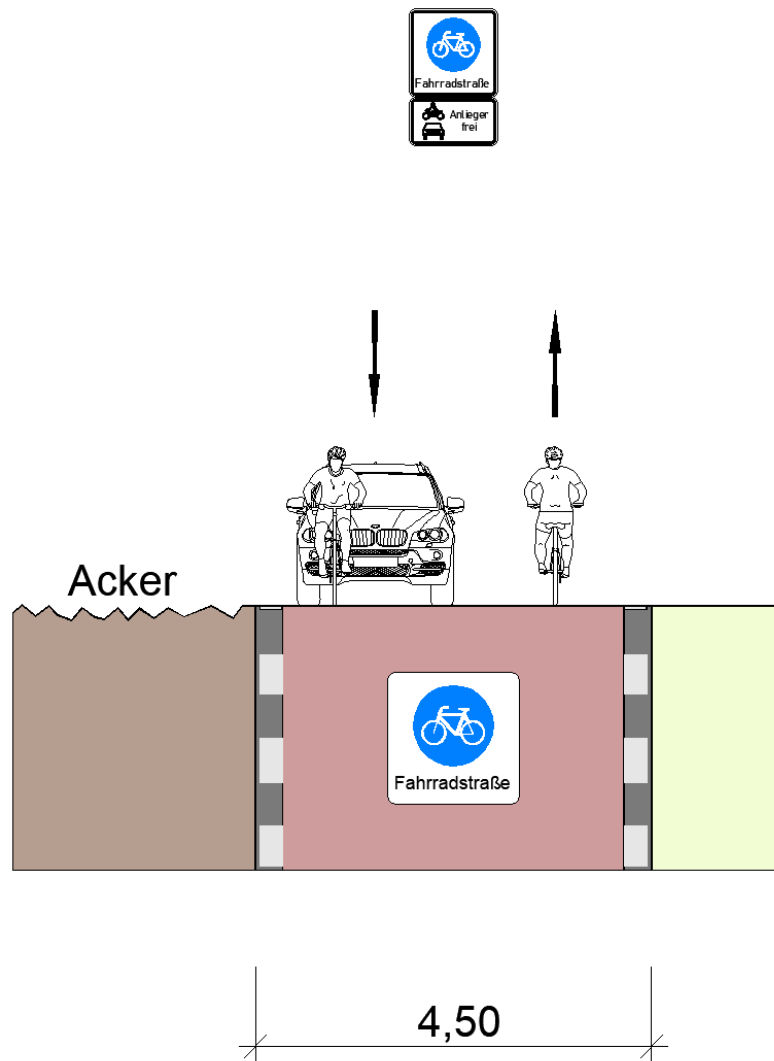
Die Kosten dieser Maßnahme belaufen sich auf ca. 487.000 €.

Priorität	■	■	■	Zeitraum	▶	▶	▶	Kosten	€	€	€
-----------	---	---	---	----------	---	---	---	--------	---	---	---

Querschnitt Bestand



Querschnitt Planung



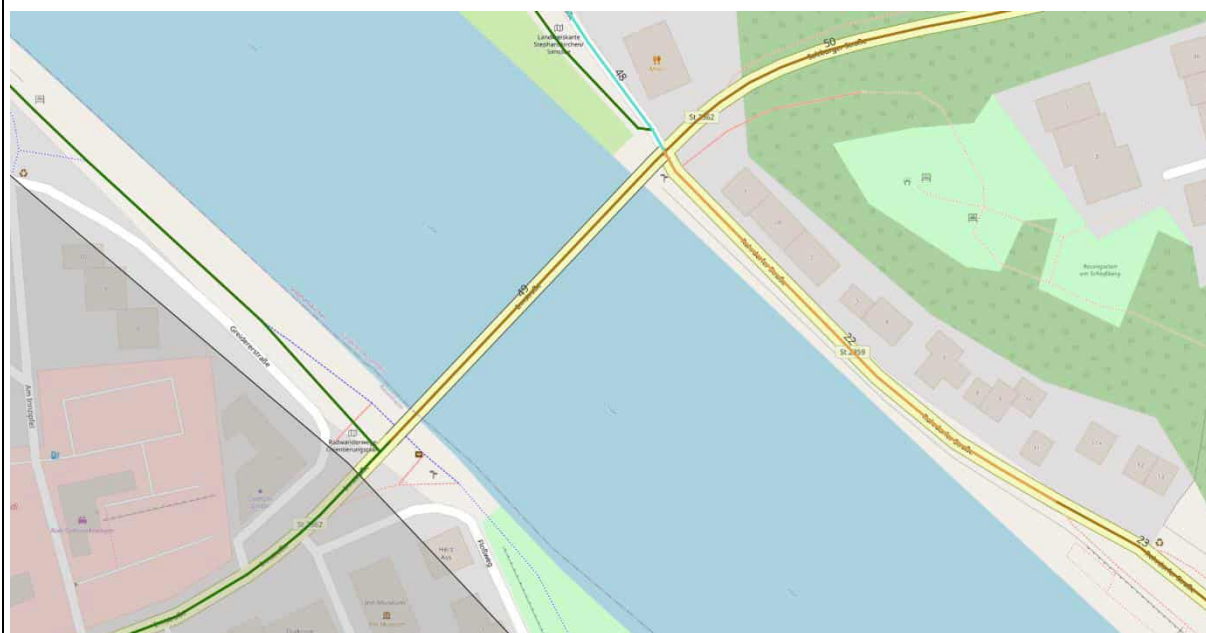
Nr.: 49	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung der baulichen Rad- und Gehwege unter Reduzierung der Fahrbahn auf 6,50 m
----------------	-----------------------	---

Straße (Klasse): Salzburger Straße (St 2362)	Abschnitt: Gemeindegrenze bis Kreuzung Hofastraße/Rohrdorfer Straße/Salzburger Straße	Baulastträger: Staatliches Bauamt Rosenheim	Netzkategorie: Hauptnetz
--	---	---	------------------------------------

Ortslage: innerorts	v_{zul} [km/h]: 50	Länge [m]: 131	Fahrbahnbreite [m]: 7,70	Oberfläche: Asphalt
-------------------------------	--------------------------------------	--------------------------	------------------------------------	-------------------------------

vorhandene Führungsform: Beidseitiger Radweg	Breite [m]: 1,60	geplante Führungsform: gemeinsamer Geh- und Radweg	Breite [m]: 2,80
--	----------------------------	--	----------------------------

Lageplan



Foto





Mangel / Problembeschreibung

Der betrachtete Abschnitt liegt zwischen der Grenze zur Stadt Rosenheim und der Kreuzung Hofaustraße/Rohrdorfer Straße/Salzburger Straße. Der Streckenabschnitt führt über die Innbrücke.

Gegenwärtig wird der Radverkehr beidseitig auf einem getrennten Geh- und Radweg ohne Zweirichtungsverkehr geführt. Aufgrund der geringen Breite wird die erlaubte Dimensionierung für eine Radverkehrsanlage nicht eingehalten, zumal die Lage auf einer Brücke die Wahrnehmung als Engstelle erhöht.

Maßnahme

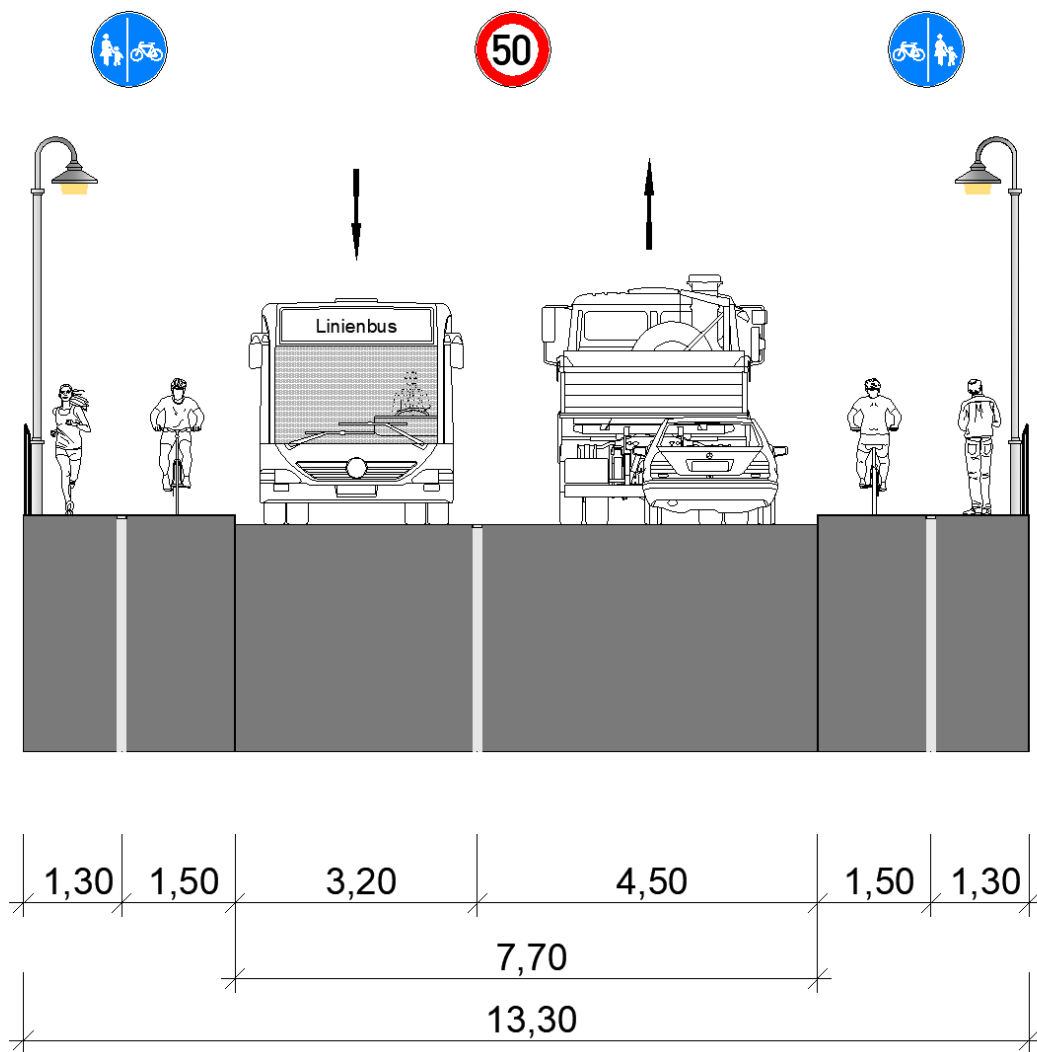
Da eine Verbreiterung des Seitenraums im baulichen Bestand des Brückenbauwerks nur schwer umsetzbar ist und langfristig ein neues Brückenbauwerk für den Rad- und Fußverkehr anzustreben ist, wird von einer baulichen Maßnahme abgeraten.

Zur Verbesserung der Verkehrssituation soll die bestehende Markierung aufgehoben werden und durch eine symmetrische Lösung auf der Fahrbahn ersetzt werden, d.h. es werden beidseitige Schutzstreifen von 1.50 m ohne Mittellinie markiert. So entfällt die unverständliche Spurbreite in Richtung Schloßberg und es wird dem Rad- sowie Fußverkehr gleichermaßen mehr Sicherheitsraum gegeben.

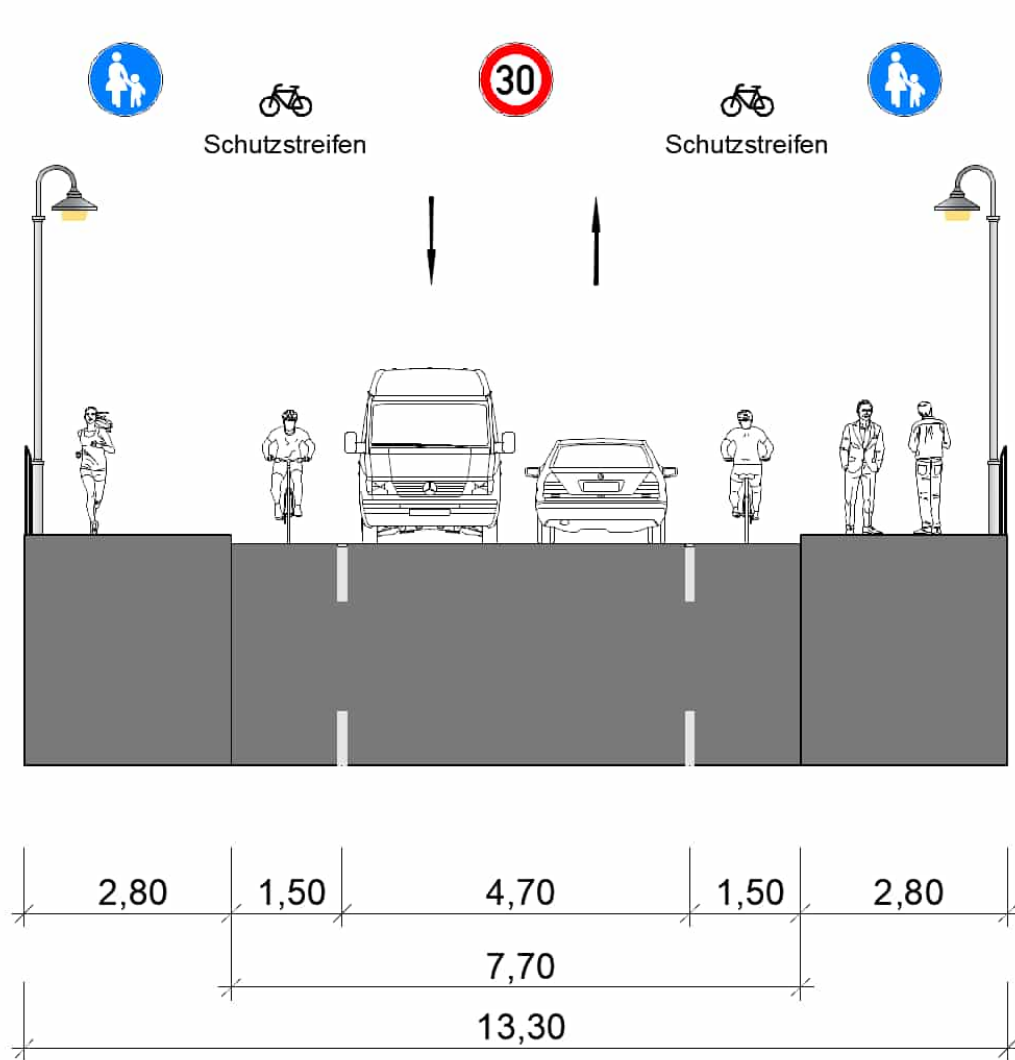
Die Gesamtkosten dieser Maßnahme belaufen sich auf ca. 8.000,00€.

Priorität	■	■	■	Zeitraum	▶	▶	▶	Kosten	€	€	€
-----------	---	---	---	----------	---	---	---	--------	---	---	---

Querschnitt Bestand



Querschnitt Planung



Nr.: 50	Ausbaumaßnahme	Verbreiterung auf 2,50 m bergab, Verbreiterung auf 3,00 m bergauf
----------------	-----------------------	--

Straße (Klasse): Salzburger Straße (St 2362)	Abschnitt: Kreuzung Hofaustraße/ Rohrdorfer Straße/Salzburger Straße bis Einmündung Wasserburger Straße	Baulastträger: Staatliches Bauamt Rosenheim	Netzkategorie: Hauptnetz
--	--	---	------------------------------------

Ortslage: Innerorts	v_{zul} [km/h]: 50	Länge [m]: 328	Fahrbahnbreite [m]: 9,80	Oberfläche: Asphalt
-------------------------------	--------------------------------------	--------------------------	------------------------------------	-------------------------------

vorhandene Führungsform: einseitiger Radweg / einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg	Breite [m]: 1,20 2,30	geplante Führungsform: einseitiger Radweg / einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg	Breite [m]: 2,50 3,00
--	------------------------------------	--	------------------------------------

Lageplan



Foto



Mangel / Problembeschreibung

Der betrachtete Teilabschnitt liegt zwischen der Kreuzung Hofauststraße/Rohrdorfer Straße/Salzbürger Straße und der Einmündung Wasserburger Straße. Der knapp 300 Meter lange Abschnitt verfügt über eine Steigung von ca. 7%.

Aktuell wird der Radverkehr mit Gefälle in Fahrtrichtung Rosenheim auf einem baulichen durch einen Grünstreifen vom Fußverkehr getrennten Radweg geführt. In Gegenrichtung wird der Radverkehr auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt. Die Dimensionierung der Radverkehrsanlage ist schmal und konfliktanfällig.

Maßnahme

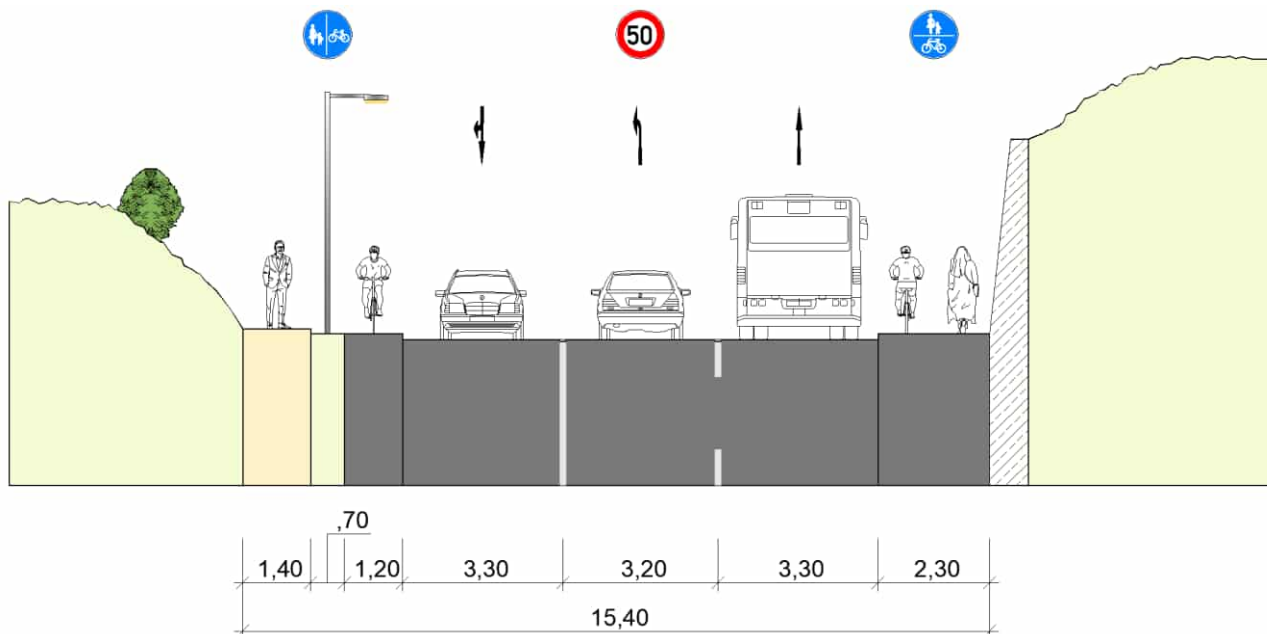
Es soll eine beidseitige, getrennte Führung des Radverkehrs verwirklicht werden.

Hierzu wird der nördliche Gehweg analog zum südlichen auf 2,30 m verbreitert, der Radverkehr soll künftig auf Radfahrstreifen mit 2,30 m bergauf und 2,00 m Breite bergab auf der Fahrbahn geführt werden. Diese Maßnahmen erfolgen unter gleichzeitiger Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 6,50 Meter und der Fahrstreifenzahl. Die dritte Fahrspur entfällt.

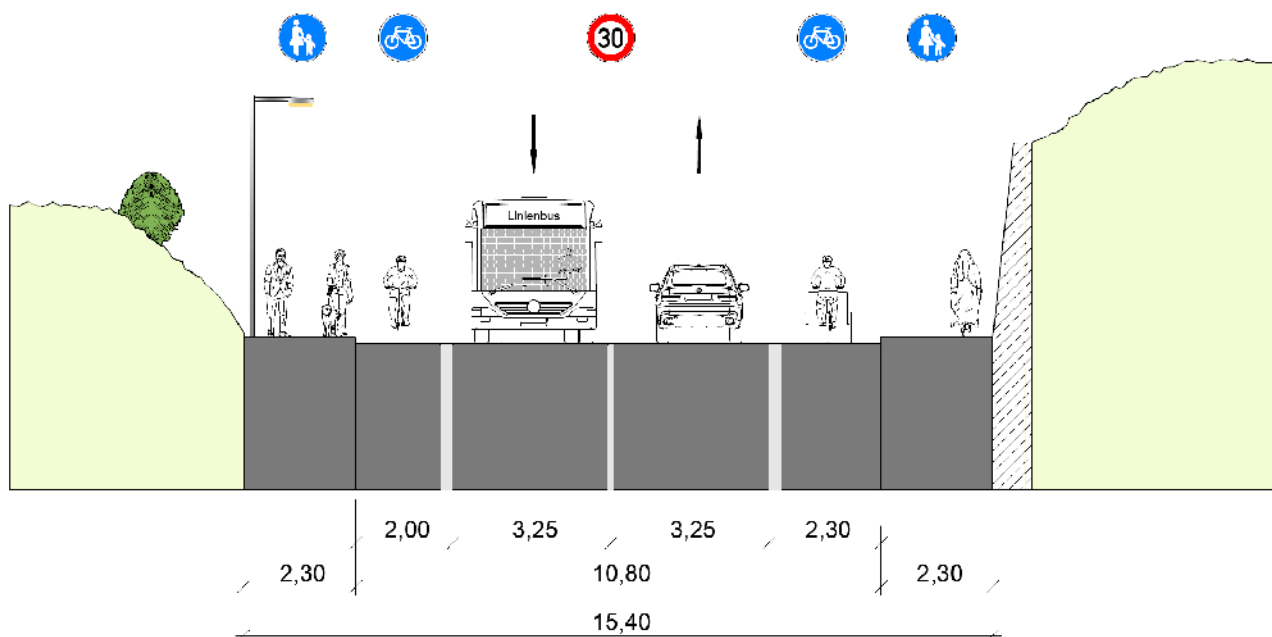
Da der gesamte Straßenquerschnitt saniert werden soll, werden die Gesamtkosten mit ca. 1,5 Mio. € bemessen.

Priorität	■	■	■	Zeitraum	▶	▶	▶	Kosten	€	€	€
-----------	---	---	---	----------	---	---	---	--------	---	---	---

Querschnitt Bestand

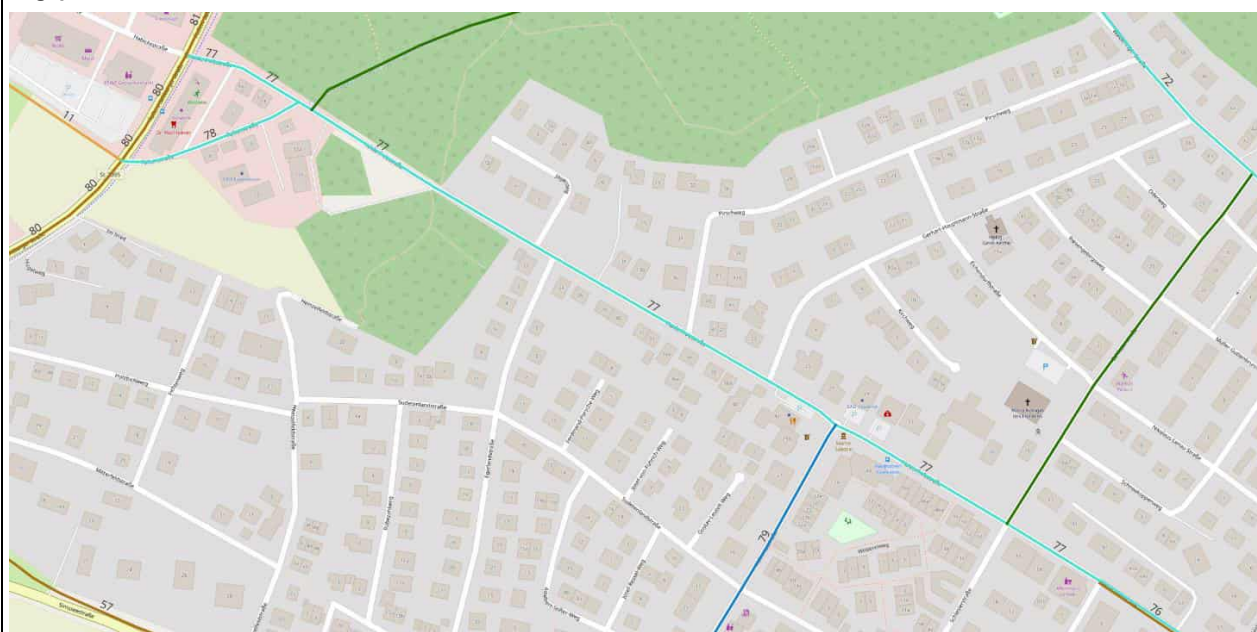


Querschnitt Planung



Nr.: 77		Markierungsmaßnahme	Piktogrammketten markieren; Markierung von Sicherheitstrennstreifen	
Straße (Klasse): Haidenholzstraße		Abschnitt: Ringstraße bis Äußere Salzburger Straße	Baulastträger: Gemeinde Stephanskirchen	Netzkategorie: Hauptnetz
Ortslage: Innerorts	v_{zul} [km/h]: 50	Länge [m]: 857	Fahrbahnbreite [m]: 6,20	Oberfläche: Asphalt
vorhandene Führungsform: Mischverkehr		Breite [m]: -	geplante Führungsform: Mischverkehr mit Piktogrammketten	Breite [m]: -

Lageplan



Foto





Mangel / Problembeschreibung

Der betrachtete Teilabschnitt liegt zwischen der Ringstraße und der Äußeren Salzburger Straße.

In diesem Bereich besteht in Teilen Parken am Fahrbahnrand auf unmarkierten Flächen. Die Fahrbahnbreite liegt bei 6,20 m und es herrscht eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Neben der Fahrbahn bestehen beidseitige Gehwege von 1,50-1,80 m Breite.

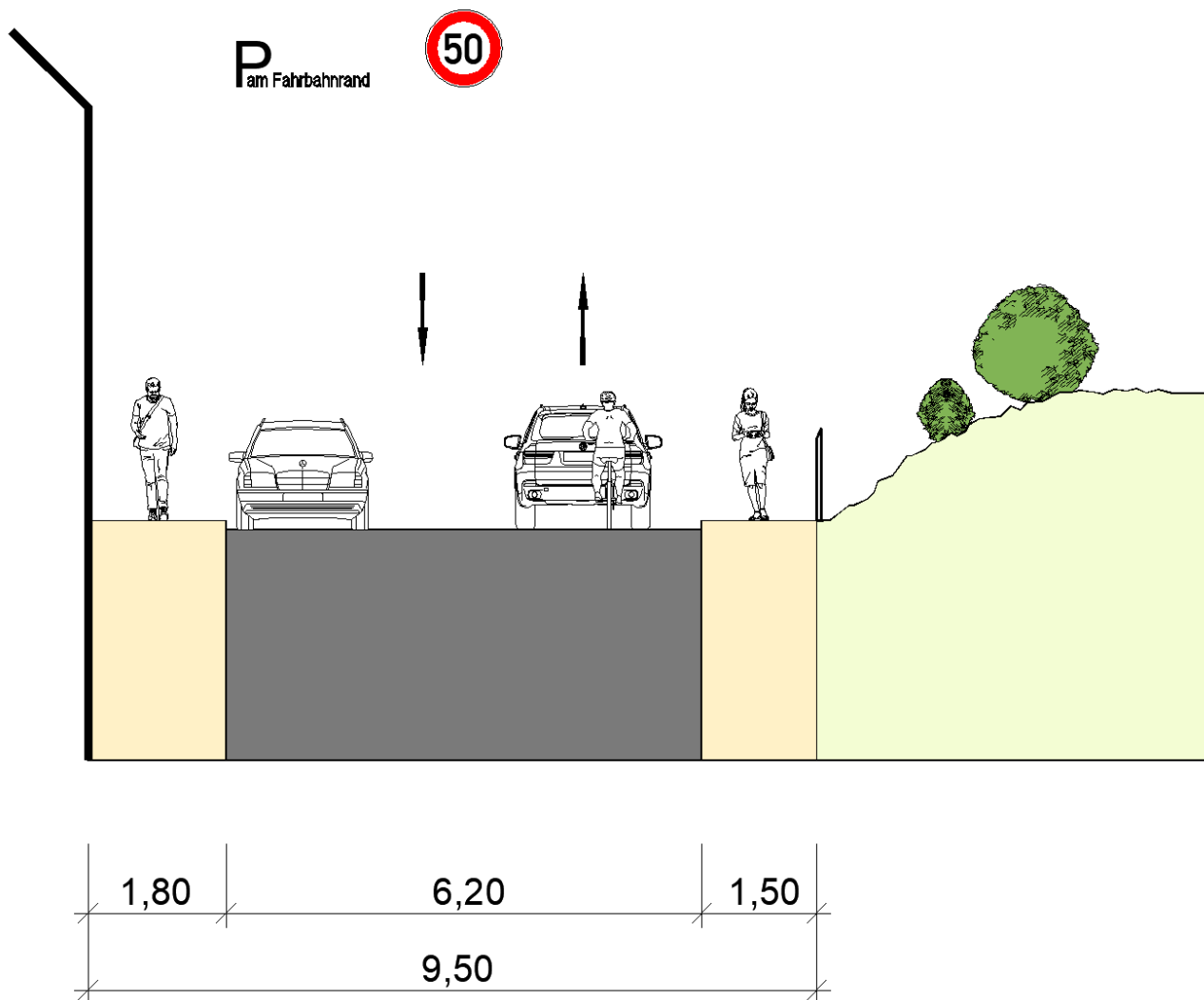
Maßnahme

Es wird die Markierung von Piktogrammketten am Fahrbahnrand vorgenommen. Darüber hinaus entfällt das Parken am Fahrbahnrand. Die Breite der Fahrbahn bleibt unverändert. Die Reduzierung auf Tempo 30 ist im gesamten Gebiet von Haidholzen zu prüfen.

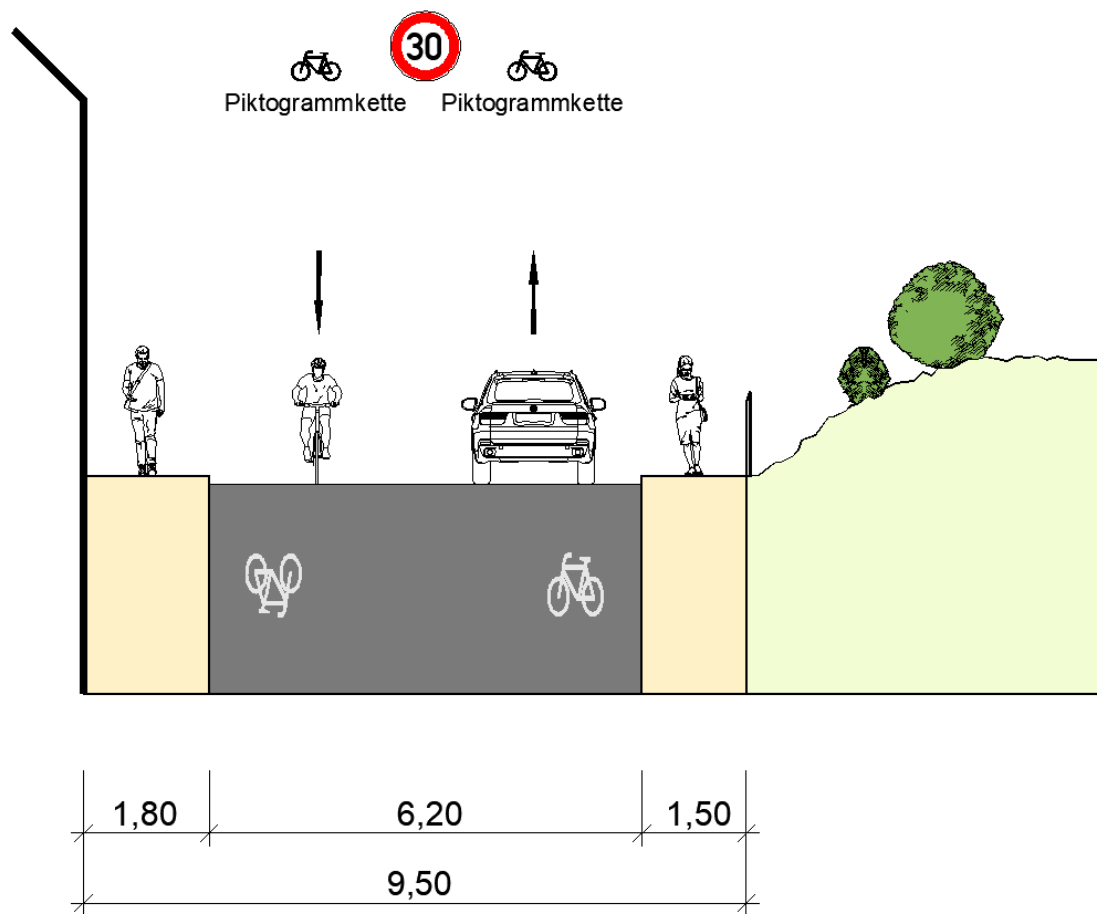
Die Gesamtkosten dieser Maßnahme belaufen sich auf ca. 12.900 €.

Priorität	■	■	■	Zeitraum	▶	▶	▶	Kosten	€	€	€
-----------	---	---	---	----------	---	---	---	--------	---	---	---

Querschnitt Bestand



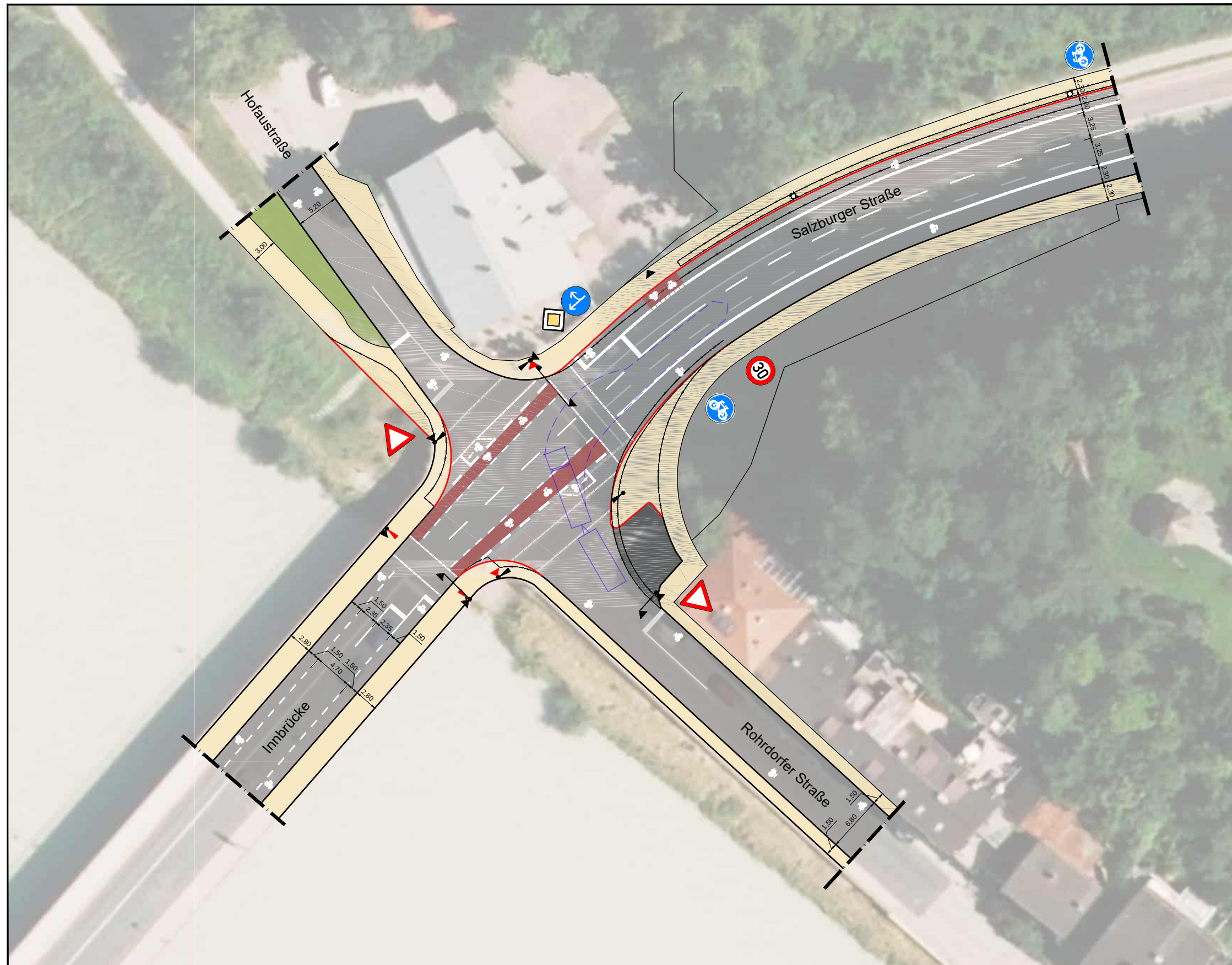
Querschnitt Planung





GEMEINDE
STEPHANSKIRCHEN

Radverkehrskonzept Gemeinde Stephanskirchen



Legende

- Fahrbahnbegrenzung Bestand
- Fahrbahnbegrenzung Entfall
- Fahrbahnbegrenzung Planung
- Grundstückszufahrt
- Straßenbeleuchtung (Bestand, Entfall, Planung)
- Lichtsignalanlage (Bestand, Entfall, Planung)
- Gehweg
- Gemeinsamer Geh- / Radweg
- Fahrbahnmarkierung (Bestand, Entfall, Planung)
- Fahrbahn-Piktogramme
- Fahrbahnnteiler / Aufpflasterung
- Roteinfärbung (Bestand, Planung)
- Materialwechsel (Bestand, Planung)
- Grünfläche
- Baum (Bestand, Entfall, Planung)

Verkehrszeichen

- Tempo 30-Zone
- Fahrradstraße
- Radweg / Radfahrstreifen
- Gemeinsamer Geh- / Radweg
- Vorfahrt gewähren

Planungsempfehlung

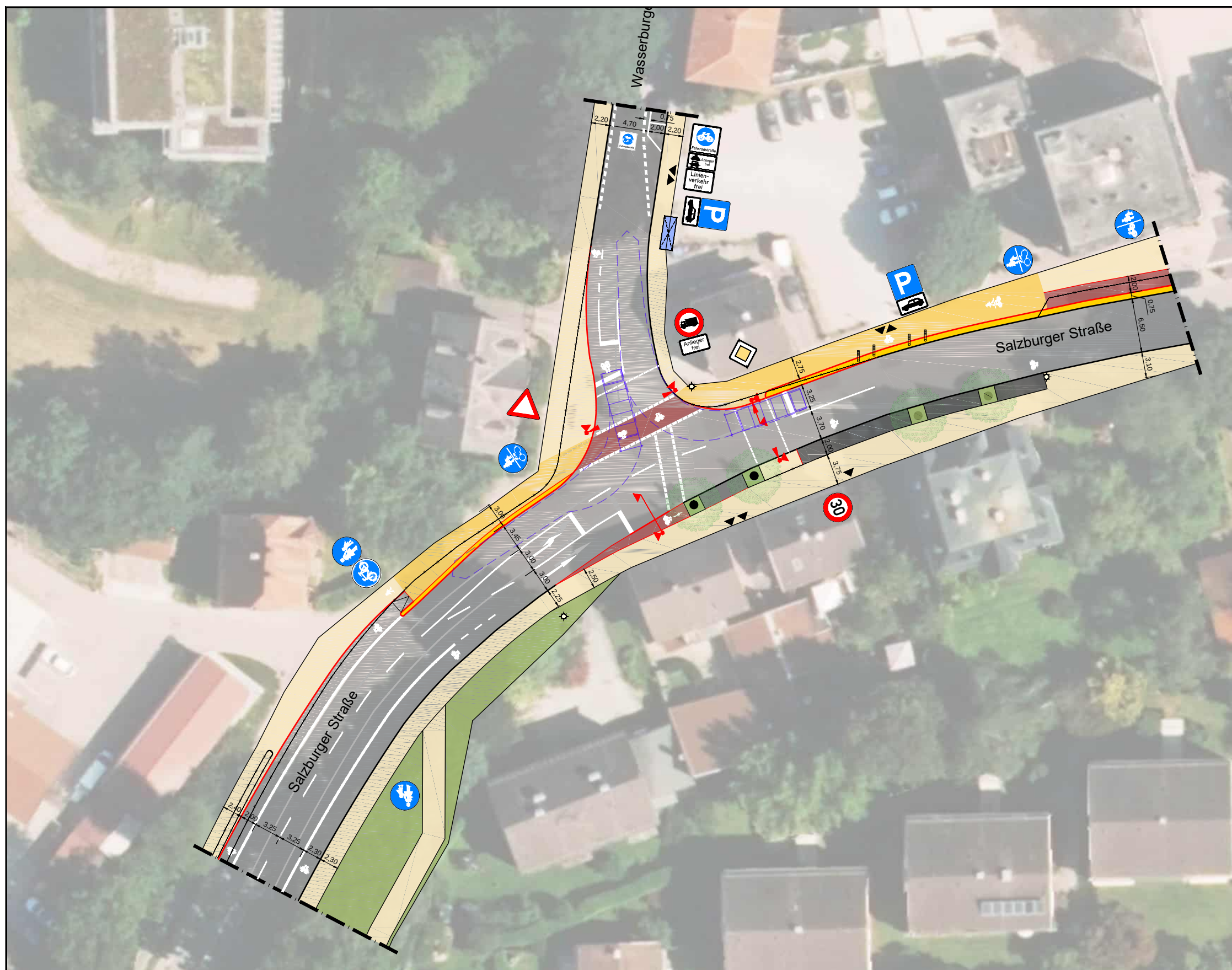
Knotenpunkt Innbrücke / Rohrdorfer Straße /
Schloßberg / Hofastraße

	06.10.2025	Maßstab: 1:500



GEMEINDE
STEPHANSKIRCHEN

Radverkehrskonzept Gemeinde Stephanskirchen



Legende

- Fahrbahnbegrenzung Bestand
- Fahrbahnbegrenzung Entfall
- Fahrbahnbegrenzung Planung
- Grundstückszufahrt
- Straßenbeleuchtung (Bestand, Entfall, Planung)
- Lichtsignalanlage (Bestand, Entfall, Planung)
- Gehweg
- Gemeinsamer Geh- / Radweg
- baulicher Sicherheitstrennstreifen
- Fahrbahnmarkierung (Bestand, Entfall, Planung)
- Fahrbahn-Piktogramme
- Fahrbahnleiter / Aufpflasterung
- Roteinfärbung (Bestand, Planung)
- Materialwechsel (Bestand, Planung)
- Grünfläche
- Baum (Bestand, Entfall, Planung)

Verkehrszeichen

- Tempo 30-Zone
- Fahrradstraße
- Radweg / Radfahrstreifen
- Gemeinsamer Geh- / Radweg

Planungsempfehlung

Knotenpunkt Salzburger Straße /
Wasserburger Straße



28.10.2025

Maßstab: 1:500



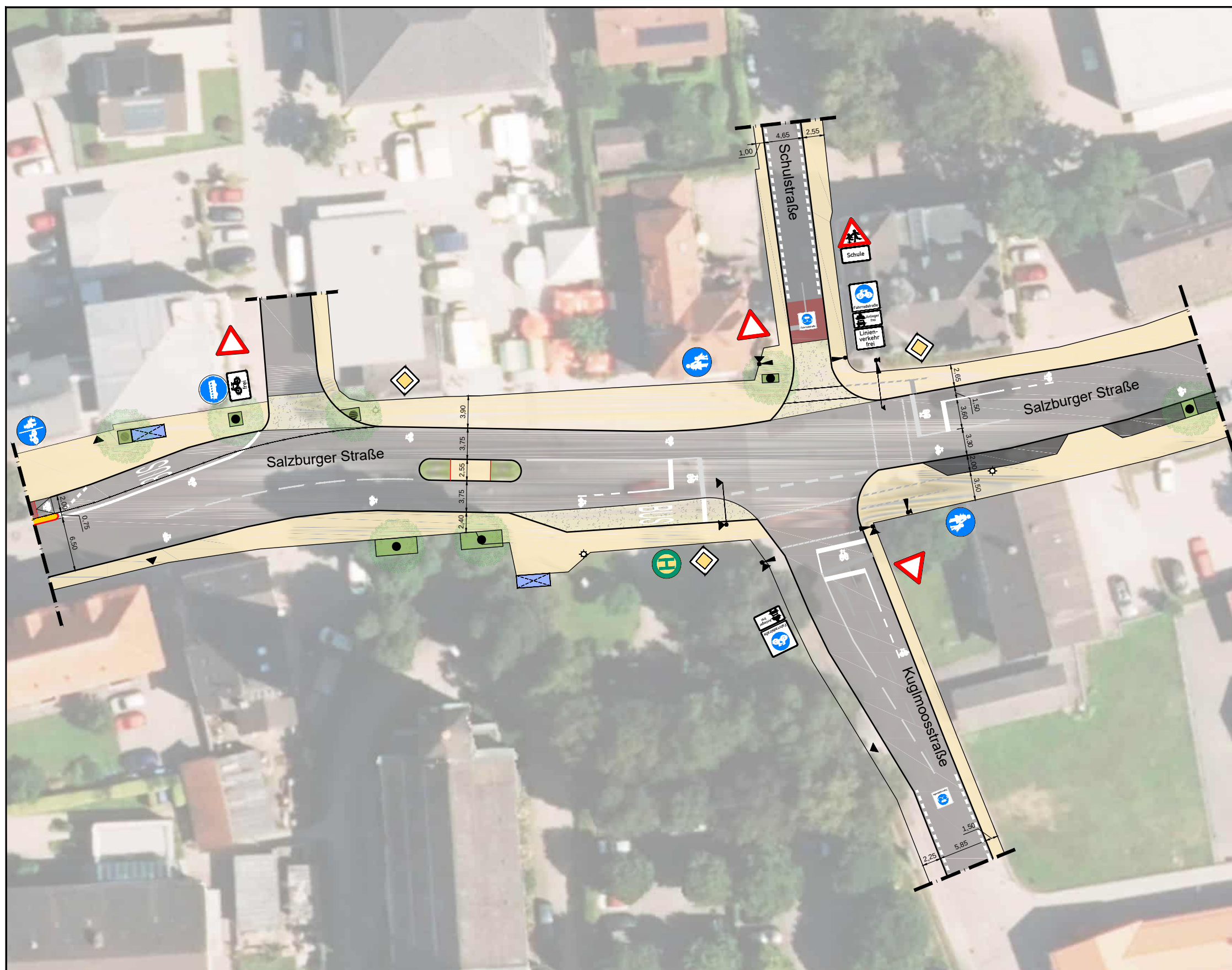
**STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNGSBÜRO KAULEN**
www.stadt-und-verkehrsplanungsbuero-kaulen.de
Tel.: 089 24110-140 Fax: 089 24110-100
Mobil: 0151 140 40000





GEMEINDE
STEPHANSKIRCHEN

Radverkehrskonzept Gemeinde Stephanskirchen



Legende

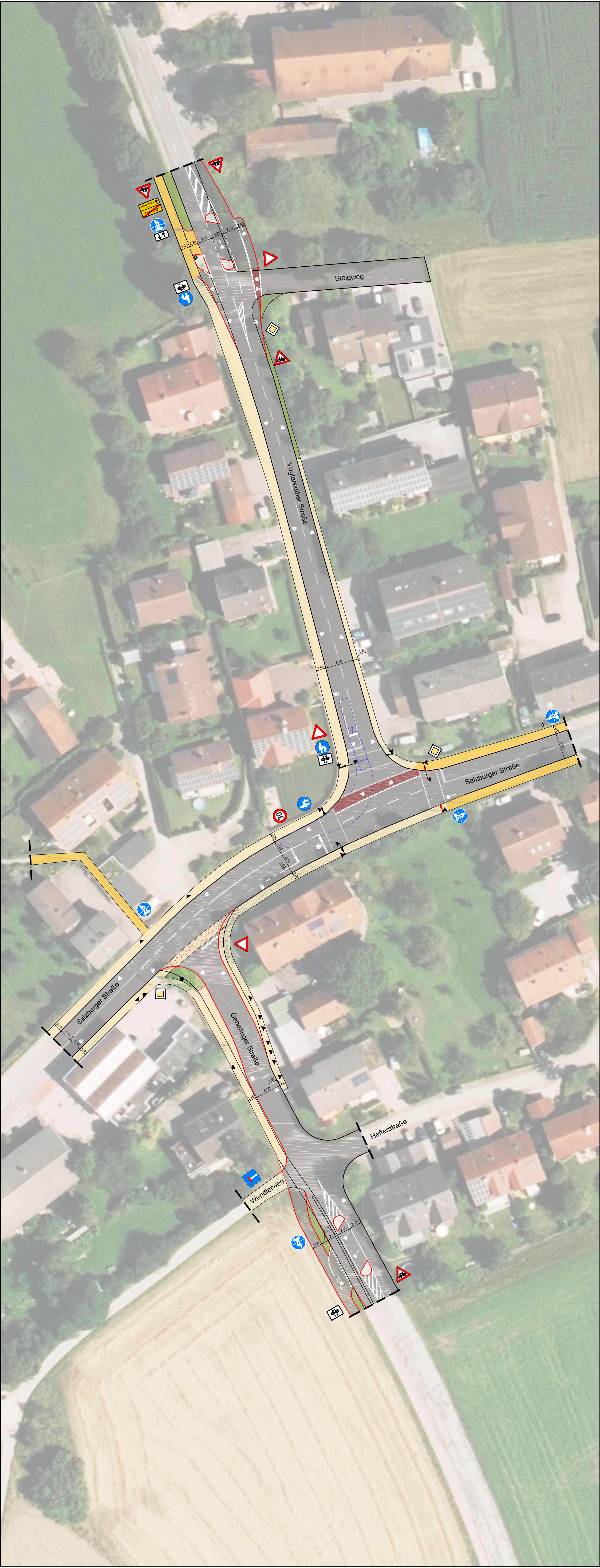
- Fahrbahnbegrenzung Bestand
- Fahrbahnbegrenzung Entfall
- Fahrbahnbegrenzung Planung
- Grundstückszufahrt
- Straßenbeleuchtung (Bestand, Entfall, Planung)
- Lichtsignalanlage (Bestand, Entfall, Planung)
- Gehweg
- Gemeinsamer Geh- / Radweg
- baulicher Sicherheitstrennstreifen
- Fahrbahnmarkierung (Bestand, Entfall, Planung)
- Fahrbahn-Piktogramme
- Fahrbahnleiter / Aufpflasterung
- Roteinfärbung (Bestand, Planung)
- Materialwechsel (Bestand, Planung)
- Grünfläche
- Baum (Bestand, Entfall, Planung)

Verkehrszeichen

- Tempo 30-Zone
- Fahrradstraße
- Radweg / Radfahrstreifen
- Gemeinsamer Geh- / Radweg

Planungsempfehlung

Knotenpunkt Salzburger Straße /
Kuglmoostraße / Schulstraße

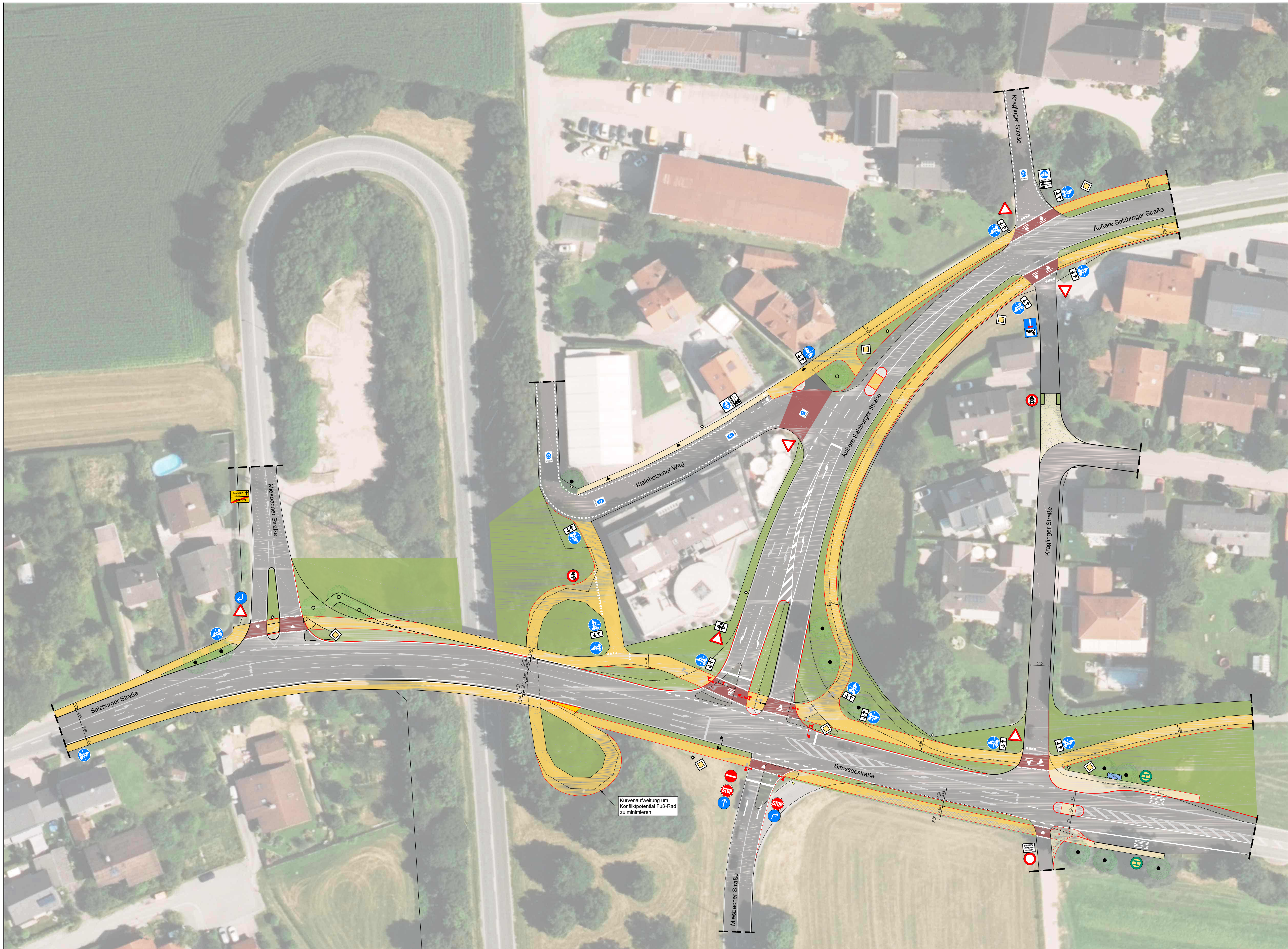


- Legende**
- Fahrbahnbegrenzung Bestand
 - Fahrbahnbegrenzung Entfall
 - Fahrbahnbegrenzung Planung
 - Grundstückzufahrt
 - Straßenbeleuchtung (Bestand, Entfall, Planung)
 - Lichtsignalanlage (Bestand, Entfall, Planung)
 - Gehweg
 - Gemeinsamer Geh- / Radweg
 - baulicher Sicherheitstrennstreifen
 - Fahrbahnmarkierung (Bestand, Entfall, Planung)
 - Fahrbahn-Piktogramme
 - Fahrbahnteiler / Aufpflasterung
 - Roteinfärbung (Bestand, Planung)
 - Materialwechsel (Bestand, Planung)
 - Grünfläche
 - Baum (Bestand, Entfall, Planung)
- Verkehrszeichen**
- Tempo 30-Zone
 - Fahrradstraße
 - Radweg / Radfahrstreifen
 - Gemeinsamer Geh- / Radweg

Planungsempfehlung

Knotenbereich Salzburger Straße / Geheringer Straße / Vogtareuther Straße

30.10.2025 Maßstab: 1:500



- Legende**
- Fahrbahnbegrenzung Bestand
 - Fahrbahnbegrenzung Entfall
 - Fahrbahnbegrenzung Planung
 - Grundstückzufahrt
 - Straßenbeleuchtung (Bestand, Entfall, Planung)
 - Lichtsignalanlage (Bestand, Entfall, Planung)
 - Gehweg
 - Gemeinsamer Geh- / Radweg
 - baulicher Sicherheitstrennstreifen
 - Fahrbahnmarkierung (Bestand, Entfall, Planung)
 - Fahrbahn-Piktogramme
 - Fahrbahnteiler / Aufpflasterung
 - Roteinfärbung (Bestand, Planung)
 - Materialwechsel (Bestand, Planung)
 - Grünfläche
 - Baum (Bestand, Entfall, Planung)
- Verkehrszeichen**
- Tempo 30-Zone
 - Fahrradstraße
 - Radweg / Radfahrstreifen
 - Gemeinsamer Geh- / Radweg

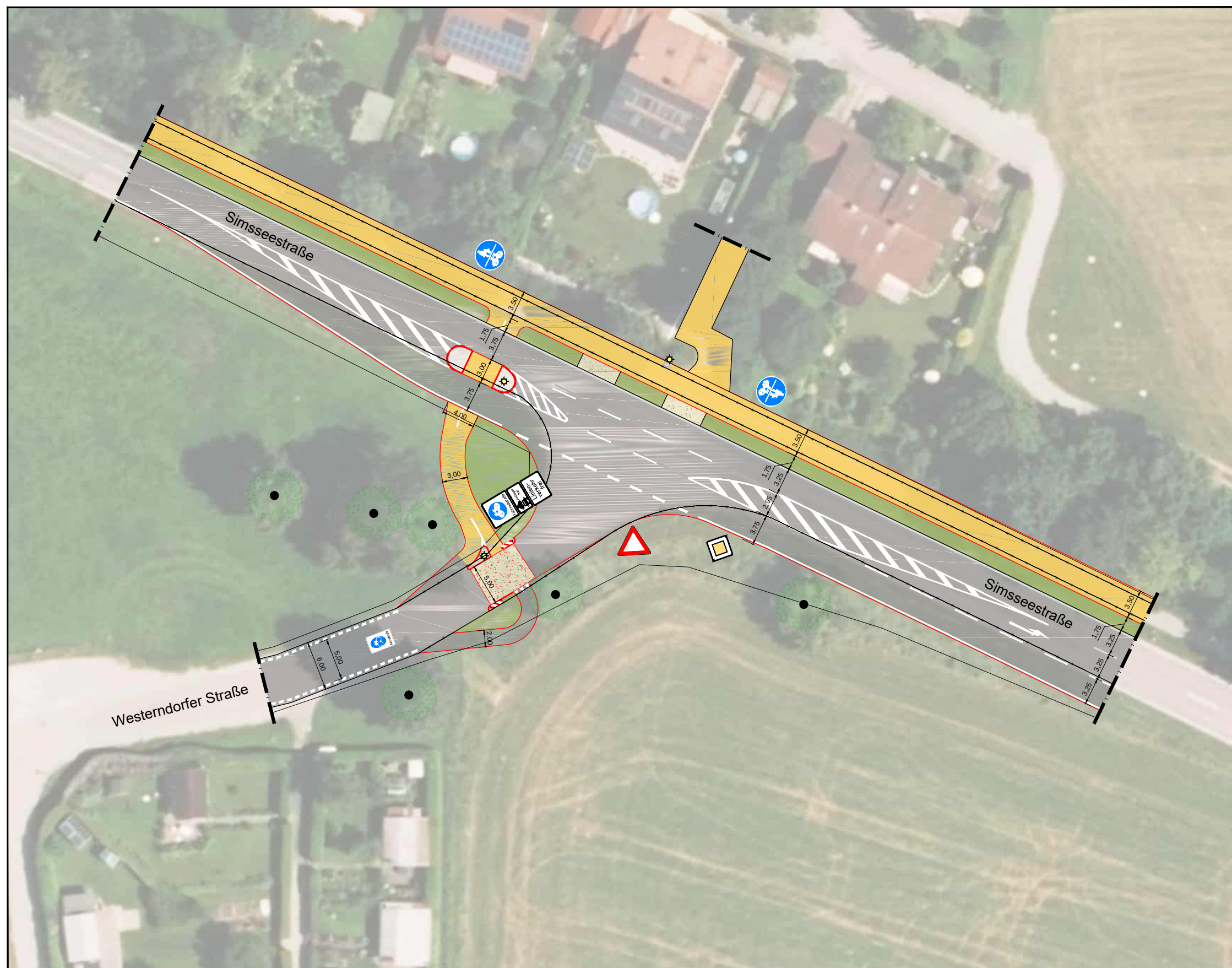
Planungsempfehlung

Knotenbereich Salzburger Straße / Miesbacher Straße / Äußere Salzburger Straße / Kraglinger Straße



GEMEINDE
STEPHANSKIRCHEN

Radverkehrskonzept Gemeinde Stephanskirchen



Legende

- Fahrbahnbegrenzung Bestand
 - Fahrbahnbegrenzung Entfall
 - Fahrbahnbegrenzung Planung
 - Grundstückszufahrt
 - Straßenbeleuchtung (Bestand, Entfall, Planung)
 - Lichtsignalanlage (Bestand, Entfall, Planung)
 - Gehweg
 - Gemeinsamer Geh- / Radweg
 - baulicher Sicherheitstrennstreifen
 - Fahrbahnmarkierung (Bestand, Entfall, Planung)
 - Fahrbahn-Piktogramme
 - Fahrbahnleiter / Aufpflasterung
 - Roteinfärbung (Bestand, Planung)
 - Materialwechsel (Bestand, Planung)
 - Grünfläche
 - Baum (Bestand, Entfall, Planung)
- ### Verkehrszeichen
- Tempo 30-Zone
 - Fahrradstraße
 - Radweg / Radfahrstreifen
 - Gemeinsamer Geh- / Radweg

Planungsempfehlung

Knotenpunkt Simsseestraße /
Westerndorfer Straße

	04.12.2025	Maßstab: 1:500



GEMEINDE
STEPHANSKIRCHEN

Radverkehrskonzept Gemeinde Stephanskirchen



Legende

- Fahrbahnbegrenzung Bestand
- Fahrbahnbegrenzung Entfall
- Fahrbahnbegrenzung Planung
- Grundstückszufahrt
- Straßenbeleuchtung (Bestand, Entfall, Planung)
- Lichtsignalanlage (Bestand, Entfall, Planung)
- Gehweg
- Gemeinsamer Geh- / Radweg
- Fahrbahnmarkierung (Bestand, Entfall, Planung)
- Fahrbahn-Piktogramme
- Fahrbahnnteiler / Aufpflasterung
- Roteinfärbung (Bestand, Planung)
- Materialwechsel (Bestand, Planung)
- Grünfläche
- Baum (Bestand, Entfall, Planung)

Verkehrszeichen

- Tempo 30-Zone
- Fahrradstraße
- Radweg / Radfahrstreifen
- Gemeinsamer Geh- / Radweg
- Vorfahrt gewähren

Planungsempfehlung

Knotenbereich Samsseestraße / Riedinger Straße (Bahnübergang Stephanskirchen)



02.10.2025

Maßstab: 1:500



**STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNGSBÜRO KAULEN**
www.stadt-und-verkehrsplanungsbuero-kaulen.de
Tel.: 089 24510-142 Fax: 089 24510-143
Mobil: 0151 142 42 42





GEMEINDE
STEPHANSKIRCHEN

Radverkehrskonzept Gemeinde Stephanskirchen



Legende

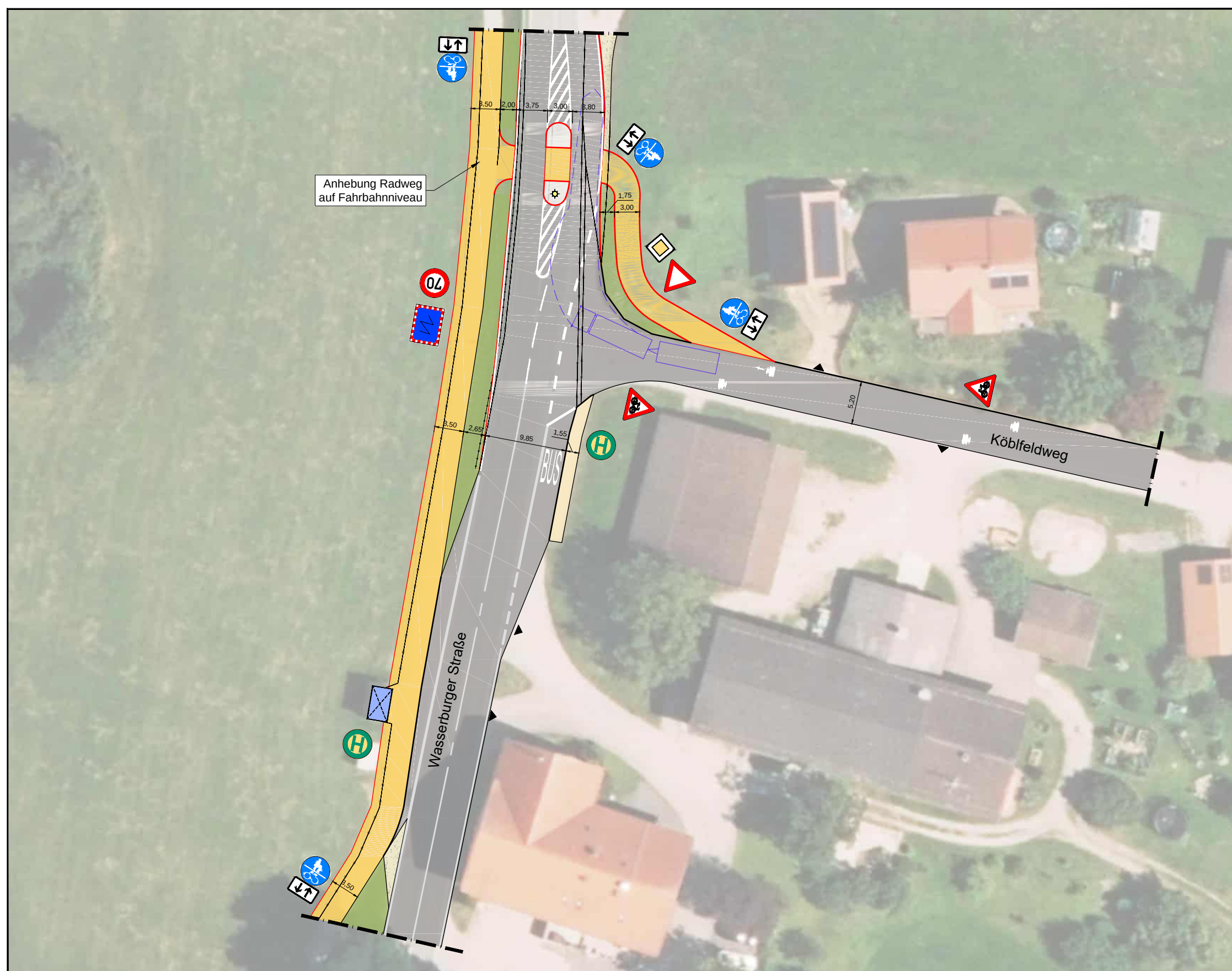
- Fahrbahnbegrenzung Bestand
- Fahrbahnbegrenzung Entfall
- Fahrbahnbegrenzung Planung
- Grundstückszufahrt
- Straßenbeleuchtung (Bestand, Entfall, Planung)
- Lichtsignalanlage (Bestand, Entfall, Planung)
- Gehweg
- Gemeinsamer Geh- / Radweg
- Fahrbahnmarkierung (Bestand, Entfall, Planung)
- Fahrbahn-Piktogramme
- Fahrbahnnteiler / Aufpflasterung
- Roteinfärbung (Bestand, Planung)
- Materialwechsel (Bestand, Planung)
- Grünfläche
- Baum (Bestand, Entfall, Planung)

Verkehrszeichen

- Tempo 30-Zone
- Fahrradstraße
- Radweg / Radfahrstreifen
- Gemeinsamer Geh- / Radweg
- Vorfahrt gewähren

Planungsempfehlung

Knotenpunkt Vogtareuther Straße / Kreuter Straße
/ Kraglinger Straße



Legende

- | | |
|---|--|
|  | Fahrbahnbegrenzung Bestand |
|  | Fahrbahnbegrenzung Entfall |
|  | Fahrbahnbegrenzung Planung |
|  | Grundstückszufahrt |
|  | Straßenbeleuchtung (Bestand, Entfall, Planung) |
|  | Lichtsignalanlage (Bestand, Entfall, Planung) |
|  | Gehweg |
|  | Gemeinsamer Geh- / Radweg |
|  | Fahrbahnmarkierung (Bestand, Entfall, Planung) |
|  | Fahrbahn-Piktogramme |
|  | Fahrbahnleiter / Aufpflasterung |
|  | Roteinfärbung (Bestand, Planung) |
|  | Materialwechsel (Bestand, Planung) |
|  | Grünfläche |
|  | Baum (Bestand, Entfall, Planung) |

Verkehrszeichen

-  Tempo 30-Zone
-  Fahrradstraße
-  Radweg / Radfahrstreifen
-  Gemeinsamer Geh- / Radweg
-  Vorfahrt gewähren

Planungsempfehlung

Knotenpunkt Wasserburger Straße / Kölbfeldweg
(Haltestelle Grasweg)



02.10.2025

Maßstab: 1:500



GEMEINDE
STEPHANSKIRCHEN

Radverkehrskonzept Gemeinde Stephanskirchen



Legende

- Fahrbahnbegrenzung Bestand
- Fahrbahnbegrenzung Entfall
- Fahrbahnbegrenzung Planung
- Grundstückszufahrt
- Straßenbeleuchtung (Bestand, Entfall, Planung)
- Lichtsignalanlage (Bestand, Entfall, Planung)
- Gehweg
- Gemeinsamer Geh- / Radweg
- baulicher Sicherheitstrennstreifen
- Fahrbahnmarkierung (Bestand, Entfall, Planung)
- Fahrbahn-Piktogramme
- Fahrbahnteiler / Aufpflasterung
- Roteinfärbung (Bestand, Planung)
- Materialwechsel (Bestand, Planung)
- Grünfläche
- Baum (Bestand, Entfall, Planung)

Verkehrszeichen

- Tempo 30-Zone
- Fahrradstraße
- Radweg / Radfahrstreifen
- Gemeinsamer Geh- / Radweg

Planungsempfehlung

Knotenbereich Rohrdorfer Straße / Hofmühlstraße



30.10.2025

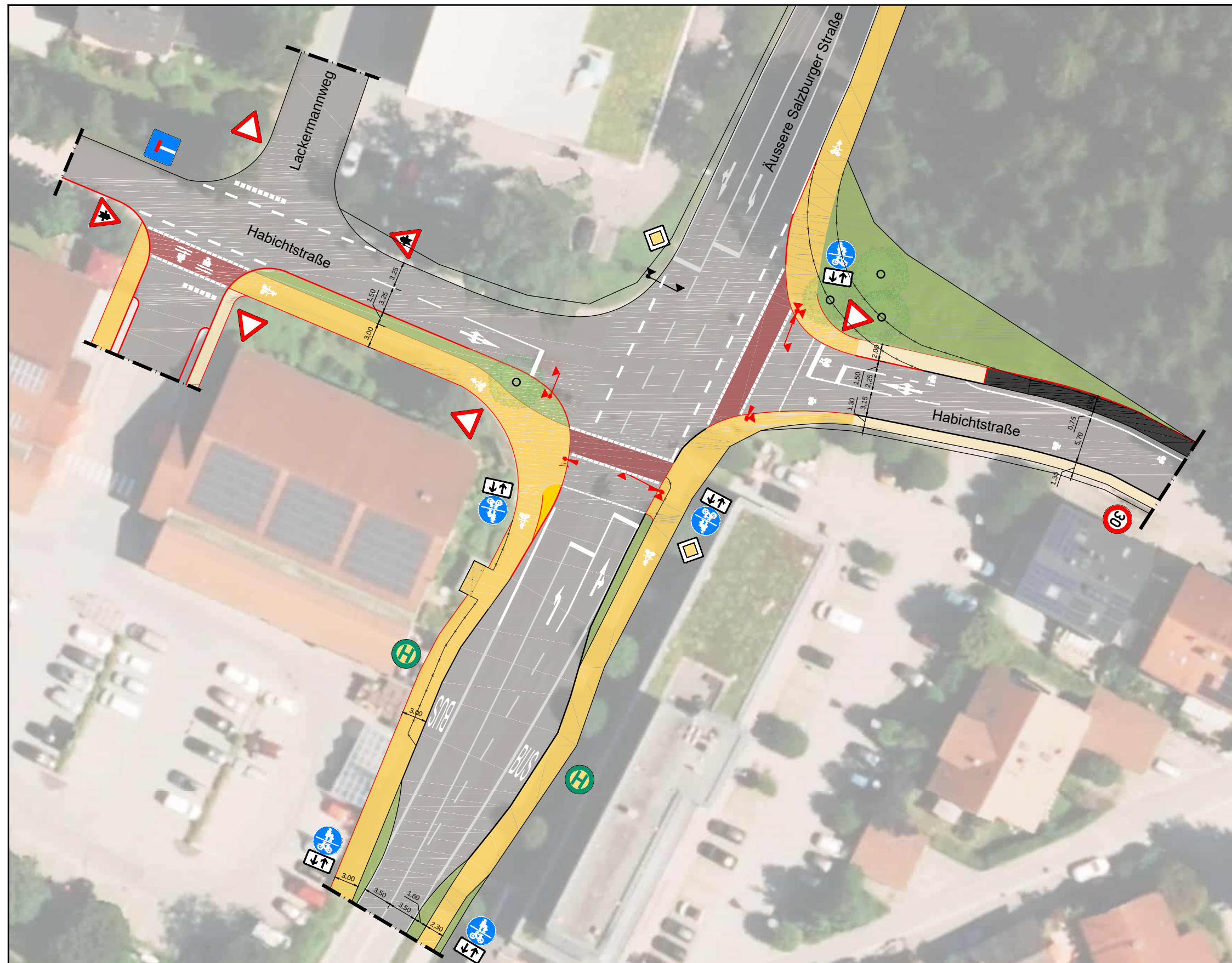
Maßstab: 1:500





GEMEINDE
STEPHANSKIRCHEN

Radverkehrskonzept Gemeinde Stephanskirchen



Legende

- Fahrbahnbegrenzung Bestand
 - Fahrbahnbegrenzung Entfall
 - Fahrbahnbegrenzung Planung
 - Grundstückszufahrt
 - Straßenbeleuchtung (Bestand, Entfall, Planung)
 - Lichtsignalanlage (Bestand, Entfall, Planung)
 - Gehweg
 - Gemeinsamer Geh- / Radweg
 - baulicher Sicherheitstrennstreifen
 - Fahrbahnmarkierung (Bestand, Entfall, Planung)
 - Fahrbahn-Piktogramme
 - Fahrbahnteiler / Aufpflasterung
 - Roteinfärbung (Bestand, Planung)
 - Materialwechsel (Bestand, Planung)
 - Grünfläche
 - Baum (Bestand, Entfall, Planung)
- ### Verkehrszeichen
- Tempo 30-Zone
 - Fahrradstraße
 - Radweg / Radfahrstreifen
 - Gemeinsamer Geh- / Radweg

Planungsempfehlung

Knotenpunkt Äußere Salzburger Straße /
Habichtstraße



30.10.2025

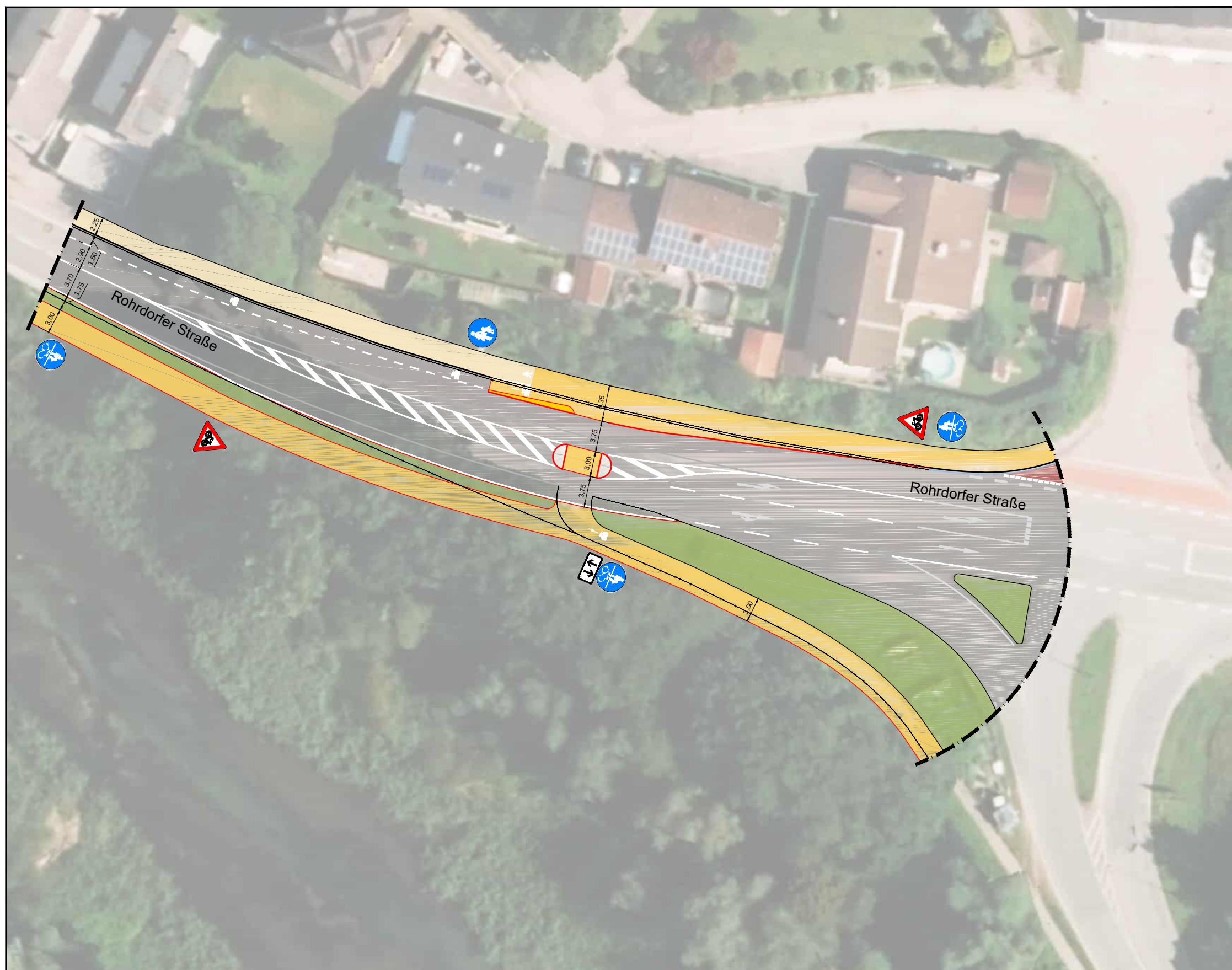
Maßstab: 1:500





GEMEINDE
STEPHANSKIRCHEN

Radverkehrskonzept Gemeinde Stephanskirchen



Legende

- Fahrbahnbegrenzung Bestand
- Fahrbahnbegrenzung Entfall
- Fahrbahnbegrenzung Planung
- Grundstückszufahrt
- Straßenbeleuchtung (Bestand, Entfall, Planung)
- Lichtsignalanlage (Bestand, Entfall, Planung)
- Gehweg
- Gemeinsamer Geh- / Radweg
- Fahrbahnmarkierung (Bestand, Entfall, Planung)
- Fahrbahn-Piktogramme
- Fahrbahnnteiler / Aufpflasterung
- Roteinfärbung (Bestand, Planung)
- Materialwechsel (Bestand, Planung)
- Grünfläche
- Baum (Bestand, Entfall, Planung)

Verkehrszeichen

- Tempo 30-Zone
- Fahrradstraße
- Radweg / Radfahrstreifen
- Gemeinsamer Geh- / Radweg
- Vorfahrt gewähren

Planungsempfehlung

Knotenbereich Rohrdorfer Straße / Neue Straße

	02.10.2025	Maßstab: 1:500