



NAHMOBILITÄTSKONZEPT

STADT PFAFFENHOFEN A.D.ILM



PFAFFENHOFEN A. D. ILM



27. SEPTEMBER 2023
BÜRGERWERKSTATT

Wie mobil will Pfaffenhofen sein?


STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNGSBÜRO KAULEN 

Dr. Ralf Kaulen
Kristof Mainz M.Sc.



PFAFFENHOFEN A. D. ILM







RADLER UND FUSSGÄNGER


Nahmobilitätskonzept für Pfaffenhofen


Autor: Bürgerservice Pfaffenhofen
aus Pfaffenhofen




hochgeladen von [Thomas Tomaschek](#)

Die Stadt Pfaffenhofen bekommt ein Nahmobilitätskonzept, das auf kurzen Strecken den Rad- und Fußgängerverkehr fördert. Der Ferienausschuss des Stadtrats hat in seiner jüngsten Sitzung die Verwaltung einstimmig beauftragt, das Konzept zu erstellen. Ziel des Nahmobilitätskonzepts ist es, die Straßen und Plätze Pfaffenhofens in einer Weise umzugestalten, dass die Menschen ermuntert und ermutigt werden, wieder mehr zu Fuß zu gehen oder das Fahrrad zu benutzen. Der Ausschuss sprach sich dafür aus, parallel zum Nahmobilitätskonzept die Radwege zu und in den Ortsteilen auszubauen. Dies erfolgt teilweise zusammen mit Landkreis und Staatlichem Bauamt.





Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm 2 



GLIEDERUNG

1. Was ist ein Nahmobilitätskonzept?
2. Anlass- und Aufgabestellungen
 - a. SchülerInnenbefragung
 - b. Bürgerbefragung
3. Planung der Fuß- und Radverkehrsnetze
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
4. Integriertes (Nah-)Mobilitätskonzept
 - a. Zielsetzung
 - b. Überlagerung der Verkehrsnetze / Umgang mit Nutzungskonkurrenzen
 - c. Einfluss der Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit auf die Straßenraumnutzung
5. Nahmobilitätskonzept
 - a. Maßnahmenkonzept und ausgewählte Einzelmaßnahmen
 - b. Einbettung in ein Gesamtmobilitätskonzept
6. Wir freuen uns auf Ihre Anregungen ...
7. Gemeinsam gestalten wir unsere Stadt!



Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm 3 

Ziel: Förderung der Nahmobilität

Schienegebundener ÖV

Straßengebundener ÖV

Öffentlicher Individualverkehr

Fußverkehr

Radverkehr

Standardisierte Schnittstellen

Fazit:

- gute ÖV-Angebote vorhanden
- weiterführende Konzepte für den Fuß-/Radverkehr sowie zur multimodalen Verknüpfung notwendig

 Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm 4 


Drei projektbegleitende Arbeitskreise

Verwaltung:
Stadtverwaltung, Landratsamt,
Kommunalunternehmen
Strukturentwicklung, Staatliches
Bauamt



Politik:
Bürgermeister, Stadtrat


Interessengruppen:
ADFC, Polizei, Verkehrswacht, Bund
Naturschutz

 Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm 5 


GLIEDERUNG

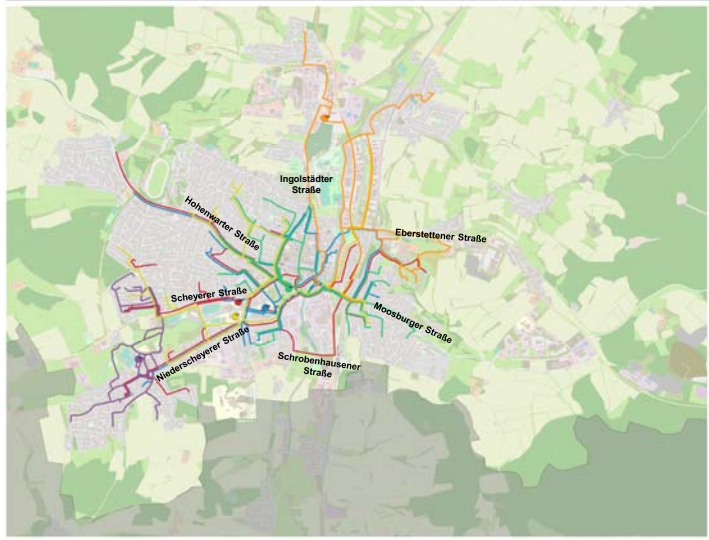
1. Was ist ein Nahmobilitätskonzept?
2. Anlass- und Aufgabestellungen
 - a. SchülerInnenbefragung
 - b. Bürgerbefragung
3. Planung der Fuß- und Radverkehrsnetze
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
4. Integriertes (Nah-)Mobilitätskonzept
 - a. Zielsetzung
 - b. Überlagerung der Verkehrsnetze / Umgang mit Nutzungskonkurrenzen
 - c. Einfluss der Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit auf die Straßenraumnutzung
5. Nahmobilitätskonzept
 - a. Maßnahmenkonzept und ausgewählte Einzelmaßnahmen
 - b. Einbettung in ein Gesamtmobilitätskonzept
6. Wir freuen uns auf Ihre Anregungen ...
7. Gemeinsam gestalten wir unsere Stadt!

Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm6

Analyse der Hauptschulwege in Pfaffenhofen

Nahmobilitätskonzept Stadt Pfaffenhofen a.d. Ilm





Legende



Schulstandorte
● Erlangen-Gymnasium
● Georg-Hipp-Realschule
● Grund- und Mittelschule
● Grundschule Madonnenberg
● Joseph-Maria-Lütz-Grundschule
● Marienass Grundschule

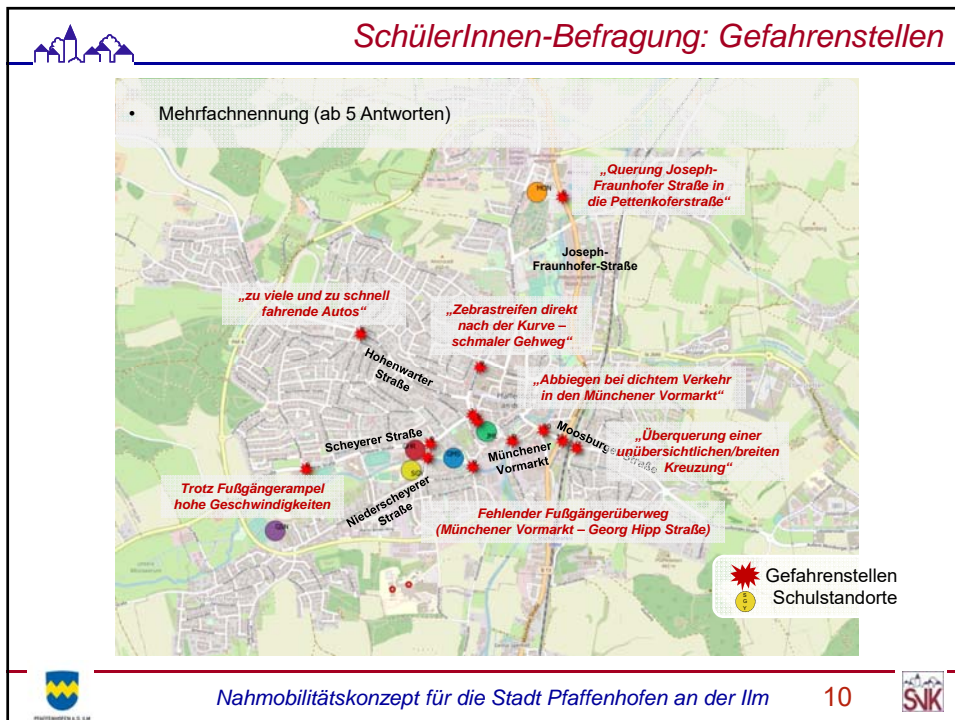
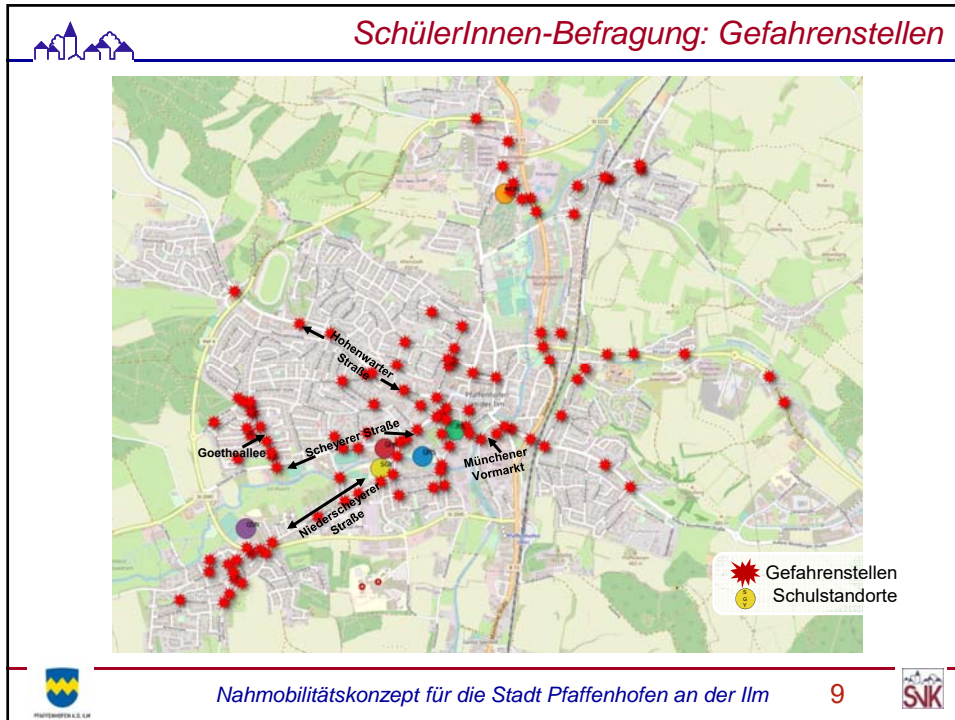
Beitragende in Richtung
● Erlangen-Gymnasium
● Georg-Hipp-Realschule
● Grund- und Mittelschule
● Grundschule Madonnenberg
● Joseph-Maria-Lütz-Grundschule
● Marienass Grundschule

Beitragende
— Stadt Pfaffenhofen

Nahmobilitätskonzept
SchülerInnen-Beitragung
Mängelschulwege

26.09.2023 Maßstab: 1:10.000

Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm8





SchülerInnen-Befragung: Gefahrenstellen

„Die Pkws + Lkws fahren **sehr schnell**, sodass mir teilweise die Mütze vom Kopf fliegt.“
„Die Autos rasen so schnell, da bekomme ich **Angst**“ (Ingolstädter Straße)
„Auf der ganzen Strecke zu **hohes Tempo** und zu **wenig Abstand** bzw. knappes Überholen der Autos und Busse“

„Wildes Parken in der Feuerwehrzufahrt und im absoluten Halteverbot verursachen **unübersichtliche Situationen**“
„komplettes **Chaos** nach der Schule“ (Niederscheyerer Straße und an den angrenzenden Knotenpunkten)

„Für **Kinder** (...) ist ein Weg zur Grundschule / weiterführenden Schulen aktuell alleine **nicht sicher** zu bewältigen. Selbst für einen Erwachsenen ist die Strecke **stressbehaftet**.“
„Wir wünschen uns ein **sicheres**, durchgängig verbundenes Radnetz zu allen Schulen, Musikschulen, öffentlichen Orten und Freizeiteinrichtungen in Pfaffenhofen.“

„Verbesserungsvorschläge: Einrichtung von **verkehrsberuhigten Bereichen**, zumindest in den Straßen ohne Gehweg“ (Wolfgang-Borchert-Straße)
„Verbesserungsvorschläge: **Vorverlegung der 30er Zone** in der Scheyerer Str. um 200 m in Richtung Goetheallee, damit am Ampelübergang mehr **Sicherheit durch verlangsamten Verkehr** entstehen kann“

 Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm 11 

SchülerInnen-Befragung: Gefahrenstellen

Fließender Verkehr:

- Hohes Verkehrsaufkommen
- Hohe Geschwindigkeiten

Ruhender Verkehr:

- Blockieren von Gehwegen (Elterntaxi)
- Unübersichtlicher Straßenraum

Fußverkehr:

- Geringe Gehwegbreiten
- Fehlende Gehwege in Wohngebieten
- Forderung nach weiteren Querungshilfen



Radverkehr:


- Fehlende Radwege
- Abruptes Ende von Radverkehrsanlagen

ÖPNV:



- Fehlender Witterungsschutz an Haltestellen
- Nicht ausreichender Wartebereich


Inhalt des Nahmobilitätskonzepts

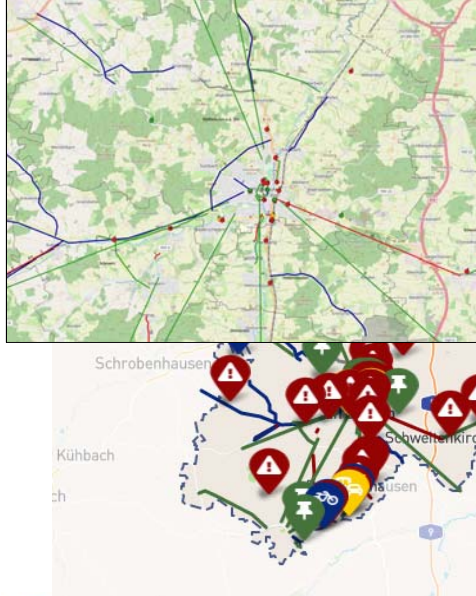
 Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm 12 

GLIEDERUNG

1. Was ist ein Nahmobilitätskonzept?
2. Anlass- und Aufgabestellungen
 - a. SchülerInnenbefragung
 - b. Bürgerbefragung
3. Planung der Fuß- und Radverkehrsnetze
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
4. Integriertes (Nah-)Mobilitätskonzept
 - a. Zielsetzung
 - b. Überlagerung der Verkehrsnetze / Umgang mit Nutzungskonkurrenzen
 - c. Einfluss der Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit auf die Straßenraumnutzung
5. Nahmobilitätskonzept
 - a. Maßnahmenkonzept und ausgewählte Einzelmaßnahmen
 - b. Einbettung in ein Gesamtmobilitätskonzept
6. Wir freuen uns auf Ihre Anregungen ...
7. Gemeinsam gestalten wir unsere Stadt!

Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm13

Öffentlichkeitsbeteiligung Landkreis Pfaffenhofen



Neustadt der Donau
Mainburg
Rudelzhausen
Au in der Hallertau
Schrobenhausen
Kühbach
Schwefelkirchen
Freising

Legende

- Mängel / Gefahrenstellen (116)
- Mobilstation / wichtiger Verknüpfungspunkt (7)
- Routenvorschlag (60)
- Sonstiges (3)
- Ideen / Anregungen (45)

Filter



nicht veröffentlichte Marker

nur kommentierte Marker

Beteiligungszeitraum:
11.07. – 04.09.2022



Projektstatistik

eingetragene Ideen	246
Ideen Likes	1178
eingetragene Kommentare	45
Kommentare Likes	101

Mobilitätskonzept zum Radverkehr Landkreis Pfaffenhofen a.d.Ilm14

GLIEDERUNG

1. Was ist ein Nahmobilitätskonzept?
2. Anlass- und Aufgabestellungen
 - a. SchülerInnenbefragung
 - b. Bürgerbefragung
3. Planung der Fuß- und Radverkehrsnetze
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
4. Integriertes (Nah-)Mobilitätskonzept
 - a. Zielsetzung
 - b. Überlagerung der Verkehrsnetze / Umgang mit Nutzungskonkurrenzen
 - c. Einfluss der Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit auf die Straßenraumnutzung
5. Nahmobilitätskonzept
 - a. Maßnahmenkonzept und ausgewählte Einzelmaßnahmen
 - b. Einbettung in ein Gesamtmobilitätskonzept
6. Wir freuen uns auf Ihre Anregungen ...
7. Gemeinsam gestalten wir unsere Stadt!

 *Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm* 15 

Anwendung der RIN und HRSV

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Arbeitsgruppe Verkehrsplanung 

**Richtlinien
für integrierte Netzgestaltung**
RIN

Ausgabe 2008

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Arbeitsgruppe Straßenentwurf 

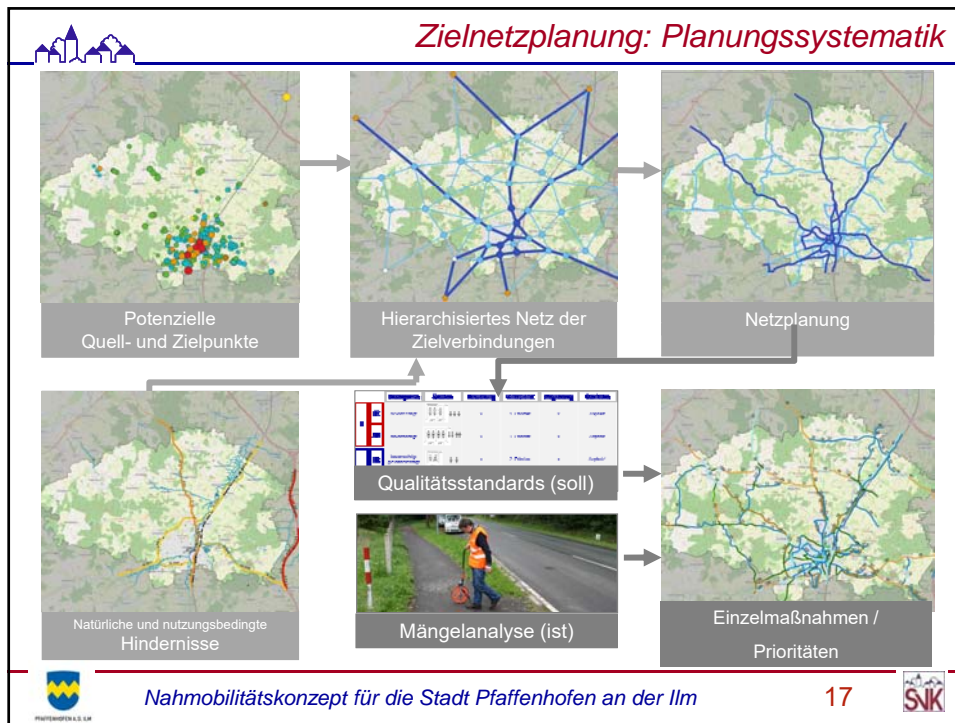
HRSV

Hinweise
zu Radschnellverbindungen
und Radvorrangrouten

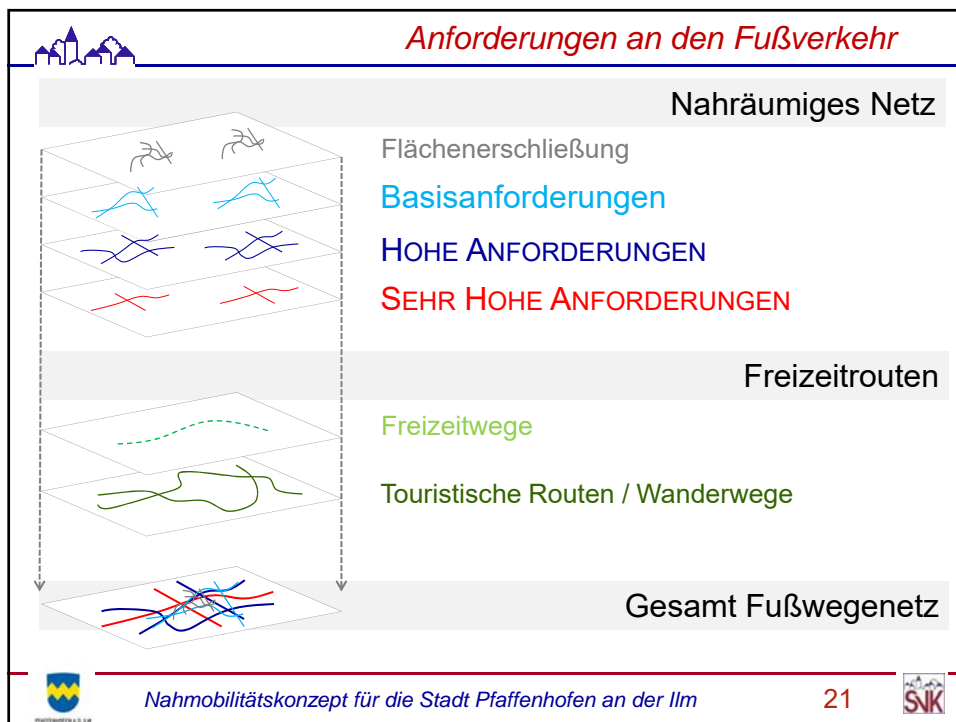
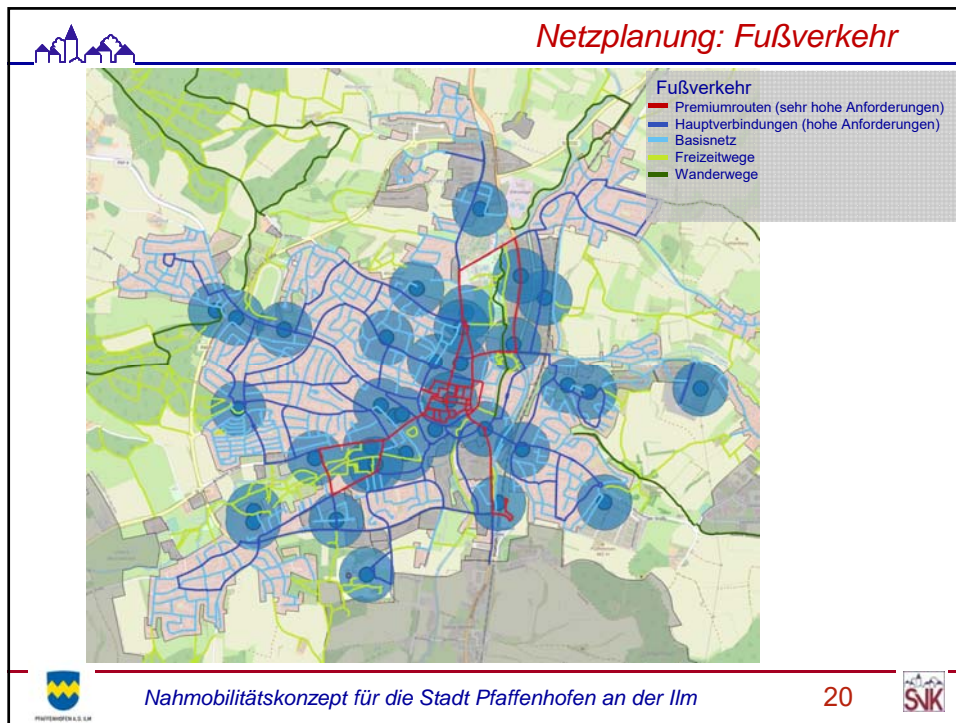
Ausgabe 2021



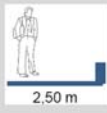


 *Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm* 16 





- GLIEDERUNG**
1. Was ist ein Nahmobilitätskonzept?
 2. Anlass- und Aufgabestellungen
 - a. SchülerInnenbefragung
 - b. Bürgerbefragung
 3. Planung der Fuß- und Radverkehrsnetze
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
 4. Integriertes (Nah-)Mobilitätskonzept
 - a. Zielsetzung
 - b. Überlagerung der Verkehrsnetze / Umgang mit Nutzungskonkurrenzen
 - c. Einfluss der Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit auf die Straßenraumnutzung
 5. Nahmobilitätskonzept
 - a. Maßnahmenkonzept und ausgewählte Einzelmaßnahmen
 - b. Einbettung in ein Gesamtmobilitätskonzept
 6. Wir freuen uns auf Ihre Anregungen ...
 7. Gemeinsam gestalten wir unsere Stadt!
- Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm* 18




Fußverkehr: Qualitätskriterien



Ableiten von Qualitätsstandards					
	Breite	Queren	Aufenthalt	Taktile Leitelemente	Soziale Sicherheit
Basisnetz	 2.50 m	Punktuelle Querung im Abstand von ≤ 100 m	Auf der Strecke	X	X
Hauptverbindung	 + 0.80 m	Punktuelle Querung im Abstand von ≤ 75 m	Auf der Strecke Im Straßenraum (≤ 500 m)	X	X
Premiumroute	 + 1.50 bis 3.50 m	Lineare Querung (in Abhängigkeit des Umfeldes)	Auf der Strecke Im Straßenraum (200 - 300m) Auf Plätzen	X	X


 Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm
22




**GLIEDERUNG**

1. Was ist ein Nahmobilitätskonzept?
2. Anlass- und Aufgabestellungen
 - a. SchülerInnenbefragung
 - b. Bürgerbefragung
3. Planung der Fuß- und Radverkehrsnetze
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
4. Integriertes (Nah-)Mobilitätskonzept
 - a. Zielsetzung
 - b. Überlagerung der Verkehrsnetze / Umgang mit Nutzungskonkurrenzen
 - c. Einfluss der Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit auf die Straßenraumnutzung
5. Nahmobilitätskonzept
 - a. Maßnahmenkonzept und ausgewählte Einzelmaßnahmen
 - b. Einbettung in ein Gesamtmobilitätskonzept
6. Wir freuen uns auf Ihre Anregungen ...
7. Gemeinsam gestalten wir unsere Stadt!

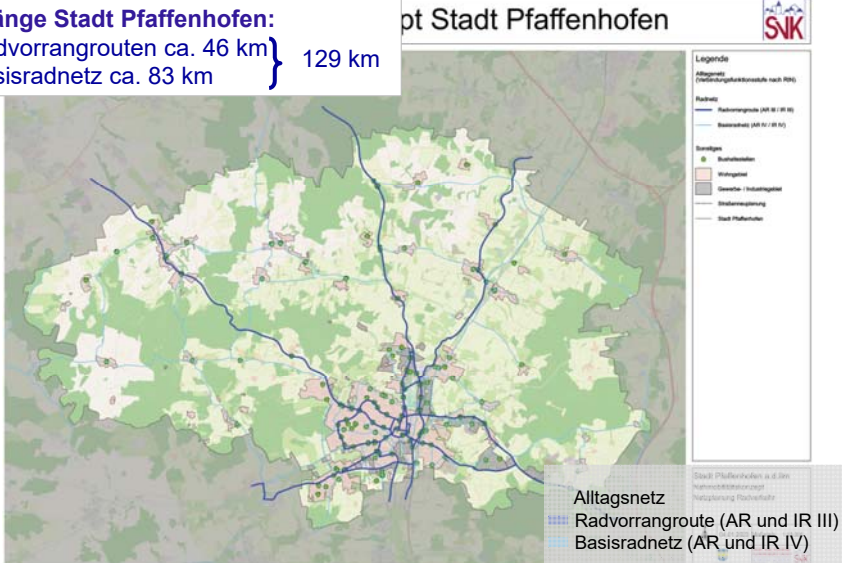
 *Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm***25**



**Zielnetzplanung: Netzplan Stadt Pfaffenhofen**

Netzlänge Stadt Pfaffenhofen:

- Radvorrangrouten ca. 46 km
- Basisradnetz ca. 83 km

} 129 km



 *Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm***26**

Radverkehrsnetz: Radnetzhierarchie nach RIN

Ziel: Einheitlichen Qualitäts- und Planungsanforderungen
 → Richtlinie für integrierte Netzplanung (RIN)

Flächenmäßig fahrradfreundliche Erschließung
Basisradnetz
 RIN Verbindungsfunktionsstufe IV

Radvorrangroute
 RIN Verbindungsfunktionsstufe III

Radschnellverbindung
 RIN Verbindungsfunktionsstufe II

Gesamtnetz Alltagsradverkehr

27

Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm

Qualitätskriterien für Netzelemente

Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten

Führungsform	RSV		RVR		Einsatzbereiche
	inner-orts	außer-orts	inner-orts	außer-orts	
Selbstständig geführter Radweg	4,00 m	4,00 m	3,00 m	3,00 m	(vgl. Kap. 4.5.1)
Fahrradstraße	5,00 m (4,60 m)	5,00 m	5,00 m (4,10 m)	5,00 m	innerorts auf Straßen bis 2.500 KtZ/Tag; außerorts bis 1.500 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.2)
Straßenbegleitender Einrichtungradweg	3,00 m	3,00 m	2,50 m	2,50 m	innerorts auf Straßen über 2.500 KtZ/Tag; außerorts über 1.500 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.3)
Straßenbegleitender Zweirichtungsradschwergewichtsweg	4,00 m	4,00 m	3,00 m	3,00 m	innerorts auf Straßen über 2.500 KtZ/Tag; außerorts über 1.500 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.3)
Gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsradschwergewichtsweg)		5,00 m	4,00 m	4,00 m	(vgl. Kap. 4.5.1 und 4.5.3)
Radfahrestreifen (Einrichtungsverkehr) (incl. Breitspür zur Fahrbahn)	3,25 m		2,50 m		auf Straßen über 2.500 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.4)
Radfahrestreifen mit Linienbusverkehr	3,50 m		3,50 m		max. 6 Busse/Tag u. Richtung (vgl. Kap. 4.5.4)
Schutzstreifen			2,00 m		1.500 – 10.000 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.5)
Weg mit land- und forstwirtschaftlichem Verkehr und geringem Fußverkehr		5,00 m		4,50 m	(vgl. Kap. 4.5.6)
Mischverkehr mit KtZ bei Tempo 50				5,00 m	bis 1.500 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.7)
Mischverkehr mit KtZ bei Tempo 30			4,50 m		bis 1.500 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.7)
Mischverkehr mit KtZ bei Tempo 20 (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)			4,00 m		bis 2.500 KtZ/Tag (vgl. Kap. 4.5.7)

Tab. 4-1: Übersicht der für RSV bzw. RVR möglichen Führungsformen und Regelbreiten (zzgl. ggf. erforderlicher Sicherheitsräume, vgl. Kap. 4.5.)
 (grün = Regellösung; gelb = in Ausnahmefällen; rot = nicht geeignet)

28

Auszug H RSV

Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm

Auswahl der Führungsform innerorts

Radvorrangrouten
(IR III nach RIN)

AR	außerhalb bebauter Gebiete	AR II	überregionale Radverkehrsverbindung
		AR III	regionale Radverkehrsverbindung
		AR IV	nahräumige Radverkehrsverbindung
IR	innerhalb bebauter Gebiete	IR II	innergemeindliche Rad Schnellverbindung
		IR III	innergemeindliche Rad Hauptverbindung
		IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung
		IR V	innergemeindliche Radverkehrsanbindung

Verkehrsstraßen / separat geführt:

Radwege <small>(Einrichtungs-/Zweirichtungsverkehr)</small>	Radfahrstreifen	Kombi...
Schutzstreifen	Sonstige Wege	Gemeinsamer Fuß- / Radweg <small>(bei geringem Fußverkehr)</small>

Erschließungsstraßen:

Fahrradstraße	Tempo 30-Zone

nicht geeignet:

Mischverkehr	Gleichberechtigt bzw. Ungesichert
Gleichberechtigt bzw. Ungesichert	Untergeordnet

Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm 29

Auswahl der Führungsform innerorts

Radbasisnetz
(IR IV nach RIN)

AR	außerhalb bebauter Gebiete	AR II	überregionale Radverkehrsverbindung
		AR III	regionale Radverkehrsverbindung
		AR IV	nahräumige Radverkehrsverbindung
IR	innerhalb bebauter Gebiete	IR II	innergemeindliche Rad Schnellverbindung
		IR III	innergemeindliche Rad Hauptverbindung
		IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung
		IR V	innergemeindliche Radverkehrsanbindung

Verkehrsstraßen / separat geführt:

Radwege <small>(Einrichtungs-/Zweirichtungsverkehr)</small>	Radfahrstreifen	Kombi...
Schutzstreifen	Sonstige Wege	Gemeinsamer Fuß- / Radweg <small>(bei geringem Fußverkehr)</small>

Erschließungsstraßen:

Fahrradstraße	Tempo 30-Zone


nicht geeignet:

Mischverkehr	Gleichberechtigt bzw. Ungesichert
Gleichberechtigt bzw. Ungesichert	Untergeordnet

Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm 30


GLIEDERUNG

1. Was ist ein Nahmobilitätskonzept?
2. Anlass- und Aufgabestellungen
 - a. SchülerInnenbefragung
 - b. Bürgerbefragung
3. Planung der Fuß- und Radverkehrsnetze
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
4. Integriertes (Nah-)Mobilitätskonzept
 - a. Zielsetzung
 - b. Überlagerung der Verkehrsnetze / Umgang mit Nutzungskonkurrenzen
 - c. Einfluss der Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit auf die Straßenraumnutzung
5. Nahmobilitätskonzept
 - a. Maßnahmenkonzept und ausgewählte Einzelmaßnahmen
 - b. Einbettung in ein Gesamtmobilitätskonzept
6. Wir freuen uns auf Ihre Anregungen ...
7. Gemeinsam gestalten wir unsere Stadt!



Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm

32



Ziel: Förderung der Nahmobilität



Fazit:

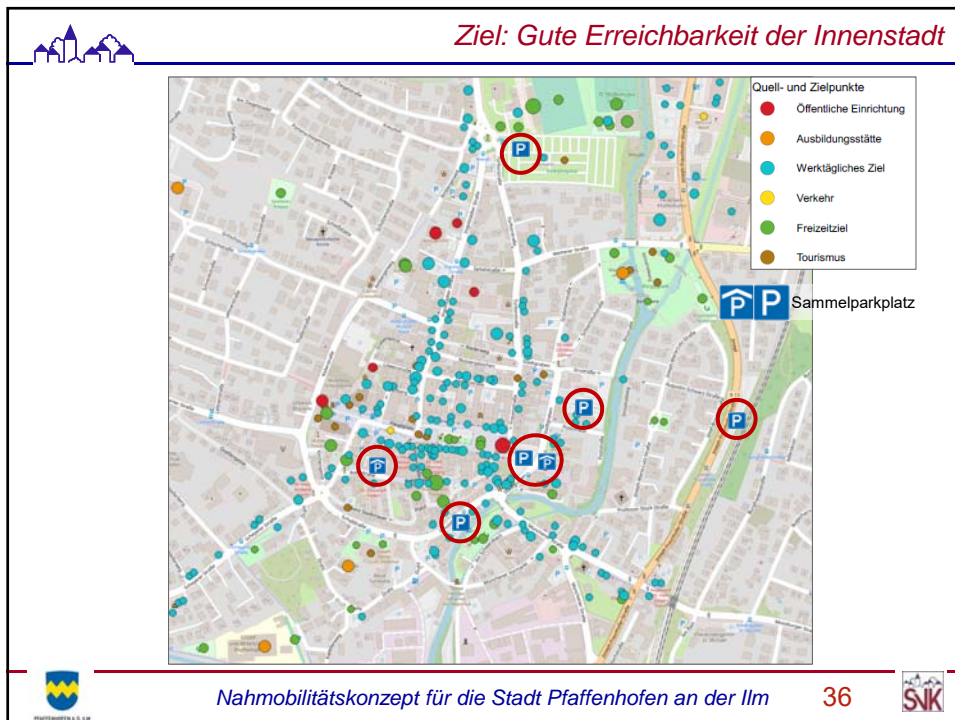
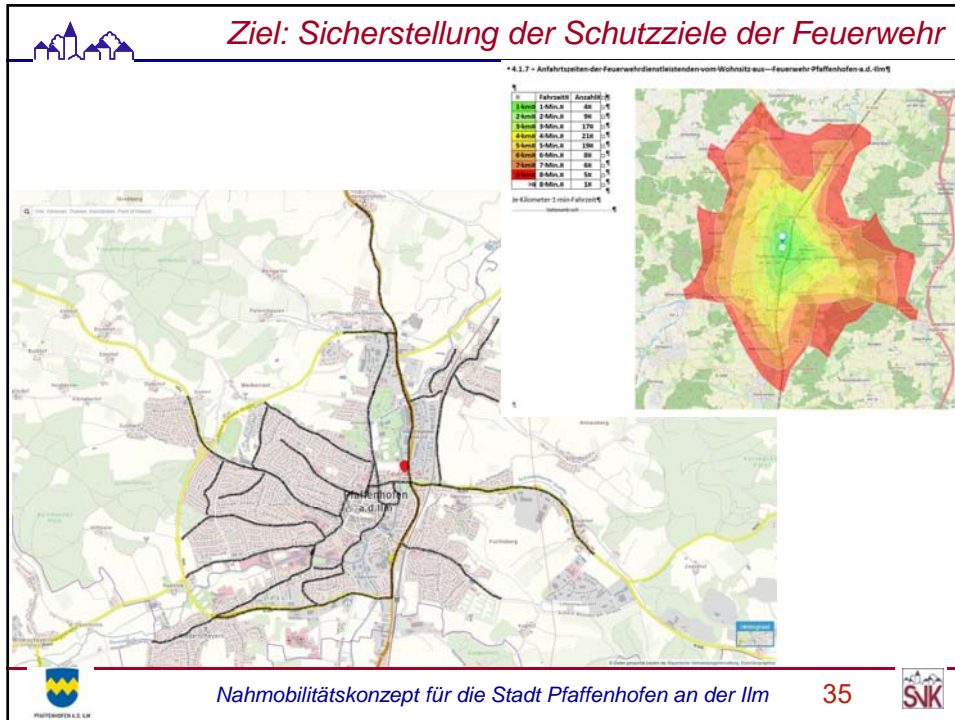
- gute ÖV-Angebote vorhanden
- weiterführende Konzepte für den Fuß-/Radverkehr sowie zur multimodalen Verknüpfung notwendig



Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm



34



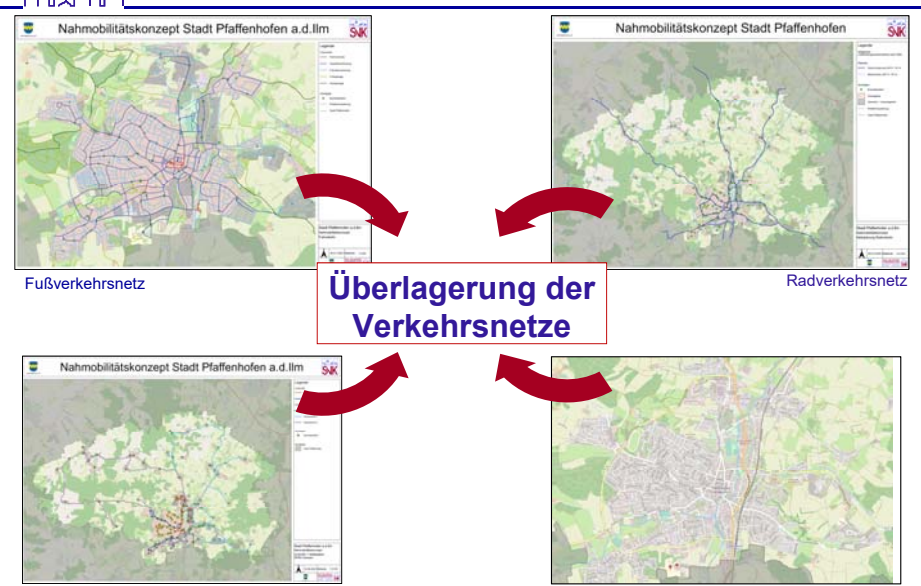


GLIEDERUNG



1. Was ist ein Nahmobilitätskonzept?
2. Anlass- und Aufgabestellungen
 - a. SchülerInnenbefragung
 - b. Bürgerbefragung
3. Planung der Fuß- und Radverkehrsnetze
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
4. Integriertes (Nah-)Mobilitätskonzept
 - a. Zielsetzung
 - b. Überlagerung der Verkehrsnetze / Umgang mit Nutzungskonkurrenzen
 - c. Einfluss der Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit auf die Straßenraumnutzung
5. Nahmobilitätskonzept
 - a. Maßnahmenkonzept und ausgewählte Einzelmaßnahmen
 - b. Einbettung in ein Gesamtmobilitätskonzept
6. Wir freuen uns auf Ihre Anregungen ...
7. Gemeinsam gestalten wir unsere Stadt!

 *Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm* 37 

Grundlagen der Maßnahmenplanung



Überlagerung der Verkehrsnetze

 *Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm* 40 

Konkurrierende Nutzungsansprüche

► Ziel: Förderung Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV

Problemstellung: Begrenzter Raum für unterschiedliche Nutzungsansprüche

Kfz-Verkehr

Radverkehr

Fahrverkehr

Ruhender Verkehr

Wohnumfeld

ÖPNV (Busverkehr)

Rettungsdienste, Lieferverkehr

Fußverkehr

Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm 41

Planungsgrundlagen: StVO 2013 und VwV-StVO 2009

StVO: Paradigmenwechsel

Überblick über die wesentlichen Änderungen

StVO 2013 – Die wichtigsten Neuerungen I

Grundsätzliches:

- „Sicherheit vor Flüssigkeit“
- Ziel der Reduktion benutzungspflichtiger Radwege
- Gleichrangigkeit von baulichen Radwegen und Radfahrstreifen

Das Verkehrsverhalten Betreffendes:

- Lichtzeichen für den Fahrverkehr gelten auch für den Radverkehr
- Verhalten auf für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen
- Verhalten auf Fahrradstraßen

Sicherheit geht vor Flüssigkeit des Verkehrs
(VwV zu § 39 bis 43 StVO, Allgemeines über Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen)


ALT:

„Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten.“



NEU (zusätzlich)


- „Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs“ vor.
- Klarstellung, dass im Einzelfall Maßnahmen geboten sein können, die die Sicherheit erhöhen, die Flüssigkeit aber verringern.


Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm 42

 **54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**

- Die Novelle der Straßenverkehrsordnung ist am **28. April 2020 in Kraft** getreten.
- Ziel der Novelle: **Mehr Sicherheit für alle.** Verkehrsteilnehmer. Hierbei ist die „Vision Zero“ Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.
- Ein **Fokus** liegt auf der Vermeidung von **Radverkehrsunfällen.**
- Änderung der VwV-StVO seit 15. November 2021 in Kraft.

 *Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm* **43** 

 **Bayerisches Radgesetz vom 19. Juli 2023**

 **Bayerischer Landtag**
18. Wahlperiode 19.07.2023 Drucksache 18/30385

Beschluss
des Bayerischen Landtags

Der Landtag hat in seiner heutigen öffentlichen Sitzung beraten und beschlossen:

Gesetzesentwurf der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Tobias Reif, Prof. Dr. Winfried Buschbach, Alexander König, Tanga Schorer-Oreml, Jürgen Baumgärtner, Martin Waga, Rolf Jäger, Martin Radtke, Volker Bauer, Barbara Secker, Eric Bellwenger, Alfons Brandl, Robert Brannekampfer, Gudrun Brandel-Fischer, Alex Dörner, Holger Dreier, Norbert Dörmle, Gerhard Eick, Dr. Udo Eising-Hilg, Matthias Engstuber, Wolfgang Fischer, Alexander Fiser, Karl Freier, Max Göbl, Alfred Groß, Petra Gullerberger, Hans Herold, Johannes Hintersberger, Richard Holmann, Dr. Gerhard Hopp, Thomas Huber, Martin Huber, Peter Hugi, Andreas Jäckel, Jochen Kautler, Harald Kuhn, Dr. Peter Löffel, Andreas Lorenz, Konrad Lindner, Dr. Blase Merz, Benjamin Mühlendach, Martin Nitting, Walter Nussler, Dr. Stefan Ortleger, Heiner Radtmer, Barbara Ragitz, Hans Rall, Bernhard Rauh, Andreas Schick, Josef Schmid, Angelika Schürle, Kerstin Schreyer, Thorsten Schwab, Dr. Harald Schwarz, Martin Schürle, Bernhard Seidenstüdt, Dr. Ludwig Spemann, Klaus Steiner, Sylvia Spierthaler, Karl Strauß, Klaus Stübner, Volker Traubeneder, Peter Tomutschin, Carolina Trauner, Stefan Vogel, Prof. Dr. Gernot Welscher, Ernst Weidenbösch, Georg Winter, Josef Zellmeier und Fraktion (CSU).

Florian Streiß, Dr. Fabian Mehring, Manfred Eick, Prof. (Univ. Linz) Dr. Peter Bauer, Sören Ebersch, Dr. Hubert Fichtnermeier, Jochen Fries, Tobias Gerhardt, Eva Gottmann, Wolfgang Hauber, Johann Häusler, Dr. Leopold Herz, Alexander Heist, Nikolaus Kuhn, Rainer Ludwig, Gerald Pöpper, Bernhard Pösch, Kerstin Rüdler, Robert Rudi, Gabi Schmidt, Julia Widmann, Benno Zierl und Fraktion (FREIE WÄHLER)

Dts. 18/2906, 18/3016



Gesetz zur Stärkung des Radverkehrs in Bayern (Bayerisches Radgesetz – BayRadG)

Teil I
Radinfrastruktur

Art. 1
Radnetz Bayern

(1) Der Freistaat Bayern errichtet mit dem kommunalen Gebietskörperschaften ein **Netz für den Radverkehr** in Bayern (Radnetz Bayern), das den Bedarf sicherstellt und sich zum Radnetz Bayern gliedert und ein Radnetz für den **Radverkehr**. Das Radnetz Bayern umfasst Abgabeverbindungen zwischen Städten und Gemeinden sowie Fernverbindungen in ganz Bayern. Via soll den Bedarf für zukünftige Neu- und Ausbauprojekte aufzeigen und Radverkehrsverbindungen darstellen.

Druckversion: Informationen zum Druck des Textdokuments der Landtagssitzung sind im Anhang des Drucksache zu finden. Drucken Sie den Originaltext der Drucksache für die Bürgerwerkstatt.

 *Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm* **44** 

Bayerisches Radgesetz vom 19. Juli 2023

Art. 5
Nachhaltige Flächennutzung



Den Straßenbaubehörden wird empfohlen, bei der Planung von Radverbindungen vorhandene Straßen und Wege einzubeziehen und zu prüfen, ob insbesondere innerorts unter Berücksichtigung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Fahrbahnen zu Gunsten einer Radverbindung verschmälert werden können.

Art. 10
Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs

¹Die Straßenbaubehörden berücksichtigen bei der Planung, dem Bau und der Unterhaltung ihrer Straßen samt Kreuzungen und Einmündungen die Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs. ²Ihnen wird empfohlen, geeignete Lichtsignalanlagen technisch so vorzubereiten, dass auch eine vorrangige oder getrennte Freigabe des Radverkehrs möglich ist.



Art. 11
Fahrradstraßen

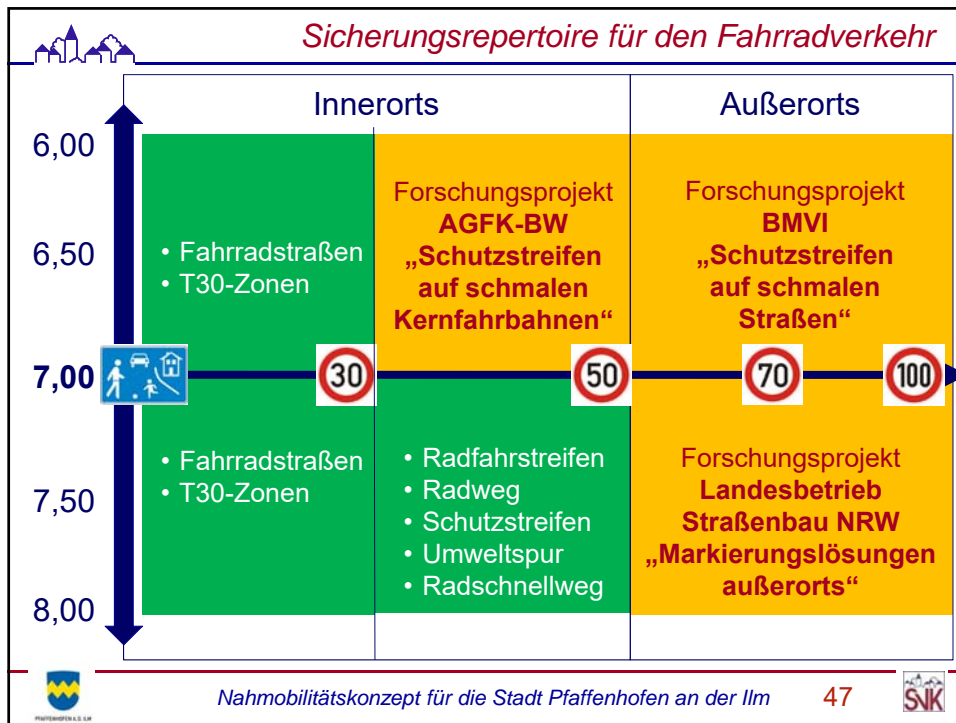
Den Straßenbaubehörden wird empfohlen, geeignete Gemeindestraßen, soweit dies für die Leichtigkeit des Radverkehrs zweckmäßig ist und die Belange anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer nicht unverhältnismäßig beeinträchtigt werden, in die Planung des örtlichen Verkehrs so zu integrieren, dass diesen die Funktion einer Fahrradstraße zugewiesen werden kann.

 *Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm* 45 

GLIEDERUNG

1. Was ist ein Nahmobilitätskonzept?
2. Anlass- und Aufgabestellungen
 - a. SchülerInnenbefragung
 - b. Bürgerbefragung
3. Planung der Fuß- und Radverkehrsnetze
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
4. Integriertes (Nah-)Mobilitätskonzept
 - a. Zielsetzung
 - b. Überlagerung der Verkehrsnetze / Umgang mit Nutzungskonkurrenzen
 - c. Einfluss der Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit auf die Straßenraumnutzung
5. Nahmobilitätskonzept
 - a. Maßnahmenkonzept und ausgewählte Einzelmaßnahmen
 - b. Einbettung in ein Gesamtmobilitätskonzept
6. Wir freuen uns auf Ihre Anregungen ...
7. Gemeinsam gestalten wir unsere Stadt!

 *Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm* 46 



Zusammenhang Breite ↔ Geschwindigkeit

<p>Breiter Straßenraum → Separationsprinzip → alle Verkehrsarten auf eigener Fläche → unabhängig von Fahrgeschwindigkeit</p>	<p>Schmaler Straßenraum → Mischprinzip → Verkehrsarten auf gemeinsamer Fläche → geringe Fahrgeschwindigkeit</p>
---	--




Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm
48



Regelwerkkonforme Abwägung: Mischprinzip

Straßenraumentwurf von Außen nach Innen



The diagram illustrates a street layout from the outside (left) to the inside (right). It features several elements: 'Ruhender Verkehr' (parked cars) on the far left and right; 'Fußverkehr' (pedestrians) in the center; 'Radverkehr' (cyclists) in the center; 'Begrünung' (greenery) on the left and right, with the note 'punktuell, wenn möglich linear'; and 'Kfz-Verkehr' (motor vehicles) in the center. A blue double-headed arrow spans the width of the diagram, pointing towards the center.

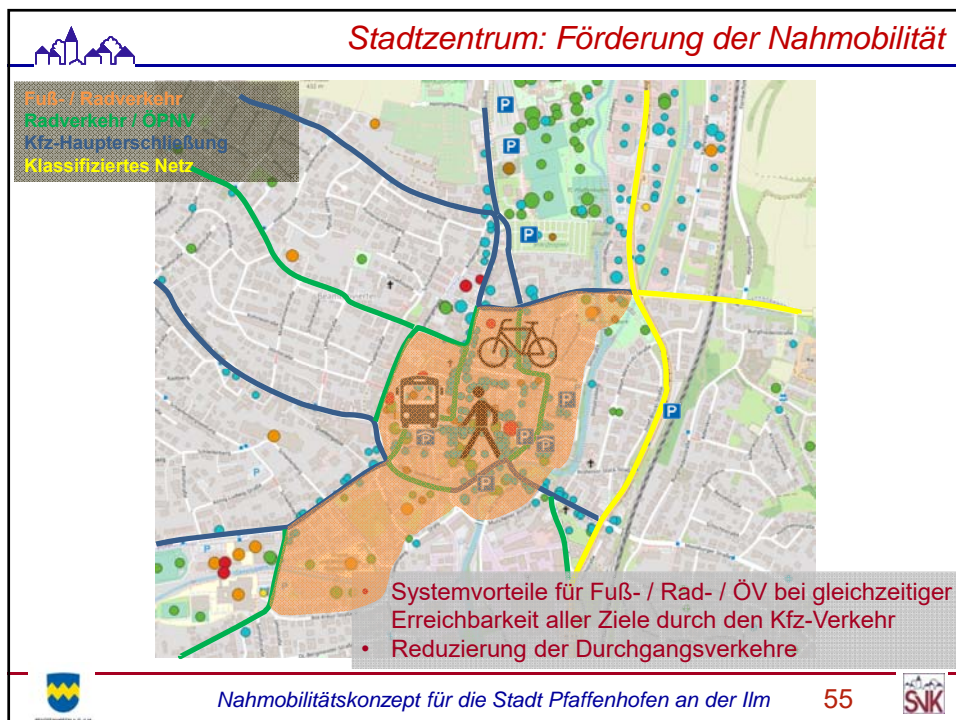
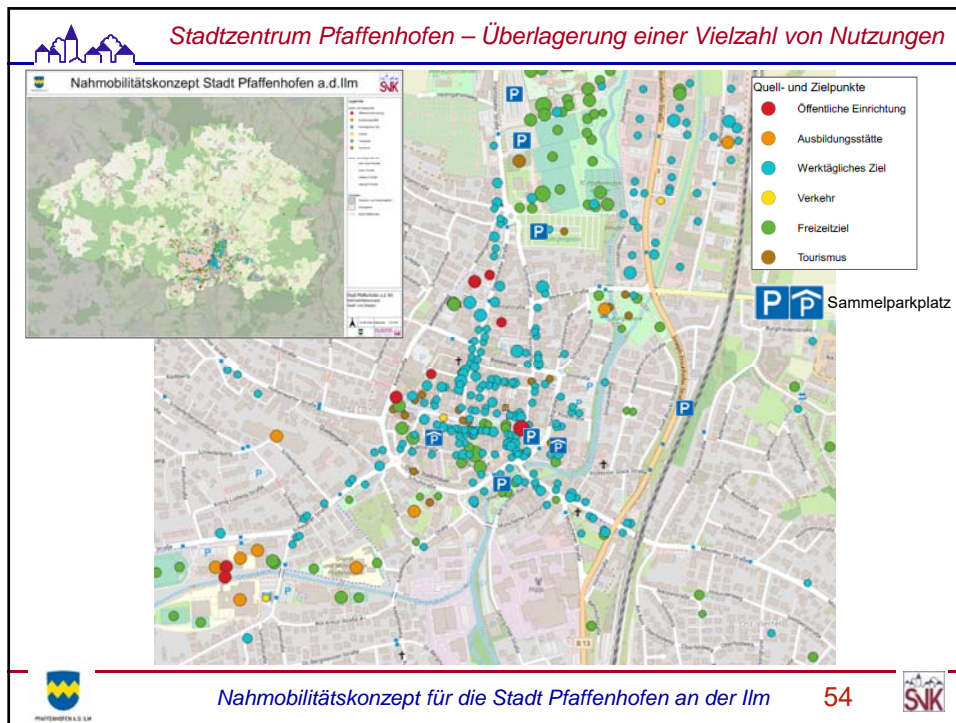


 Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm 51 

GLIEDERUNG

1. Was ist ein Nahmobilitätskonzept?
2. Anlass- und Aufgabestellungen
 - a. SchülerInnenbefragung
 - b. Bürgerbefragung
3. Planung der Fuß- und Radverkehrsnetze
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
4. Integriertes (Nah-)Mobilitätskonzept
 - a. Zielsetzung
 - b. Überlagerung der Verkehrsnetze / Umgang mit Nutzungskonkurrenzen
 - c. Einfluss der Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit auf die Straßenraumnutzung
5. Nahmobilitätskonzept
 - a. Maßnahmenkonzept und ausgewählte Einzelmaßnahmen
 - b. Einbettung in ein Gesamtmobilitätskonzept
6. Wir freuen uns auf Ihre Anregungen ...
7. Gemeinsam gestalten wir unsere Stadt!

 Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm 52 





Wohnverkehrsstraße

Satzung über Sondernutzungen an Wohnverkehrsstraßen in Regensburg vom 20. August 1982

(AMBl. Nr. 39 vom 27. September 1982 geändert durch Satzung vom 11. März 1983, AMBl. Nr. 23 vom 6. Juni 1983; Satzung vom 18. August 1983, AMBl. Nr. 35 vom 29. August 1983; Satzung vom 27. Januar 1984, AMBl. Nr. 6 vom 6. Februar 1984, Satzung vom 26. November 1984, AMBl. Nr. 49 vom 3. Dezember 1984; Satzung vom 10. Mai 1985, AMBl. Nr. 21 vom 28. Mai 1985; Satzung vom 17. Januar 1986, AMBl. Nr. 5 vom 3. Februar 1986)

Aufgrund des Art. 22 a des Bayer. Straßen- und Weggesetzes erläßt die Stadt Regensburg folgende Satzung:

§ 1

(1) Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen in den in der Anlage zu dieser Satzung aufgeführten Straßen und Gassen (Wohnverkehrsstraßen) von Regensburg, die zu beschränkt-öffentlichen Wegen (selbständigen Geh- und Radwegen) gewidmet sind, zu folgenden Benutzungsarten und -zwecken gilt allgemein als erlaubt:

- der Verkehr zum Be- und Entladen im Sinne des Straßenverkehrsrechts (Lieferverkehr),
- der Verkehr mit Kraftfahrzeugen von Handwerkern und Inhabern handwerkähnlicher Betriebe zum Zwecke der Durchführung handwerklicher oder handwerkähnlicher Arbeiten auf den Anliegergrundstücken durch die Betriebsinhaber oder ihr Personal, soweit die Kraftfahrzeuge dabei wegen der Beförderung handwerklicher Güter oder handwerklichen Geräts benötigt werden (Handwerkerverkehr),
- der Verkehr mit Taxen,
- der Verkehr mit Kraftfahrzeugen zur Beförderung von Ärzten zum Zwecke ärztlicher Verrichtungen auf den Anliegergrundstücken,
- der Verkehr mit Kraftfahrzeugen zum Aufsuchen oder Verlassen von Garagen oder sonstigen Kraftfahrzeugstellplätzen auf Anliegergrundstücken,
- der Verkehr mit Kraftfahrzeugen zum Aufsuchen oder Verlassen von Parkplätzen für Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung und Blinde, wenn solche Parkplätze in den Wohnverkehrsstraßen ausgewiesen sind und soweit eine straßenverkehrsrechtliche Berechtigung zur Benutzung solcher Parkplätze besteht.

(2) Sondernutzungserlaubnisse nach dieser Satzung gelten nur, wenn bei der Sondernutzung die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung beachtet werden.

(3) Die nach dieser Satzung zugelassenen Sondernutzungen sind sondernutzungsgebührenfrei.

(4) Die Vorschriften des Straßenverkehrsrechts und, soweit sich aus dieser Satzung nichts Abweichendes ergibt, die Vorschriften des Bayer. Straßen- und Weggesetzes sowie der Satzung der Stadt Regensburg über Sondernutzungen bleiben unberührt.

Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm 58

Wohnverkehrsstraße / Verkehrsberuhigter Bereich

Hauptplatz Frauenstraße

Draht Löwenstraße

Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm 59

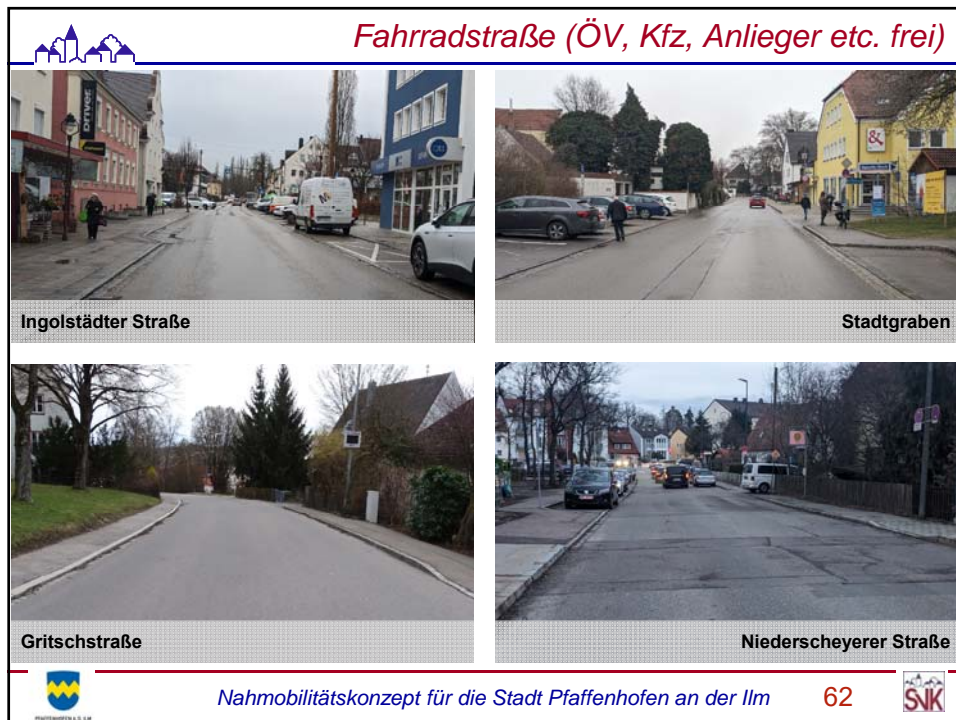
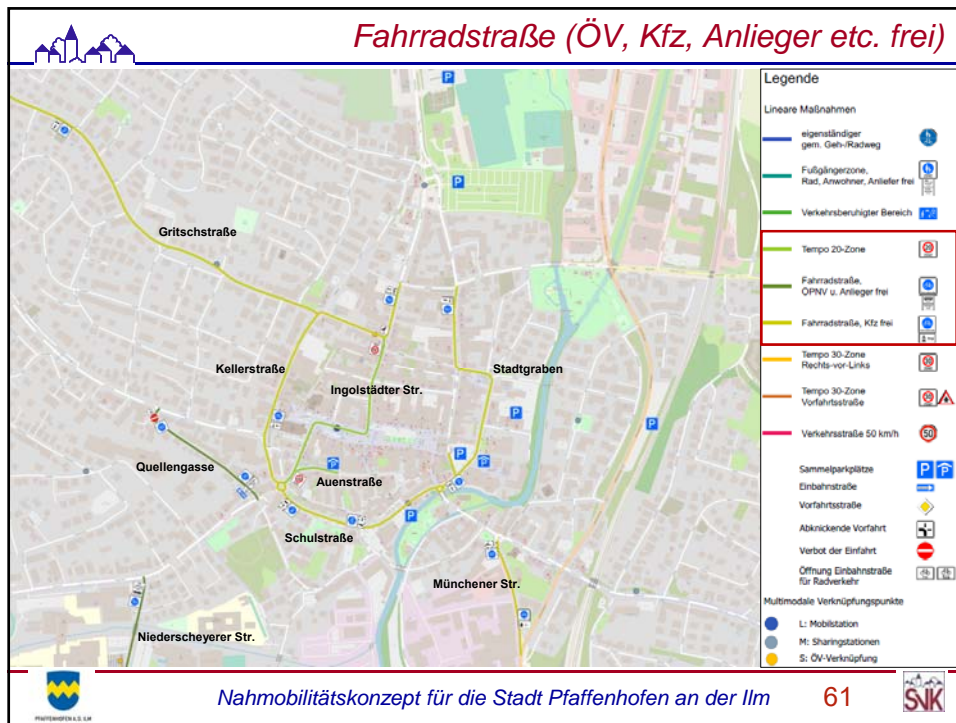
Nahmobile Vernetzung der Wohnbereiche mit dem Zentrum

Radverkehrsnetz
Radvorrangrouten
Basisradnetz

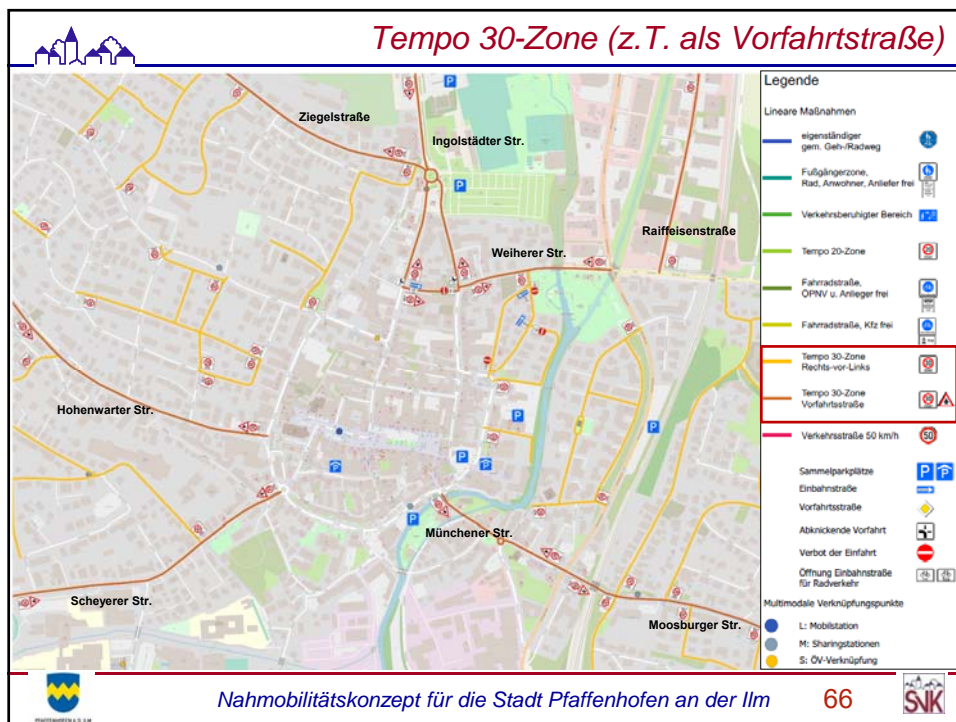
Fahrradstraßen
Kfz-Haupterschließung

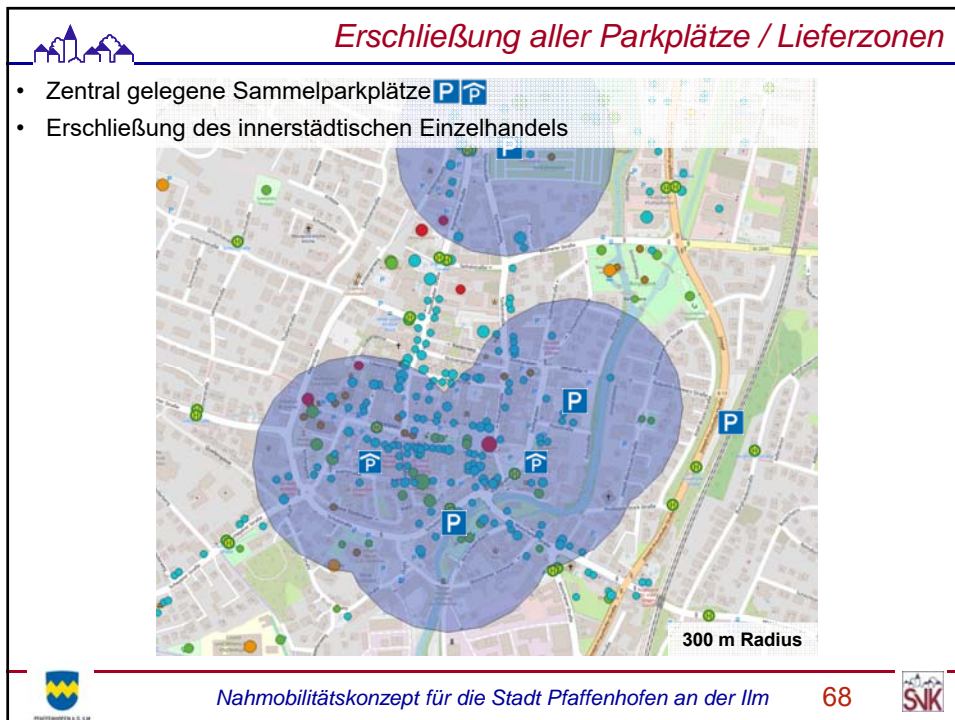
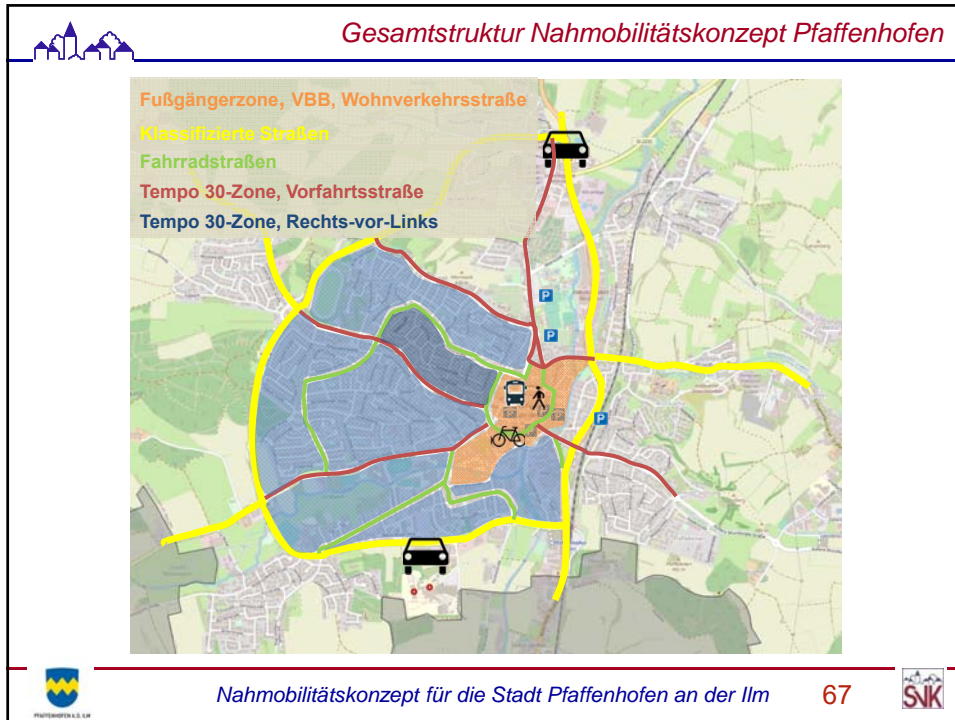
Nahmobile Erschließung des Zentrums

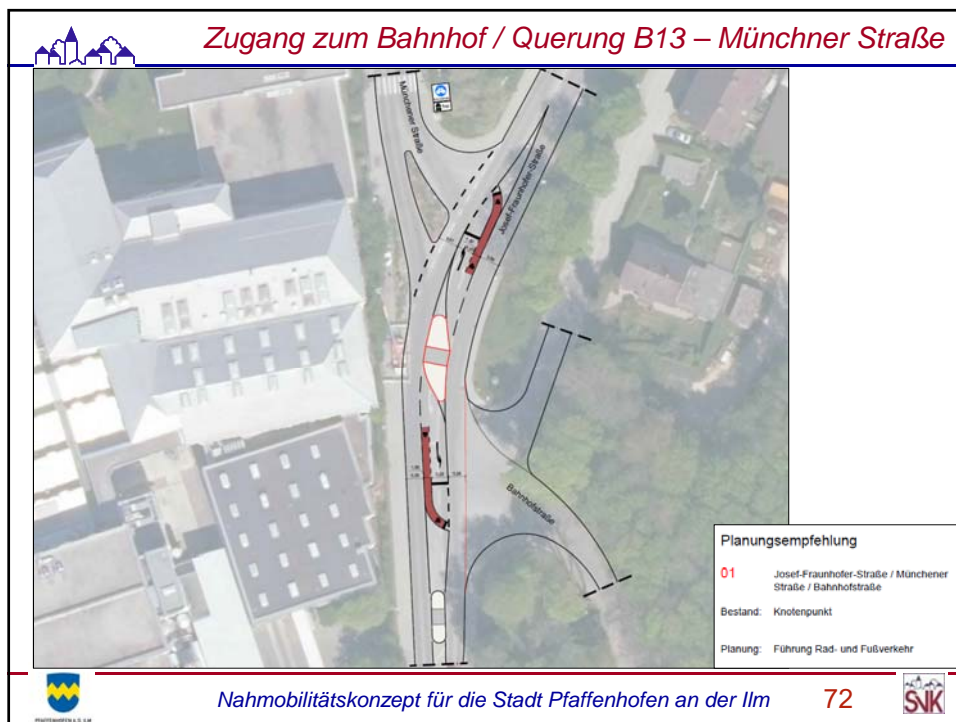
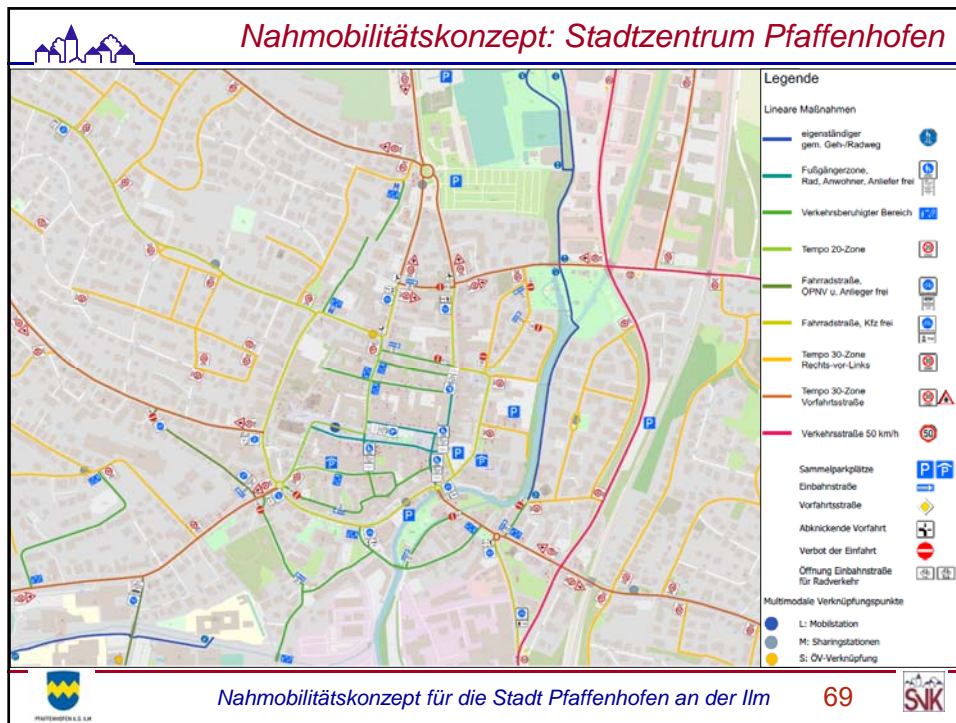
Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm 60

















 **GLIEDERUNG**

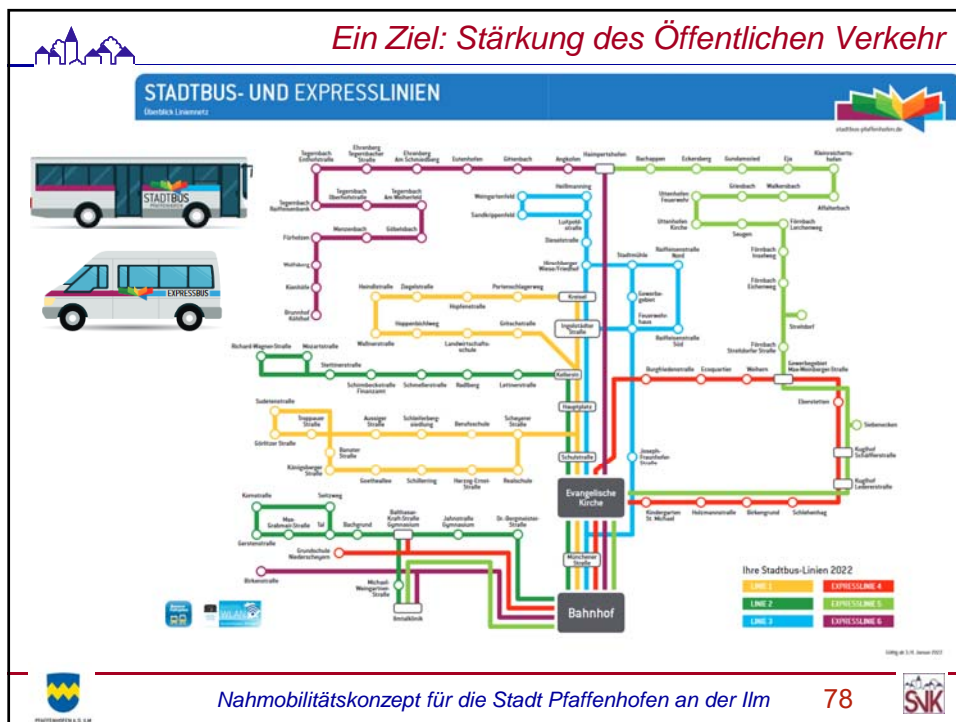
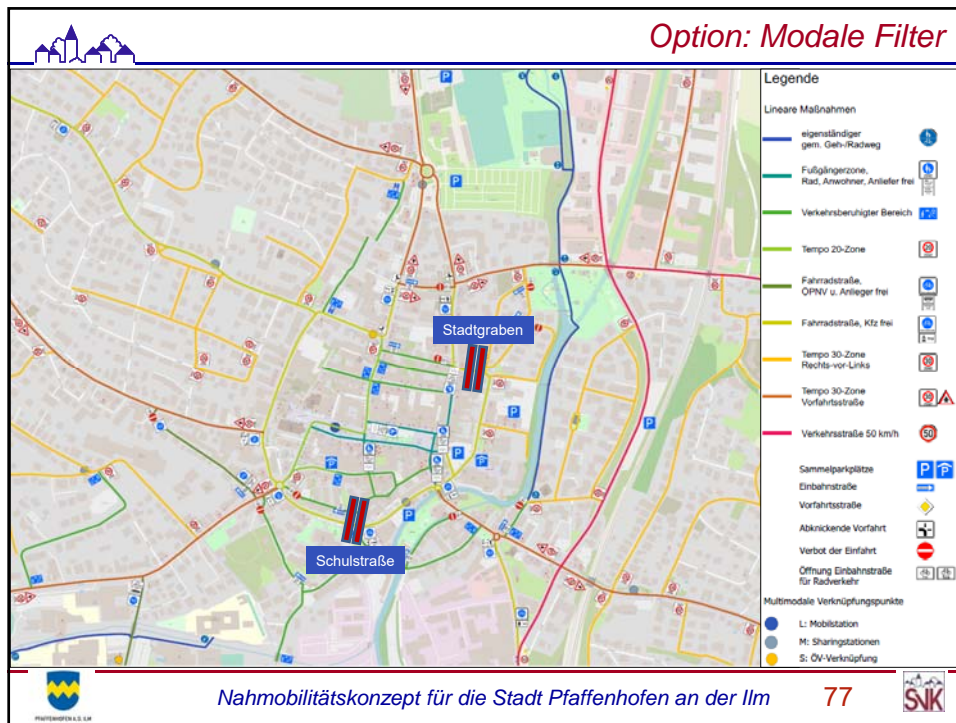
1. Was ist ein Nahmobilitätskonzept?
2. Anlass- und Aufgabestellungen
 - a. SchülerInnenbefragung
 - b. Bürgerbefragung
3. Planung der Fuß- und Radverkehrsnetze
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
4. Integriertes (Nah-)Mobilitätskonzept
 - a. Zielsetzung
 - b. Überlagerung der Verkehrsnetze / Umgang mit Nutzungskonkurrenzen
 - c. Einfluss der Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit auf die Straßenraumnutzung
5. Nahmobilitätskonzept
 - a. Maßnahmenkonzept und ausgewählte Einzelmaßnahmen
 - b. Einbettung in ein Gesamtmobilitätskonzept
6. Wir freuen uns auf Ihre Anregungen ...
7. Gemeinsam gestalten wir unsere Stadt!

 *Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm* 74 

 **Parkraumangebot / Parkraumbewirtschaftung**

- Prioritäre Nutzung der Tiefgaragen
- Privilegierung von Parkplätzen
 - Lieferverkehr
 - Mobilitätseingeschränkte
 - Sharingangebote
- Reduzierung Parkplatzanzahl
- Reduzierung der Parkdauer
- Erhöhung der Parkgebühren

 *Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm* 76 



Oberziel: Schnelle verkehrliche Wirkung

Vollständiger Stadtumbau?



Neubau: Gemäß Standards



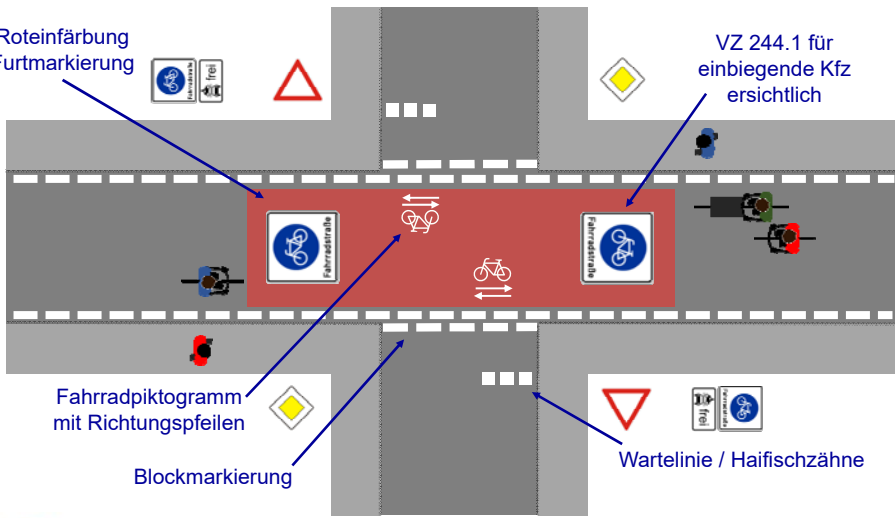
Bestand: Temporäre Sofortmaßnahmen




Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm 79 

Gestaltung Fahrradstraße – Empfehlung

Gestaltungsempfehlungen für die Stadt Pfaffenhofen
Knoten – markierungs-/beschilderungstechnische Bevorrechtigung



Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm 80 

Eingangsbereich Fahrradstraße – Beispiel




Beispiel Stadt Eschweiler: Planung

 Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm 81 



Ausstattung / Aufenthaltselemente




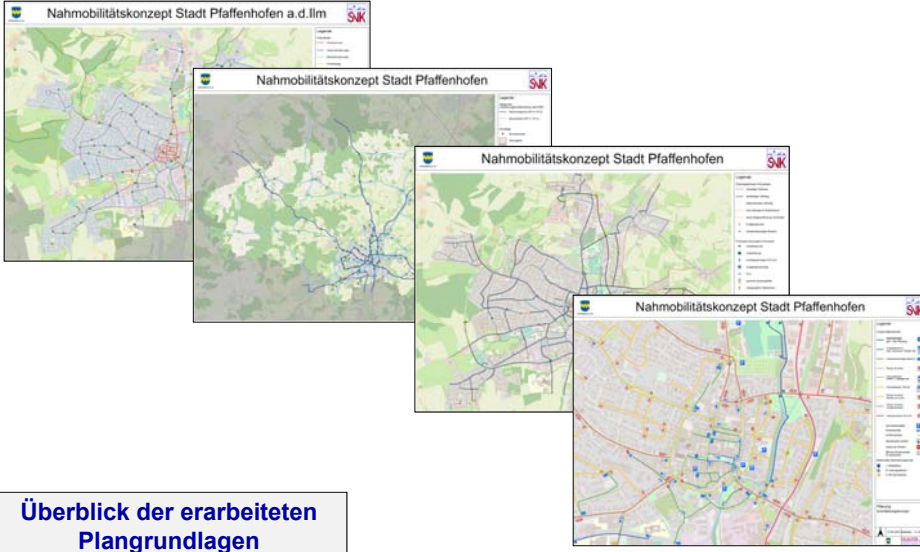
 Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm 82 

GLIEDERUNG



1. Was ist ein Nahmobilitätskonzept?
2. Anlass- und Aufgabestellungen
 - a. SchülerInnenbefragung
 - b. Bürgerbefragung
3. Planung der Fuß- und Radverkehrsnetze
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
4. Integriertes (Nah-)Mobilitätskonzept
 - a. Zielsetzung
 - b. Überlagerung der Verkehrsnetze / Umgang mit Nutzungskonkurrenzen
 - c. Einfluss der Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit auf die Straßenraumnutzung
5. Nahmobilitätskonzept
 - a. Maßnahmenkonzept und ausgewählte Einzelmaßnahmen
 - b. Einbettung in ein Gesamtmobilitätskonzept
6. Wir freuen uns auf Ihre Anregungen ...
7. Gemeinsam gestalten wir unsere Stadt!

Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm83


Wir freuen uns auf Ihre Anregungen

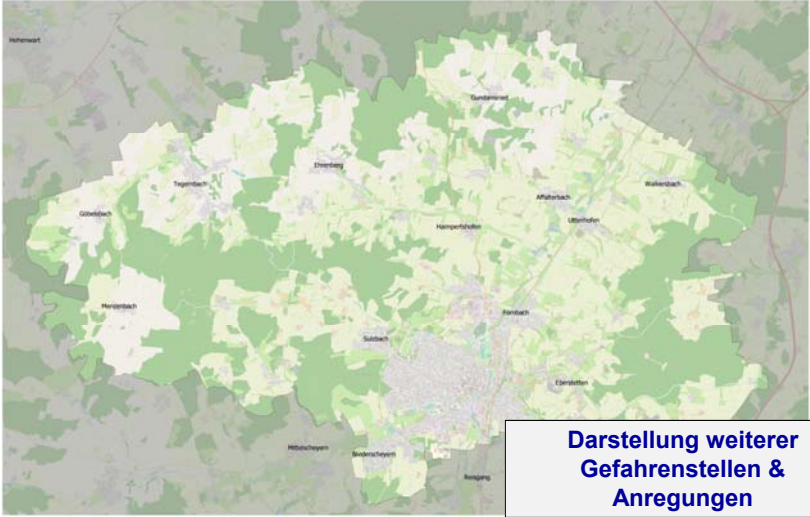


**Überblick der erarbeiteten
Plangrundlagen**



Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm84

Wir freuen uns auf Ihre Anregungen

Nahmobilitätskonzept Stadt Pfaffenhofen a.d.Ilm 



Darstellung weiterer Gefahrenstellen & Anregungen

 Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm 85 

Wir freuen uns auf Ihre Anregungen

Ihre Meinung ist gefragt!
Szenarien zur Straßenraumaufteilung



Schulstraße (Kellerstraße - Draht) Ingolstädter Straße (Spitalstraße - Kellerstraße)

Bestand



Eigene Darstellung

(Stärke von 10,0cm Stahl unverändert)


(Stärke von 12,0cm Stahl unverändert)

(Stärke von 14,0cm Stahl unverändert)



(Stärke von 16,0cm Stahl unverändert)

Szenarien zur Straßenraumaufteilung

 Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm 86 

 **GLIEDERUNG**

1. Was ist ein Nahmobilitätskonzept?
2. Anlass- und Aufgabestellungen
 - a. SchülerInnenbefragung
 - b. Bürgerbefragung
3. Planung der Fuß- und Radverkehrsnetze
 - a. Fußverkehr
 - b. Radverkehr
4. Integriertes (Nah-)Mobilitätskonzept
 - a. Zielsetzung
 - b. Überlagerung der Verkehrsnetze / Umgang mit Nutzungskonkurrenzen
 - c. Einfluss der Fahrbahnbreite und Geschwindigkeit auf die Straßenraumnutzung
5. Nahmobilitätskonzept
 - a. Maßnahmenkonzept und ausgewählte Einzelmaßnahmen
 - b. Einbettung in ein Gesamtmobilitätskonzept
6. Wir freuen uns auf Ihre Anregungen ...
7. **Gemeinsam gestalten wir unsere Stadt!**

 *Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm* **87** 

 **Wir alle haben Wahlfreiheit!**



Foto: Michael Gründel



 *Handlungsprogramm Fußverkehr* **88** 

Zufußgehen und Radfahren macht Spaß ...!




 *Handlungsprogramm Fußverkehr* **90** 


Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



PFAFFENHOFEN A. D. ILM

**STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNGSBÜRO KAULEN**
www.svk-kaulen.de info@svk-kaulen.de
Tel.: 089/24218-142 Fax: 089/24218-200
Maximilianstrasse 35a 80539 München



 *Nahmobilitätskonzept für die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm* **93** 