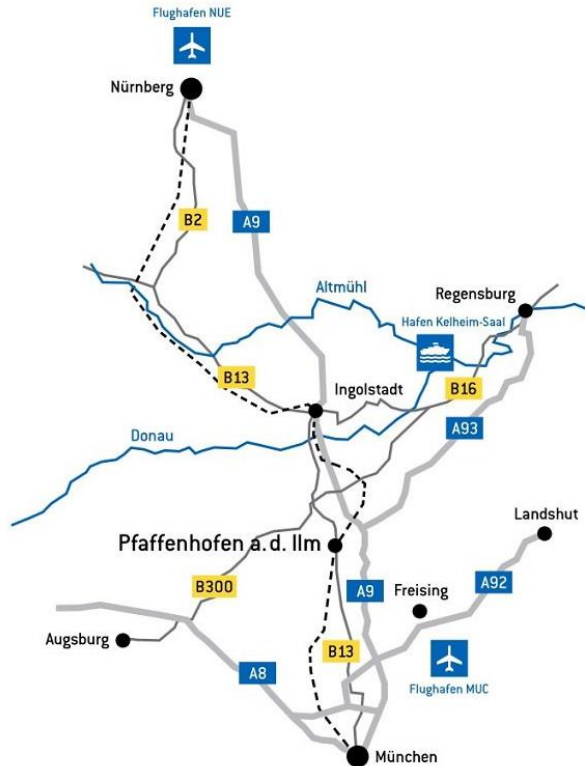


Nahmobilitätskonzept Stadt Pfaffenhofen an der Ilm 2025



PFAFFENHOFEN A.D. ILM
Guter Boden für große Vorhaben

Die Stadt Pfaffenhofen an der Ilm



- Kreisstadt des gleichnamigen Landkreises im Regierungsbezirk Oberbayern
- 30 Kilometer nördlich von München
- Heimat von rund 27.000 Einwohnern – verteilt auf die Kernstadt und 63 kleine Ortsteile
- Ausgezeichnet als „Lebenswerteste Kleinstadt der Welt“ und Träger des Titels „Nachhaltigste Kleinstadt Deutschlands“



PFAFFENHOFEN A.D. ILM
Guter Boden für große Vorhaben

Vorausgegangene Konzepte

Verkehrsentwicklungsplan 2018

- Schaffung einer Planungsgrundlage für nachhaltige Stadt- und Raumplanung der kommenden 10 – 20 Jahre
- Analyse der IST-Situation aller Verkehrsmittel
- Entwicklung von Leitlinien und Ansätzen
 - Reduzierung der Verkehrsbelastung
 - Verlagerung des Stellplatzangebotes
 - Attraktivitätssteigerung des Rad-/Fußverkehrs
 - höhere ÖPNV-Auslastung

Auftakt für Weiterentwicklung des Verkehrssystems
zu einer nachhaltigen und möglichst verträglichen
Verkehrsentwicklung

Klimaschutzkonzept 2021

- Weiterentwicklung des Klimaschutzkonzeptes von 2012
- Katalog von 39 umfassenden Maßnahmen, mit dem Ziel den Ausstoß an Treibhausgasen der Stadt Pfaffenhofen bis 2035 auf null zu verringern
- Definition von sieben Strategiefeldern zur Erreichung des Klimaschutzziels der Stadt Pfaffenhofen
- Strategiefeld „Klimafreundliche Mobilität“ mit Themenpunkten wie Ausbau Elektromobilität, Ausbau ÖPNV und Ausbau Rad- und Fußverkehr

Förderung des Rad- und Fußverkehrs zur Reduzierung von
Treibhausgasen und Verbesserung der Lebensqualität und
Sicherheit



PFAFFENHOFEN A.D. ILM
Guter Boden für große Vorhaben

Was ist Nahmobilität?

Nahmobilitätsförderung bedeutet, die Straßen und Plätze einer Stadt in einer Weise umzugestalten, dass die Menschen ermuntert und ermutigt werden, wieder mehr zu Fuß zu gehen oder das Fahrrad zu benutzen.



Bausteine der Nahmobilität



Es gibt viele Möglichkeiten ,Mobilität auf kurzen Strecken zu gestalten und positiv zu unterstützen.

Der Fokus des Pfaffenhofener Nahmobilitätskonzeptes liegt auf Fuß- und Radverkehr unter priorisierter Betrachtung von Schulwegen.

Natürlich fließen Punkte wie Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit ebenfalls mit ein.



Ziele des Nahmobilitätskonzeptes

- Systematische Förderung der Nahmobilität in den kommenden Jahren
- Sukzessive und flächendeckend attraktive Rahmenbedingungen für inkludierte Verkehrsarten
- Systematische und konsequente Förderung der schwächeren Verkehrsteilnehmer sowie Verbesserung deren Sicherheit
- Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern (AGFK Bayern)



PFAFFENHOFEN A.D. ILM
Guter Boden für große Vorhaben

Schwerpunkte des Konzeptes:

- Untersuchung des Fuß- und Radverkehrs
- Planung eines Konzeptes zur allgemeinen Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs in der Kernstadt unter Fokus auf die Erreichbarkeit von Innenstadt, Bahnhof und Schulen
- Beteiligung der Öffentlichkeit und externer Experten
- Priorisierung der Maßnahmen und Vorlage des Gesamtkonzeptes zum Beschluss und Umsetzung

Säulen der integrierten Radverkehrsförderung

Infrastruktur

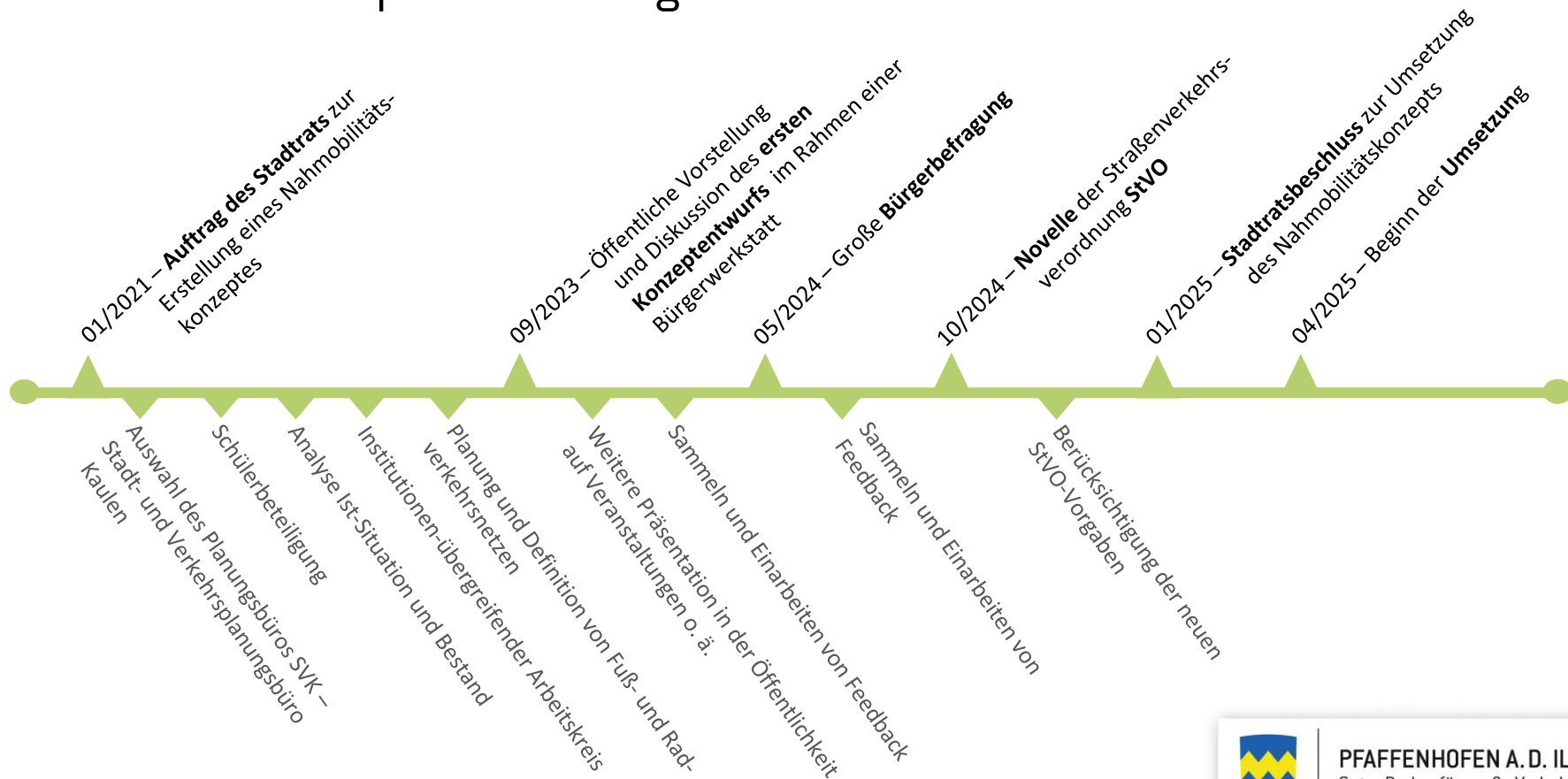
Service

Information

Kommunikation



Ablauf der Konzeptentwicklung



Feedback aus der Schüler-Beteiligung

Auf der ganzen Strecke zu **hohes Tempo** und **zu wenig Abstand** bzw. knappes Überholen der Autos und Busse.

Wir wünschen uns ein **sicheres durchgängig verbundenes Radnetz** zu allen Schulen, Musikschulen, öffentlichen Orten und Freizeiteinrichtungen in Pfaffenhofen

Verbesserungsvorschlag:
Einrichtung von **verkehrsberuhigten Bereichen**, zumindest in den Straßen ohne Gehweg.
[Wolfgang-Borchert-Straße]

Verbesserungsvorschlag:
Vorverlegung der 30er Zone in der Scheyerer Straße um 200m in Richtung Goethe-Allee, damit am Ampelübergang **mehr Sicherheit** durch verlangsamtan Verkehr entstehen kann.

Die Autos rasen so schnell, da **bekomme ich Angst**.
[Ingolstädter Straße]

Wildes Parken in der Feuerwehrzufahrt und im absoluten Halteverbot verursachen **unübersichtliche Situationen**.

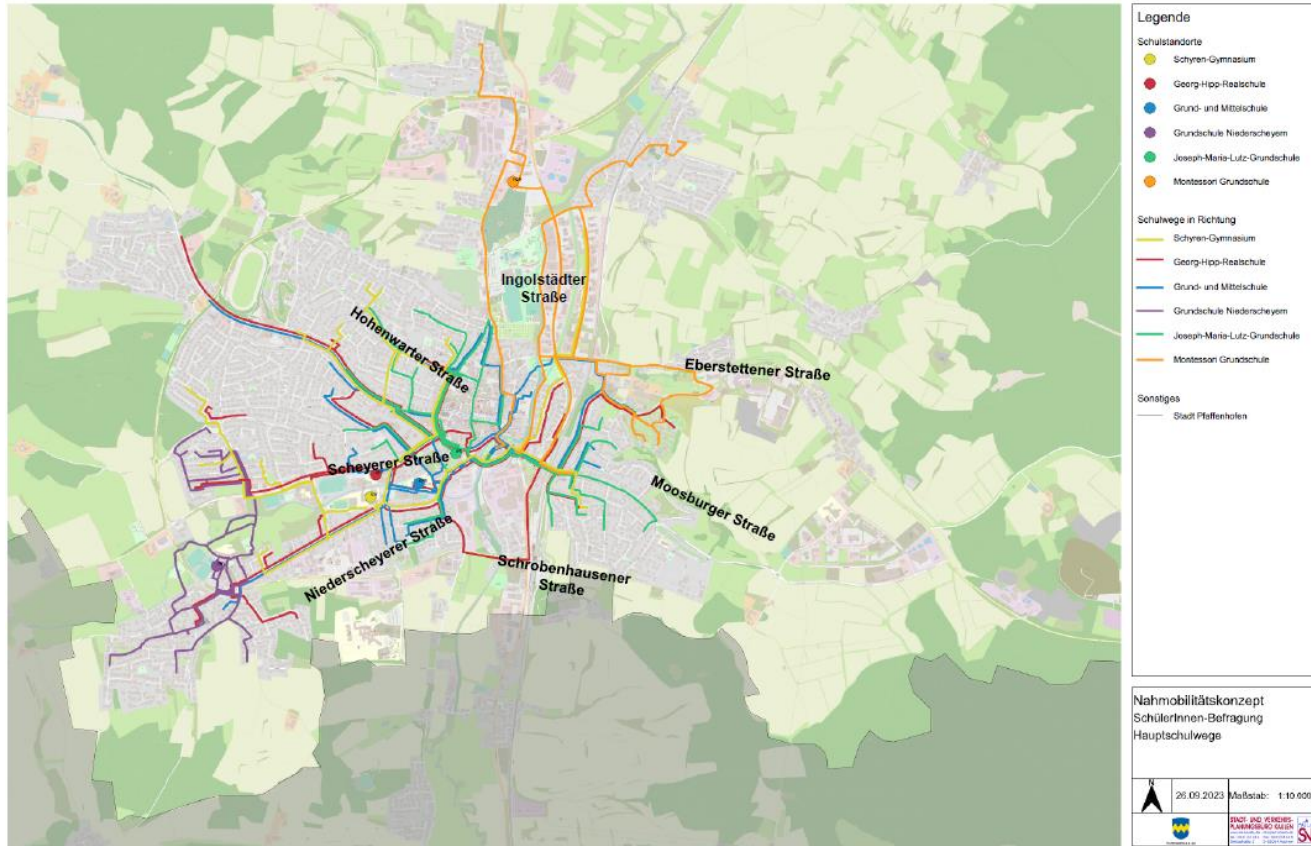
Die PKWs und LKWs **fahren sehr schnell**, sodass mir teilweise die Mütze vom Kopf fliegt.

Komplettes Chaos nach der Schule.
[Niederscheyerer Straße und angrenzende Knotenpunkte]

Für Kinder [...] ist ein Weg zur Grundschule/weiterführenden Schule aktuell alleine nicht sicher zu bewältigen. Selbst für einen Erwachsenen ist die Strecke **stressbehaftet**.



Analyse der Hauptschulwege

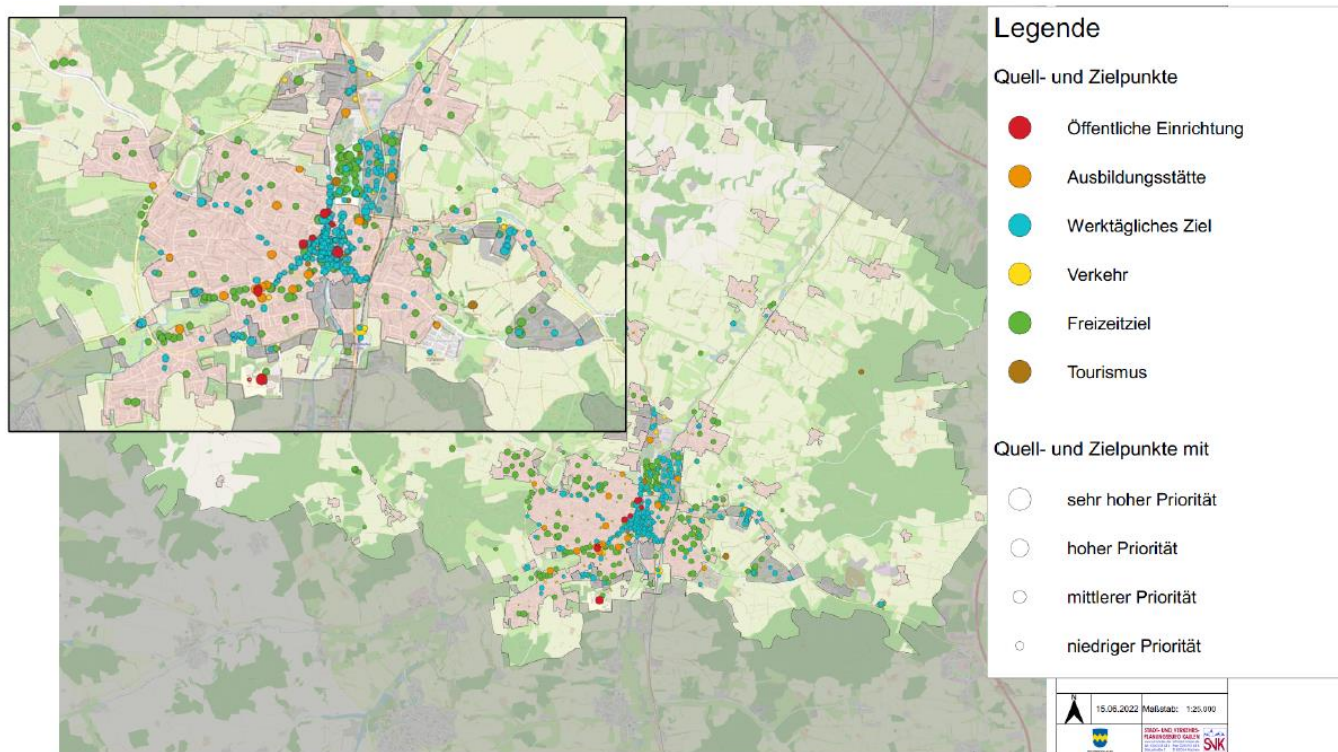


Quelle: Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen



PFAFFENHOFEN A.D. ILM
Guter Boden für große Vorhaben

Analyse Quell- und Zielpunkte

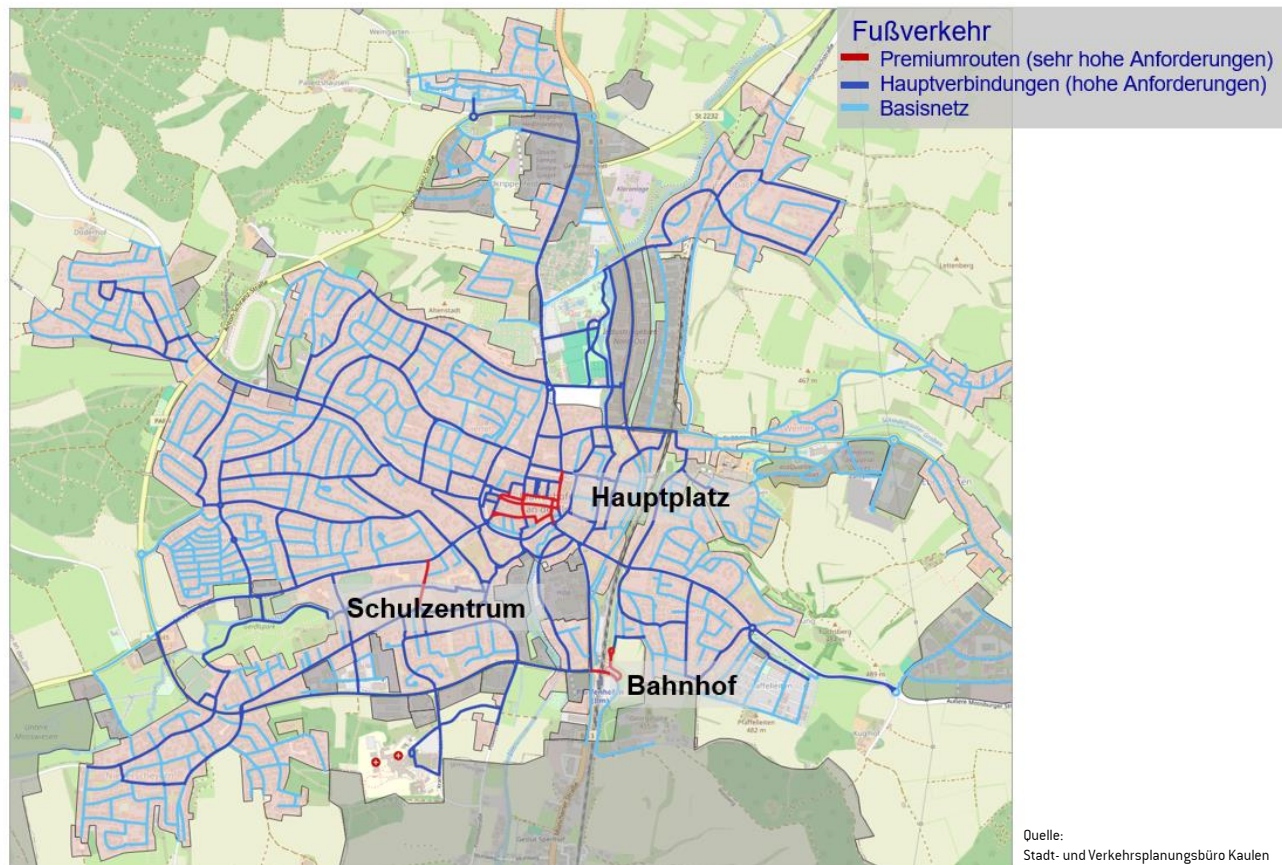


Quelle: Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen



PFAFFENHOFEN A.D. ILM
Guter Boden für große Vorhaben

Netzplanung Fußverkehr

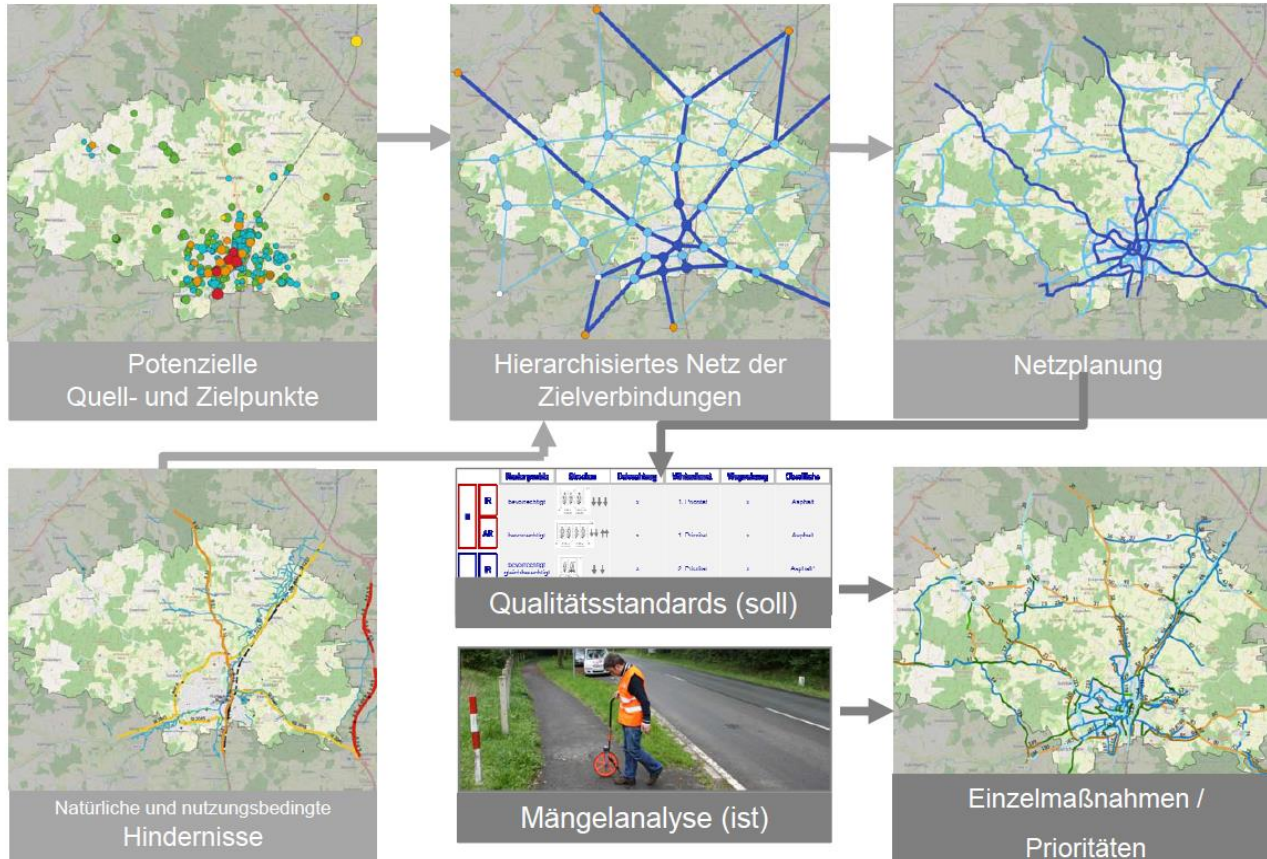


Quelle:
Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen



PFAFFENHOFEN A.D. ILM
Guter Boden für große Vorhaben

Netzplanung Radverkehr – Planungssystematik



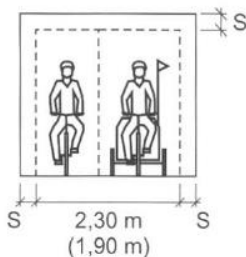
Quelle: Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen



PFAFFENHOFEN A.D. ILM
Guter Boden für große Vorhaben

Qualitätsstandards – Radverkehr Innerorts

Innerorts



Benutzungspflichtiger zweirichtiger Radweg	Benutzungspflichtiger Radweg (auch getrennter Fuß- und Radweg)	Radweg und getrennter Fuß- und Radweg	Radfahrradstreifen ³	Schutzstreifen ³	Benutzungspflichtiger kombinierter Fuß- und Radweg	Benutzungspflichtiger kombinierter Fuß- und Radweg	Fahrradstraße	Fahrradstraße	Fahrradstraße	Fahrradstraße	Fahrradstraße	Mischverkehr Tempo 30-Zonen

VwV-StVO	Gesetzliche Anforderungen ¹	Mindestbreite	-	1,50	-	1,50	-	-	-	-	-	-
		Regelbreite	-	2,00	-	1,85	-	2,00	2,00	-	-	-
ERA (RAS)	Richtlinien Anforderungen ²	Mindestbreite	1,60	1,60	1,60	1,85	1,25	-	-	-	-	-
		Regelbreite	2,00	2,00	2,00	2,00	1,50	2,50	2,50	-	-	-

IR III	Qualitätsanforderungen Radvorrangroute ² gemäß H RSV	Untergrenze	2,50	2,00	2,00	1,85	1,50	2,50	3,00	3,80	3,80	4,10
		Regelbreite	≥ 3,00	2,50	2,50	2,50	> 2,00	≥ 3,00	≥ 4,00	4,1 ⁴ / 4,6	4,00	4,75
IR IV	Qualitätsanforderungen Basisradnetz ²	Untergrenze	2,50	1,60	1,60	1,85	1,50	2,50	2,50	3,50	3,50	4,10
		Regelbreite	3,00	2,00	2,00	2,25	≥ 1,50	3,00	3,00	4,00	4,00	4,75

Anmerkungen:

¹ Lichte Breite (inkl. Sicherheitsräume)

² zzgl. Sicherheitsräume

³ inklusive Markierung

⁴ eingeschränkter Bewegungsspielraum für das Begegnen zweier Pkw / kann bei < 1.500 Kfz/Tag als Regelwert angesetzt werden

Quelle: Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen



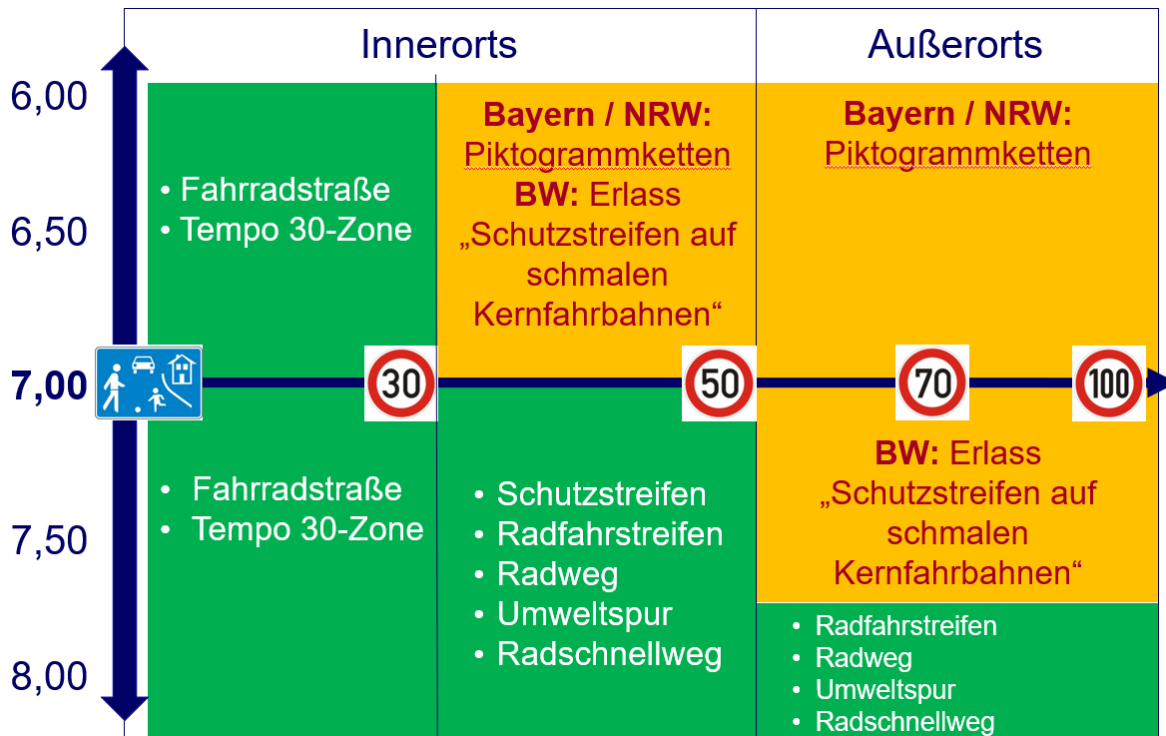
PFAFFENHOFEN A.D. ILM
Guter Boden für große Vorhaben

Pfaffenhofen – Historisch gewachsener Stadtkern

- Schmale Straßen
- Keine oder schmale Gehwege
- Private Grundstücke grenzen oft direkt an Fahrbahnrand



Sicherungsrepertoire für den Fahrradverkehr



Quelle: Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen



PFAFFENHOFEN A.D. ILM
 Guter Boden für große Vorhaben

Zusammenhang Breite und Geschwindigkeit

Breiter Straßenraum: Separationsprinzip

- alle Verkehrsarten auf *eigener* Fläche
- unabhängig von Fahrgeschwindigkeit



Quelle: Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen

Schmaler Straßenraum: Mischprinzip

- alle Verkehrsarten auf *gemeinsamer* Fläche
- geringe Fahrgeschwindigkeit



Quelle: Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen



PFAFFENHOFEN A.D. ILM
Guter Boden für große Vorhaben

Konkurrierende Nutzungsansprüche

Problem: Begrenzter Raum für unterschiedliche Nutzungsansprüche



KFZ-Verkehr



Radverkehr



Ruhender Verkehr



Wohnumfeld



ÖPNV (Busverkehr)



Rettungsdienste, Lieferverkehr



Fußverkehr



PFAFFENHOFEN A.D. ILM
Guter Boden für große Vorhaben

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.



Novelle der Straßenverkehrsverordnung (StVO) in Kraft seit 11.10.2024

d) Absatz 9 Satz 4 wird wie folgt geändert:

„4. Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c und kurzen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) auf Streckenabschnitten von bis zu 500 Metern zwischen zwei Tempo 30-Strecken,“.

bb) Nummer 6 wird wie folgt gefasst:

„6. innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) nach Absatz 1 Satz 1 auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Fußgängerüberwegen, Kindergärten, Kindertagesstätten, Spielplätzen, hochfrequentierten Schulwegen, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen oder Krankenhäusern,“



Kernmaßnahmen des Pfaffenhofener Nahmobilitätskonzepts

- einheitlich Tempo 30 auf den Zufahrtsstraßen und dem Altstadtring
- Fahrradstraßen auf zentralen Schulwegen
Münchener Vormarkt, Draht, Kapellenweg,
Niederscheyerer Straße
- Schaffung neuer oder breiterer Gehwege –
Reduzierung von Freigabe für Radfahrer auf Gehwegen
- Kontinuierliche Fortführung nahmobilitätsfördernder
Maßnahmen



Übersichtsplan Maßnahmen



PFAFFENHOFEN A.D. ILM
Guter Boden für große Vorhaben



PFAFFENHOFEN A.D. ILM
Guter Boden für große Vorhaben

Begleitende Kommunikationskampagne

- Infobanner im Stadtraum
- Infostände bei Veranstaltungen
- Pressearbeit
- Social Media-Beiträge
- Infoveranstaltung für Anlieger der Fahrradstraßen
- Steakholder-Information
(Schulen, ADFC, Rettungsdienste, ÖPNV)



PFAFFENHOFEN A.D. ILM
Guter Boden für große Vorhaben

Umsetzung Fahrradstraßen Münchener Vormarkt, Draht und Kapellenweg



PFAFFENHOFEN A.D. ILM
Guter Boden für große Vorhaben

The image displays two aerial maps, Blatt 1 and Blatt 2, illustrating bicycle infrastructure planning for a residential area. The maps show existing roads, buildings, and green spaces. Red-shaded areas indicate the proposed bicycle lanes. Blatt 1 shows a bicycle lane starting at the intersection of Niederscheyerer Gasse. Blatt 2 shows a bicycle lane starting at the intersection of Niederscheyerer Straße and Adolf Reib-Strasse. Both maps include callouts for existing parking spaces and a legend for bicycle infrastructure symbols.



Umsetzung Fahrradstraße Niederscheyerer Straße



PFAFFENHOFEN A.D. ILM
Guter Boden für große Vorhaben

Was ist eine Fahrradstraße?



- In reinen Fahrradstraßen dürfen nur Radfahrer fahren
- Fahrradstraßen mit Zusatzbeschilderung erlauben auch KFZ die Benutzung
- Radfahrer haben Vorrang
- Radfahrer geben Tempo vor – max. 30 km/h
- Radfahrer dürfen nebeneinander fahren
- Überholen von Radlern ist bei Einhaltung des Mindestabstands von 1,5 m erlaubt



Künftige Projekte zur Verbesserung der Rad- und Fußgängerfreundlichkeit

- Verbesserungen an Kreuzungen wie z. B. der Weiherer Straße oder der Moosburger Straße zur B13
- Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche in Teilen von Münchener Straße und Moosburger Straße
- Optimierung der Zu- und Abfahrt von der Hohenwarter Straße zur Umgehungsstraße
- Prüfung eines durchgängigen Gehwegs an der Burgfriedenstraße
- Verkehrsberuhigung in der Frauenstraße hinter dem Rathaus
- Verbesserte Radanbindung in der Schrobenhausener Straße

