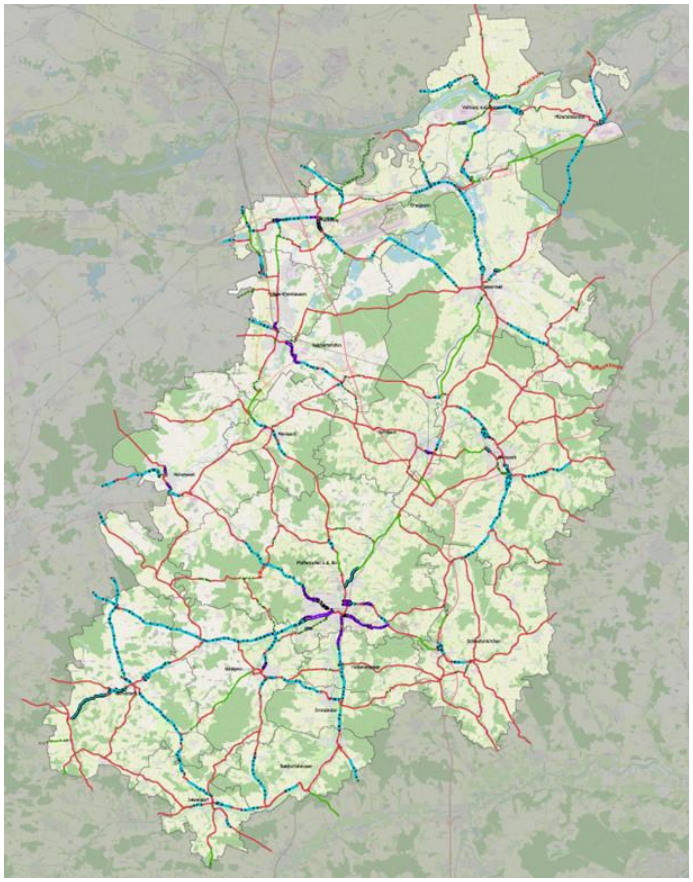
Vorstellung des Mobilitätskonzepts Radverkehr für den Landkreis Pfaffenhofen a.d.Ilm und Veröffentlichung der Maßnahmen aus dem Marktbereich Hohenwart



Radverkehrskonzept Landkreis Pfaffenhofen a.d.Ilm – Entstehung und Maßnahmenübersicht

1. Hintergrund und Entstehung des Radverkehrskonzepts

Der Landkreis Pfaffenhofen a.d.Ilm verfolgt das Ziel, sich bis zum Jahr 2035 als fahrradfreundlicher Landkreis zu etablieren. Die Vision: Eine Radinfrastruktur, die so attraktiv und alltagstauglich ist, dass das Fahrrad insbesondere für Kurzstrecken bis fünf Kilometer zur echten Alternative zum Auto wird. Damit verbunden ist das Ziel, den Radverkehrsanteil deutlich zu steigern und das Fahrrad als gleichwertige Mobilitätsform neben Auto, ÖPNV und Fußverkehr zu positionieren.

Bereits von 2017 bis 2021 initiierte das Kommunalunternehmen Strukturentwicklung Landkreis Pfaffenhofen a.d.Ilm (KUS) zwei durch LEADER geförderte Projekte im Bereich Freizeit- und touristischer Radverkehr. In Zusammenarbeit mit den 19 Landkreiskommunen wurden dabei bestehende Radrouten analysiert sowie 14 neue Thementouren mit FGSV-konformer Beschilderung entwickelt. Diese wurden in einer Übersichtskarte und einem Tourenbuch veröffentlicht und erfreuen sich seither hoher Beliebtheit bei Einheimischen und Gästen.

Übergang zum Alltagsradverkehr
Aufbauend auf den Freizeitprojekten wurde ein umfassendes Radverkehrskonzept für den Alltags- und Pendelradverkehr erstellt. Ziel war eine strategische Grundlage für die zukünftige Radverkehrsplanung im gesamten Landkreis – ein solcher gesamtheitlicher Ansatz lag bisher nicht vor.

In drei eigens organisierten Workshops wurden Methodik, Streckenführung und Qualitätsstandards erarbeitet. Grundlage für den daraus entwickelten Netzentwurf waren:

- Daten der Kommunen, Interessensgruppen und Baulastträger
- Ergebnisse einer Online-Bürgerbefragung
- Eine umfangreiche Vor-Ort-Befahrung durch das Planungsbüro Kaulen im Februar und März 2023

Die erfassten Mängel und daraus abgeleiteten Maßnahmen bilden nun das Fundament für den Ausbau und die Weiterentwicklung des Radverkehrs im Landkreis.

2. Maßnahmenkatalog zur Radverkehrsentwicklung

Die während der Befahrung durch das Planungsbüro festgestellten Mängel im Landkreis wurden in verschiedenen Kategorien zusammengefasst und bewertet:

- Fehlende oder mangelhafte Radwegeinfrastruktur
- Netzlücken
- Unzureichende Oberflächenbeschaffenheit und Wegbreiten
- Mängel bei Beschilderung und Markierungen
- Qualität und Lage bestehender Abstellanlagen

Die Maßnahmen gliedern sich in lineare, punktuelle und infrastrukturelle Maßnahmen.

3. Lineare Maßnahmen (streckenbezogen)

a. Neubaumaßnahmen

Viele vorgeschlagenen Neubaumaßnahmen befinden sich an Kreis-, Staats- und Bundesstraßen. Diese unterliegen der Zuständigkeit des Tiefbaus des Landkreises sowie des Staatlichen Bauamts Ingolstadt. Aufgrund langfristiger Planungszeiträume können die Empfehlungen des Radverkehrskonzepts wertvollen Input für mittel- und langfristige Investitionspläne liefern.
Viele Projekte stoßen bei den Kommunen und Baulastträgern auf grundsätzliche Zustimmung und sind teilweise bereits in der Planung und Umsetzung.

b. Ausbaumaßnahmen

Das Radverkehrskonzept empfiehlt an ausgewählten Strecken eine Verbreiterung bestehender Radwege – beispielsweise auf eine Mindestbreite von 3,50 Metern. Gemäß den Verwaltungsvorschriften müssen gemeinsame Geh- und Radwege jedoch nur eine Mindestbreite von:

- 2,50 m innerorts
- 2,00 m außerorts

aufweisen.

Der Landkreis setzt derzeit nicht auf die Verbreiterung bestehender Radwege, sondern auf das Schließen von Netzlücken und eine einheitliche Beschilderung. Erst wenn diese Grundlagen geschaffen sind, wird ein Ausbau erneut geprüft.

c. Markierungsmaßnahmen

Der größte Anteil der vorgeschlagenen Maßnahmen betrifft Markierungen – etwa:

- Schutzstreifen
- Fahrradstraßen
- Piktogrammketten

Letztere erhöhen die Sichtbarkeit des Radverkehrs, ohne rechtlich verbindliche Vorgaben zu machen, und wurden in nahezu allen Kommunen als sinnvolle Maßnahme eingestuft.

Um die Sicherheit für Radfahrende weiter zu erhöhen, untersucht das KUS gemeinsam mit den Kommunen und Baulastträgern den möglichen landkreisweiten Einsatz von Piktogrammketten. Eine erste Teststrecke soll ab 2026 in den Ortschaften Pörnbach, Puch und Langenbruck eingerichtet werden und aufzeigen, wie sich diese Maßnahme auf die Radverkehrssicherheit auswirkt. Bei einer positiven Entwicklung wird der Einsatz von weiteren Piktogrammketten auch in anderen Kommunen des Landkreises geprüft.



Beispiel einer Piktogrammkette © ADFC Baden-Württemberg

d. Beschilderungsmaßnahmen
Beschilderungsmaßnahmen werden individuell vor Ort geprüft. In bestimmten Fällen – etwa bei Privatwegen oder anderen Planungsabsichten – ist eine Umsetzung nicht möglich. Zudem bringt die Ausweisung als offizieller Radweg Pflichten wie Winterdienst und Verkehrssicherung mit sich, weshalb in Einzelfällen bewusst darauf verzichtet wird.

4. Punktuelle Maßnahmen (standortbezogen)

Neben den linearen Maßnahmen wurden auch punktuelle Mängel erfasst.
Die Zuständigkeit liegt überwiegend bei den überörtlichen Baulastträgern.

a. Sicherheitsmängel
Diese betreffen vor allem:

- Fehlende Querungshilfen
- Feste Hindernisse im Lichtraumprofil (z.B. Poller, Schranken)

b. Beschilderungs- und Markierungsmängel
In diese Kategorie fallen:

- Unklare oder fehlende Radweg-Beschilderung
- Mangelhafte Furtmarkierungen an Kreuzungsbereichen

5. Abstellanlagen und multimodale Schnittstellen

Im Rahmen des Konzepts wurden auch bestehende Fahrradabstellanlagen an zentralen Quell- und Zielpunkten analysiert. Die Ergebnisse zeigen: Viele Anlagen entsprechen nicht den aktuellen Qualitätsstandards – insbesondere veraltete Vorderradhalter sind noch weit verbreitet.

Empfehlungen des Planungsbüros:

- Erneuerung veralteter Anlagen
- Flächendeckende Installation moderner Fahrradabstellanlagen
- Integration von Anlagen an multimodalen Verknüpfungspunkten (z.B. ÖPNV-Haltestellen)



Ein Großteil der Abstellanlagen im Landkreis sind Vorderradhalter © SVK

Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im Marktbereich Hohenwart

Für den Markt Hohenwart wurden im Zuge des Radverkehrskonzepts unter anderem folgende Maßnahmen empfohlen und sind teilweise bereits umgesetzt:

Entlang der **B13** wurde die Beschilderung als gemeinsamer Geh- und Radweg an der Auffahrt angebracht. In **Seibersdorf** gilt innerorts bereits Tempo 30.

Der geplante Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs an der **B300** in Richtung **Weichenried** wird nicht umgesetzt, da mit dem Anwantweg bereits eine geeignete und genutzte Alternativroute besteht.

Auf dem **Marktplatz** war die Errichtung einer Abstellanlage mit neuen Anlehnbügeln vorgesehen. Die Umsetzung wird jedoch auf unbestimmte Zeit zurückgestellt.

Maßnahmen im Überblick:

Maßnahme	Straße / Ort	Umsetzung	Baulastträger
Lineare Maßnahmen			
Beschilderung als gemeinsamer Geh-/Radweg	Auffahrt entlang B13	Beschilderung erfolgt	Markt Hohenwart
Einführung Tempo 30	Seibersdorf	Tempo 30 innerorts umgesetzt	Markt Hohenwart
Neubau			
Neubau gemeinsamer Geh-/Radweg	B300 Richtung Weichenried	Keine Umsetzung; Alternativroute (Anwantweg) besteht bereits und wird genutzt	Markt Hohenwart
Abstellanlagen			
Errichtung einer Abstellanlage mit Anlehnbügeln und Lademöglichkeit für E-bikes. Errichtung einer Servicestation	Marktplatznähe	Auf unbestimmte Zeit zurückgestellt	Markt Hohenwart