

Stadt
Landshut

Radverkehrskonzept 2020

für eine fahrradfreundliche
Infrastruktur in Landshut



Inhaltsverzeichnis

1	Kontext und Zielsetzung.....	1
2	Stand Radverkehrsförderung in Landshut	4
2.1	Leitziel Fahrradklima	4
2.2	Leitziel Verkehrssicherheit.....	4
2.3	Leitziel Radanteil.....	8
3	Bestandsanalyse.....	14
3.1	Umsetzung der Maßnahmen seit dem Radverkehrskonzept 2014.....	14
3.2	Hinweise aus dem ADFC-Fahrradklimatest.....	15
3.3	Netzplanung.....	16
3.4	Beschilderung Wegweisung	16
3.5	Mischverkehr.....	17
3.6	Radwegbenutzungspflicht	17
3.7	Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung.....	18
3.8	Fahrradstraßen	18
3.9	Signalisierung für den Radverkehr	19
3.10	Grüner Pfeil für Radfahrer	20
4	Maßnahmenplan Radinfrastruktur	21
4.1	Netzlücken, Ausbau Radwegenetz.....	24
4.2	Unsicheres Radfahren auf der Fahrbahn.....	30
4.3	Mängel oder Schwachstellen bestehender Radverkehrsanlagen.....	38
4.4	Mehr Sicherheit an Kreuzungen und Querungen.....	43
4.5	Verkehrsrechtliche Anordnungen für Radverkehr	48
4.6	Abstellanlagen und Verknüpfung zum ÖV	50
5	Anhang.....	53

1 Kontext und Zielsetzung

Das starke Wachstum der Stadt und der Region Landshut sowie der Klimawandel sind wesentliche Herausforderungen für unsere städtische Mobilität. Hinzu kommen die allgemeine Verkehrszunahme bedingt durch hohen Motorisierungsgrad, demographische Entwicklung und wachsenden Gütertransport und der starke Durchgangsverkehr auf den Bundesstraßen, die durch Landshut verlaufen. Diesen Herausforderungen muss auf mehreren Ebenen begegnet werden. Neben konkreten Maßnahmen zur Entlastung der städtischen Hauptverkehrsstraßen zum Beispiel durch Umfahrungen ist auch eine verstärkte Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds notwendig. Auf kurzen innerstädtischen Wegen muss zu Fuß gehen, Rad fahren und mit dem Bus fahren deutlich attraktiver werden. „So sind etwa 50 % der Pkw-Wege [der Landshuter] kürzer als 4-5 Kilometer“ (Haushaltsbefragung zur Mobilität in Stadt und Landkreis Landshut, 2018/19). Diese Zahl aus der aktuellen Haushaltsbefragung zeigt, dass es beispielsweise im Fall von innerstädtischen Wegen mit dem Auto in Landshut durchaus noch Potenzial gibt, diesen Anteil zu reduzieren.

Die positiven Beispiele aus Städten wie das oft zitierte Kopenhagen aber auch aus mit Landshut vergleichbaren Städten wie Bamberg zeigen, dass die negativen Auswirkungen des Verkehrswachstums von mehr Staus, Unfällen, Lärm, CO₂- und Schadstoffausstoß nur durch die Verkehrsmittel des Umweltverbunds effektiv eingedämmt werden können. Eine aktive Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel, des Radfahrens und der kurzen Wege zu Fuß wird von den Bürgern unterstützt.

Die Förderung des Radverkehrs in Landshut wurde in den vergangenen Jahren durch eine Vielzahl von Kampagnen und Aktionen im Zusammenspiel zwischen Stadt, Verbänden und aktiven Bürgern vorangetrieben:

- Teilnahme am jährlich stattfindenden internationalen Klima-Bündnis Wettbewerb STADTRADELN
- jährlich stattfindende Fahrradaktionstage u.a. mit Bürgergesprächen, Podiumsdiskussionen, Fachvorträgen
- Netzwerktreffen Mobilität für Unternehmen, Behörden und Betriebe
- Pedelec-Testwochen
- Radrouten-Checks mit Bürgern
- Radlnacht und viele weitere Aktionen und Services für Bürger wie Radlplan, Lichtchecks, RADar-Meldeplattform, etc.

Ebenso wichtig für einen attraktiven und sicheren Radverkehr in Landshut ist der **Ausbau der Radinfrastruktur**. Dafür wurde 2014 ein umfassendes Radverkehrskonzept erstellt und vorgelegt. Auf dessen Basis konnten mehrere Ausbaumaßnahmen geplant und umgesetzt werden. Zwischenzeitlich wurde die Stadt Landshut von der AGFK-Bayern 2016 als fahrradfreundliche Kommune bewertet und ausgezeichnet. Die AGFK-Bayern würdigte den eingeschlagenen Weg der Radverkehrsförderung betonte aber auch, dass weiterhin mehr Anstrengungen für den Radverkehr in Landshut unternommen werden müssen. Das Rezertifizierungsverfahren steht 2023 an. Auch der alle zwei Jahre stattfindende Fahrradklimatest bestätigt diese Ten-

denz. Die teilnehmenden Bürger bewerten darin die Stärken und Schwächen des Radverkehrs in der Stadt.



Abbildung 1: ADFC-Fahrradklimatest 2018, Deckblatt der Auswertung für Landshut

Landshut liegt zwar im oberen Drittel aller bundesweit bewerteten Städte ähnlicher Größenordnung. Die Landshuter Bürger wünschen sich aber in mehreren Bereichen deutliche Verbesserungen, so zum Beispiel breitere Radwege, bessere Ampelschaltungen für Radfahrer, Falschparkerkontrolle auf Radwegen, verbesserte Führung an Baustellen oder auch öffentliche Fahrräder.

Im Zielkonzept für eine nachhaltige, soziale und attraktive Mobilität in Landshut wurden 2015 im Rahmen des Mobilitätsforums folgende Leitziele in Bezug auf den Radverkehr festgelegt:

- Ein radverkehrsfreundliches Klima schaffen.
- Den Fahrradverkehr als gleichberechtigtes Verkehrsmittel etablieren und dessen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen um 5 % bis 2020 auf 23 % steigern.
- Die Sicherheit im Fahrradverkehr erhöhen und den Trend der steigenden Unfallzahlen in Landshut umkehren.
- Bei Neu- und Umbauplanungen von Straßenräumen sind neben der verkehrlichen Funktion die städtebaulichen Anforderungen, ein höheres Flächenangebot für Fußgänger und Radfahrer auf Kosten überdimensionierter MIV-Flächen und eine hohe Aufenthaltsqualität zu berücksichtigen.
- Verbesserung von Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen und kürzere Wartezeiten an Ampeln für Fußgänger und Radfahrer, sofern der Verkehrsfluss und die Grüne Welle nicht gravierend beeinträchtigt werden.
- Die bestehenden Abstellanlagen für Fahrräder sind stets zu pflegen und komfortabel benutzbar zu halten.
- Sichere Fahrradrouten alternativ zu den Hauptverkehrsstraßen als Fahrradachsen in die Innenstadt und zu zentralen Mobilitätsschnittstellen einrichten, die den Radverkehr bündeln, und den Radverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr stärken.
- Von den Nachbargemeinden und Stadtrandlagen Richtung Zentrum sind Radschnellwege als attraktive, staufreie Alternative zum Auto zu planen und umzusetzen.
- Außerorts werden straßenbegleitende Radwege an klassifizierten Straßen ausgebaut.
- Mehr Sicherheit für Radverkehr durch die Umsetzung und Fortschreibung der Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes.
- Verbesserung und Qualifizierung der touristischen Radrouten: Radtouristen müssen auf attraktiven Routen in das Stadtzentrum und von dort wieder auf den Isar-Radweg, den Isar-Vils-Radweg und den Isar-Laaber Radweg geführt werden.
- Harmonisches Miteinander von Radfahrern und Fußgängern in der Fußgängerzone fördern.
- Zwischen Mitterwöhr und dem ehemaligem Kasernengelände ist eine Isarquerung für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen.
- Eine Radwegeverbindung zwischen Bahnhof und Altstadt wird mit hoher Priorität geplant und umgesetzt.
- Ausbau neuer und Verbesserung bestehender Querungsmöglichkeiten über Bahntrassen für Fahrradfahrer.

Das vorliegende Radverkehrskonzept baut auf den Untersuchungen und Grundlagen des Radverkehrskonzeptes von 2014 und auf den oben genannten Leitzielen des Zielkonzeptes des Mobilitätsforums auf.

2 Stand Radverkehrsförderung in Landshut

2.1 Leitziel Fahrradklima

Die ersten drei genannten Leitziele stammen aus dem Radverkehrskonzept von 2014. Darin wurde auch die Überprüfbarkeit der Zielerreichung bestimmt. Ein radverkehrsfreundliches Klima kann mit dem regelmäßig durchgeführten ADFC-Fahrradklimatest gut bewertet werden. Am Fahrradklimatest 2018 haben in Landshut 273 Personen teilgenommen. Die Teilnehmer am Fahrradklimatest sind großteils selbst regelmäßige Radfahrer. Eine bayernweite Auswertung zeigt, dass über 70 % der Teilnehmer fast täglich mit dem Rad fährt (über 90 % zumindest wöchentlich). Nur ein kleiner Anteil von 15 % der Teilnehmer sind ADFC-Mitglieder. Mit der Gesamtbewertung (Schulnote) 3,8 liegt Landshut derzeit im oberen Drittel aller bundesweit bewerteten Städte ähnlicher Größenordnung (siehe Abbildung 1). Die Stagnation bzw. der leichte Rückgang bei der Gesamtbewertung für Landshut seit 2014 zeigt, dass die Bürger anspruchsvoller geworden sind und mehr Anstrengungen für die Radverkehrsförderung erwarten. Diese Tendenz entspricht einer bundesweiten Entwicklung.

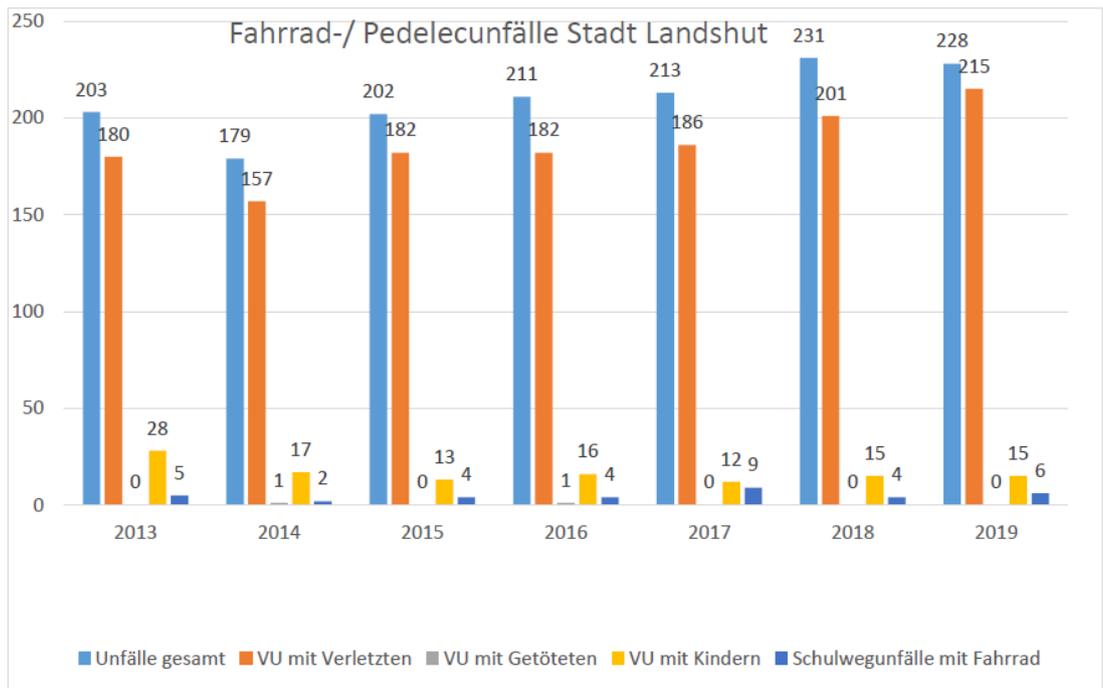
Zielsetzung ist es generell durch eine weiterhin intensive Radverkehrsförderung in den Bereichen der Infrastrukturverbesserung und der Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr die Bewertung des Fahrradklimas durch die Bürger in Landshut zu verbessern. Deshalb wird ausgehend vom derzeitigen Stand 2018 zukünftig eine schrittweise verbesserte Gesamtbewertung des ADFC-Fahrradklimatests angestrebt.

2.2 Leitziel Verkehrssicherheit

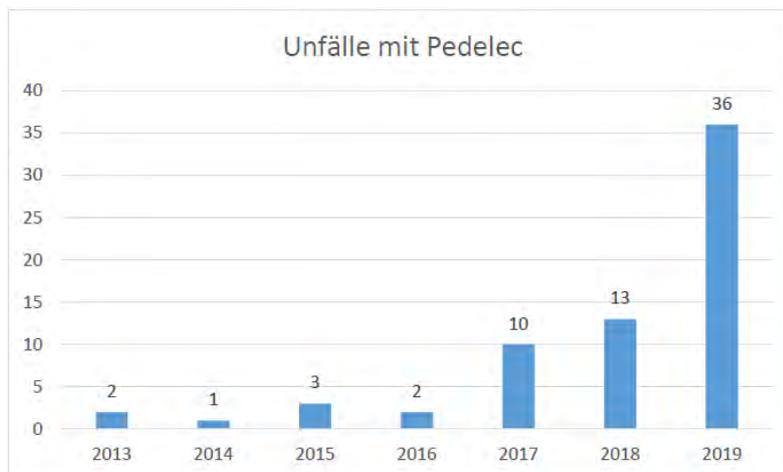
Die norwegische Hauptstadt Oslo mit 675.000 Einwohnern gilt als außerordentliches Beispiel für die positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, die von einer Rückeroberung der Straße durch Fußgänger und Radfahrer und von einer Förderung eines rücksichtsvollen Autoverkehrs ausgehen. Neben strikten Geschwindigkeitsbeschränkungen und strengen Verkehrskontrollen sind es vor allem einschränkende Maßnahmen für Parken und Autoverkehr in der Innenstadt und vor Schulen, die die Zahl der Verkehrstoten auf nahezu null reduziert hat: 2019 nur ein Verkehrstoter in Oslo, in gesamt Norwegen kein einziges Kind bzw. Jugendlicher unter 16 Jahre (Deutschlandfunk Nova, Verkehrssicherheit, 3.1.2020).

Die nachfolgenden ausgewählten Auszüge entstammen der Auswertung von Fahrradunfällen im Stadtgebiet Landshut zwischen 2013 und 2019, die von der Polizeiinspektion Landshut durchgeführt und für das vorliegende Radverkehrskonzept zur Verfügung gestellt wurde. Auswertungen vor 2013 sind im Radverkehrskonzept 2014 zu finden.

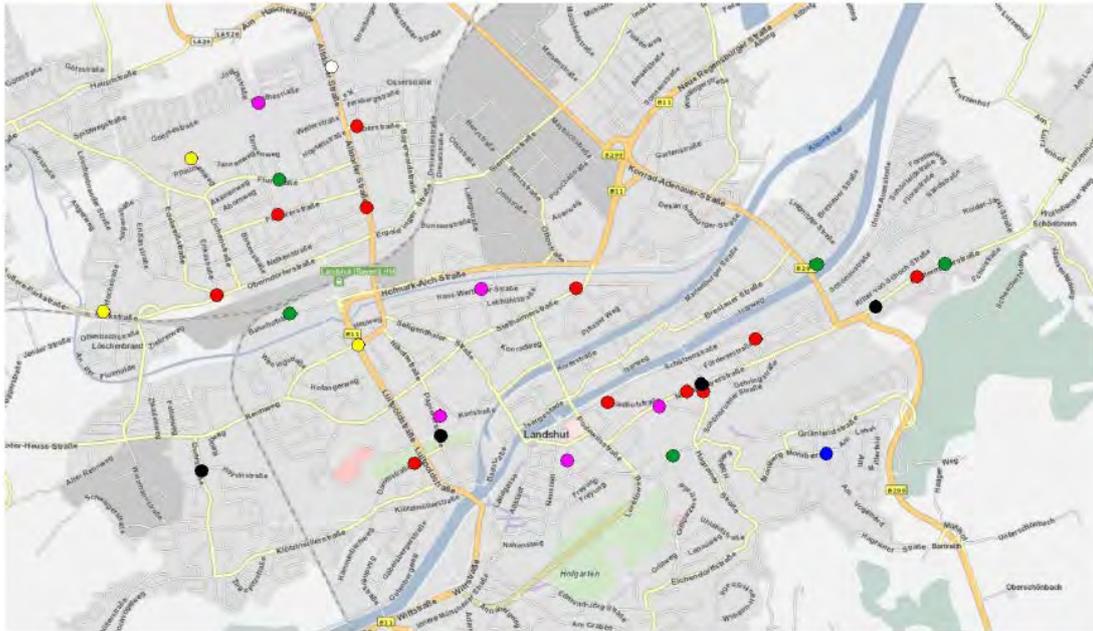
„Im Zeitraum 2013 bis 2019 ereigneten sich 1467 Fahrrad- und Pedelecunfälle im Stadtgebiet Landshut. Die Unfallzahlen sind von 203 Unfällen im Jahr 2013 auf 228 Unfälle im Jahr 2019 leicht angestiegen.“



Mit dem Pedelec ist seit einigen Jahren ein neues Verkehrsmittel auf den Straßen unterwegs. Pedelecs sind Fahrrädern gleichgestellt. Statistisch werden im System der Bayerischen Polizei Unfälle mit Pedelecs seit 2012 erfasst. Die wachsende Beliebtheit dieser neuen Verkehrsart wirkt sich auch deutlich auf die Unfallzahlen aus.



Im Recherchezeitraum 2013 bis 2019 ereigneten sich 34 Schulwegunfälle mit Fahrradfahrern. Die Unfälle sind über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Ein Unfallschwerpunkt ist nicht zu erkennen.



Karte: Kartensysteme.de / Quellenangabe: © Wikidat's, Tom Tom

● Fahrnfall (F), Unfalltyp 1

Der Unfall wurde ausgelöst durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug (wegen nicht angepasster Geschwindigkeit oder falscher Einschätzung des Straßenverlaufs, des Straßenzustandes o. Ä.), ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben. Infolge unkontrollierter Fahrzeugbewegungen kann es dann aber zum Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern gekommen sein.

● Abbiege-Unfall (AB), Unfalltyp 2

Der Unfall wurde ausgelöst durch den Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer (auch Fußgänger!) an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten.

● Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK), Unfalltyp 3

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden und kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken und Parkplätzen.

○ Überschreiten-Unfall (ÜS), Unfalltyp 4

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, sofern dieser nicht in der Längsrichtung ging und sofern das Fahrzeug nicht abgelenkt ist. Dies gilt auch, wenn der Fußgänger nicht angefahren wurde.

● Unfall durch ruhenden Verkehr (RV), Unfalltyp 5

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem Fahrzeug, das parkt/hält bzw. Fahrmanöver im Zusammenhang mit dem Parken/Halten durchführte.

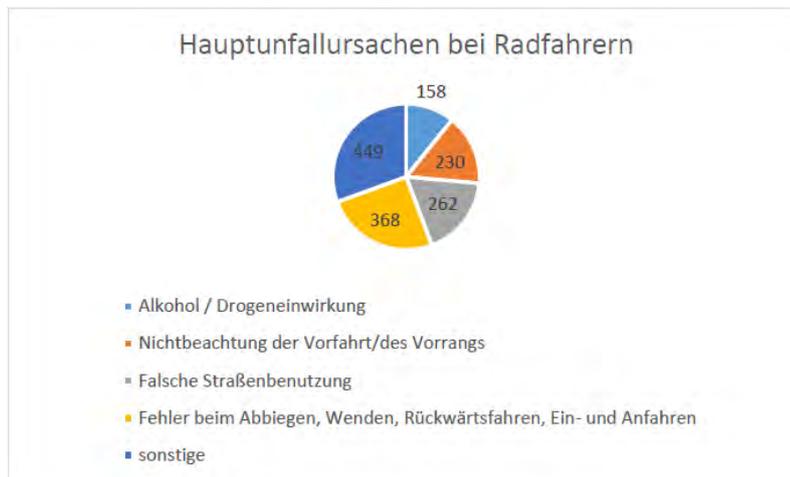
● Unfall im Längsverkehr (LV), Unfalltyp 6

Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht.

● Sonstiger Unfall (SO), Unfalltyp 7

Unfall, der sich nicht den Typen 1 bis 6 zuordnen lässt. Beispiele: Wenden, Rückwärtsfahren, Parker untereinander, Hindernis oder Tier auf der Fahrbahn, plötzlicher Fahrzeugschaden (Bremsversagen, Reifenschaden o. Ä.)

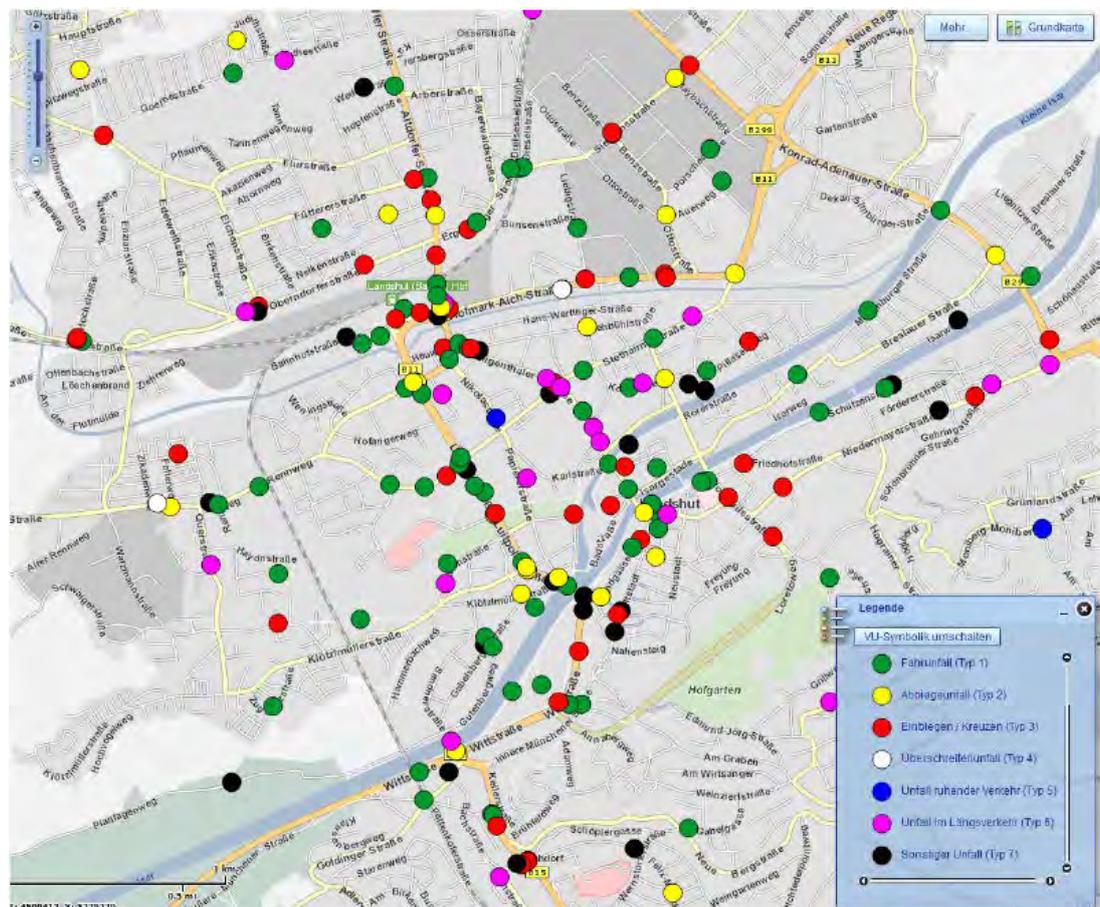
Die Unfallursachen sind vielfältig. Eine falsche Straßenbenutzung durch sog. Geisterradler und die Nichtbeachtung von Vorfahrt und Vorrang sind häufig eine Ursache.



In den folgenden Karten werden die jährlichen Fahrradunfälle im Stadtgebiet dargestellt.

Durch Baumaßnahmen in der Hofmark-Aich-Str. wurde der Unfallschwerpunkt an der Kreuzung zur Liebigstraße entschärft.

Ein aktuell bestehender Unfallschwerpunkt ist die Kreuzung Hofmark-Aich-Str / Altdorfer Straße. Hauptunfallursache ist an dieser Kreuzung eine falsche Straßenbenutzung durch Geisterradler.“ (Fahradunfälle im Stadtgebiet Landshut von 2013 – 2016; Polizeiinspektion Landshut, 18.06.2020)



Unfallschwerpunkte 2019

2.3 Leitziel Radanteil

Der Radverkehrsanteil im Modal-Split, d.h. der prozentuale Anteil der mit dem Fahrrad zurück gelegten Wege im Vergleich zur Gesamtzahl aller getätigten Wege bzw. Fahrten, hat erfreulicherweise in den letzten Jahren stark zugenommen. Ging man für das Jahr 2012 auf Grund von Zählungen und Hochrechnung der Erhebung aus 2005 (nur 14 % Radanteil an einem schneebedeckten November Stichtag) noch von einem moderaten Anteil von 18 % aus, so wurde bei der umfangreichen Haushaltserhebung 2018 an vier repräsentativen Stichtagen im Oktober ein durchschnittlicher Radverkehrsanteil von 26 % ermittelt (Haushaltsbefragung zur Mobilität in Stadt und Landkreis Landshut, 2018/19). Hinzu kommt noch ein Anteil von 2 % aller Wege die mit Pedelecs und E-Bikes zurück gelegt werden. Mit diesem insgesamt hohen Radverkehrsanteil von 28 % ist das im letzten Radverkehrskonzept formulierte Ziel von 25 % klar erreicht.

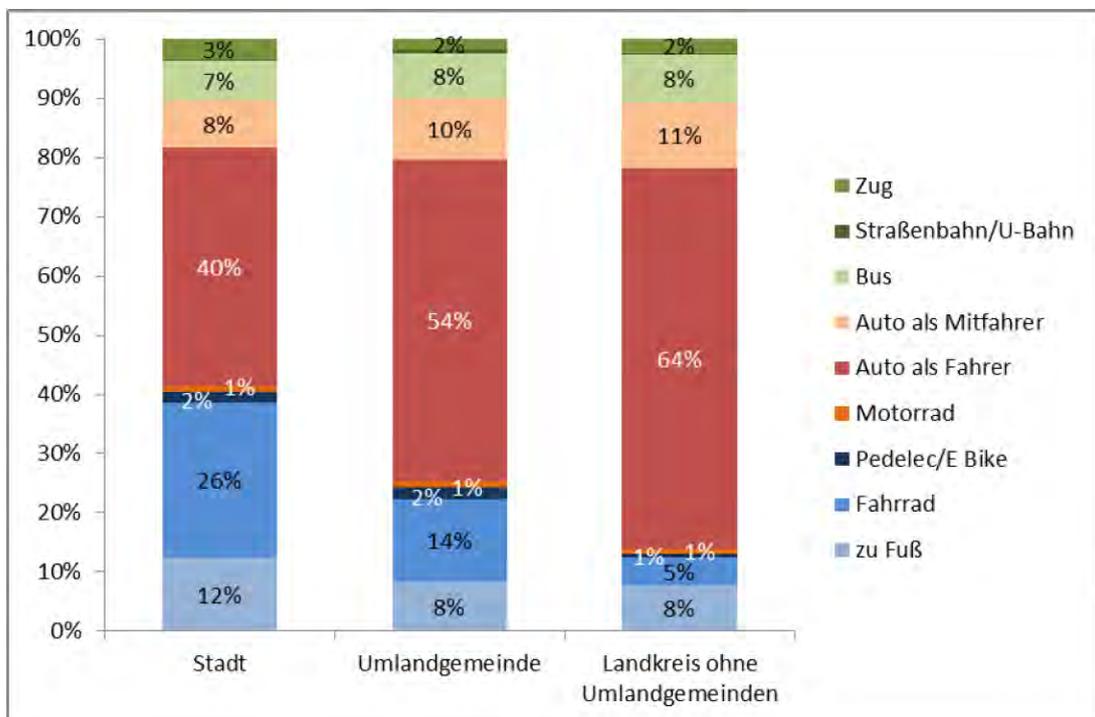


Abbildung 2: Modal-Split (Stadt – Altdorf, Ergolding, Kumhausen – Landkreis)

An den vier für die Erhebung ausgewählten Werktagen lagen keine Extremwetterlagen vor. Das Wetter an den Stichtagen reichte von überwiegend sonnig und warm bis zu teils bewölkt mit kühleren Temperaturen und geringeren Niederschlägen. Abbildung 3 belegt, dass das Wetter am Stichtag höchstens geringen Einfluss auf den Radanteil besitzt.

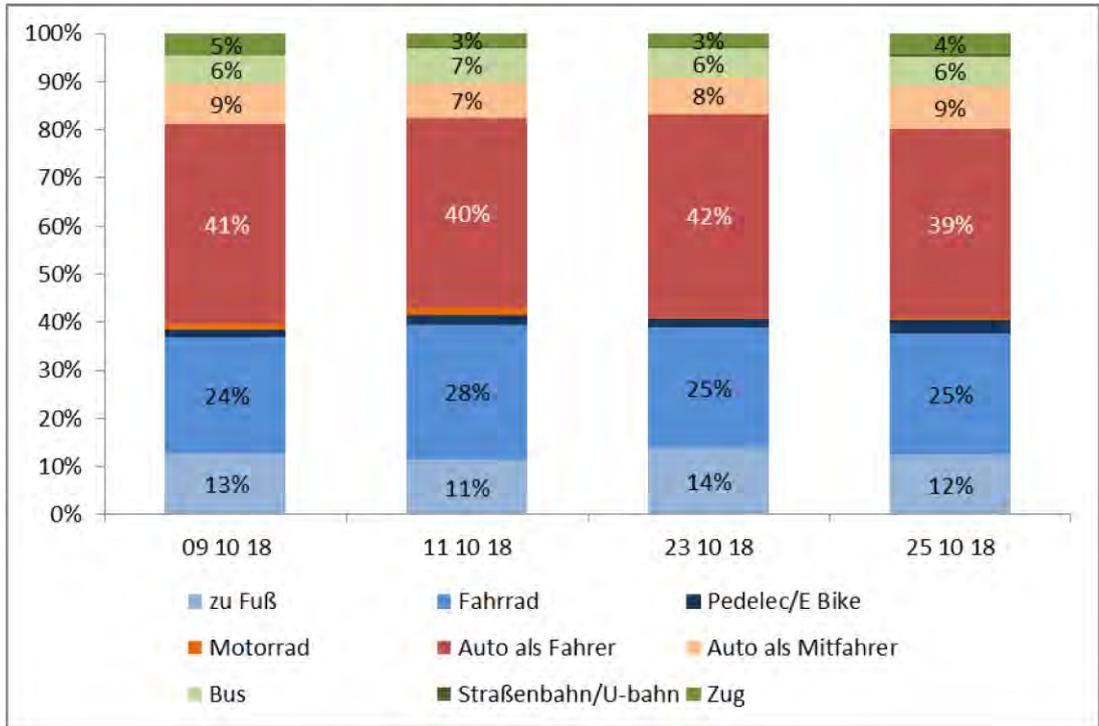


Abbildung 3: Modal-Split nach Stichtagen (Stadt Landshut)

Spürbare Unterschiede beim Radverkehrsanteil gibt es erwartungsgemäß zwischen den Stadtteilen auf Grund der unterschiedlichen topografischen Gegebenheiten, der Nähe oder Entfernung zur Innenstadt und der demografischen Struktur. Den höchsten Anteil an Radverkehr haben die Stadtteile West und Industriegebiet.

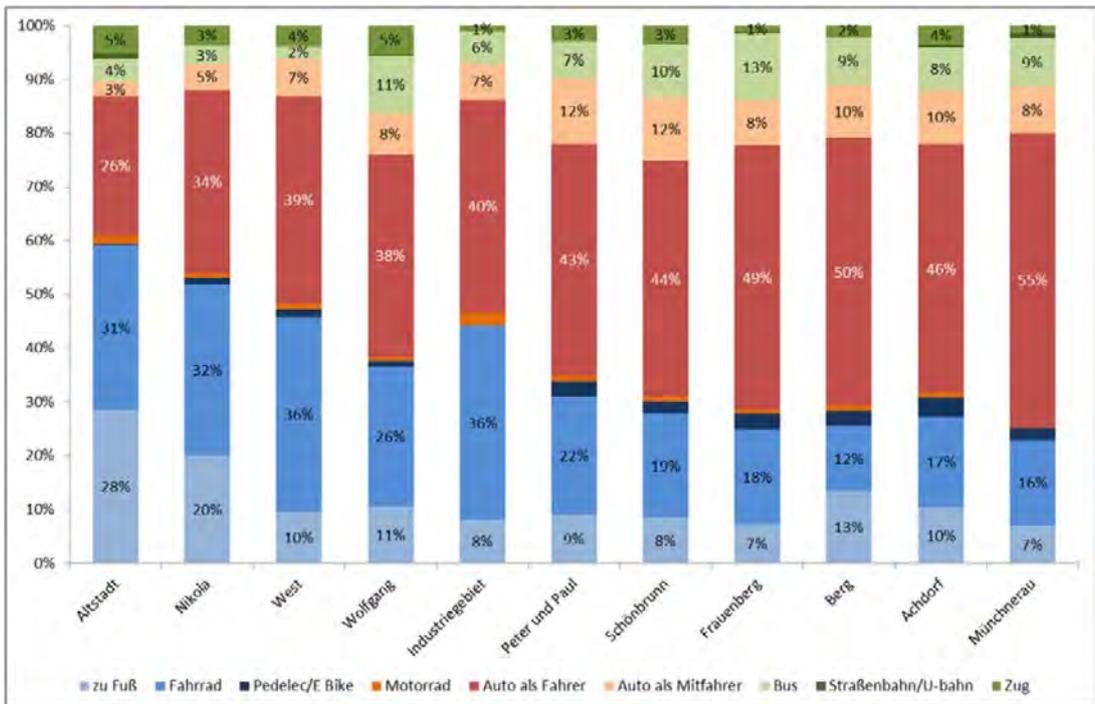


Abbildung 4: Modal-Split (Stadtteile Landshuts)

Die aktuelle Haushaltsbefragung zur Mobilität in Stadt und Landkreis Landshut liefert auch maßgebende Informationen darüber, wie hoch die Radverkehrsbeziehungen zwischen den einzelnen Stadtteilen und den drei Nachbargemeinden sind. Zwi-

schen der Altstadt und Nikola bzw. Peter und Paul werden täglich 3.000 bis 5.000 Wege per Rad zurückgelegt. Mit über 5.000 Wegen per Rad ist die Beziehung zwischen den Stadtteilen West und Altstadt am stärksten. Diese Auswertungsergebnisse der Quelle-Zielbeziehungen korrespondieren mit den Verkehrsbelastungen im städtischen Radwegenetz, die 2013 durch Zählungen und einer Berechnung im Verkehrsmodell ermittelt wurden (siehe Plan 2 im Anhang).

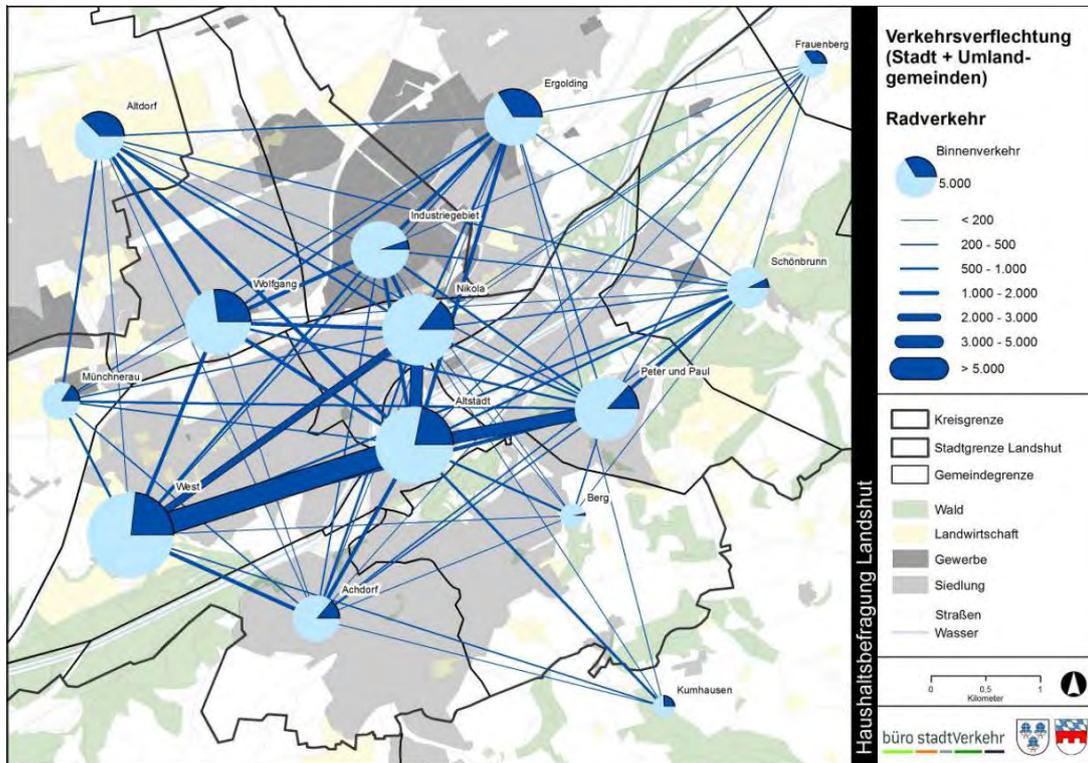


Abbildung 5: Verflechtungen im Binnenradverkehr (Stadt Landshut + Umlandgemeinden)

Der starke Wunsch vieler Landshuter im alltäglichen Verkehr auch mit dem Rad mobil zu sein, ist einerseits subjektiv wahrnehmbar. Von Jahr zu Jahr steigt die Menge an Fahrrädern auf den Straßen. Andererseits bestätigt der deutliche Anstieg des Radanteils auf 28 % (Haushaltsbefragung 2018, siehe oben) die zunehmende Beliebtheit des Radverkehrs. Dieser durchaus hohe Radanteil ist als Zielsetzung für die kommenden Jahre bis 2025 auf einem Niveau von 30 % Radanteil zu konsolidieren.

Ziel für den Klimaschutz ist eine verringerte Nutzung von Kraftfahrzeugen und eine deutliche Förderung des emissionsfreien Fuß- und Radverkehrs. Die zusätzlichen Verkehrsanteile für den Umweltverbund (zu Fuß, ÖV und Rad) sollen im Wesentlichen vom Kraftfahrzeugverkehr kommen. Die positive Verkehrsentwicklung im Radverkehr soll nicht zu Lasten des ÖPNV gehen und auch die Nahmobilität zu Fuß nicht beeinträchtigen. CO₂-Emissionen von Kraftfahrzeugen sind im Kurzstreckenbetrieb besonders hoch, da der Motor im kalten Zustand überproportional viel Kraftstoff verbraucht. Diese Strecken kürzer als 5 km sind optimal geeignet, um mit dem Fahrrad zurückgelegt zu werden. Im Bereich der kurzen Pkw-Wege gibt es ein deutliches Umstiegspotenzial.

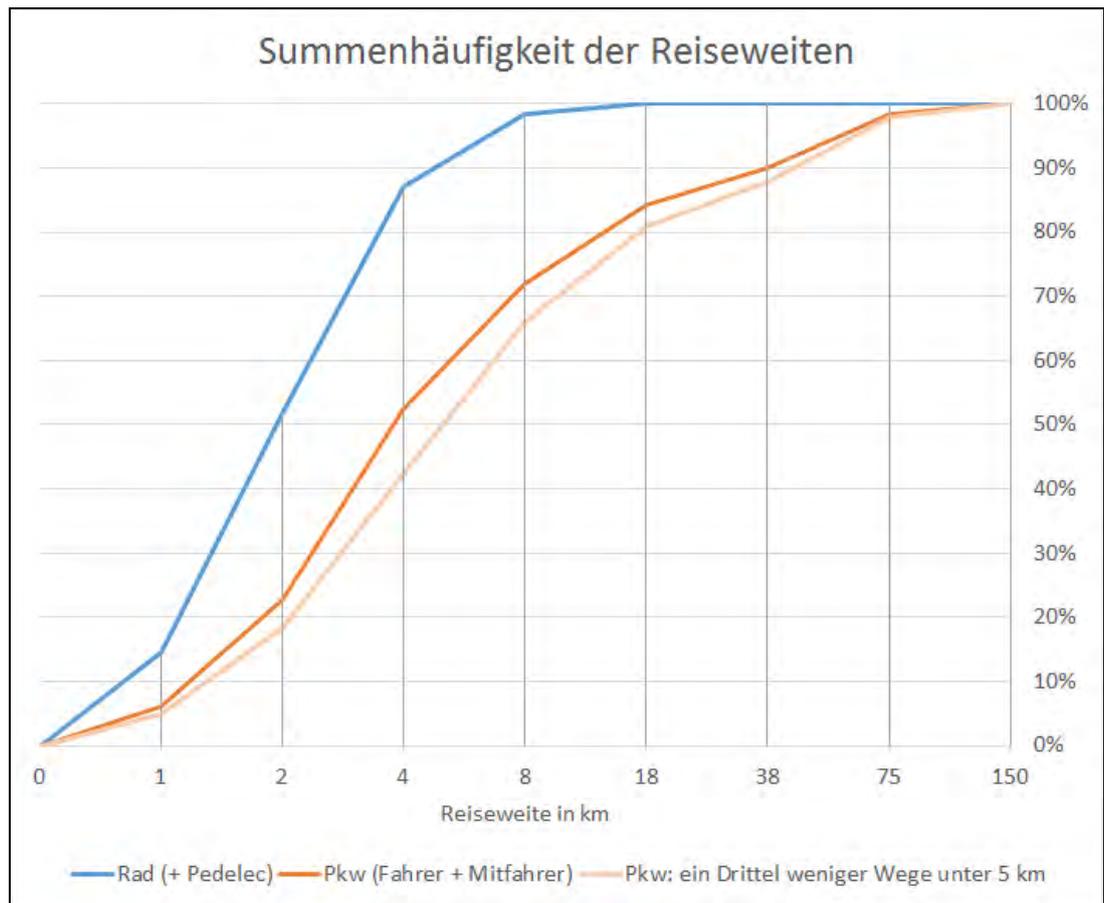


Abbildung 6: Summenhäufigkeit der Reiseweiten für Pkw und Fahrrad aus den Daten der Haushaltsbefragung zur Mobilität in Stadt und Landkreis Landshut, 2018/19

Derzeit sind 50 % der Pkw-Wege der Landshuter kleiner als 5 km (Haushaltsbefragung zur Mobilität in Stadt und Landkreis Landshut, 2018/19; siehe Abbildung 6). Wenn es gelingt, die Kurzstreckenwege mit dem Pkw um ein Drittel zu reduzieren und unter der Annahme, dass der Großteil dieser Wege (z.B. 80 %) durch Fahrrad und Pedelec kompensiert wird, erhöht sich der Radanteil in Landshut von derzeit 28 % auf 35 %. **Unter Betrachtung der Umstiegspotenziale von Pkw-Kurzstrecken auf das Rad wird für die kommenden zehn Jahre bis 2030 ein realistischer Radanteil in Landshut von 35 % als Zielsetzung formuliert.**

Auf der stark befahrenen Route zwischen der Flutmulde und der Innenstadt wurde im September 2014 am Maxwehr eine Dauerzählstelle installiert, die ausschließlich Fahrräder zählt. Die Jahreswerte seit 2015 schwanken zwischen 745.000 gemessenen Radfahrern und 807.000 Radfahrern. 2017 war die Messung für mehrere Monate wegen Bauarbeiten am USSAR-Steg unterbrochen. Auf einem ebenso viel befahrenen Abschnitt der Route im Landhuter Westen auf der Dr.-Herterich-Allee neben der Schwimmschule misst seit Oktober 2017 eine zweite Fahrrad-Dauerzählstelle. Überraschend ist die Abnahme der Jahreswerte 2019 gegenüber 2018 beim Maxwehr um 5 % und bei der Schwimmschule um 16 %. Derzeit wird noch überprüft, ob diese Abnahmen durch eine schwächeren Sensibilität der Detektoren bedingt ist oder aber doch auf die besseren Witterungsbedingungen in 2018 (Jahrhundertssommer, höhere Temperaturen, weniger Niederschlag 10 % mehr Sonnenstunden) zurück zu führen sind. Weitere Auswertungen werden diesbezüglich durchgeführt.

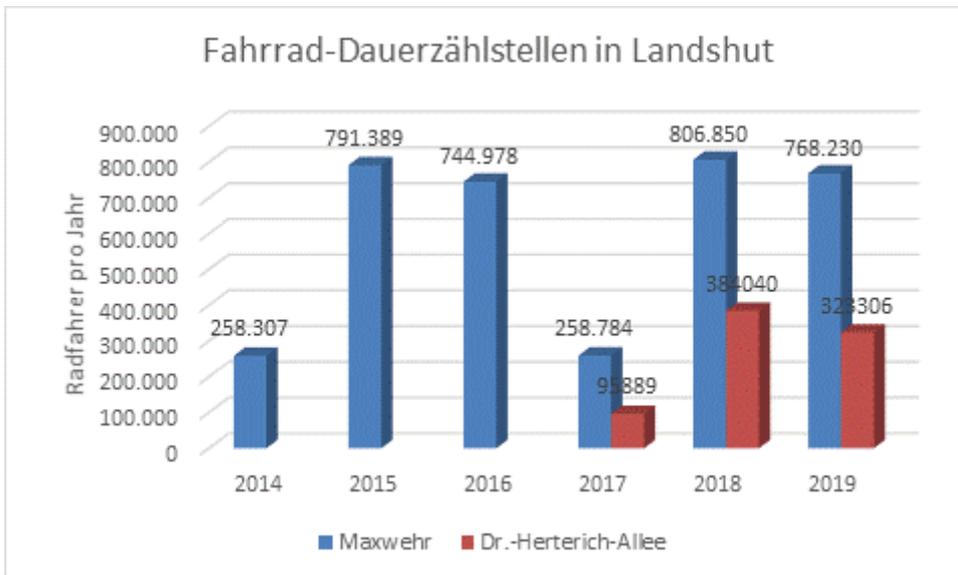


Abbildung 7: Fahrrad-Dauerzählstellen am Maxwehr und Dr.-Herterich-Allee: Jahreswerte

Die gemessenen Jahresradverkehrsstärken scheinen jedoch direkt mit den durchschnittlichen Tagestemperaturen und den durchschnittlichen Sonnenscheinstunden (Messstelle Flughafen München) zu korrelieren:

Datum	Min-Temp °C	Max-Temp °C	Sonnenstd h
2016	6,4	15	4,7
2017			
2018	7,1	16,2	6,0
2019	6,6	15,7	5,5

Tabelle 1: durchschnittliche Tageswerte Temperatur und Sonnenscheinstunden

Die täglichen Radverkehrsstärken können je nach Wochentag und Witterungsbedingungen stark schwanken: Die Maximalwerte beim Maxwehr liegen bei 4.000 Radfahrern am Tag, die Minimalwerte bei rund 1.000 Radfahrern am Tag. An Werktagen passieren deutlich mehr Radfahrer das Maxwehr als an Wochenenden, was ein klares Indiz dafür ist, welche hohe Bedeutung der Radverkehr in der Alltagsmobilität der Landshuter besitzt. Tagesauswertungen mit unterschiedlichen Wetterbedingungen belegen den Einfluss von Tagestemperatur und Niederschlag auf die Bereitschaft mit dem Fahrrad in die Innenstadt zu fahren.

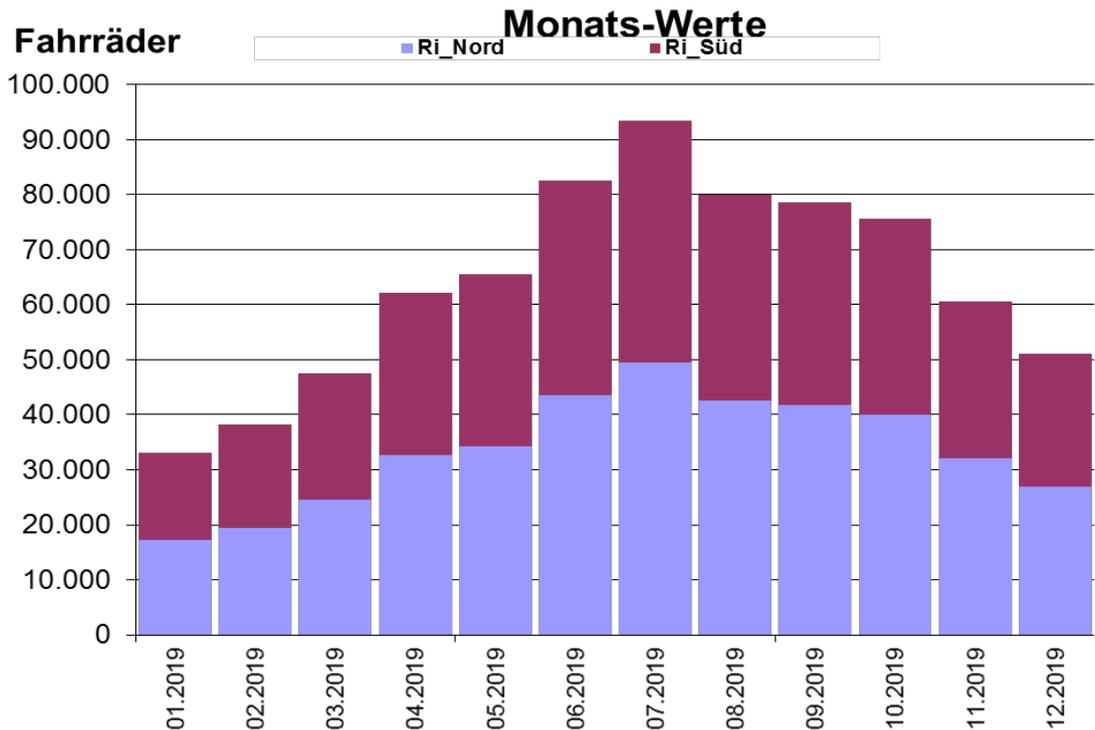


Abbildung 8: Fahrrad-Dauerzählstellen am Maxwehr: Monatsauswertung 2019

Am meisten Radfahrer waren im Monat Juli unterwegs, über 90.000 Radfahrer. In den drei Wintermonaten von Januar bis März waren es immerhin noch durchschnittlich 40.000 Radfahrer im Monat.

3 Bestandsanalyse

3.1 Umsetzung der Maßnahmen seit dem Radverkehrskonzept 2014

Im Maßnahmenplan des Radverkehrskonzepts von 2014 wurden insgesamt 42 Maßnahmen im Bereich Radinfrastruktur vorgestellt. Eine Bilanzierung der Umsetzung ergibt, dass 14 Maßnahmen bisher noch nicht umgesetzt werden konnten (z.B. Verbesserung der Radverkehrsführung am Bahnhofplatz oder Lückenschluss Siemensstraße) und dass vier Maßnahmen in ihrer bisherigen Form bisher abgelehnt wurden (z.B. im Verkehrsseant Förderung des Radverkehrs und mehr Sicherheit auf der Schützenstraße neben dem Hauptfriedhof). Die Lösung bzw. Beseitigung dieser Problemstellen ist auf Grund der hohen Bedeutung für die Netzstruktur und die Sicherheit im Radwegenetz weiterhin im Rahmen des vorliegenden Radverkehrskonzeptes zu verfolgen.

Weitere vier Maßnahmen befinden sich in Arbeit (z.B. Verbreiterung Hochbord Wittstraße bei alter JVA), acht Maßnahmen wurden teilweise umgesetzt (z.B. Schutzstreifen Watzmannstraße) und zwölf Maßnahmen konnten vollständig realisiert werden:

- Kreuzung Rupprechtstraße/Nikolastraße neuer Radweg
- Bismarckplatz und Zweibrückenstraße Radverkehrsführung
- Siemensstraße westl. Liebigstraße inkl. 09-Unterführung Radverkehrsführung
- Einmündung Hofmarck-Aich-Straße mehr Radverkehrssicherheit
- Abschnitt Konradweg als Zweirichtungsradweg
- Stadtteil-Radroute Hbf – Peter & Paul Beschilderung
- Stadtteil-Radroute Innenstadt - Auloh Beschilderung
- Schönbrunn zw. Messe und Hochschule Radschnellweg
- Hagengasse – Felix-Meindl-Weg Schutzstreifen bergauf
- westl. Bachstraße Öffnung Einbahnstraße für Radverkehr
- Wittstraße vor Isarsteg neuer Belag und Ausbau Trennbord
- Sandnerstraße vor Isarsteg kurze Schutzstreifen

Zwischenzeitlich wurde auch eine Reihe weiterer Maßnahmen zum Ausbau der Radinfrastruktur umgesetzt, die ursprünglich nicht im Radverkehrskonzept beschrieben waren wie z.B. Erneuerung des Fahrbahnbelags am Isarradweg neben der Schützenstraße, Lückenschluss bei Rita-Wohnheim an der Unteren Auenstraße oder Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr. Weitere von Bürgern direkt oder durch das Meldeportal RADar gemeldeten Schwachstellen (z.B. im Radwegeunterhalt oder von Markierungen) werden grundsätzlich unverzüglich geprüft und nach Möglichkeit zeitnah behoben. Noch nicht behandelte Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept von 2014 werden nach Absprache im Arbeitskreis Radverkehr des Mobilitätsforums in die Fortschreibung des Radverkehrskonzepts 2020 übernommen.

3.2 Hinweise aus dem ADFC-Fahrradklimatest

Eine Auswertung der im letzten Fahrradklimatest abgegebenen zusätzlichen Kommentare und Hinweise der Teilnehmer in Landshut gibt einen Überblick über die für Radfahrer relevanten Themen und Schwachstellen in den Bereichen Radverkehrsförderung und insbesondere der Radinfrastruktur.

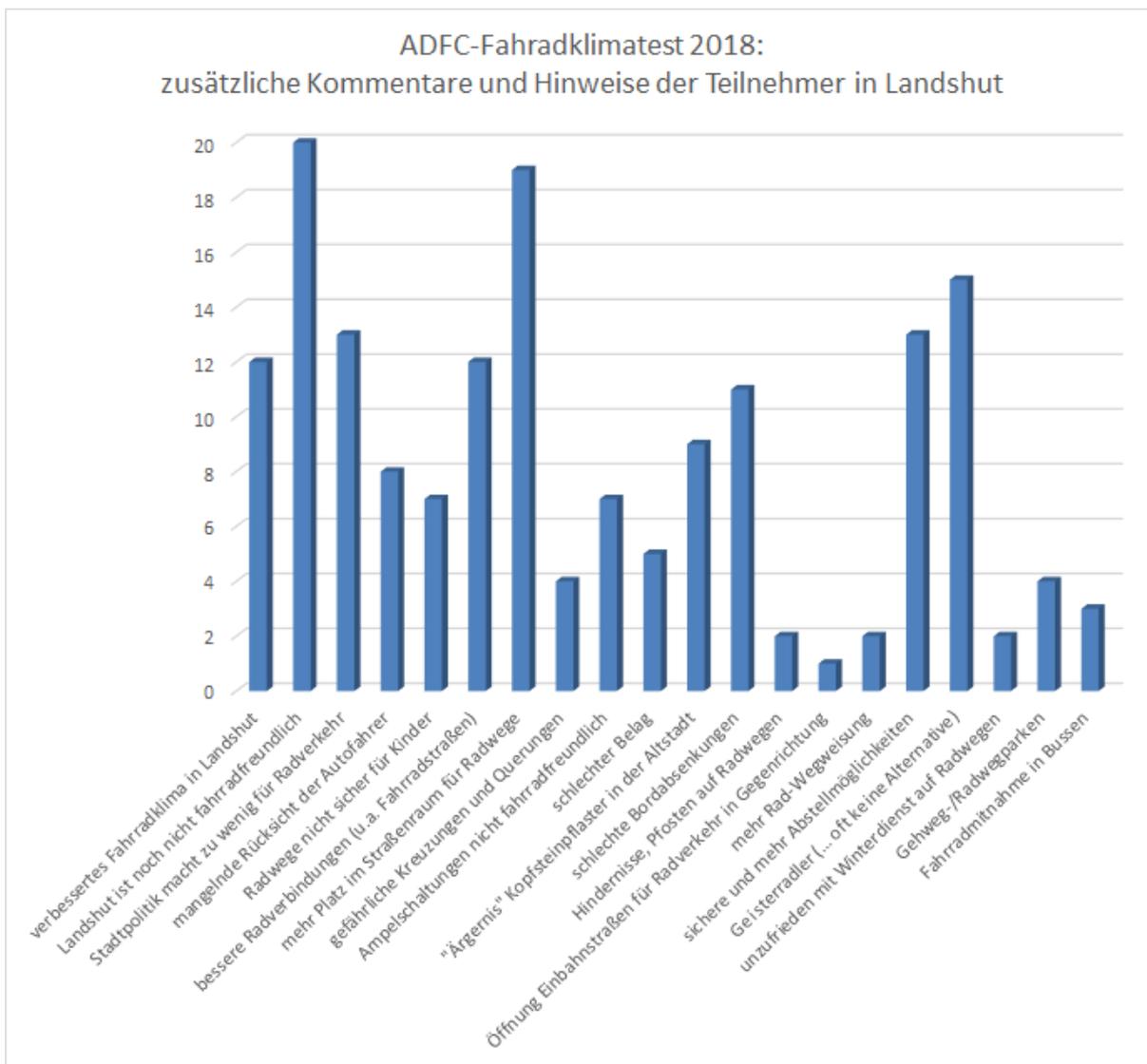


Abbildung 9: ADFC-Fahrradklimatest 2018: Kommentare und Hinweise der Teilnehmer in Landshut; Datenbereitstellung ADFC-Landshut, Auswertung durch Stadt Landshut

Deutlich wird, dass trotz einiger positiver Bewertungen zum Fahrradklima und zur Entwicklung der Radverkehrsförderung in Landshut noch viele Radfahrer mit den vorhandenen Bedingungen für die Mobilität mit dem Rad unzufrieden sind. Die Auszeichnung als fahrradfreundliche Kommune für Landshut wird kritisch gesehen. Insbesondere wird ein besserer Ausbau der Radverkehrsanlagen gewünscht, die an vielen Stellen zu eng oder nicht vorhanden sind. Breitere Radwege ob neben oder auf der Fahrbahn und Abbiegespuren an Kreuzungen benötigen mehr Platz für den Radverkehr im Straßenraum, der teilweise nur durch Wegnahme von Parken im öf-

fentlichen Straßenraum oder auch von Fahrspuren realisiert werden kann. Ebenso sind vielen Radfahrern in Landshut mehr sichere Abstellmöglichkeiten sowie die Beseitigung von besonders fahrradunfreundlichen Borsteinabsenkungen wichtig. Einigen Radfahrern ist auch bewusst, dass das Radfahren in der falschen Richtung als „Geisterradler“ gefährlich ist und an mehreren Stellen in Landshut ein Problem darstellt. Seitens der Infrastrukturplanung ist in diesem Zusammenhang zu prüfen, ob dieses mangelnde Bewusstsein einzelner Radfahrer zumindest an den neuralgischen Stellen durch zusätzliche Verbindungen entschärft werden kann.

3.3 Netzplanung

Die Aspekte der Netzplanung für ein funktional gegliedertes, lückenloses Radwegesetz in Landshut mit Anbindung an die Nachbargemeinden in Bezug auf Planungsraum, Netzanforderungen, bedeutende Quellen und Ziele des Radverkehrs, Wunschlinien und Entwurfparameter sind im Radverkehrskonzept von 2014 dargestellt (Kapitel 3 Netzplanung, S 21f; abrufbar auf der Homepage der Stadt unter landshut.de/rathaus/referat-5/tiefbauamt/verkehr-und-mobilitaet/radverkehr).

Der wesentliche Bestandteil des städtischen Radnetzes sind durchgehende und attraktive Radrouten im Stadtgebiet. Diese Stadtteil-Radrouten bilden ein flächendeckendes Netz von Radfahrverbindungen der Stadtteile untereinander und über die Stadtgrenzen hinaus auch zu den Nachbargemeinden Altdorf, Ergolding und Kumhausen. In den vergangenen Jahren wurden basierend auf definierten Wunschlinien (Radverkehrskonzeptes von 1999) 14 Hauptrouten verortet. Für diese Vernetzung der Stadtteile wurde insbesondere die vorhandene Infrastruktur berücksichtigt und wo erforderlich ertüchtigt. Die Stadtteil-Radrouten repräsentieren die Hauptbewegungsrichtungen im innerstädtischen Radverkehr und sind weitgehend alltagstauglich (mit Beleuchtung, vorhandener sozialer Kontrolle und ebener, befestigter Fahrbahn). Sie liegen möglichst abseits der Hauptverkehrsstraßen in Tempo 30-Zonen, verlaufen entlang der Isar und der Flutmulde oder durch den Stadtpark. An stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen sind separate Radwege und Radfahrstreifen vorhanden.

Die Stadtteil-Radrouten sind im Radplan dargestellt (siehe Anhang, Plan 3). Der aktuelle Plan mit den Tempo-30-Zonen und Streckenbeschränkungen befindet sich im Anhang (Plan 1). Die bestehenden Netzlücken und der erforderliche Ausbau des Radwegesetzes sind in Kapitel 4.1 beschrieben.

3.4 Beschilderung Wegweisung

Die einzelnen Landshuter Stadtteile sowie die Nachbargemeinden Altdorf, Ergolding und Kumhausen werden durch die offiziell ausgewiesenen und großteils beschilderten Stadtteil-Radrouten miteinander verbunden. Zusammen mit wichtigen Zwischenverbindungen bilden sie ein flächendeckendes Radroutennetz, das im Radplan dargestellt ist (siehe Anhang). Der Radplan für Landshut (und auf der Rückseite für den Landkreis) wird regelmäßig aktualisiert. Er liegt in den beiden Rathäusern der Stadt und im Landratsamt kostenfrei aus und wird bei den o.g. Fahrradaktionen verteilt.

3.5 Mischverkehr

Mit Hilfe des FGSV-Regelwerks „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) werden die Voraussetzungen und die Eignung der jeweiligen Führungsformen des Radverkehr auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen (Art der Radverkehrsanlage), ob als Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Gehweg Radfahrer frei, baulicher Radweg oder ob als gem. bzw. getr. Geh- und Radweg, bestimmt. Gleichzeitig werden die Bedingungen für eine sichere Führung des Radverkehrs ohne Radverkehrsanlage, d.h. im Mischverkehr gemeinsam mit Kfz auf der Fahrbahn beschrieben. Die entscheidenden Kriterien für den Mischverkehr sind die Kraftfahrzeugstärke und Kfz-Geschwindigkeit wie auch die Fahrbahnbreite für ein sicheres Überholen im Begegnungsfall Kfz-Kfz. „Problematisch ist Mischverkehr auf Fahrbahnen mit Breiten zwischen 6,00 und 7,00 m bei Kraftfahrzeugstärken über 400 Kfz/h.“ (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Auszug S. 22; 2010)

Der Großteil des städtischen innerörtlichen Radwegenetzes (siehe Landshuter Radplan im Anhang) verläuft abseits des Kfz-Verkehrs oder auf Tempo-30-Straßen (Zonen, Verkehrsberuhigte Bereiche, Streckenbeschränkungen; 70-80% aller Straßen). Generell ist das Radfahren auf der Fahrbahn bei diesen Straßen unproblematisch. Weiterhin gibt es Straßen ohne Radverkehrsanlagen, die die Bedingungen für eine Tempo-30-Zone nicht erfüllen, da sie entweder einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr besitzen bzw. nicht den Charakter von Wohn- und Anliegerstraßen (Schutz der Wohnbevölkerung) aufweisen (siehe Kapitel 4 Ausbau des Radwegenetzes, Radverkehrsführung auf der Fahrbahn).

3.6 Radwegbenutzungspflicht

Der Radverkehr auf der Fahrbahn stellt den Regelfall dar. Seit 1997 dürfen Radwege nur noch als benutzungspflichtig ausgewiesen werden, wenn

- dies aus Gründen der Verkehrssicherheit (besondere Gefahrenlage) oder des
- Verkehrsablaufs tatsächlich zwingend erforderlich ist,
- die in den VwV-StVO angegebenen Mindestanforderungen eingehalten sind,
- ausreichend Flächen für den Fußverkehr vorhanden sind.

Eine Radwegbenutzungspflicht stellt eine Beschränkung des fließenden Radverkehrs dar und darf demnach nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage (hier insbesondere für Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmenden sowie für Sacheigentum) besteht, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt (vgl. hierzu § 45 Absatz 9 StVO).

Eine effiziente Maßnahme der Radverkehrsförderung ist die Überprüfung der Radwegbenutzungspflicht. 2016 wurden die baulichen Radwege im Stadtgebiet systematisch mit Hilfe einer Entscheidungsmatrix, die die Gefahrenlage und die Mindestanforderungen an die Radwegbenutzungspflicht berücksichtigt, überprüft. Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) bilden die Grundlage für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen und somit auch für die Überprüfung der baulichen Mindestanforderungen für eine Radwegbenutzungspflicht. Die Ergebnisse sind im Anhang aufgelistet. Anschließend wurde an über zehn Radwegen die Be-

nutzungspflicht aufgehoben (z.B. Edelweißstraße, Oberndorfer Straße) und durch das Zusatzzeichen Gehweg „Radfahrer frei“ ersetzt.

3.7 Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung

Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) geben vor, dass der Radverkehr grundsätzlich Einbahnstraßen in beide Richtungen nutzen können soll, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegen sprechen. In den meisten Fällen, so die ERA, ist aber eine Öffnung der Einbahnstraßen in Tempo 30-Zonen geeignet. Innerhalb einer Stadt sollte eine weitgehend einheitliche Regelung gefunden werden. Zu beachten ist allerdings, dass

- Radverkehr in Einbahnstraßen in beiden Richtungen zugelassen werden kann, wenn die Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt (bei „Unechten Einbahnstraßen“ 50 km/h)
- die Zusatzzeichen 1000-32 zu Zeichen 220 StVO und 1022-10 zu Zeichen 267 StVO angebracht werden
- die Fahrgasse eine Breite von 3,00 m aufweist (mit Ausnahme bei Einbahnstraßen mit geringer Länge oder geringer Verkehrsstärke)
- die Fahrgasse eine Breite von 3,50 m aufweist, wenn die Einbahnstraße auch vom Linienbusverkehr oder stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen befahren wird
- einseitiges Parken, sofern nicht andere Gründe dagegen sprechen, auf der in Einbahnrichtung linken Seite angeordnet wird
- bei Einbahnstraßen über 400 Kfz/h Schutzstreifen in Frage kommen.

Von derzeit 34 Einbahnstraßen sind 12 bereits für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet. 2015 wurde im Vorfeld der AGFK-Hauptbereisung die Möglichkeiten für die Öffnung weiterer Einbahnstraßen eingehend hinsichtlich der Vorgaben der ERA und der örtlichen Voraussetzungen eingehend überprüft. Dieser Untersuchung zufolge kann die Herrngasse für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden. Sie erfüllt die Voraussetzungen für die Öffnung und bildet gleichzeitig eine wichtige Verbindung für den Radverkehr (siehe Maßnahmenplan Abbildung 11/12).

3.8 Fahrradstraßen

In Landshut sind die Alois-Harlander-Straße, der Gutenbergweg, z.T. die Hans-Wertinger-Straße und die Schöpplergasse als Fahrradstraße ausgewiesen.

Generell gilt in Fahrradstraßen für alle Fahrzeuge Tempo 30. Wenn nötig muss der Kfz-Verkehr sein Tempo weiter drosseln und auf den Radverkehr Rücksicht nehmen. Gemäß ERA dienen Fahrradstraßen der Bündelung von Radverkehrsströmen und sind besonders geeignet für Hauptverbindungen des Radverkehrs. Laut StVO dienen Fahrradstraßen der Förderung des Radverkehrs in städtischen Bereichen: "Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist." (VwV StVO 2009) Auch das Parken kann in Fahrradstraßen bei ausreichenden Sicherheitsabständen weiterhin erlaubt sein. Durch die Ausweisung als Fahrradstraße wird der Kfz-Verkehr verlangsamt, es entsteht mehr Platz für den Radverkehr. Radfahren auf der Straße wird sicherer und attraktiver. Durch die eindeutige Führung der Radfahrer auf der Fahr-

radstraße, wird der Radverkehr auf der Hauptradroute gebündelt, wodurch Konflikte mit dem Kfz-Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen oder mit Fußgängern auf Gehwegen vermieden werden.



Abbildung 10: Beispiel Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr frei in München

In München wird die Ausweisung von Fahrradstraßen als wichtiges Instrument der Radverkehrsförderung eingesetzt. Die Stabsstelle Radverkehr der Landeshauptstadt verweist in einer Schriftlichen Aussage von 2019 auf eine Anfrage des Tiefbauamtes auf die Evaluation der Münchner Fahrradstraßen (**Fehler! Hyperlink-Referenz ungültig.**) mit dem Ergebnis, dass das Radverkehrsaufkommen in fast allen Fahrradstraßen deutlich stieg. Fahrradstraßen werden in München vor allem dort eingesetzt, wo der Radverkehr gebündelt werden soll, unabhängig von der aktuellen vorherrschenden Verkehrsart, da davon ausgegangen wird, dass erst mit Einführung der Fahrradstraße eine deutliche Änderung zugunsten des gewünschten Radanteils erfolgt.

Eine Fahrradstraße soll neben der formalen Beschilderung durch zusätzliche Markierungen und Anpassungen klar erkennbar sein, u.a. durch Markierung der Fahrbahnbegrenzung und große Piktogramme „Fahrradstraße“.

3.9 Signalisierung für den Radverkehr

Damit Radfahrer im unmittelbaren Kreuzungsbereich vom Kfz-Verkehr sicher wahrgenommen werden, ist der Radverkehr auf der Fahrbahn oder direkt neben der Fahrbahn zu führen: als Schutzstreifen, Radfahrstreifen oder baulicher Radweg, der im Kreuzungsbereich abgesenkt wird. An ampelgesteuerten Kreuzungen wird in diesen Fällen der Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr signalisiert oder der Radverkehr wird gesondert mittels Rad-Signalgeber freigegeben.

In Landshut gibt es folgende ampelgesteuerte Strecken mit baulich angelegten Radwegen, die gleichzeitig Teil von Radrouten sind: Luitpoldstraße, Altdorferstraße

- Mainburger Brücke und Johannisstraße - Stethaimerstraße. Allerdings sind diese Strecken Bestandteil der Kfz-Vorrangstraßen und folglich sind dort LSA-Koordinierungen für den Kfz-Verkehr im Einsatz. Eine Koordinierung der Lichtsignalanlagen für den Radverkehr auf diesen Strecken würde die Grüne Welle für den Kfz-Verkehr außer Kraft setzen oder zumindest stark beeinträchtigen.

Grundsätzlich ist es wichtig die Wartezeit für Fußgänger und Radfahrer bzw. die Anforderungsdauer an Druckknopfampeln zu minimieren. Bei den zuletzt angepassten Ampelsteuerungen bzw. Umbauten an den Kreuzungen Parkstraße/Löschenbrand-Unterführung, Flurstraße/Weilerstraße und an der neuen Fußgängerschutzanlage vor dem Gelände des ETSV 09 sind besonders Fahrradfreundliche Schaltungen realisiert worden (siehe auch Homepage der Stadt unter landshut.de/rathaus/referat-5/tiefbauamt/verkehr-und-mobilitaet/verkehrstechnik).

Mit der Neugestaltung des Fuß- und Radwegs an der Einmündung der Nikolastraße in die Rupprechtstraße wurde u.a. die Fahrradachse stadtauswärts verbessert. Radfahrer stadteinwärts, die aus Richtung Mainburger Brücke in die Nikolastraße einbiegen, sollen dagegen auch weiterhin den vorhandenen Radweg auf der rechten Straßenseite bis zur Anforderungsampel vor der Nikolastraße (siehe Meldung vom März 2015) nutzen. Die Ampelsteuerung wurde hier so angepasst, dass sie außerhalb ihrer Betriebszeiten zur Schulwegsicherung im „Schlummerzustand“ läuft, d.h. über die Anforderungsdrücker schaltet sie sich schnell ein und gibt den Fußgängern und Radfahrern Grün.

Zuletzt wurde die Fußgänger-Ampelanlage in der Isargestade an der Querungsstelle Maxwehr angepasst. Die neue verkehrsabhängige Steuerung berücksichtigt sowohl den Kfz-Verkehr und die Busse auf in der Isargestade als auch Gruppen von querenden Fußgängern und Radfahrern vom bzw. zum Maxwehr. Die Erkennung der Fahrzeuge, Fußgänger und Radfahrer erfolgt durch eine Wärmebildkamera. Indem die Steuerung jeden Fußgänger und Radfahrer, der sich der Ampel nähert, automatisch erfasst, wird die Grünzeit für den Querungsvorgang verlängert. Das führt zu deutlich weniger bzw. kürzeren Wartezeiten für die Fußgänger und Radfahrer.

3.10 Grüner Pfeil für Radfahrer

Ein grüner Pfeil zum Rechtsabbiegen nur für Radfahrer an einer roten Ampel soll den Radfahrern das Vorankommen erleichtern. Zum Zeitpunkt der Erstellung des Radverkehrskonzeptes lagen die Einsatzkriterien für den grünen Pfeil für Radfahrer der StVO-Verwaltungsvorschrift noch nicht vor. Sobald die Kriterien bekannt sind, wird an allen Ampelanlagen im Stadtgebiet überprüft, ob ein grüner Pfeil für Radfahrer eingerichtet werden kann.



Mit einem Zusatzschild wird das Abbiegen nur für Radfahrer freigegeben

4 Maßnahmenplan Radinfrastruktur

Als wichtige Ergänzung der städtischen Verkehrsplanung gibt es mittlerweile mehrere Kommunikationswege, um auch seitens der Radfahrer Schwachstellen der Radinfrastruktur direkt an den Radverkehrsbeauftragten der Stadt beim Tiefbauamt zu melden:

- Bürgerversammlungen
- direkte Meldung über Kontaktdaten auf der Homepage der Stadt/ Thema Radverkehr
- Bürgergespräche und Kummerkasten im Rahmen der Radverkehrstage
- Radrouten-Checks mit interessierten Bürgern
- Online-Meldeplattform RADar!

Eine Vielzahl von gemeldeten Schwachstellen der letzten Jahre konnte unmittelbar beseitigt werden (z.B. zusätzliche Radspurmarkierung am Kennedy-Platz, siehe RADar!). Die vorhandenen Schwachstellen und Defizite im Radwegenetz lassen sich hinsichtlich der Problemstellung und dem grundlegenden Lösungsansatz unterscheiden:

- **fehlende Verbindung bzw. Netzlücke (Netz-)**
... Netzplanung
- **Radverkehr auf der Straße: fehlende Sicherheit auf der Fahrbahn (FB-)**
... Aufteilung des Straßenraums → Mischverkehr in Tempo 30 Zonen, Schutzstreifen und Radfahrstreifen, Fahrradstraßen
- **baulicher Radweg: mangelhafte Radverkehrsanlage (RW-)**
... Verbesserung des bestehenden Radwegs → Verbreiterung, Umbau, Belagserneuerung, Absenkung, Beseitigung Hindernis
- **mehr Sicherheit an Kreuzungen und Querungen (Q-)**
... Abbiegespuren, Aufstellbereiche, Querungshilfe, Ampelsteuerung
- **Radverkehrsanlagen konform zur STVO**
... verkehrsrechtliche Anordnung Beschilderung, Markierung, Öffnung von Einbahnstraßen

Nachfolgend werden entsprechend der genannten Einteilung die Schwachstellen sowie die dazugehörigen Maßnahmen mit der Lage, der Beschreibung der Problemsituation und dem möglichen Lösungsansatz aufgelistet. Teilweise werden auch häufig genannte Problemstellen beschrieben, für die es derzeit keine adäquate bauliche Verbesserungsmöglichkeit gibt. Die nachfolgend aufgelisteten Problemsituationen sind nummeriert und in einem Maßnahmenplan für das Stadtgebiet verortet (aus Gründen der besseren Darstellung in einen Teile West und einen Teil Ost getrennt).

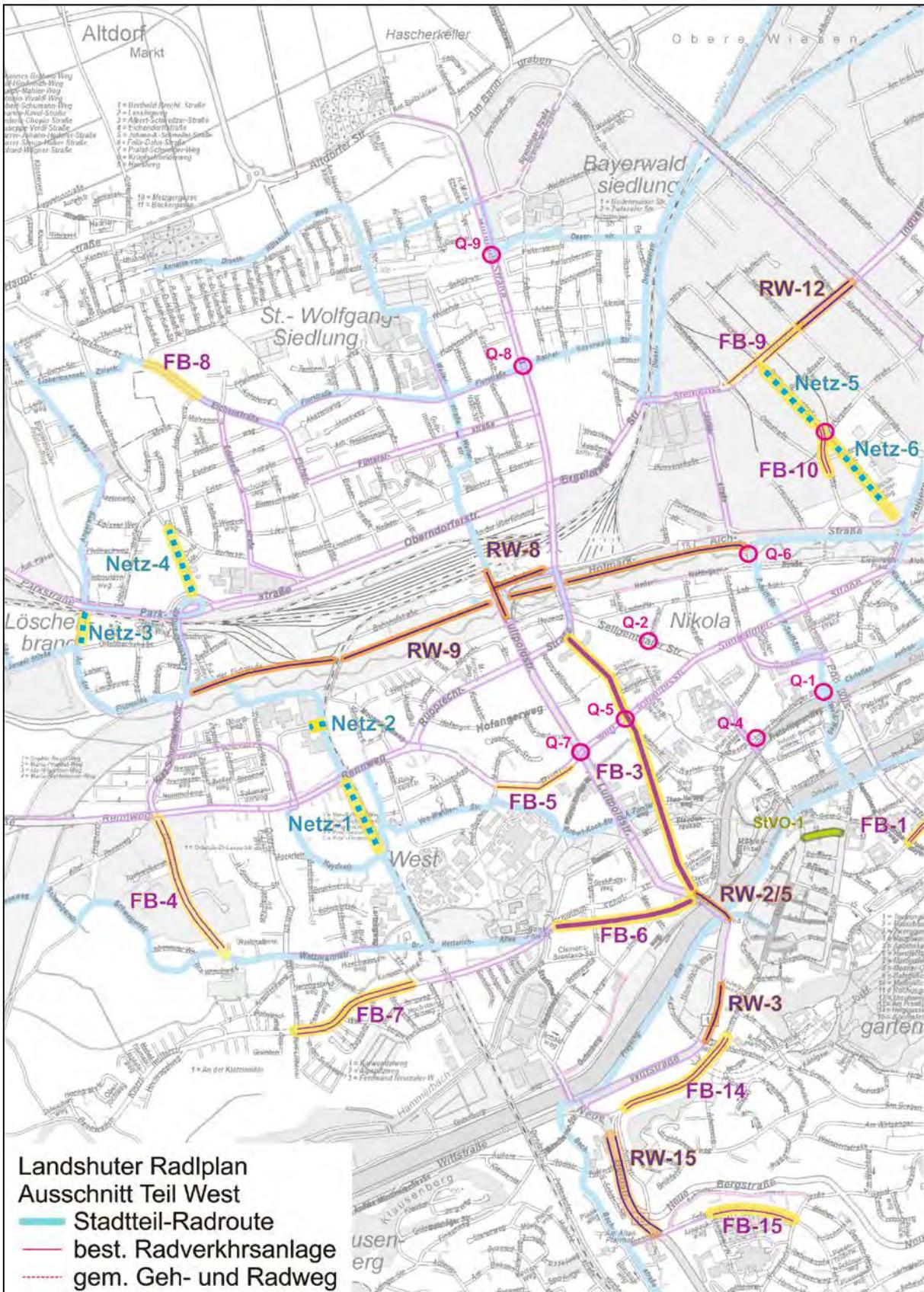


Abbildung 11: Maßnahmenplan – Teil West

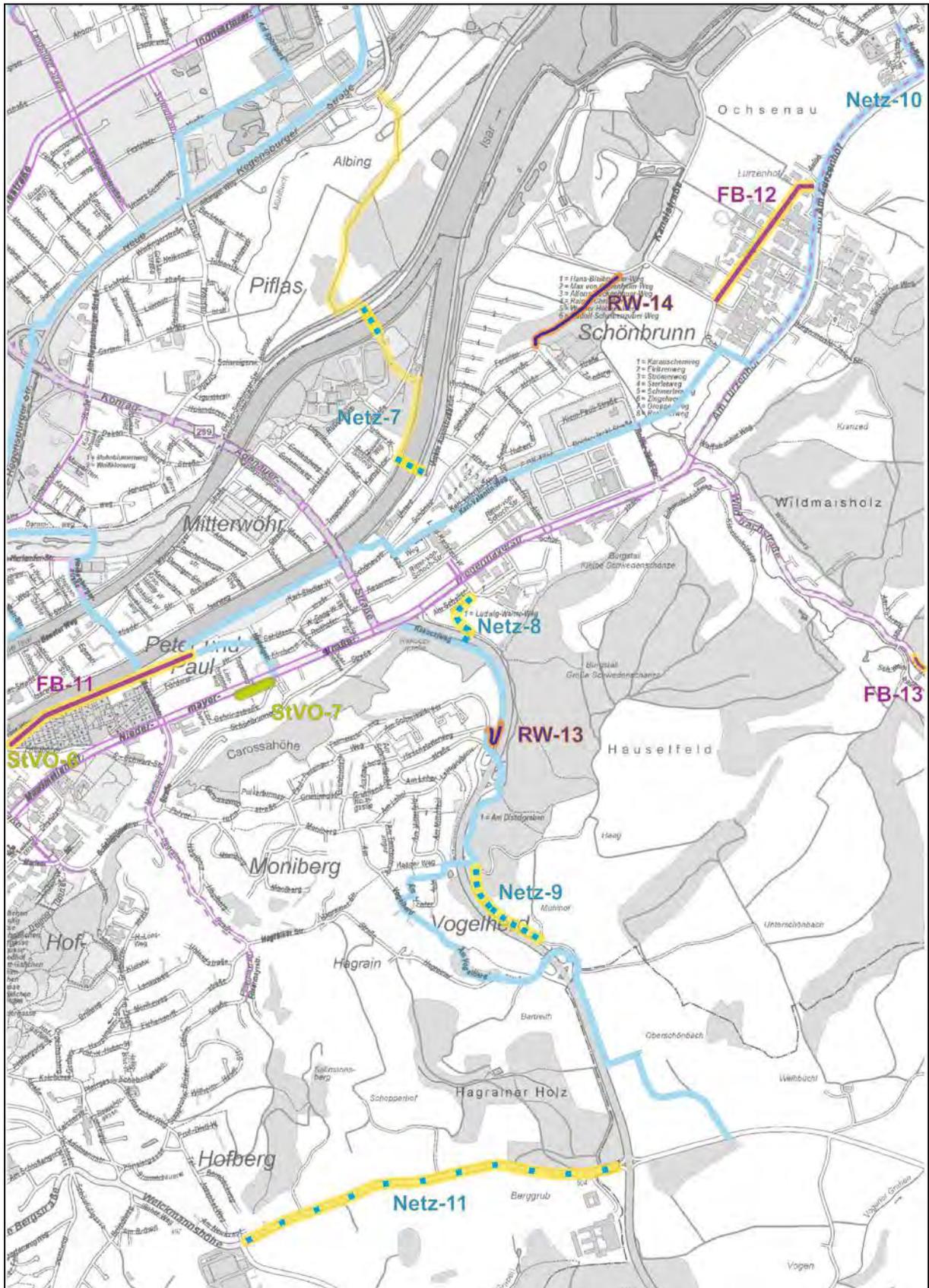


Abbildung 12: Maßnahmenplan – Teil Ost

4.1 Netzlücken, Ausbau Radwegenetz

Netzlücken sind fehlende oder mangelhafte Verbindungen im Radwegenetz, die zu großen Umwegen führen und Radfahrer ggf. auch auf weniger sichere Routen zwingen. Die Beseitigung von Netzlücken ist deshalb sehr wichtig, um sichere und attraktive Radverbindungen zu schaffen und letztlich mehr Verkehrsteilnehmer zum Umsteigen auf das Fahrrad zu bewegen.

Nr.	Netz-1
Lage / Örtlichkeit	Netzlücke zwischen Kutschenreutherweg und Rennweg
Route	Stadtteil-Radroute Hbf - Landshut-West, Schulweg HLG
betr. Radverkehr	700 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	fehlende Verbindung
Quelle	RVK2014, Bürgergespräch 2018
Beschreibung	Lückenschluss zwischen Kutschenreutherweg und Rennweg fehlt seit Jahren. Alternative Wege z.B. zwischen Haydnstraße und J.-Schumann-Str. sind eng für Fußgänger und Radfahrer, kreuzen unübersichtliche Einmündungen und den Rennweg oder verlaufen über Privatgrund.
Lösungsansatz	Lückenschluss zwischen beiden Brücken neben Bahntrasse
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Bahn bietet Gestattung an; Abstimmung mit privatem Grundstücksbesitzer erforderlich. Sehr wichtige Verbindung im Landshuter Westen insbesondere zu HLG.

Nr.	Netz-2
Lage / Örtlichkeit	Radweg zw. Bahngleis und Pestalozzischule bzw. HLG
Route	Schulweg HLG
betr. Radverkehr	750 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	fehlende Verbindung
Quelle	Radverkehrsplanung
Beschreibung	Verbindung fehlt bisher
Lösungsansatz	Schaffung kurzer Stichverbindung
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Abgestimmt mit Neubau Pestalozzischule. hohe Priorität da Lückenschluss für Schulweg

Nr.	Netz-3
Lage / Örtlichkeit	Löschbrand - Altdorf: Radwegverbindung entlang Pfettrach
Route	Stadtteil-Radrouten nach Altdorf
betr. Radverkehr	750 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	fehlende Verbindung
Quelle	Radverkehrsplanung
Beschreibung	Bahnübergang am Unterwerk bleibt für Fußgänger und Radler von hoher Bedeutung bis Radwegverbindung an der Pfettrach als Ersatz realisiert wird.
Lösungsansatz	gemeinsamer Radweg Landshut/Altdorf in Abstimmung mit Wasserwirtschaftsamt
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Im Hochwasserfall muss Radweg gesperrt werden.
	

Nr.	Netz-4
Lage / Örtlichkeit	Löschbrandunterführung - Wilhelm-Dieß-Str.
Route	Stadtteil- Radrouten
betr. Radverkehr	1200 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	fehlende Verbindung

Quelle	Bürgergespräch 2018
Beschreibung	schmäler, kurviger Kiesweg mit hoher Radfahrerfrequenz in beide Richtungen; derzeit auf Privatgrund
Lösungsansatz	Ausbau des Weges als breiter Geh- und Radweg.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Im Rahmen der zukünftigen Umsetzung des Bebauungsplans.

Nr.	Netz-5
Lage / Örtlichkeit	Trasse der ehem. Industriegleise: Benzstraße
Route	
betr. Radverkehr	300 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	fehlende Verbindung
Quelle	Radverkehrsplanung
Beschreibung	Radfahren auf der Benzstraße im Mischverkehr ist insbesondere wegen der Längsparker und der engen Fahrbahn nicht sicher. Neben der Benzstraße befindet sich die Trasse des stillgelegten Industriegleis II.
Lösungsansatz	Umbau des stillgelegten Industriegleis zu einem Geh- und Radweg mit Baumreihe und vereinzelt Parkbuchten.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Entsiegelung und Aufwertung des Standorts; Sichere Fortführung des Radwegs im Süden über Kreuzung Porschestraße entlang Hertzstraße.

Nr.	Netz-6
Lage / Örtlichkeit	Trasse der ehem. Industriegleise: Hertzstraße
Route	
betr. Radverkehr	200 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	fehlende Verbindung
Quelle	Radverkehrsplanung
Beschreibung	fehlende Verbindung Benzstraße bis Harlanderknoten, Flutmulde
Lösungsansatz	Langfristig soll von der Benzstraße über die Hertzstraße eine Verbindung zum Radwegenetz am Harlanderknoten bzw. an der Flutmulde geschaffen werden.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Eine Anbindung an den Harlanderknoten kann auf Grund des erforderlichen Grunderwerbs nur langfristig realisiert werden.

Nr.	Netz-7
Lage / Örtlichkeit	Mitterwöhr Isarstege
Route	Das Schließen der beschriebenen Netzlücke im Radwegenetz zwischen der Auwaldsiedlung, Mitterwöhr und Ergolding durch den Bau der beiden Isarstege ist Voraussetzung für eine Vielzahl von Wege-Beziehungen zu den Nachbargemeinden und ermöglicht häufig erst ein Umsteigen auf das umweltfreundliche Verkehrsmittel Fahrrad.
betr. Radverkehr	1600 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	fehlende Verbindung
Quelle	Bürgergespräch 2018
Beschreibung	fehlende Radwegverbindung zwischen Ergolding/Piflas und dem Landshuter Osten
Lösungsansatz	Abstimmung einer neuen Radwegtrasse der Stadt Landshut, der Gemeinde Ergolding und der Regierung von Niederbayern
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Derzeit in Abstimmung; Es sind zwei Isarstege inkl. der Anbindungen an das Radwegenetz zu bauen. Der Bau der Isarstege wird zu einer spürbaren Zunahme des Radverkehrs im Osten von Landshut und den angrenzenden Nachbargemeinden führen. Sehr wichtige Verbindung zwischen Landshuter Osten und Ergolding. Auch als Entlastung für Kfz-Verkehr.

Nr.	Netz-8
Lage / Örtlichkeit	B 299: bestehende Unterführung beim Rakocziweg
Route	Stadtteil-Radroute
betr. Radverkehr	200 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	fehlende Verbindung
Quelle	Bürgergespräch 2018
Beschreibung	fehlende Verbindung Rakocziweg - Am Schallermoos
Lösungsansatz	Machbarkeit im Zuge des Neubaus Grundschule Ost?
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	

Nr.	Netz-9
Lage / Örtlichkeit	B 299 straßenbegleitender Radweg nach Weihbüchl
Route	überörtliche Verbindung, Teil einer Netzschleife Rakocziweg - Berggrub - Weikmannshöhe
betr. Radverkehr	50 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	fehlende Verbindung
Quelle	Radverkehrsplanung
Beschreibung	Im Abschnitt B 299-Unterführung Am Mitterfeld/ Haager Weg und der Anschlussstelle Hagrainer Straße fehlt Radweg (derzeit mehrmaliges Queren der B 299 und die umwegige Führung durch das Wohngebiet Vogelherd oder über Privatwege).
Lösungsansatz	Durchgehender Radweg neben Bundesstraße östlich der B 299 zwischen B 299-Unterführung Am Mitterfeld/ Haager Weg und der Anschlussstelle Hagrainer Straße.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	im Radwegeprogramm des Staatlichen Bauamtes Landshut

Nr.	Netz-10
Lage / Örtlichkeit	LAs 14: Chemnitzer Straße bis Anschlussstelle B 15neu
Route	überörtliche Verbindung
betr. Radverkehr	100 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	fehlende Verbindung
Quelle	Bürgeranfragen, Stadtratsantrag, Stellungnahme zur Planfeststellung der B 15neu bis zur LAs 14
Beschreibung	An der Kreisstraße LAs 14 östlich der Chemnitzer Straße Richtung Stadtgrenze gibt es keinen Radweg. Die Verkehrsbelastung wird auf diesem östlichen Abschnitt der LAs 14 deutlich ansteigen, sobald die B 15neu an der LAs 14 endet. Radfahren im Mischverkehr ist zu unsicher.
Lösungsansatz	Die ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) sieht unter diesen Bedingungen einen fahrbahnbegleitenden Radweg oder einen Radweg parallel auf anderen Wegen vor.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Grunderwerb entlang der LAs 14 erforderlich. Engstelle nach Einmündung Frauenberg.

Nr.	Netz-11
Lage / Örtlichkeit	Weikmannshöhe - Berggrub Radweg
Route	überörtliche Verbindung, Teil einer Netzschleife Rakocziweg - Berggrub - Weikmannshöhe

betr. Radverkehr	50 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	fehlende Verbindung
Quelle	Radverkehrsplanung
Beschreibung	Außerortsstraße, nur 7 Meter breit, für Mischverkehr nicht geeignet.
Lösungsansatz	Planung und Ausbau eines straßenbegleitenden Radwegs von Weikmannshöhe bis Berggrub.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Umfangreicher Grunderwerb auf rund 1,5 km Länge erforderlich.

Nr.	Netz-12
Lage / Örtlichkeit	Achdorfer Isarsteg Südseite
Route	
betr. Radverkehr	1200 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	fehlende Verbindung
Quelle	Radrouten-Check
Beschreibung	Verlängerung des Kieswegs an der Isar unter Achdorfer Isarsteg (ähnlich wie auf Nordseite) in die B 11-Unterführung
Lösungsansatz	nicht realisierbar
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Ufer im Bereich der Brücke nicht breit genug; Anschluss in das Unterführungsbauwerk wegen Hochwasserschutzmauer nicht möglich.

Nr.	Netz-13
Lage / Örtlichkeit	Radweg Richtung Gündlkofen
Route	entlang Bahntrasse Landshut-München
betr. Radverkehr	100 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	fehlende Verbindung
Quelle	Radverkehrsplanung
Beschreibung	Entlang der St 2045 (Theodor-Heuss-Straße) gibt es auf längeren Abschnitten keinen Radweg.
Lösungsansatz	Parallel südlich der Bahnlinie Landshut-München sind Wege vorhanden, die als Radweg auszubauen wären. Im Abschnitt Weiherbachstr. Bis zur A 92-Unterführung wäre in mit Gestattung der Bahn ein Weg zu schaffen.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	

4.2 Unsicheres Radfahren auf der Fahrbahn

Generell ist das Radfahren im Mischverkehr auf wenig belasteten Tempo-30-Straßen (Zonen, Verkehrsberuhigte Bereiche, Streckenbeschränkungen; 70-80% aller Straßen) unproblematisch. In Straßen mit höheren Geschwindigkeiten oder mit deutlich erhöhtem Kfz-Verkehr und an Stellen, an denen häufig zu eng überholt wird, sind entsprechend der Kriterien der ERA 2010 (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) Schutzstreifen, Radfahrstreifen, Fahrradstraßen oder aber ein baulicher Radweg vorzusehen (siehe 3.5 Mischverkehr), um die erforderliche Sicherheit für die Radfahrer zu schaffen. Dies ist eine wesentliche Anforderung der Radverkehrsförderung, die letztendlich in einigen Fällen eine neue Aufteilung des Straßenraums erfordert.

Nr.	Fahrbahn-1
Lage / Örtlichkeit	Maximilianstraße zw. Podewilsstr. und Dominikanerweg
Route	wichtige Verbindung ins Zentrum
betr. Radverkehr	500 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	fehlende Sicherheit auf der Fahrbahn
Quelle	Radverkehrskonzept 2014
Beschreibung	kein Platz für Radfahrer, insbesondere im Bereich des Knotens mit der Podewilsstraße
Lösungsansatz	Verkehrsversuch: neue Spuraufteilung (ohne Linksabbiegespur) und beidseitiger Schutzstreifen
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Die Stadt Bamberg testet für ein Jahr an der mehrspurigen Friedrichsstraße breite Radfahrstreifen (siehe Homepage Stadt Bamberg Stichwort Verkehrsversuch Friedrichstraße). Kfz im Geradeaus- und Linksverkehr teilen sich nun eine Spur. Die Markierung des Radwegs ist in gelber, also in Baustellenfarbe erfolgt. Der Verkehrsversuch soll bewusst die Möglichkeit für weitere Verbesserungen offen halten.

Nr.	Fahrbahn-2
Lage / Örtlichkeit	Neustadt
Route	
betr. Radverkehr	900 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	fehlende Sicherheit auf der Fahrbahn
Quelle	Fahrradaktionstag
Beschreibung	Neuer Belag zwar bequem für Radfahrer, aber wesentlich unsicherer durch ausparkende Autos. "Wo bleibt die Fahrradspur?"
Lösungsansatz	Radfahren im Mischverkehr mit ausreichend Sicherheitsabstand zu parkenden Autos.

Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Fahrbahn in der Neustadt ist breit genug für Kfz und Rad. Schutzstreifen kann bei Senktechtparkern nicht mehr Verkehrssicherheit erzeugen. Entschärfung durch weniger Kfz-Verkehr in der Neustadt.
---	--

Nr.	Fahrbahn-3
Lage / Örtlichkeit	Papiererstraße - Nikolastraße
Route	Stadtteil-Radroute Hbf - Nikola - Innenstadt; Sehr wichtige Route als Alternative zum unsicheren Radweg an der Luitpoldstraße (Unfallschwerpunkt Radverkehr an Kreuzungen und Einmündungen).
betr. Radverkehr	1900 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	fehlende Sicherheit auf der Fahrbahn
Quelle	RVK2014, Bürgergespräch 2018
Beschreibung	Auf Grund der Verkehrsstärken und Tempo 30 sind die Papierer- und die Nikolastraße für Radfahren im Mischverkehr geeignet. Allerdings fühlen sich Radfahrer im teilweise engen Straßenraum unsicher wegen Längsparken und zu engem Überholen. Es fehlen der Sicherheitsabstand zu den Längsparkern und das Bewußtsein vieler Autofahrer für mehr Abstand und rücksichtsvolles Fahren.
Lösungsansatz	Langfristig mehr Radfahrer als Autos. Bevorzugung des Radverkehrs: mehr Sicherheit für Radfahrer durch Fahrradstraße; mehr Abstand zu parkenden und überholenden/begegenden Autos.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Längsparken bleibt erhalten. Hohe Priorität da Bestandteil einer der wichtigsten und am stärksten frequentierten Routen.

AGFK
Arbeitsgemeinschaft
Gemeinschaftlicher Kommunen
in Bayern e.V.

Hauptbereisung Landshut





Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für Fahrradstraße

„Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.“ (VVV StVO 2009)

Straßenzüge, in denen vorhandener oder zu erwartender Radverkehr im Rahmen der Planung eines Radverkehrsnetz auf bestimmten Routen **gebündelt** werden soll.

Wichtige Hauptverbindungen im Radverkehr mit hoher Bedeutung im Radverkehrsnetz, auf denen ein attraktives Angebot geschaffen und sichtbar gemacht werden soll.

Straßen, auf denen **parallel zu viel befahrenen Hauptverkehrsachsen** ein Angebot für den Radverkehr als Ausweichstrecke geschaffen werden soll. Die Bündelung des Radverkehrs kann hier zusätzlich zu einer Verlagerung des Kfz-Verkehrs führen, was als Nebeneffekt eine Verkehrsberuhigung mit sich bringt.

Sachlagebeurteilung

Nr.	Fahrbahn-4
Lage / Örtlichkeit	Watzmannstraße zw. Rennweg und Schaigerstraße
Route	
betr. Radverkehr	200 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	fehlende Sicherheit auf der Fahrbahn
Quelle	Radverkehrsplanung
Beschreibung	Tempo 50 und Längsparken mit kritischer verbleibender Fahrbahnbreite (6-7m) führen zu zu engen Überholvorgängen.
Lösungsansatz	Beidseitiger Schutzstreifen, jedoch nur machbar bei Aufheben von Längsparken.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Alternierender einseitiger Schutzstreifen wird nicht empfohlen (agfk Badem-Württemberg: Gutachten zum Einsatz und zur Wirkung von einseitigen alternierenden und beidseitigen Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen innerorts, 2014)

Nr.	Fahrbahn-5
Lage / Örtlichkeit	Rennweg zw. Prof.-Buchner-Str. und Luitpoldstraße
Route	stadteinwärts
betr. Radverkehr	300 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	fehlende Sicherheit auf der Fahrbahn
Quelle	Radverkehrskonzept 2014
Beschreibung	fehlende Radverkehrsanlage; für Radfahren im Mischverkehr zu hohe Kfz-Belastung
Lösungsansatz	Schutzstreifen stadteinwärts von Prof.-Buchner-Str. bis Einmündung REWE; Wegnahme von Längsparken
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	kein Längsparken

Nr.	Fahrbahn-6
Lage / Örtlichkeit	Klötzlmüllerstr. zw. Hammerbachweg und Luitpoldstr.
Route	Stadtteil-Radroute
betr. Radverkehr	1600 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	fehlende Sicherheit auf der Fahrbahn
Quelle	Radverkehrsplanung
Beschreibung	Teil der wichtigen Stadtteil-Radroute Innenstadt - Landshut-West; Radverkehr übersteigt Kfz-Verkehr
Lösungsansatz	Fahrradstraße, Anlieger frei: Sicherheit für Radfahrer mit Vorrang gegenüber Kfz. Vorfahrt an Maistraße und Savigystraße bereits vorhanden.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	

Nr.	Fahrbahn-7
Lage / Örtlichkeit	Klötzlmüllerstraße zw. Watzmannstr. und Sylvensteinstr.
Route	
betr. Radverkehr	1000 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	fehlende Sicherheit auf der Fahrbahn
Quelle	Bürgeranfragen
Beschreibung	kein Radweg vorhanden, Radfahrer fühlen sich im Mischverkehr unsicher wegen Längsparken und zu engem Überholen
Lösungsansatz	Beidseitiger Schutzstreifen nur machbar bei Verbot von Längsparken; oder zeitlich begrenztes Halteverbot tagsüber.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	kein Längsparken; alternative Radwegführung entlang Klötzlmühlbach über Herzogstandweg-Dammkarweg-Kampenwandweg (jedoch umwegig)

Nr.	Fahrbahn-8
Lage / Örtlichkeit	Eichenstraße zw. A sternweg und Goethestraße
Route	
betr. Radverkehr	900 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	fehlende Sicherheit auf der Fahrbahn
Quelle	Radverkehrsplanung
Beschreibung	keine Radwege vorhanden, Tempo 50, Radfahrer fühlen sich im Mischverkehr auf Fahrbahn unsicher; Fortführung der Radverkehrsführung der Eichenstraße bis Altdorf.
Lösungsansatz	beidseitiger Schutz- oder Radfahrstreifen; ggf. komplet neuer Straßenraum mit Baumreihe, und Gehweg und Bushaltestelle vor Goethestraße.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	

Nr.	Fahrbahn-9
Lage / Örtlichkeit	Siemensstraße zw. Ottostraße und Neidenburger Straße
Route	wichtige Verbindung von/nach Ergolding
betr. Radverkehr	300 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	fehlende Sicherheit auf der Fahrbahn
Quelle	Radverkehrskonzept 2014
Beschreibung	Tempo 50, fehlende Radverkehrsanlage; für Radfahren im Mischverkehr zu hohe Kfz-Belastung
Lösungsansatz	baulicher Radweg, Schutz- oder Radfahrstreifen: Straßenraumverbreiterung oder Wegnahme der Linksabbieger
Anmerkungen	

Bedeutung für Radverkehr	
--------------------------	--

Nr.	Fahrbahn-10
Lage / Örtlichkeit	Porschestraße - Ottostraße
Route	
betr. Radverkehr	200 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	fehlende Sicherheit auf der Fahrbahn
Quelle	Radverkehrsplanung
Beschreibung	keine Radwege vorhanden, Tempo 50, Radfahrer fühlen sich im Mischverkehr auf Fahrbahn unsicher; Fortführung der Radverkehrsführung auf stillgelegter Industriegleistrasse neben Benzstraße.
Lösungsansatz	beidseitiger Schutzstreifen
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	

Nr.	Fahrbahn-11
Lage / Örtlichkeit	Schützenstraße neben Hauptfriedhof
Route	Stadtteil-Radroute bzw. Radschnellverbindung nach Schönbrunn/Auloh
betr. Radverkehr	1100 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	fehlende Sicherheit auf der Fahrbahn
Quelle	Bürgergespräch 2018
Beschreibung	Radverkehr auf dem parallel verlaufenden, schmalen Kiesweg (Gehweg zur Naherholung) an der Isar problematisch und teilweise für Fußgänger gefährlich.
Lösungsansatz	Mehr Sicherheit und Attraktivität für den Radverkehr auf der Schützenstraße z.B. durch Fahrradstraße.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Längsparken bleibt erhalten. Hohe Priorität da Bestandteil einer der wichtigsten und am stärksten frequentierten Routen.

Nr.	Fahrbahn-12
Lage / Örtlichkeit	Bildungszentrum Schönbrunn - Auloh: Radverbindung entlang Ochsenauweg
Route	Stadtteil-Radroute bzw. Radschnellverbindung nach Schönbrunn/Auloh
betr. Radverkehr	300 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	fehlende Sicherheit auf der Fahrbahn

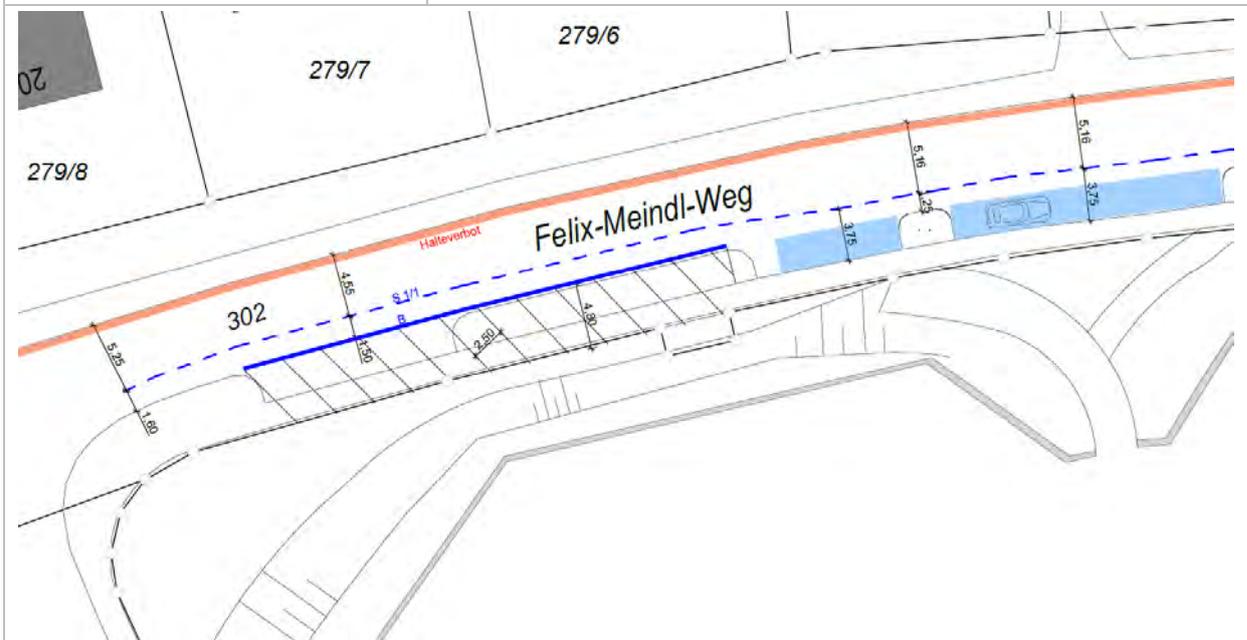
Quelle	Radverkehrsplanung
Beschreibung	östlicher Abschnitt des Ochsenauweg ist Privatweg des Bezirks Niederbayern und der Handwerkskammer.
Lösungsansatz	Mit dem Bezirk Niederbayern und der Handwerkskammer ist eine Radverkehrsführung (inkl. Beschilderung) auf dem Ochsenauweg zu verhandeln.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	

Nr.	Fahrbahn-13
Lage / Örtlichkeit	Wildbachstraße stadteinwärts
Route	überörtliche Verbindung
betr. Radverkehr	100 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	fehlende Sicherheit auf der Fahrbahn
Quelle	Bürgeranfragen
Beschreibung	Radfahren auf Gehweg (Radfahrer frei; Engstellen und Unebenheit durch Bäume im Gehweg) oder wahlweise auf Fahrbahn
Lösungsansatz	Kurzer Schutzstreifen stadteinwärts bei Ortseinfahrt (im weiteren Verlauf nicht möglich wegen fehlender Fahrbahnbreite); Mehr Aufmerksamkeit und Sicherheit für Radverkehr auf Fahrbahn stadteinwärts (bergab) bei Einmündung des straßenbegleitenden Radwegs.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Stadtauswärts (Anstieg) kann auf dem wenige frequentierten Gehweg (Radfahere frei) sicher gefahren werden.

Nr.	Fahrbahn-14
Lage / Örtlichkeit	Innere Münchener Straße zw. Kupfereck und Alte Bergstr.
Route	
betr. Radverkehr	600 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	fehlende Sicherheit auf der Fahrbahn
Quelle	Radverkehrskonzept 2014
Beschreibung	fehlende Radverkehrsanlage; für Radfahren im Mischverkehr zu hohe Kfz-Belastung
Lösungsansatz	beidseitiger Schutzstreifen und Verkehrsberuhigung im Bereich des Einzelhandels
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Geringfügige Reduzierung von Längsparkplätzen. Teil eines noch abzustimmenden Sanierungskonzeptes. Hohe Priorität

	für mehr Sicherheit und Attraktivität.
--	--

Nr.	Fahrbahn-15
Lage / Örtlichkeit	Felix-Meindl-Weg zw. Achdorfer Weg und Wernstorfer Str.
Route	
betr. Radverkehr	250 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	fehlende Sicherheit auf der Fahrbahn
Quelle	Fahrradaktionstag
Beschreibung	Gefährlich aufgrund Längsparker (bergauf in Parkbuchten, bergab auf der Fahrbahn); Öffnen der Türen und schnell fahrende Radfahrer. Trotz Steckenbeschränkung ist bei der vorhandenen Gefällestrecke, Längsparkern und 300 bis 400 Kfz in der Spitzenstunde Radfahren auf der Fahrbahn nicht sicher genug.
Lösungsansatz	Halteverbot auf der Nordseite (bergauf), Schutzstreifen bergauf mit Sicherheitstrennstreifen zu Längsparkern (wie im unteren Abschnitt); Sonderlösung für kurze Engstelle östl. Achdorfer Weg.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	kein Längsparken bergab



4.3 Mängel oder Schwachstellen bestehender Radverkehrsanlagen

Der Ausbau von bestehenden Radwegen bzw. die Beseitigung von Schwachstellen auf diesen Radwegen ist erforderlich, wenn die Breiten des Radwegs nicht mehr der Radverkehrsnachfrage und den geforderten Sicherheitsabständen entsprechen, bei schlechtem Fahrbahnbelag sowie bei Hindernissen und mangelhafter Wegweisung für den Radverkehr.

Nr.	Radweg-1
Lage / Örtlichkeit	bauliche Radwege allgemein
Route	
betr. Radverkehr	1000 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	best. Radverkehrsanlage nicht ausreichend bzw. mangelhaft
Quelle	Bürgeranfragen
Beschreibung	An mehreren Querungen von Radwegen zu hohe Bordsteinkanten (Tiefborde).
Lösungsansatz	Es besteht ein Programm für die Absenkung von Tiefborden an Radwegen. Weitere Stellen bitte an Tiefbauamt melden.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Ebenso sind die Anforderungen an die Barrierefreiheit für Sehbehinderte zu beachten.

Nr.	Radweg-2
Lage / Örtlichkeit	Luitpoldbrücke: Verbindung von Papiererstr. zum Ländtor
Route	Stadtteil-Radroute Hbf - Nikola - Innenstadt
betr. Radverkehr	2500 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	best. Radverkehrsanlage nicht ausreichend bzw. mangelhaft
Quelle	RVK2014, Bürgergespräch 2018
Beschreibung	Umwege bzw. viele "Geisterradler" auf Luitpoldbrücke da kein Zweirichtungsradweg vorhanden.
Lösungsansatz	Diskutierte Lösungen sind kurzfristiges Auflösen einer Fahrspur und Umbau zur "protected bike lane".
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Siehe Behandlung im AK Rad (technische Schwierigkeiten mit Trennbord, Schwächung Brückenkonstruktion, Verkehrssicherheit, keine sichere Lösung für die Anschlüsse des Zweirichtungsradwegs; langfristig Verbreiterung Brückenkappe mit Zweirichtungsradweg). Jedoch hohe Priorität da Bestandteil einer der wichtigsten und am stärksten frequentierten Route.

Nr.	Radweg-3
Lage / Örtlichkeit	Wittstraße zwischen Grätzberg und Ludwigpassage
Route	
betr. Radverkehr	200 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	best. Radverkehrsanlage nicht ausreichend bzw. mangelhaft
Quelle	Radverkehrsplanung
Beschreibung	schmaler Gehweg (Radfahrer frei)
Lösungsansatz	Verbreiterung des Hochbords
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Erfolgt im Zuge der Sanierung der Wittstraße.

Nr.	Radweg-4
Lage / Örtlichkeit	Stadtpark-Wege auf einzelnen Abschnitten
Route	
betr. Radverkehr	1100 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	best. Radverkehrsanlage nicht ausreichend bzw. mangelhaft
Quelle	Bürgergespräch 2018
Beschreibung	bei Regen "Seenlandschaft"
Lösungsansatz	Erneuerung des Belags bzw. an betr. Stellen aufkieseln, so dass Entwässerung in den grünen Rand erfolgt.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Diese Maßnahmen werden generell im Zuge des Wegeunterhalts bei Meldung vom Stadtgartenamt durchgeführt.

Nr.	Radweg-5
Lage / Örtlichkeit	Ländtor: Bushaltestelle vor Luitpoldbrücke
Route	
betr. Radverkehr	300 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	best. Radverkehrsanlage nicht ausreichend bzw. mangelhaft
Quelle	Bürgergespräch 2018
Beschreibung	Halte- und Ein-/Ausstiegsbereich auf schmalen Geh- und Radweg
Lösungsansatz	Verlegen der Haltestelle
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	im Rahmen der Sanierung der Wittstraße

Nr.	Radweg-6
Lage / Örtlichkeit	Ländgasse
Route	
betr. Radverkehr	300 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	best. Radverkehrsanlage nicht ausreichend bzw. mangelhaft
Quelle	Radverkehrsplanung
Beschreibung	Kopfsteinpflaster
Lösungsansatz	Prüfung der Möglichkeiten für einen neuen Belag
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	

Nr.	Radweg-7
Lage / Örtlichkeit	Preysingallee
Route	Stadtteil-Radroute
betr. Radverkehr	1200 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	best. Radverkehrsanlage nicht ausreichend bzw. mangelhaft
Quelle	Bürgergespräch 2018
Beschreibung	Engstelle bzw. Hindernis Schranken
Lösungsansatz	ersetzen durch Poller
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Hohe Priorität da Bestandteil einer der wichtigsten und am stärksten frequentierten Routen.

Nr.	Radweg-8
Lage / Örtlichkeit	Radverkehrsführung Hauptbahnhof
Route	
betr. Radverkehr	1750 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	best. Radverkehrsanlage nicht ausreichend bzw. mangelhaft
Quelle	Radverkehrskonzept 2014
Beschreibung	Zweirichtungsradweg von Berliner Brücke kommend endet am Bahnhofplatz; zu schmale gemeinsame Geh- und Radwege; schlechte Anbindung zur Bahn-Unterführung; Querung mehrerer Fahrspuren.
Lösungsansatz	Überplanung der Radverkehrsanlagen und Verbindungen im Rahmen der Neukonzeption des Bahnhofsvorplatzes.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Derzeit Vorbereitung der Neuplanung. Hohe Priorität da Bestandteil einer der wichtigsten und am stärksten frequentierten Routen.

Nr.	Radweg-9
Lage / Örtlichkeit	Flutmuldenradweg zw. Löschenbrandunterführung und Unterführung Schwestergasse
Route	Stadtteil-Radroute Hbf - Innenstadt, Schulweg von gepl. Bebauung im eheml. Bahnbetriebgslänge
betr. Radverkehr	2250 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	best. Radverkehrsanlage nicht ausreichend bzw. mangelhaft
Quelle	Radverkehrsplanung
Beschreibung	Besteneder Radweg ist bei der sehr hohen Frequenz durch Radverkehr, Naherholung zu schmal.
Lösungsansatz	Verbreiterung des 2,5 m schmalen Wegs
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Hohe Priorität da zukünftig auch Schulweg zur GS Nord-West.

Nr.	Radweg-10
Lage / Örtlichkeit	Steg Hammerbach zw. Hammerbachweg und St.-Pius-Weg
Route	Verbindung zw. Klötzlmüllerviertel und Isarsteg durch ebmpapst-Stadion
betr. Radverkehr	200 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	best. Radverkehrsanlage nicht ausreichend bzw. mangelhaft
Quelle	Bürgeranfrage
Beschreibung	Bestehender Steg ist mit zwei Meter Breite zu schmal für gemeinsamen Fuß- und Radverkehr.
Lösungsansatz	neuer breiterer Steg
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	

Nr.	Radweg-11
Lage / Örtlichkeit	Weierbachstraße
Route	Altdorf-Münchnerau
betr. Radverkehr	300 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	best. Radverkehrsanlage nicht ausreichend bzw. mangelhaft
Quelle	Radverkehrsplanung
Beschreibung	stark befahrene Hauptverkehrsstraße ohne Radweg, Bahnübergang eng und gefährlich für Radverkehr
Lösungsansatz	neuer Bahnübergang und Ausbau der Straße mit Radweg
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	derzeit gemeinsame Planung eines höhenfreien Bahnübergangs: Stadt, Altdorf und Bahn

Nr.	Radweg-12
Lage / Örtlichkeit	Siemensstraße zw. Neidenburger Str. und Konrad-Adenauer-Str.
Route	wichtige Verbindung von/nach Ergolding
betr. Radverkehr	300 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	best. Radverkehrsanlage nicht ausreichend bzw. mangelhaft
Quelle	Radverkehrskonzept 2014
Beschreibung	vorhandener Radfahrstreifen: mangelhafte Markierung und starke Spurrillen
Lösungsansatz	Beseitigung der Spurrillen und Erneuerung der Markierung.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	

Nr.	Radweg-13
Lage / Örtlichkeit	Rakocziweg/Am Schmiedelacker: bestehende Rampe
Route	Stadtteil-Radroute
betr. Radverkehr	150 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	best. Radverkehrsanlage nicht ausreichend bzw. mangelhaft
Quelle	Bürgeranfragen, RADar
Beschreibung	Rampe ist sowohl bergauf als auch bergab (bei Nässe und Glätte) zu steil
Lösungsansatz	Neubau einer längeren Rampe mit moderater Steigung.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	

Nr.	Radweg-14
Lage / Örtlichkeit	Schönbrunner Wasen: Waldweg zw. Biomasseheizkraftwerk und Huchenweg
Route	
betr. Radverkehr	200 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	best. Radverkehrsanlage nicht ausreichend bzw. mangelhaft
Quelle	Bürgergespräch 2018
Beschreibung	schmaler Kiesweg, bei Nässe nicht für Radverkehr geeignet
Lösungsansatz	Belagserneuerung mit wassergebundener Deckschicht (Winterdienst nicht möglich; keine Beleuchtung).
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	

Nr.	Radweg-15
Lage / Örtlichkeit	Neue Bergstraße von Felix-Meindl-Weg bis Kupfereck
Route	
betr. Radverkehr	500 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	best. Radverkehrsanlage nicht ausreichend bzw. mangelhaft
Quelle	Bürgeranfragen
Beschreibung	fehlende Radverkehrsanlage; für Radfahren im Mischverkehr zu hohe Kfz-Belastung
Lösungsansatz	Verbreiterung Gehweg im Zuge einer künftigen Sanierung der Neuen Bergstraße --> gem. G+R oder Gehweg Rad frei.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Vorentwurf an Staatliches Bauamt

Nr.	Radweg-16
Lage / Örtlichkeit	B 11-Unterführung bei Roßbach
Route	Stadtteil-Radroute
betr. Radverkehr	1700 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	mehr Sicherheit an Kreuzung / Querung
Quelle	Radrouten-Check
Beschreibung	Gefälle mit 90°-Kurve und Kleinsteinpflaster
Lösungsansatz	Prüfen ob Spiegel die Situation im Kurvenbereich entschärft.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Asphaltieren der Strecke würde zu höheren Geschwindigkeiten verleiten; Asphaltbelag hat keine bessere Rutschfestigkeit als raues Kleinsteinpflaster.

4.4 Mehr Sicherheit an Kreuzungen und Querungen

Obwohl in Landshut viele Hauptverkehrsstraßen vom Radverkehr höhen frei, also mit Unter- oder Überführungen, gekreuzt werden, bilden die Querungen von stark befahrenen Straßen sowohl an Kreuzungen mit als auch ohne Ampelanalgen häufig die neuralgischen Stellen für die Radverkehrssicherheit. Damit Radfahrer vom Kfz-Verkehr im Kreuzungsbereich sicher wahrgenommen werden, sind wesentlich Maßnahmen die Heranführung des Radwegs 20 m bis 30 m vor dem Knotenpunkt an die Fahrbahn, die konsequente Beseitigung von Sichtbehinderungen am Knotenpunkt und Rotmarkierungen an problematischen Radfahrfurten.

Nr.	Querung-1
Lage / Örtlichkeit	Innere Regensburger Straße / Johann-Weiß-Weg
Route	Stadtteil-Radroute Hbf - Nikola - Innenstadt
betr. Radverkehr	1700 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	mehr Sicherheit an Kreuzung / Querung
Quelle	Radverkehrskonzept 2014
Beschreibung	Die stark befahrene Querung der Inneren-Regensburger-Str. ist verbesserungswürdig insbesondere im Hinblick auf die Verkehrssicherheit.
Lösungsansatz	Vorfahrt für die querenden Fußgänger und Radfahrer, gesichert durch FGÜ und bauliche Maßnahmen wie Fahrbahneinengung und Aufpflasterung (siehe auch Erlanger Standardlösung).
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Zumindest Beschilderung "Bei Rückstau bitte hier halten".

Nr.	Querung-2
Lage / Örtlichkeit	Seligenthaler Str./Schillerstraße
Route	Schulweg
betr. Radverkehr	400 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	mehr Sicherheit an Kreuzung / Querung
Quelle	Bürgergespräch 2018
Beschreibung	fehlende sichere Querungsstelle über Seligenthaler Straße zwischen Fritz-Rampfmoser-Weg und Schillerstraße
Lösungsansatz	Querungshilfe möglichst nahe an Kreuzung.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	v.a. hohe Bedeutung für Fußgänger und Schulweg, weniger für Radverkehr

Nr.	Querung-3
Lage / Örtlichkeit	Stethaimerstraße / Franz-Seiff-Straße
Route	Stadtteil-Radroute
betr. Radverkehr	1000 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	mehr Sicherheit an Kreuzung / Querung
Quelle	Fahrradaktionstag
Beschreibung	Querung der Stethaimerstr. von Süd nach Nord: zweite Querungshilfe gewünscht
Lösungsansatz	Es besteht eine 2 Meter breite Querungshilfe auf der Westseite, die v.a. vom stadteinwärtigen Radverkehr und

	Fußgängern genutzt werden kann.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Wenige Meter östlich davon kann für den stadtauswärtigen Radverkehr keine Querungshilfe installiert werden, da sonst Abbiegebeziehungen in der Kreuzung nicht mehr möglich sind.

Nr.	Querung-4
Lage / Örtlichkeit	Innere Regensburger Str./Bismarckplatz
Route	
betr. Radverkehr	700 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	mehr Sicherheit an Kreuzung / Querung
Quelle	Radverkehrsplanung
Beschreibung	kein Platz für Radfahrer
Lösungsansatz	Vorgezogener Aufstellbereich rot markiert.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	

Nr.	Querung-5
Lage / Örtlichkeit	Rennweg/Nikolastraße: bestehender rot markierter Aufstellbereich am Kreuzungsarm Rennweg
Route	
betr. Radverkehr	600 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	mehr Sicherheit an Kreuzung / Querung
Quelle	Meldeplattform RADar
Beschreibung	Wegen der Zweispurigkeit können Radfahrer sich auf dem zuführenden Radfahrstreifen nur schlecht geradeaus Richtung Johannisstraße und v.a. Inks Richtung Nikolastraße auf dem Aufstellbereich einordnen.
Lösungsansatz	Ummarkieren des Aufstellbereichs mit Radfahrerschleuse Geradeaus/Links.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Im Zuge einer Neumarkierung.

Nr.	Querung-6
Lage / Örtlichkeit	Flutmuldenunterführung, Querung Schwestergasse
Route	Stadtteil-Radroute Hbf - Innenstadt, Schulweg
betr. Radverkehr	2250 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	mehr Sicherheit an Kreuzung / Querung

Quelle	Radverkehrsplanung
Beschreibung	Radfahrer, u.a. Schulkinder, müssen die Schwestergasse queren bzw. die Zu- und Abfahrten zur Hofmark-Aich-Str. passieren. Die Mehrzahl der Autofahrer hält die Geschwindigkeitsbeschränkung nicht ein. Das Queren ist für Radfahrer unübersichtlich und gefährlich. Radfahrer werden zu eng überholt bzw. von Abbiegenden Fahrzeugen geschnitten.
Lösungsansatz	Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten in der Flutmuldenunterführung durch bauliche Maßnahmen. Oder der Flutmuldenradweg erhält Vorfahrt gegenüber der Schwestergasse.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Hohe Bedeutung, da Radverkehr in der Flutmulde gegenüber Kfz-Verkehr priorisiert werden sollte.

Nr.	Querung-7
Lage / Örtlichkeit	Luitpoldstraße: Kreuzungen Rennweg und Rupprechtstr.
Route	
betr. Radverkehr	900 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	mehr Sicherheit an Kreuzung / Querung
Quelle	Bürgergespräch 2018
Beschreibung	Unsichere Situationen für Fußgänger und Radfahrer durch Linksabbiegevorlauf einer Hauptrichtung
Lösungsansatz	Rotmarkierung der betroffenen Furt parallel zur Hauptrichtung.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	

Nr.	Querung-8
Lage / Örtlichkeit	Altdorfer Straße / Flurstraße (LSA 25)
Route	
betr. Radverkehr	400 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	mehr Sicherheit an Kreuzung / Querung
Quelle	Bürgeranfragen
Beschreibung	Rechtsabbieger missachten Radfahrer
Lösungsansatz	Rotmarkierung Furt über Flurstraße oder Piktogramm.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	

Nr.	Querung-9
Lage / Örtlichkeit	Altdorferstraße Querung auf Höhe Bayerwaldpark
Route	Stadtteil-Radroute Altdorf - Wolfgangssiedlung - Ergolding
betr. Radverkehr	750 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	mehr Sicherheit an Kreuzung / Querung
Quelle	Radrouten-Check
Beschreibung	fehlende sichere Querungsstelle zwischen Bayerwaldpark und neuen Wegen in Wolfgangssiedlung
Lösungsansatz	Fußgängerschutzanlage oder Querungshilfe (nur mit Straßenverbreiterung möglich).
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	

Nr.	Querung-10
Lage / Örtlichkeit	Liebigstraße Abzweig in die Flutmuldenunterführung
Route	
betr. Radverkehr	500 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	mehr Sicherheit an Kreuzung / Querung
Quelle	Fahrradaktionstag
Beschreibung	fehlende Linksabbiegespur (für Radfahrer)
Lösungsansatz	Die Markierung einer separaten Fahrrad-Linksabbiegespur in Fahrbahnmitte ist auf Grund der fehlenden Fahrbahnbreite und der notwendigen Verflechtungslänge nicht möglich.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Der Schutzstreifen in der Liebigstraße stadteinwärts mündet in einen rot markierten Verflechtungsbereich mit Linksabbiegepfeil rechts neben der Fahrbahn. Linksabbiegende Radfahrer müssen hier Richtung Fahrbahnmitte wechseln oder sie bleiben auf dem rot markierten Schutzstreifen stehen und warten den entgegenkommenden und den von Hinten kommenden Verkehr ab und biegen anschließend sicher Richtung Unterführung ab.

4.5 Verkehrsrechtliche Anordnungen für Radverkehr

Nr.	StVO-1
Lage / Örtlichkeit	Herrengasse: Einbahnstraße
Route	
betr. Radverkehr	400 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	Radverkehrsanlage konform zur STVO
Quelle	Bürgergespräch 2018
Beschreibung	Radfahrer können bisher nicht vom Maxwehr kommend direkt über die Herrengasse in die Altstadt bzw. Ländgasse fahren.
Lösungsansatz	Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Für den Radverkehr wichtige Einbahnstraße; Voraussetzungen sind gegeben.

Nr.	StVO-2
Lage / Örtlichkeit	Mainburger Brücke, Bahnofsüberführung und im weiteren Verlauf bis zur Seligenthaler Str.
Route	
betr. Radverkehr	550 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	Radverkehrsanlage konform zur STVO
Quelle	Radverkehrsplanung
Beschreibung	Viele "Geisterradler"! Radeln entgegen der vorgeschriebenen Richtung von der Mainburger Brücke in die Seligenthaler Str. oder in die Nikolastr. ist besonders gefährlich, da keine Sichtbeziehungen vorhanden sind und somit entgegenkommende Fußgänger und Radfahrer gefährdet werden.
Lösungsansatz	Aktion mit temporärer Markierung von Warnhinweisen "Geisterradler" oder Markierung getrennter Geh- und Radweg mit Piktogramm + Richtungspfeil.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Ggf. kürzere Wartezeit bei Ampelquerung südlich Mainburger Brücke.

Nr.	StVO-3
Lage / Örtlichkeit	Dr.-Herterich-Allee
Route	Stadtteil-Radroute
betr. Radverkehr	1300 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	Radverkehrsanlage konform zur STVO

Quelle	Radrouten-Check
Beschreibung	Geh- und Radweg tauschen, da auf Radwegseite viele unübersichtliche Einmündungen durch Hecke verdeckt.
Lösungsansatz	Es wird überprüft, ob an den betroffenen Einmündungen zum Radweg Rotmarkierungen für mehr Aufmerksamkeit sorgen können.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	Der Weg neben der Schwimmschule ist als Gehweg angelegt (Beschattung durch Baumallee und Bänke, etc.). Eine Änderung der Ausweisung des Gehwegs und des Radwegs wäre für die Fußgänger nachteilig und würde nicht angenommen werden.

Nr.	StVO-4
Lage / Örtlichkeit	Liebigstraße: Schutzstreifen
Route	Radroutenverbindung
betr. Radverkehr	1000 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	Radverkehrsanlage konform zur STVO
Quelle	Bürgeranfragen
Beschreibung	viele Radfahrer auf dem Gehweg oder auf dem Schutzstreifen in falscher Richtung
Lösungsansatz	Piktogramme blau mit zusätzlichem Richtungspfeil.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	

Nr.	StVO-5
Lage / Örtlichkeit	Niedermayerstraße
Route	
betr. Radverkehr	900 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	Radverkehrsanlage konform zur STVO
Quelle	Bürgergespräch 2018
Beschreibung	zu viele Geisterradler in diesem Bereich sind insbesondere für die Schulwegsicherheit ein Problem
Lösungsansatz	Aktion mit temporärer Markierung von Warnhinweisen "Geisterradler".
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	

Nr.	StVO-6
Lage / Örtlichkeit	Maxwehr - Schützenstraße
Route	Stadtteil-Radroute bzw. Radschnellverbindung nach Schönbrunn/Auloh
betr. Radverkehr	1500 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	Radverkehrsanlage konform zur STVO
Quelle	RVK2014, Bürgergespräch 2018
Beschreibung	keine eindeutige Zuweisung der Radverkehrsführung auf den parallelen Wegen
Lösungsansatz	Anpassung der Geh- und Radwegbeschilderung.
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	In Zusammenhang mit Lösung für Schützenstraße.

Nr.	StVO-7
Lage / Örtlichkeit	Niedermayerstraße/Ludwig-Bachmeier-Platz
Route	
betr. Radverkehr	1400 Rad pro Tag
Problem Radinfrastruktur	Radverkehrsanlage konform zur STVO
Quelle	Bürgeranfrage
Beschreibung	Radweg der Parallelfahrbahn vor der Geschäftszeile wird häufig zugепarkt oder entgegen der Fahrtrichtung von Kfz befahren.
Lösungsansatz	Radweg rot markieren
Anmerkungen Bedeutung für Radverkehr	

4.6 Abstellanlagen und Verknüpfung zum ÖV

Im Stadtgebiet gibt es eine Vielzahl von Standorten mit öffentlichen Fahrradabstellanlagen in unterschiedlicher Größe. Darunter auch Standorte mit über hundert Stellplätzen, wie z.B. am Ländtorplatz oder am Eisstadion. Alleine im Bereich des Hauptbahnhofs sind es über 750 Stellplätze inklusive des Standorts auf der Nordseite an der Oberndorfer Straße. Insgesamt sind über 1.800 öffentliche Stellplätze erfasst, wobei der Großteil noch mit dem alten Reihensparkmodell der Stadt Landshut ausgestattet ist. Ein Drittel der Stellplätze ist überdacht. Sie befinden sich fast ausschließlich am Eisstadion und vor dem Hauptbahnhof.



Abbildung 13: Beispiel alter Reihensparker „Modell Landshut“

Nach Begutachtung mehrerer Modelle hat der Stadtrat 2012 beschlossen, neue Standorte mit dem Modell "L15" der Fa. Langer auszustatten bzw. bestehende Standorte mit diesem sicheren und an die Bedürfnisse der Radfahrer angepassten Modell zu ersetzen. An rund 40 Standorten in der Innenstadt wurden seit 2013 mehr als insgesamt 700 Fahrradstellplätze mit dem neuen Modell L15 ausgestattet. Auch in den kommenden Jahren werden alte Reihensparker an bestehenden Standorten durch sichere und fahrradfreundliche Fahrradständer ersetzt.

Weiterhin besteht ein großer Bedarf an Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt. Die Schwierigkeiten weitere Standorte für Fahrradabstellanlagen im Innenstadtbereich zu finden, auf Grund von Kfz-Stellplätzen, frei zu haltenden Anlieferzonen, Ein- und Ausfahrten oder vorhandener Möblierung, wurden intensiv im Stadtrat behandelt (siehe Bausenat vom 23.11.2018 und Plenumsbeschluss vom 2.7.2019).



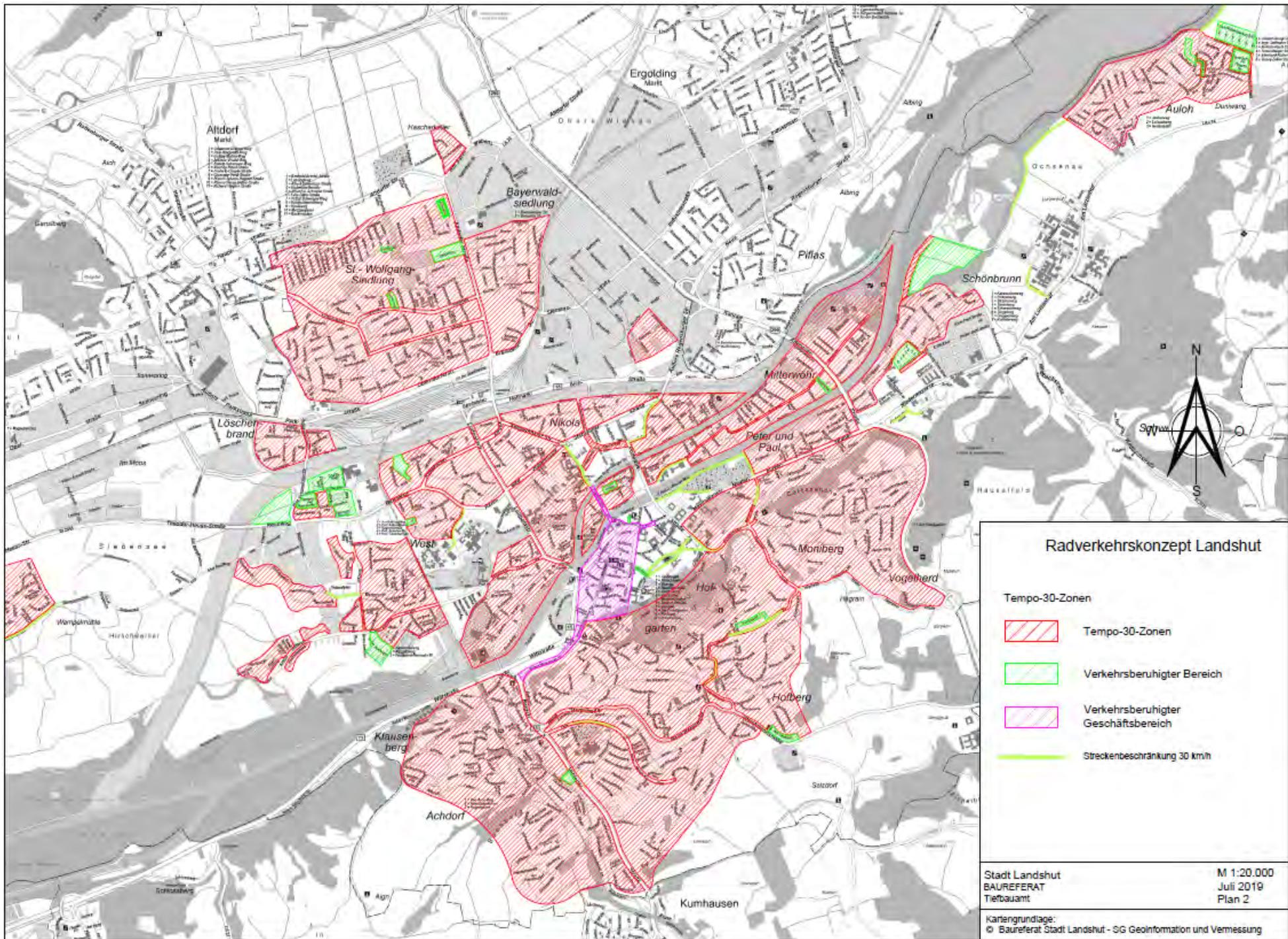
Abbildung 14: Beispiel Modell „L15“ im Stadtgebiet

Um die gefragten Fahrradstellplätze im Innenstadtbereich und am Bahnhof vor dauerhaft abgestellten „Schrotträdern“ zu befreien, werden regelmäßig von der Stadt in Zusammenarbeit mit der Polizei eine Schrottrrad-Aktion durchgeführt.

Es ist geplant, eine Park&Bike Anlage am Standort Roider-Jackl-Straße am Messeparkplatz als Pilotanlage mit einer überdachten Abstellanlage für 24 Fahrradstellplätze und Fahrradboxen zu realisieren.

5 Anhang

Plan 1	Tempo-30-Zonen
Plan 2	Radverkehrsmodell Stadt Landshut 2012
Plan 3	Landshuter Radlplan mit Radwegenetz



Radverkehrskonzept Landshut

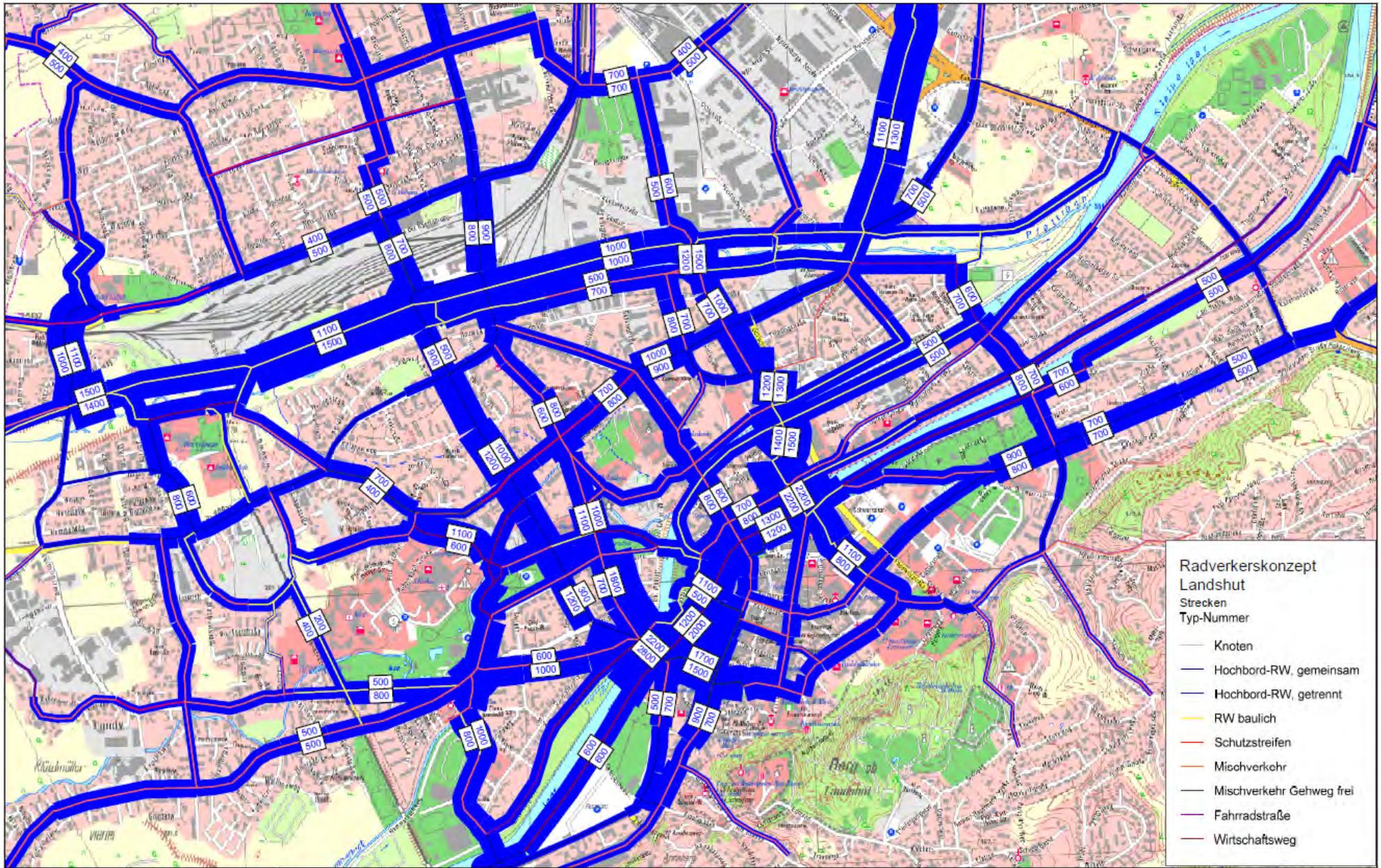
Tempo-30-Zonen

-  Tempo-30-Zonen
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
-  Streckenbeschränkung 30 km/h

Stadt Landshut
 BAUREFERAT
 Tiefbauamt

M 1:20.000
 Juli 2019
 Plan 2

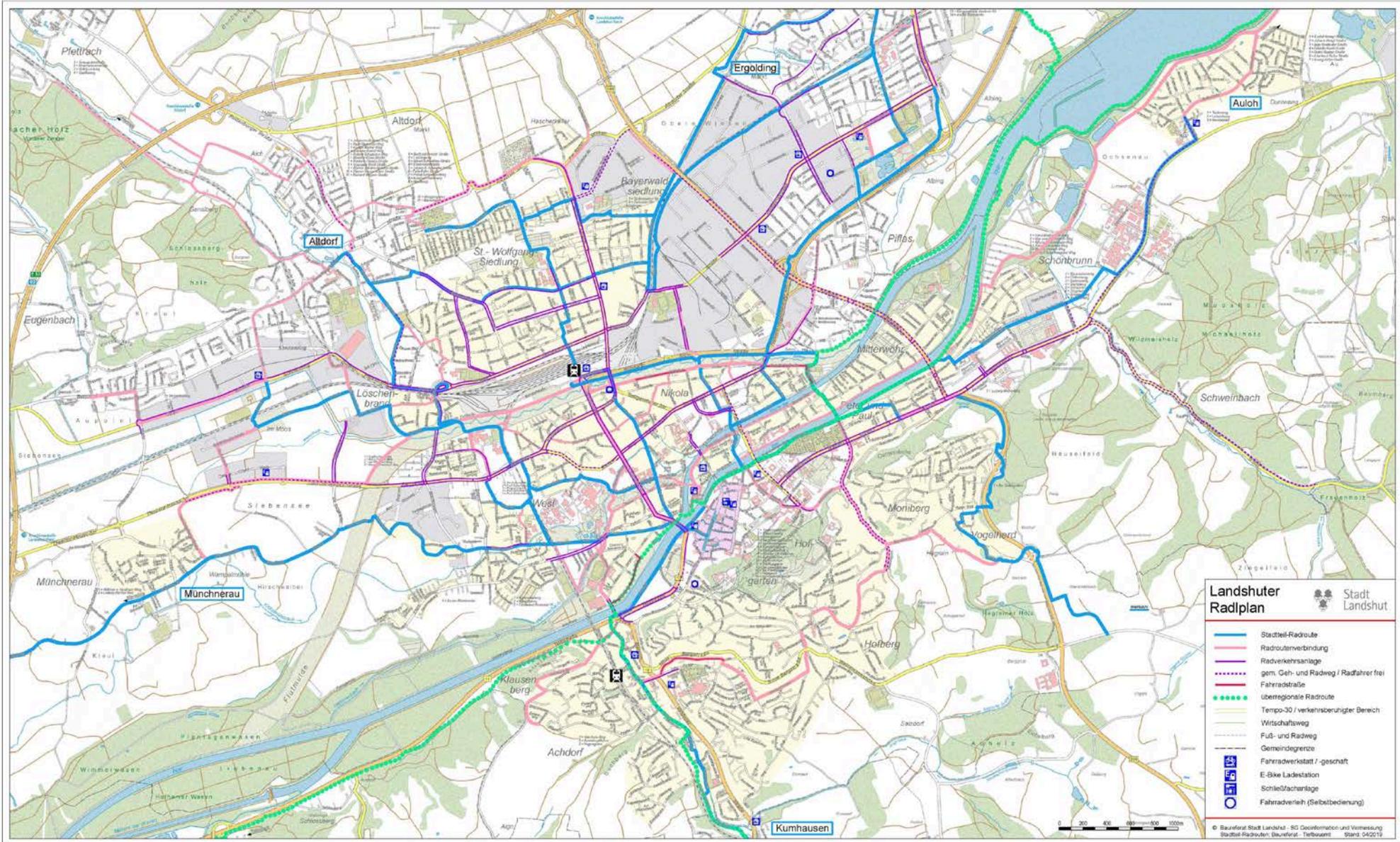
Kartengrundlage:
 © Baureferat Stadt Landshut - SG Geoinformation und Vermessung



Stadt Landshut, Tiefbauamt
gevas humberg & partner

Radverkehrsmodell Stadt Landshut 2012
Radverkehrssaison, werktags: Streckenbelastung [Fahrräder/Tag]

Plan 4: gedruckt am 25.10.2013
Kartengrundlage: © Bayerisches Landesamt für Vermessung und Geoinformation



Landshuter Radplan 

-  Stedteil-Radrout
-  Radroutenverbindung
-  Radverkehrsanlage
-  gem. Geh- und Radweg / Radfahrer frei
-  FahrradstraÙe
-  überregionale Radrout
-  Tempo-30 / verkehrsberuhigter Bereich
-  Wirtschaftsweg
-  Fuß- und Radweg
-  Gemeindegrenze
-  Fahrradwerkstatt / -geschäft
-  E-Bike Ladestation
-  Schließfachanlage
-  Fahrradverleih (Selbstbedienung)

© Baureferat Stadt Landshut - BG Geoinformation und Vermessung
 Stadtplan Radfahren (Baureferat - Tiefbauamt) Stand: 04/2013

