



HANBRUCHER STRASSE 9

D-52064 AACHEN

TELEFON 0241 70550-0

TELEFAX 0241 70550-20

MAIL@BSV-PLANUNG.DE

WWW.BSV-PLANUNG.DE

UST-IDNR. DE 121 688 630

Gesamtstädtisches Rad- und Fußverkehrskonzept für die Stadt Kaufbeuren

Anlagenband zum Schlussbericht

Bearbeitung:

Dipl.-Geogr. Angelika Reinartz (Projektleitung)

Lena Wolff, M. Sc.

Derya Cekic, M. Sc.

Aachen, im Oktober 2020

N:\2019_19\190440_Kaufbeuren

RAD\Texte\Berichte\Schlussbericht\190440_Anlagen_v100_SB.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Bild- und Planverzeichnis	4
2	Bestandsaufnahme und -bewertung	5
3	Ableitung des Handlungsbedarfs	20
4	Maßnahmensteckbriefe	22
	Maßnahmensteckbriefe Fußverkehr	22
	Maßnahmensteckbriefe Radverkehr	25
	Maßnahmensteckbriefe Rad- und Fußverkehr	45
5	Umsetzungskonzept	53
	Maßnahmenpläne	53
	Maßnahmentabelle	58
6	Lupenräume	70
	Lupenraumverzeichnis	70

Hinweis:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

1 Bild- und Planverzeichnis

Bild 1: Klassifiziertes Straßennetz (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de)	7
Bild 2: Ruhender Kfz-Verkehr (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de).....	8
Bild 3: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de)	9
Bild 4: Steigungsklassifizierung mit Richtungsangaben (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de).....	10
Bild 5: Kategorisierung des Untersuchungsnetzes nach Straßenlage und/ oder Art der angrenzenden Bebauung (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de)	11
Bild 6: Radverkehrsführungen im Bestand (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de)	12
Bild 7: Querschnittsbelastungen Radverkehr (Zählungen 2009/2012) (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de).....	13
Bild 8: Querschnittsbelastungen Kfz-Verkehr (Zählungen 2009/2012) (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de).....	14
Bild 9: Querschnittsbelastungen Schwerverkehr (Zählungen 2009/2012) (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de).....	15
Bild 10: ÖPNV-Liniennetz (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de)	16
Bild 11: Querungshilfen nach Anlagenart (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de)	17
Bild 12: Bewertung der Barrierefreiheit von Querungshilfen (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de).....	18
Bild 13: Ruhender Radverkehr Innenstadt (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de).....	19
Bild 14: Radverkehrspotential (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de)	21
Bild 15: Maßnahmenplan Gesamtstadt (mit Maßnahmennummerierung der Streckenmaßnahmen) (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de).....	54
Bild 16: Maßnahmenplan Gesamtstadt (mit Maßnahmennummerierung der Punktmaßnahmen) (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de).....	55
Bild 17: Maßnahmenplan Innenstadt (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de)	56
Bild 18: Maßnahmenplan Neugablonz (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de)	57

2 Bestandsaufnahme und -bewertung

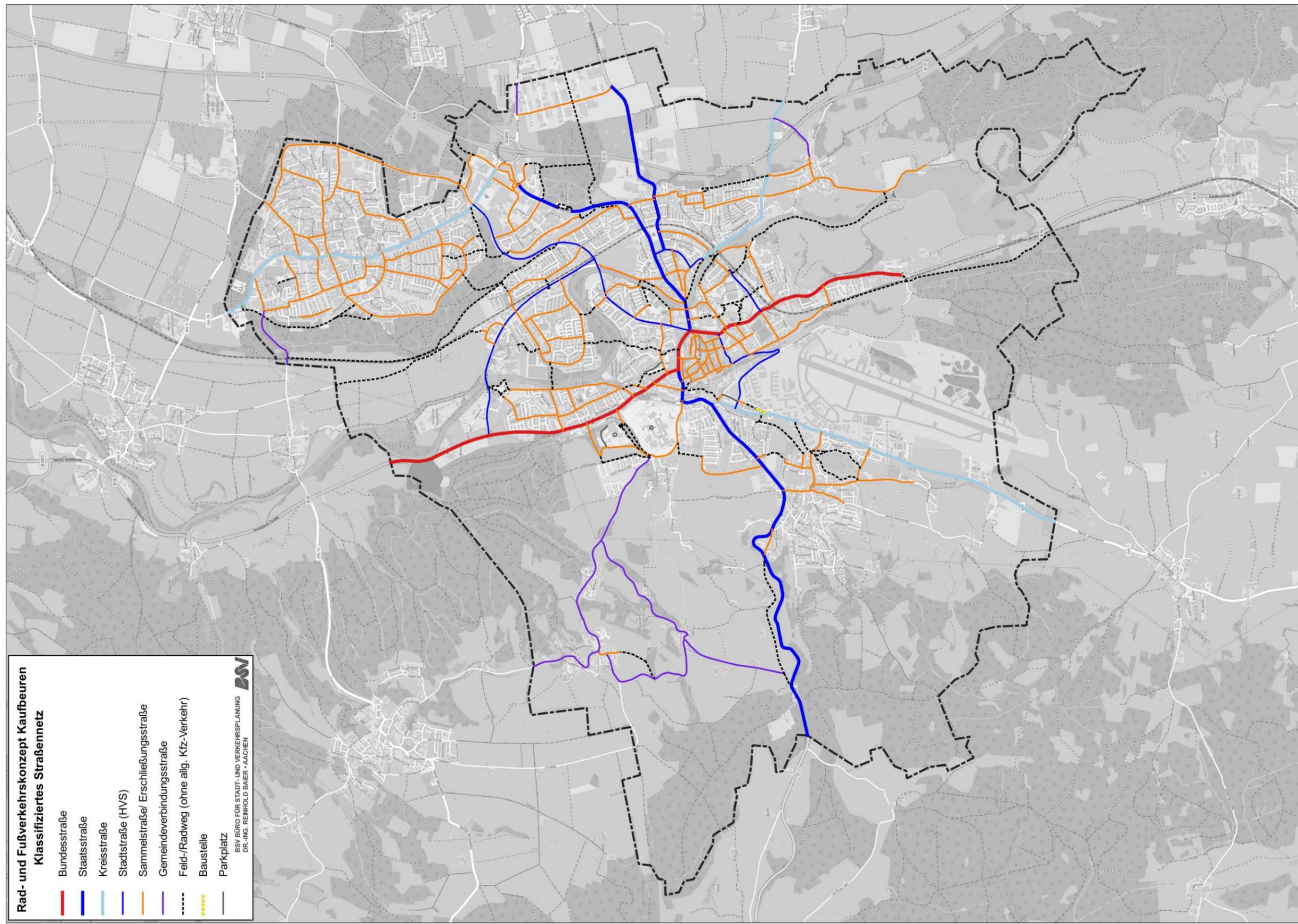


Bild 1: Klassifiziertes Straßennetz (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de)

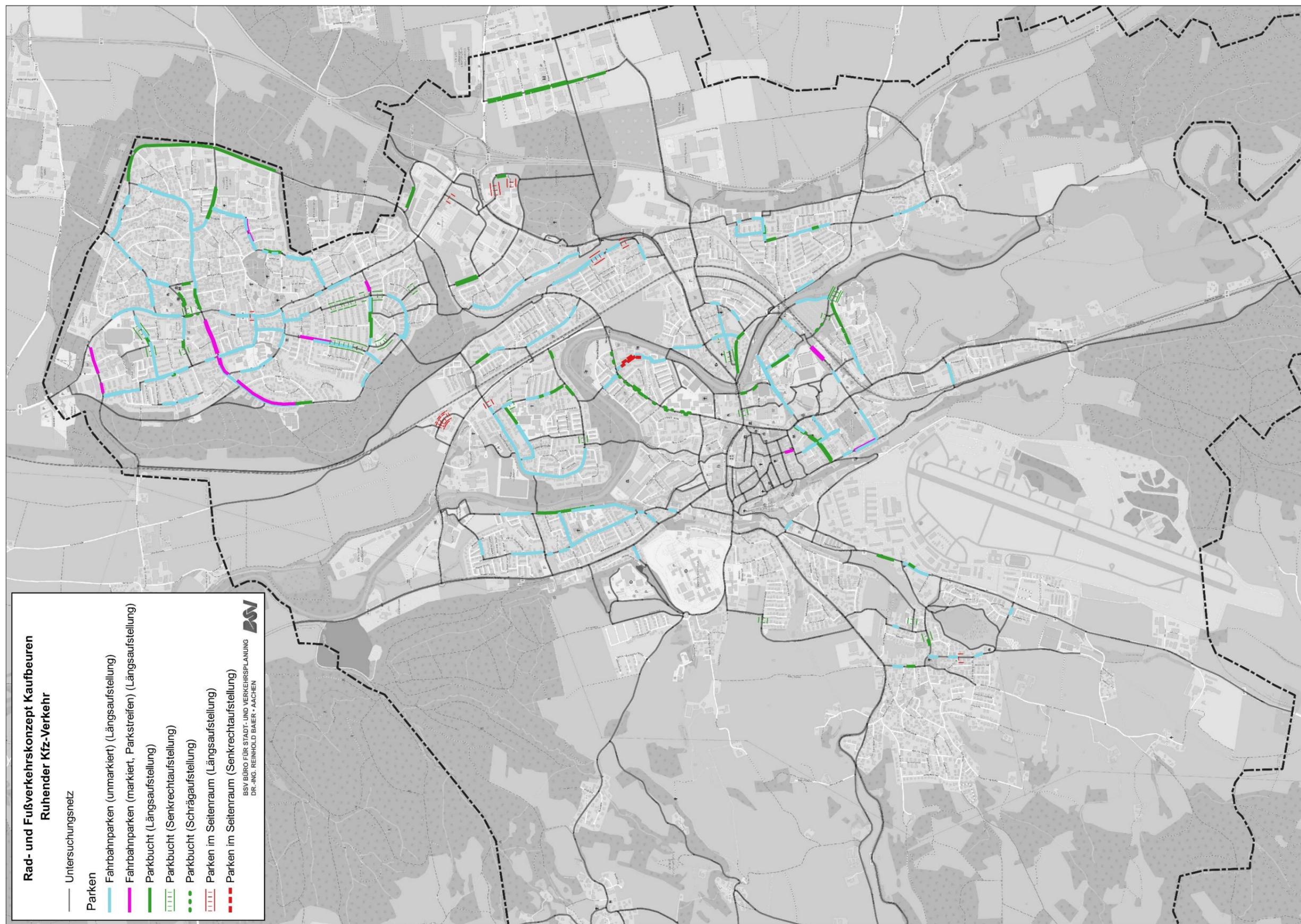


Bild 2: Ruhender Kfz-Verkehr (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de)

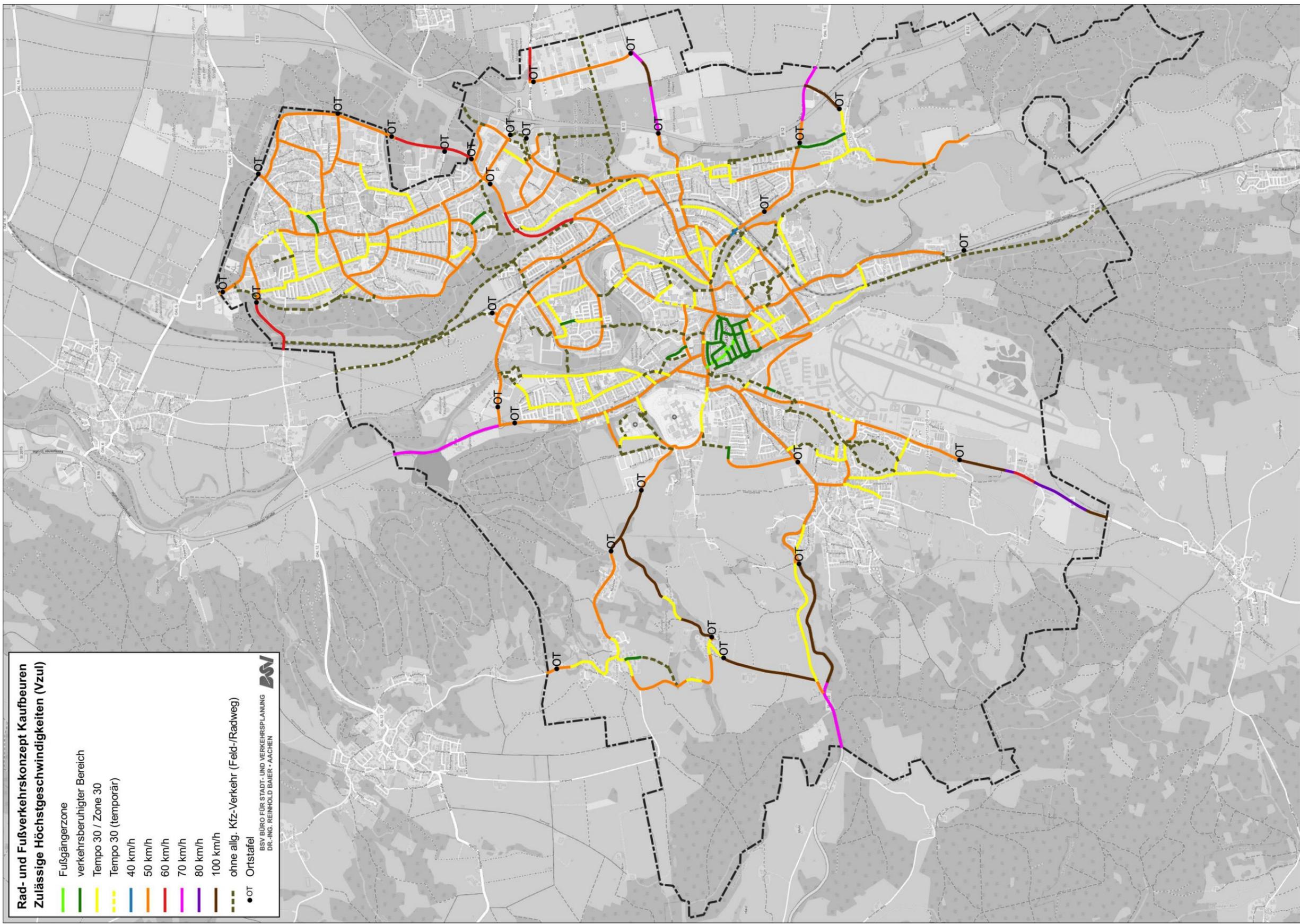


Bild 3: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de)

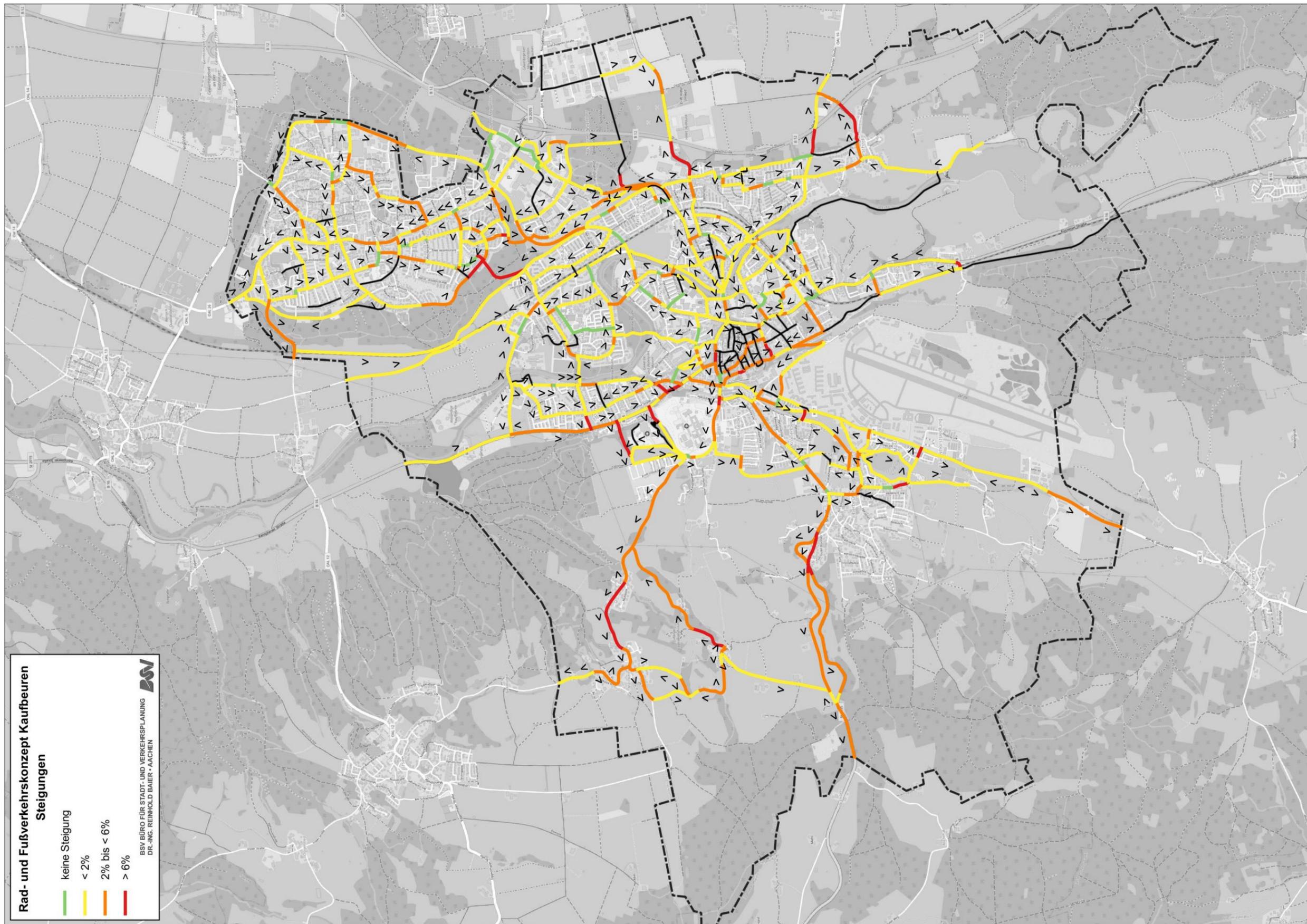


Bild 4: Steigungsklassifizierung mit Richtungsangaben (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de)

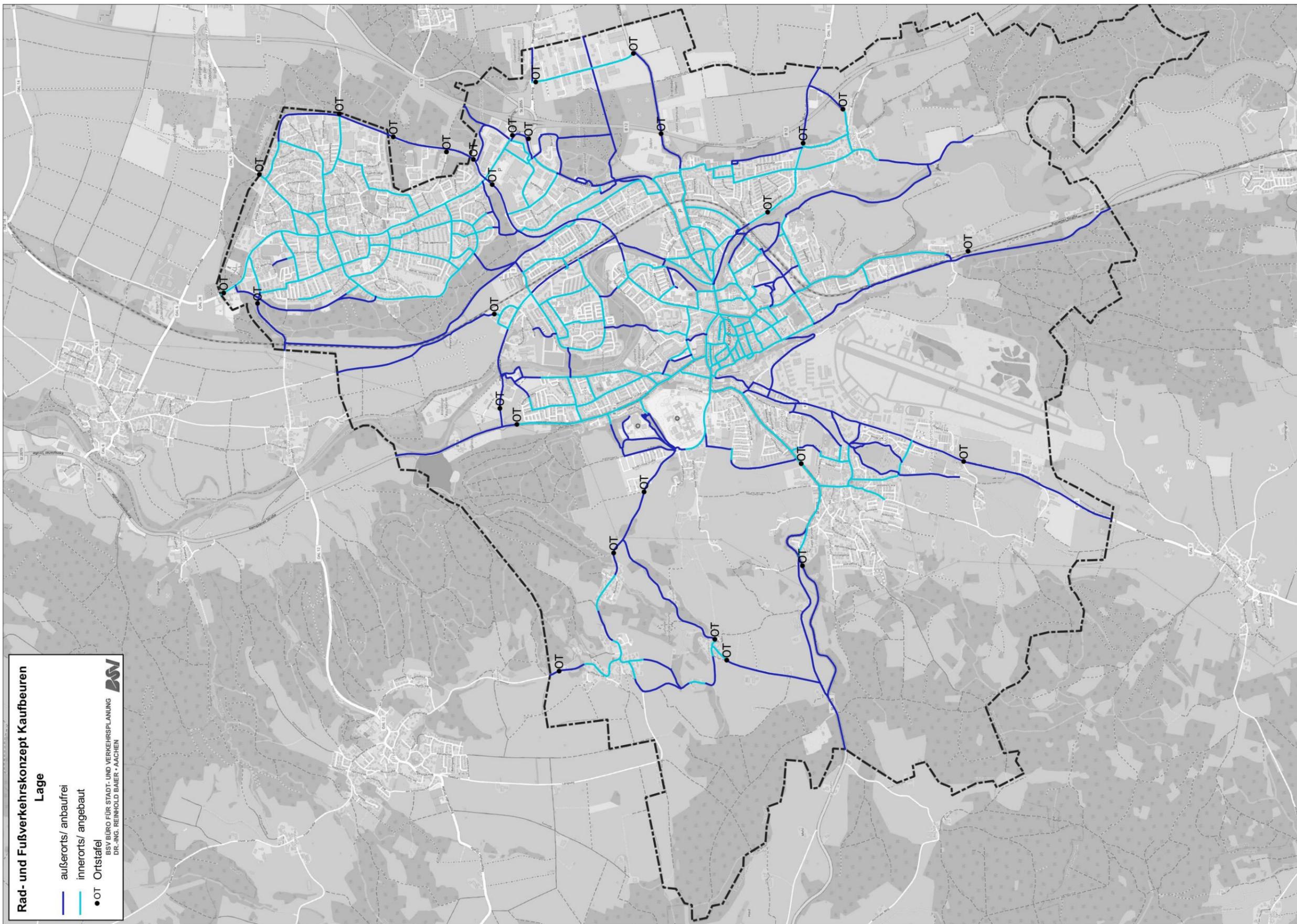


Bild 5: Kategorisierung des Untersuchungsnetzes nach Straßenlage und/ oder Art der angrenzenden Bebauung (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de)

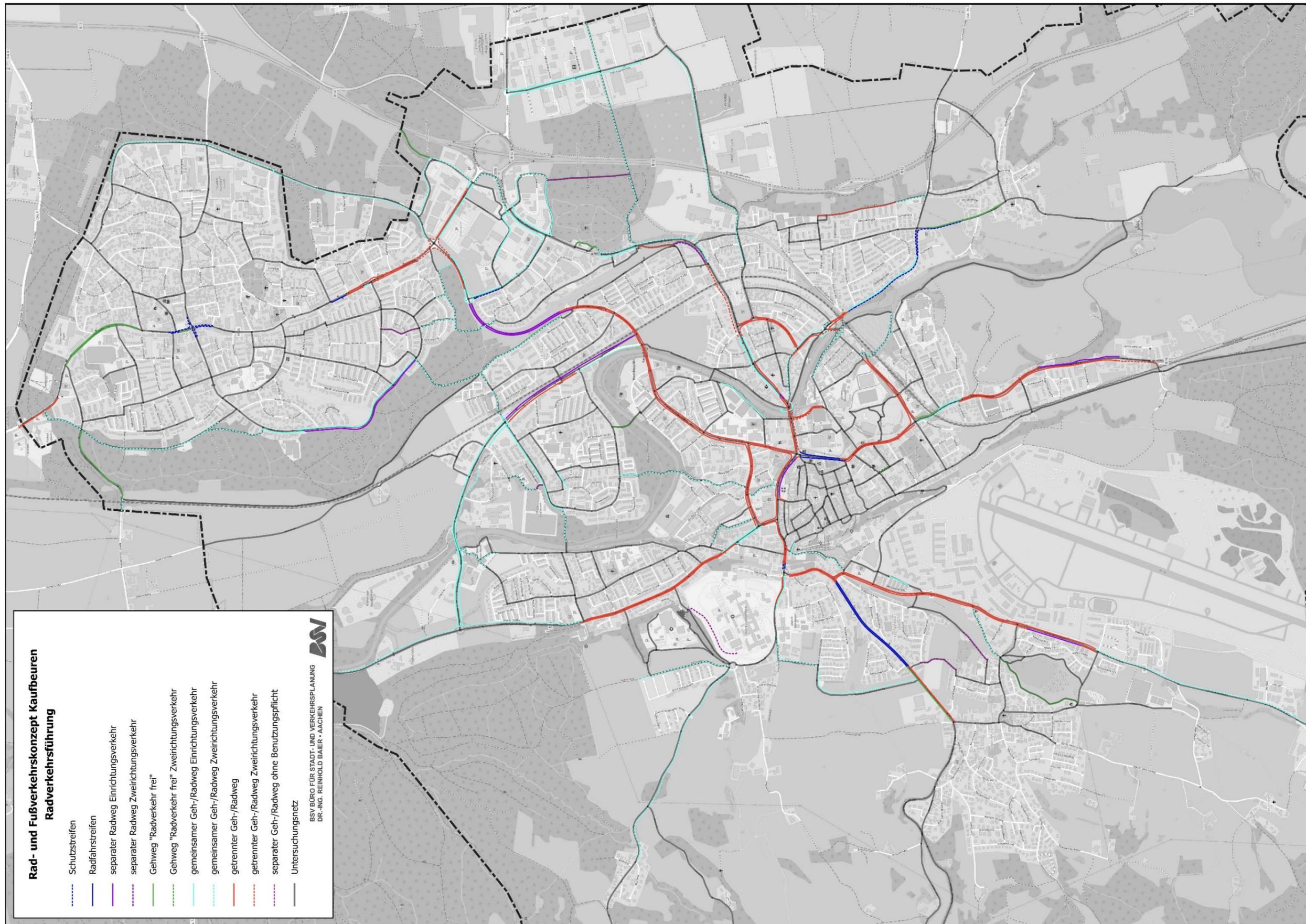


Bild 6: Radverkehrsführungen im Bestand (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de)

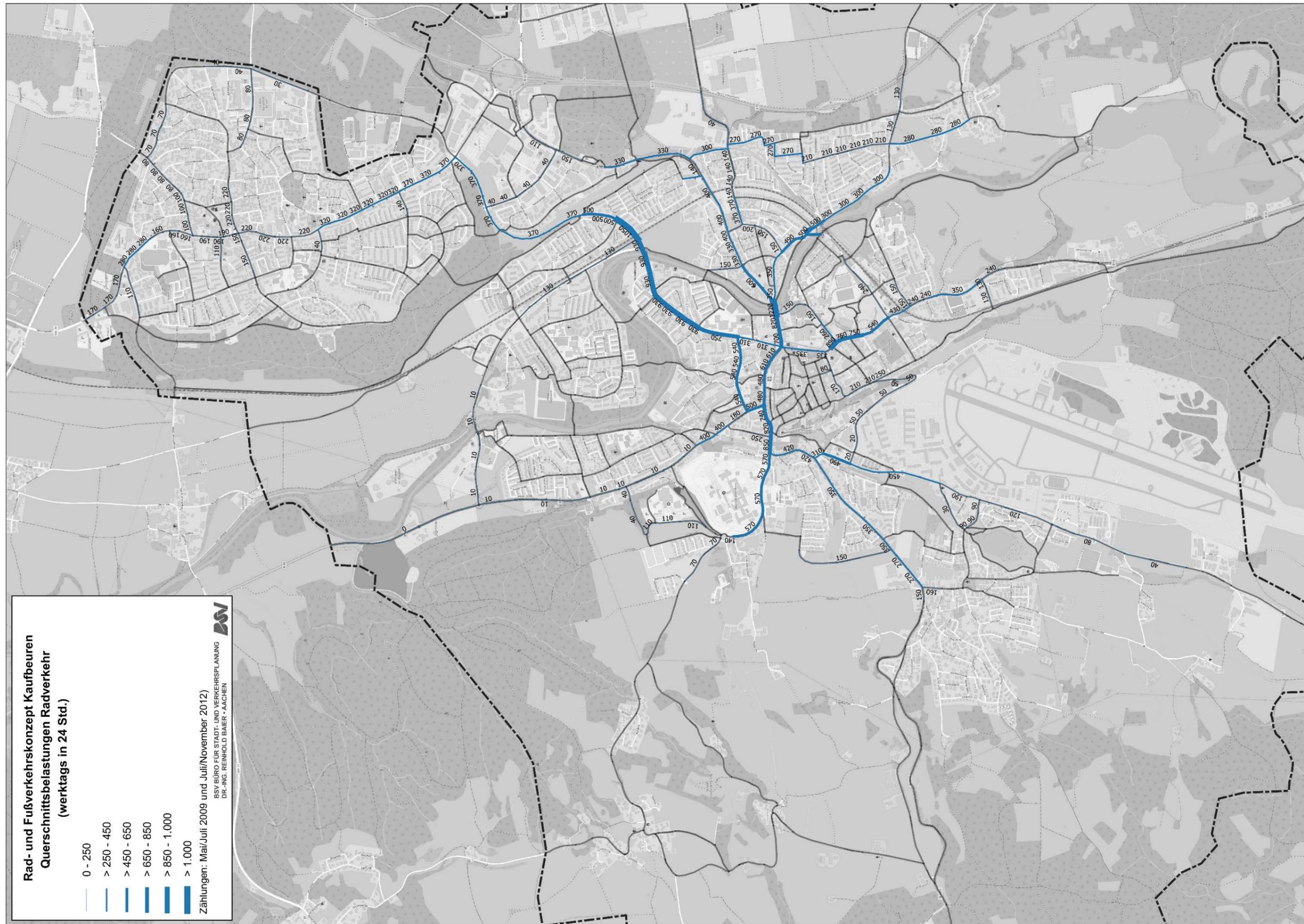


Bild 7: Querschnittsbelastungen Radverkehr (Zählungen 2009/2012) (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de)

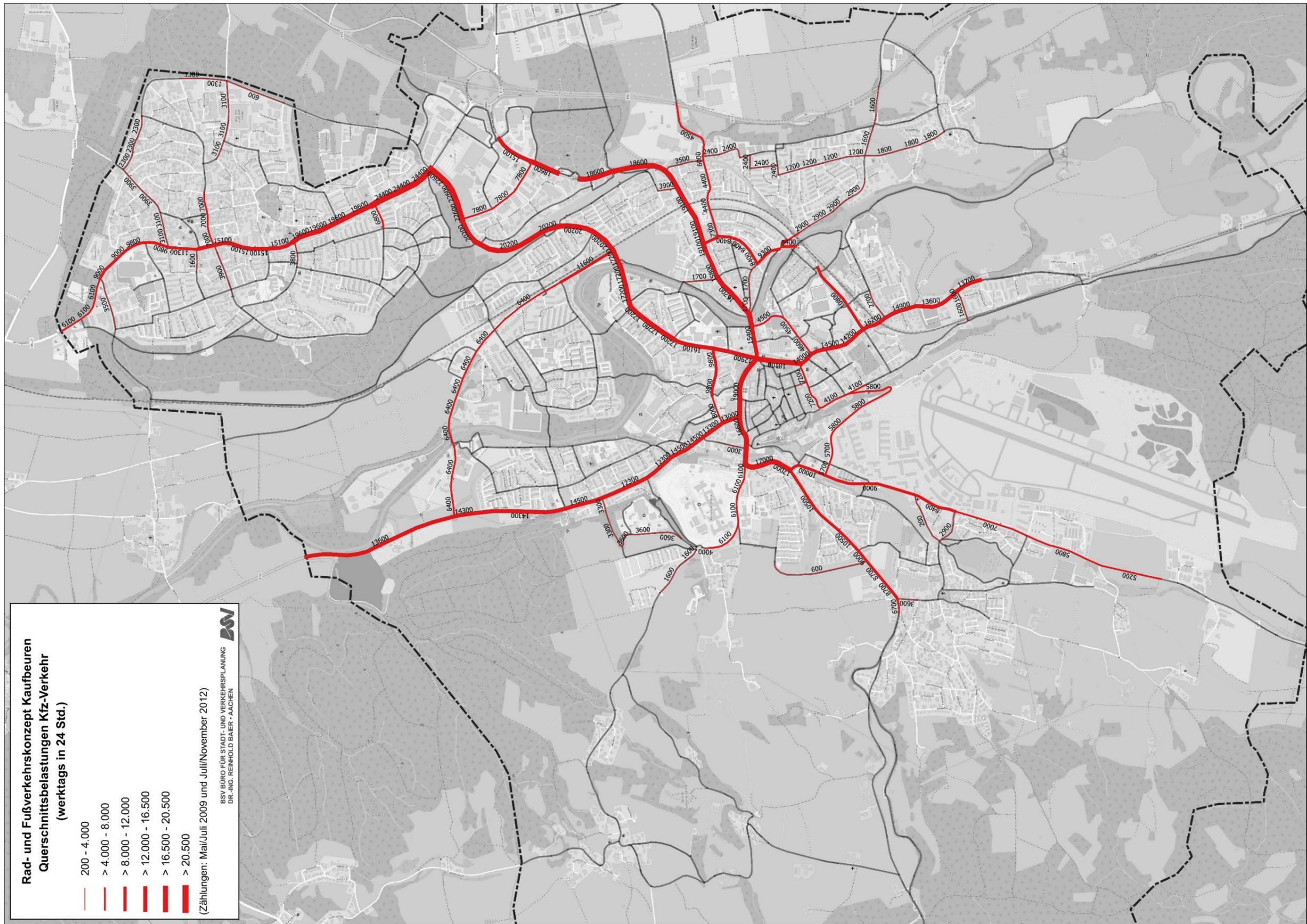


Bild 8: Querschnittsbelastungen Kfz-Verkehr (Zählungen 2009/2012) (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de)

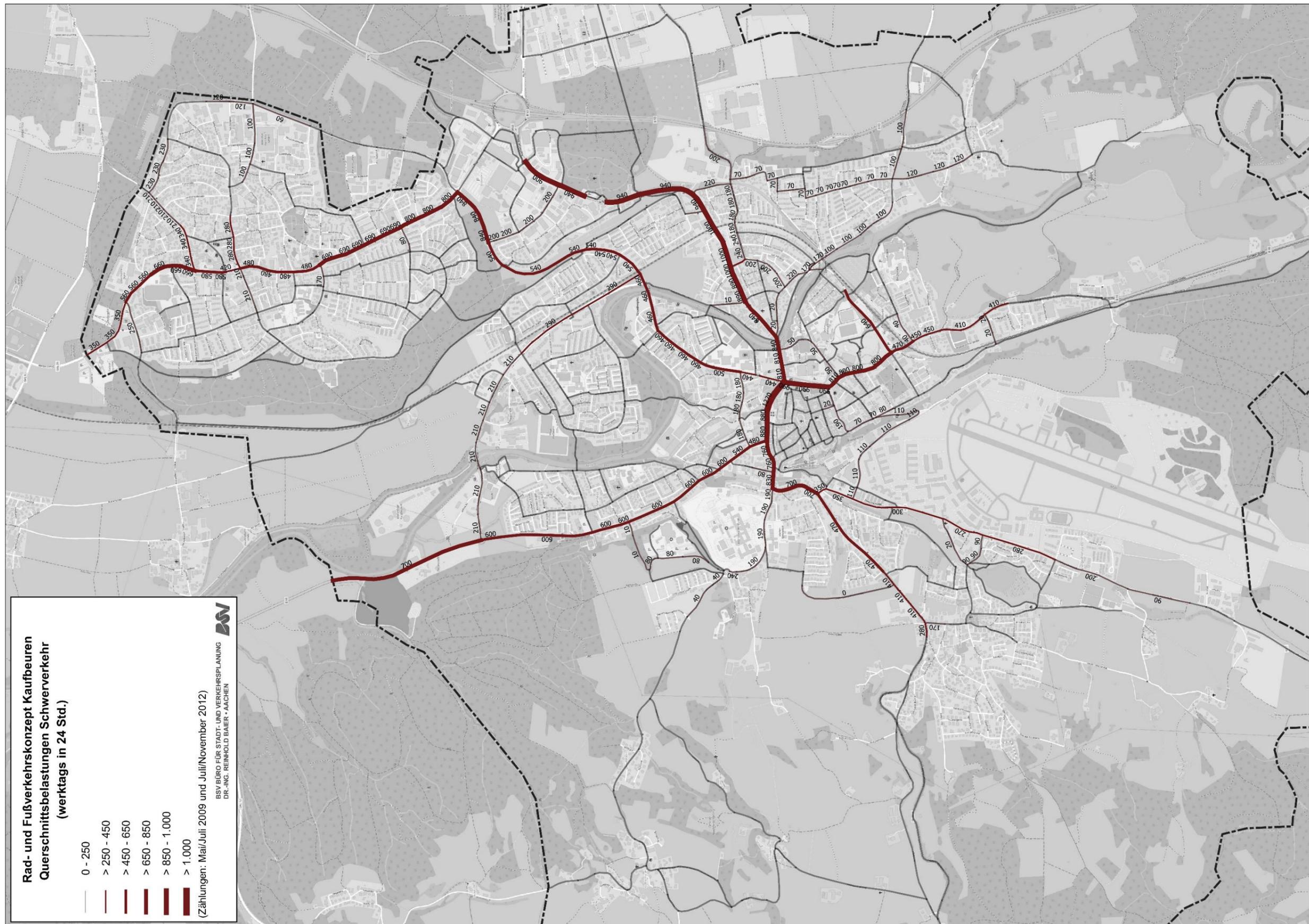


Bild 9: Querschnittsbelastungen Schwerverkehr (Zählungen 2009/2012) (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de)



Bild 10: ÖPNV-Liniennetz (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de)

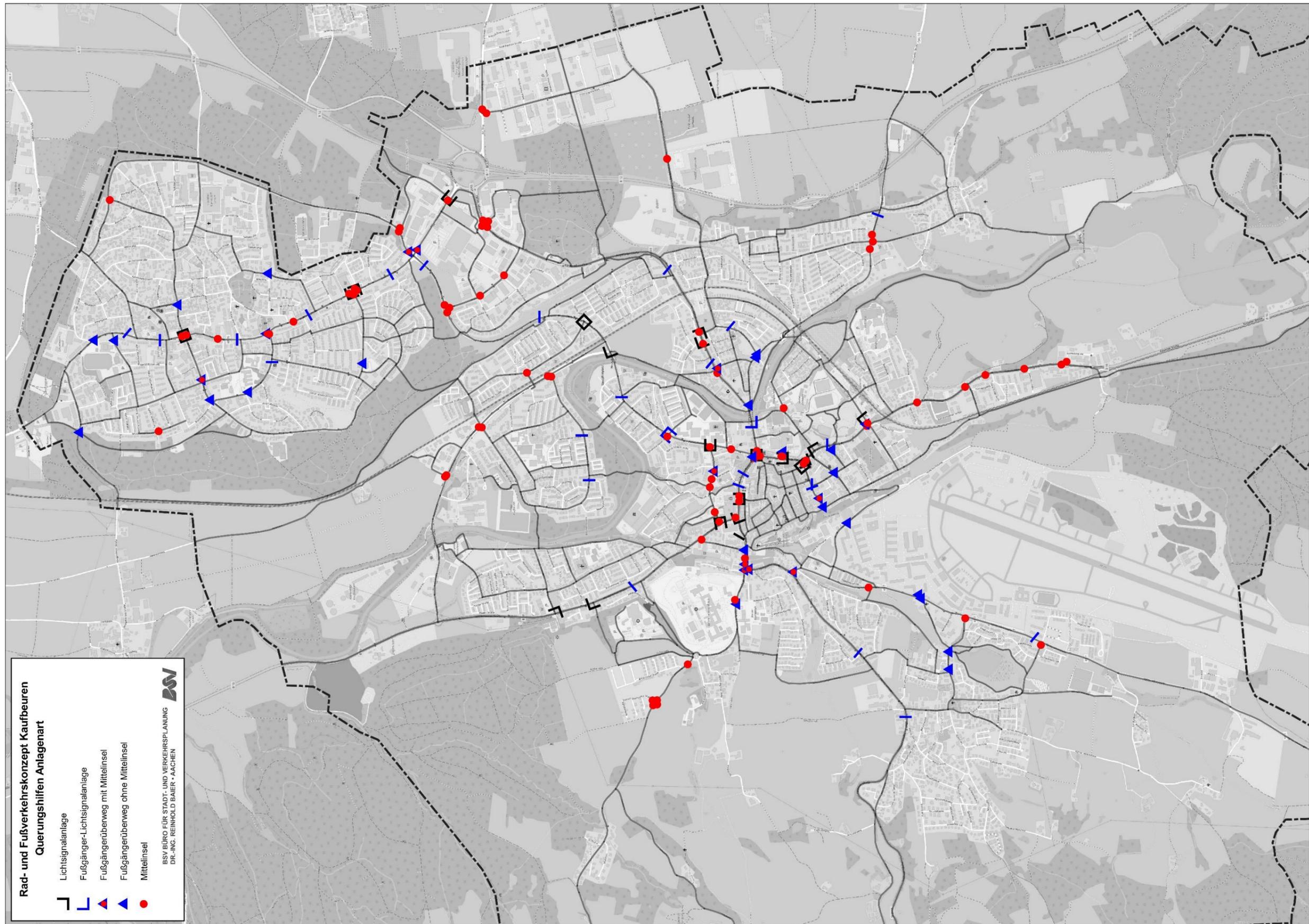


Bild 11: Querungshilfen nach Anlagenart (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de)



Bild 12: Bewertung der Barrierefreiheit von Querungshilfen (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de)

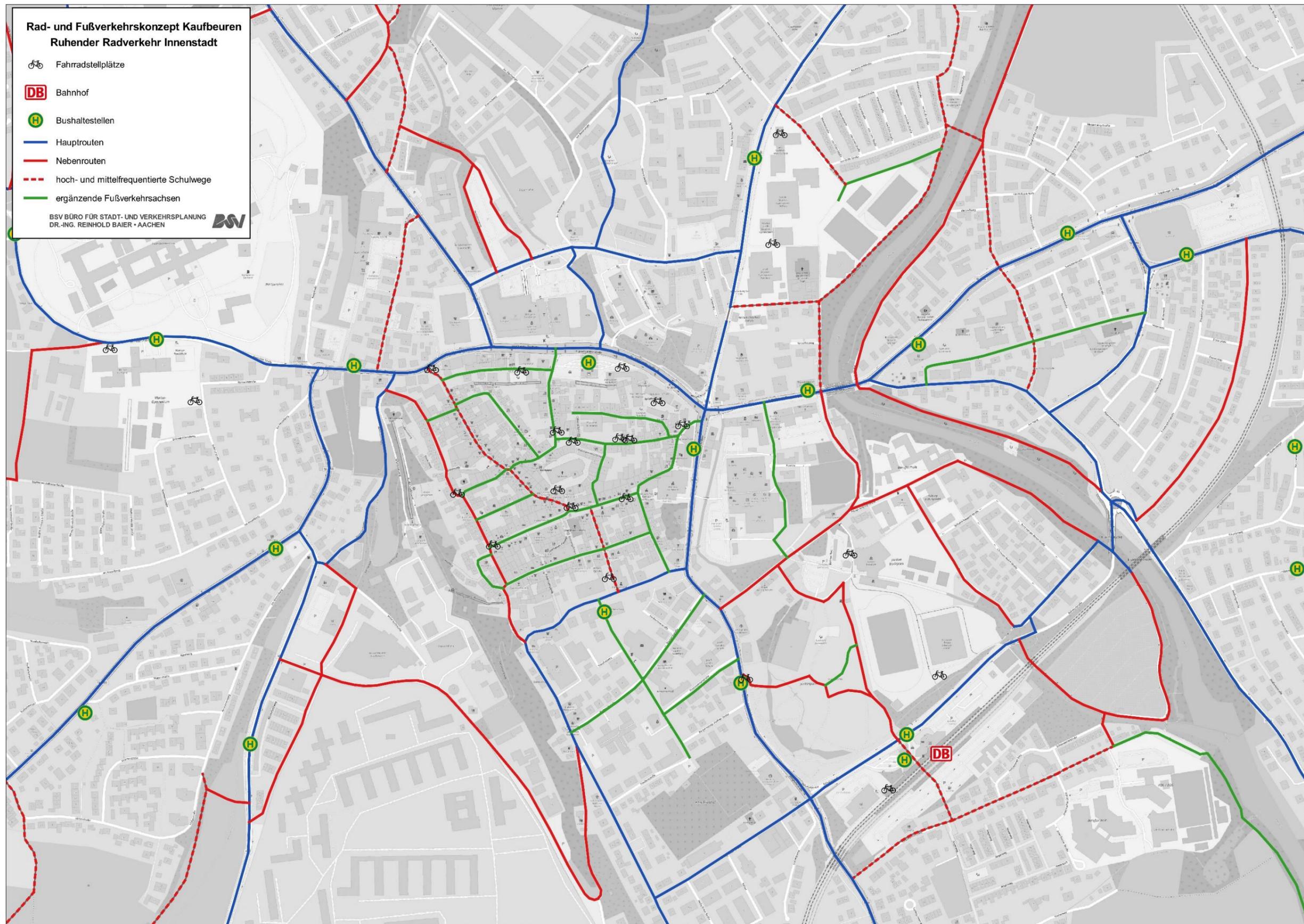


Bild 13: Ruhender Radverkehr Innenstadt (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de)

3 Ableitung des Handlungsbedarfs

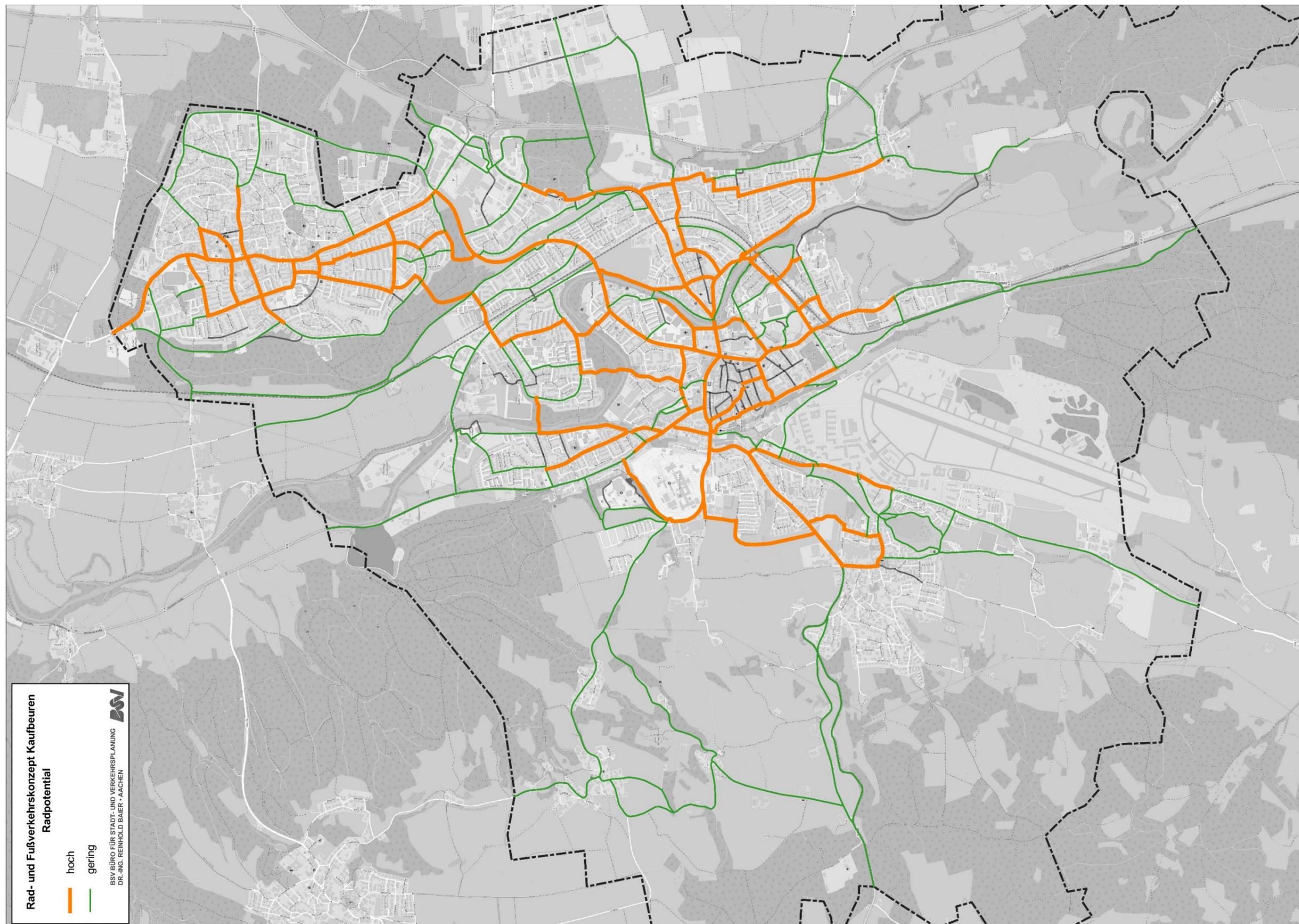


Bild 14: Radverkehrspotential (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de)

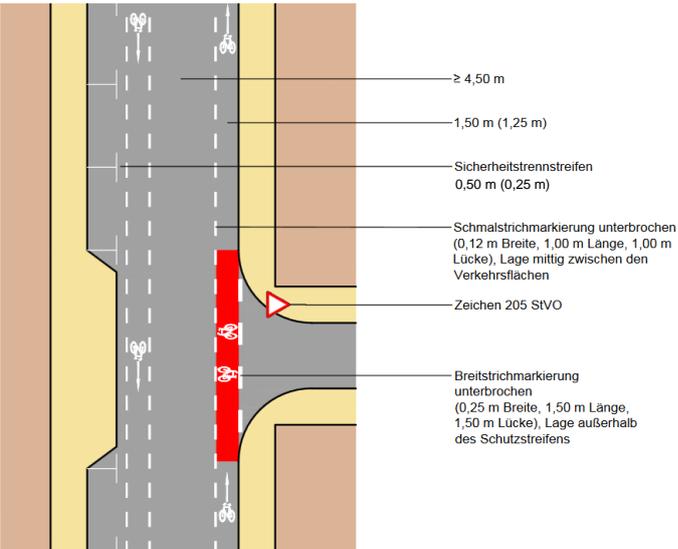
4 Maßnahmensteckbriefe

Maßnahmensteckbriefe Fußverkehr

Fußverkehr							
F1	Fahrbahnquerschnitte in baulichen Engstellen von Ortsdurchfahrten (Quellen: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik Heft V 208, 2011)						
Kurzbeschreibung							
<p>Besonders in Engstellen besitzt die zur Verfügung stehende Straßenraumbreite einen Einfluss auf die Wahl eines geeigneten Querschnitts. Darüber hinaus stellen Einflussfaktoren wie Fußgängeraufkommen, Schwerverkehrsanteil, Verkehrsstärke und das Vorhandensein von Begegnungsverkehr entscheidenden Parameter für die Wahl der Querschnittsgestaltung dar.</p> <p>Engstellen im Straßenraum besitzen meistens einen besonderen Handlungsbedarf, da sie als Hindernisse oder Gefahrenstellen zu betrachten sind. Wegen eingeschränkter Platzverhältnissen wird bei Engstellen mit Verkehrsbelastungen unter 1.200 Kfz/h empfohlen, diese einstreifig ohne Begegnungsverkehr auszubilden. Grundsätzlich ist eine Mindestbreite der Seitenräume von 1,50 m einzuhalten, in Ausnahmefällen ist bei geringem Schwerverkehrsanteil und einer Verkehrsbelastung unter 400 Kfz/h ein Maß von 1,00 m bei höhengleicher Ausbildung zugelassen. Die Gliederung der Elemente kann dabei durch eine Rinne erfolgen.</p> <p>Ohne Begegnungsverkehr ist eine Fahrbahnbreite von 3,50 m und mit Begegnungsverkehr eine Fahrbahnbreite von 4,50 m (Pkw-Pkw), für den Begegnungsfall Pkw-Lkw sogar 5,50 m, einzuhalten. Diese Mindestbreiten ergeben sich aus der Vermeidung von Konflikten im Begegnungsfall.</p> <p>Engstellen sind deutlich auszubilden und aus der städtebaulichen Situation abzuleiten.</p>							
Einsatzkriterien	Beispielabmessungen						
<ul style="list-style-type: none"> • Mindestgehwegbreite von 1,50 m ist grundsätzlich zu prüfen • Mindestmaß Seitenraum von 1,00 m bei höhengleicher Ausbildung nur bei Verkehrsstärken < 400 Kfz/h und geringem Schwerverkehrsanteil in Ausnahmefällen und auf kurzen Abschnitten möglich <p>Empfehlungen für Engstellen folgender Charakterisierungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hauptverkehrsstraße (HS IV, HS III) • durch geschlossene bzw. halboffene Bauweise bestimmte Baustruktur • ländlich/ kleinstädtisch geprägte Bau- und Siedlungsstruktur • Enge bis sehr enge Straßenräume (4,50 m – 8,50 m) • Abschnittslängen von 10 m bis 800 m • Verkehrsstärke bis 1.200 Kfz/h • auch bei Linienbusverkehr und landwirtschaftlichem Verkehr möglich 	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #d9e1f2;">Einsatzbedingungen</th> <th style="background-color: #d9e1f2;">Querschnitt</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> Fußgängeraufkommen: niedrig/hoch Schwerverkehrsanteil: niedrig Verkehrsstärke: < 400 Kfz/h Begegnungsverkehr: ohne </td> <td> </td> </tr> <tr> <td> Fußgängeraufkommen: niedrig/hoch Schwerverkehrsanteil: niedrig/hoch Verkehrsstärke: < 400 Kfz/h Begegnungsverkehr: ohne </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>	Einsatzbedingungen	Querschnitt	Fußgängeraufkommen: niedrig/hoch Schwerverkehrsanteil: niedrig Verkehrsstärke: < 400 Kfz/h Begegnungsverkehr: ohne		Fußgängeraufkommen: niedrig/hoch Schwerverkehrsanteil: niedrig/hoch Verkehrsstärke: < 400 Kfz/h Begegnungsverkehr: ohne	
Einsatzbedingungen	Querschnitt						
Fußgängeraufkommen: niedrig/hoch Schwerverkehrsanteil: niedrig Verkehrsstärke: < 400 Kfz/h Begegnungsverkehr: ohne							
Fußgängeraufkommen: niedrig/hoch Schwerverkehrsanteil: niedrig/hoch Verkehrsstärke: < 400 Kfz/h Begegnungsverkehr: ohne							

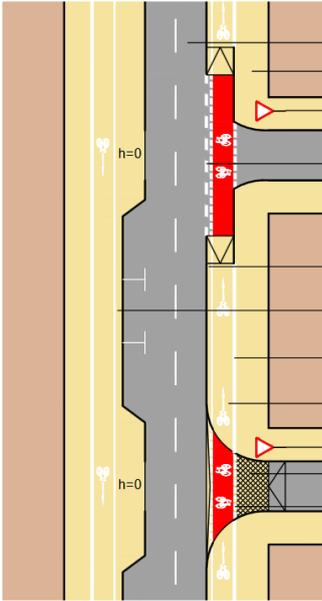
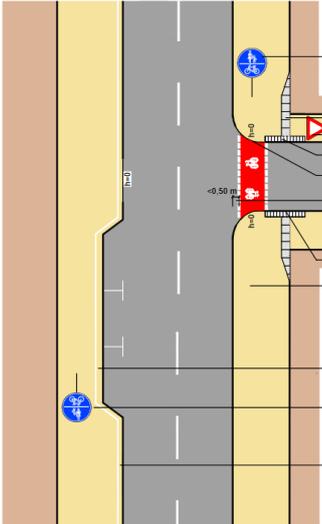
	<p>Fußgängeraufkommen: niedrig/hoch</p> <p>Schwerverkehrsanteil: niedrig</p> <p>Verkehrsstärke: > 400 Kfz/h ²⁾</p> <p>Begegnungsverkehr: Pkw/Pkw</p>	<p style="text-align: center;">≥ 7,5 m</p>  <p style="text-align: center;">1,5 4,5 1,5 7,5</p>
	<p>Fußgängeraufkommen: niedrig/hoch</p> <p>Schwerverkehrsanteil: hoch</p> <p>Verkehrsstärke: > 400 Kfz/h ²⁾</p> <p>Begegnungsverkehr: Pkw/Lkw</p>	<p style="text-align: center;">≥ 8,5 m</p>  <p style="text-align: center;">1,5 5,5 1,5 8,5</p>
<p> Höhengleiche Ausbildung ohne gliedernde Elemente</p> <p> Flachbord</p>		<p> Höhengleiche Ausbildung mit gliedernden Elementen</p> <p> Hochbord</p>
<p>1) Ggf. bis Verkehrsstärken von 800 Kfz/h umsetzbar. Eine genaue Überprüfung der Halterate ist notwendig</p> <p>2) Bei Verkehrsstärken bis 1200 Kfz/h kann der Verkehr ohne Begegnungsmöglichkeit mit einer Lichtsignalanlage geregelt werden</p>		
<p>Quelle: Fahrbahnquerschnitte in baulichen Engstellen von Ortsdurchfahrten, BaSt 2011</p>		

Maßnahmensteckbriefe Radverkehr

Radverkehr	
R1	Schutzstreifen (Quellen: RASt 2006, ERA 2010, StVO)
Kurzbeschreibung	
<p>Der Schutzstreifen stellt auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen einen Teil der Fahrbahn dar und darf vom Kfz-Verkehr nur im Bedarfsfall befahren werden. Auf Schutzstreifen darf nicht gehalten und nicht geparkt werden.</p> <p>Schutzstreifen haben eine Regelbreite von 1,50 m, mindestens 1,25 m und werden durch Leitlinien (Z 340 StVO) mit Schmalstrich von 1,00 m Länge und 1,00 m Lücke markiert. Die Zweckbestimmung von Schutzstreifen soll durch Fahrbahnmarkierungen mit dem Sinnbild „Fahrrad“ verdeutlicht werden.</p> <p>Die Breite der verbleibenden Restfahrbahn muss bei zweistreifigen Straßen mindestens 4,50 m betragen, um den Begegnungsfall im Pkw-Verkehr zu ermöglichen. Die Restfahrbahnbreite bei einstreifigen Richtungsfahrbahnen darf 2,25 m nicht unterschreiten.</p> <p>Auf der Restfahrbahn darf bei einer Breite von weniger als 5,50 m keine Leitlinie markiert werden. Bei angrenzenden Parkstreifen ist ein Sicherheitsraum von 0,50 m (0,75 m bei Schrägparken) vorzusehen. Dieser kann durch entsprechend breitere Parkbuchten oder durch Markierungen umgesetzt werden.</p> <p>Schutzstreifen können auf vierstreifigen Straßen angelegt werden, wenn die Richtungsfahrbahn mindestens 6,50 m breit ist.</p> <p>In Bereichen von Kreuzungen und Einmündungen sind die Markierungen fortzusetzen. Zudem können Piktogramme zur Kennzeichnung der Radverkehrsanlage verwendet werden.</p> <p>In Bereichen von Mittelinseln sind Schutzstreifen zu unterbrechen, sofern die erforderlichen Fahrbahnbreiten nicht ausreichen.</p> <p>Schutzstreifen bieten die Möglichkeit der einseitigen/ alternierenden Führung. Hierbei wird der Schutzstreifen auf einer Fahrbahnseite markiert, wobei in regelmäßigen Abständen (80 m – 200 m) ein Seitenwechsel der Schutzstreifenmarkierung erfolgen soll. Der Seitenwechsel wird bei vorhandenen Einmündungen jeweils nach der Einmündung vorgenommen.</p>	
Einsatzkriterien	Beispiel für Abmessungen
<ul style="list-style-type: none"> – wenn Mischverkehr auf der Fahrbahn verträglich, dem Radverkehr aber aus Gründen der Verkehrssicherheit eine eigene Fläche zugeordnet werden soll – Kfz-Belastung: ca. 400-1.800 Kfz/h – Fahrbahnbreiten 7,50 m – 9,00 m (ohne Berücksichtigung von Parken) 	 <p>Quelle: Ministerium für Verkehr Baden Württemberg: Musterlösung für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg, 2017</p>

Radverkehr	
R2	Radfahrstreifen (Quellen: RASSt 2006, ERA 2010, StVO)
Kurzbeschreibung	
<p>Radfahrstreifen sind durch Zeichen 295 StVO (Breitstrich) abgetrennte Sonderfahrstreifen auf Fahrbahnniveau. Radfahrstreifen werden mit Zeichen 237 StVO gekennzeichnet. Die Benutzungspflicht kann zusätzlich als Markierung auf den Radfahrstreifen aufgebracht werden.</p> <p>Der Radfahrstreifen darf vom Kfz-Verkehr im Längsverkehr nicht befahren und nur zum Ein- und Abbiegen oder Erreichen von Parkständen überquert werden. Radfahrstreifen sind grundsätzlich im Einrichtungsverkehr befahrbar.</p> <p>Radfahrstreifen sollen inklusive der Breitstrichmarkierung 1,85 m breit sein. Bei besonders hohen Kfz- oder Radverkehrsstärken, zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von mehr als 50 km/h oder vermehrter Nutzung durch Fahrräder mit Anhänger sollte die Mindestbreite eines Radfahrstreifens 2,00 m betragen. Zwischen Parkstreifen und Radfahrstreifen ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m (0,50 m) vorzusehen. Ein Radfahrstreifen rechts neben Parkständen ist zu vermeiden.</p> <p>Angrenzende Fahrstreifen des Kfz-Verkehrs sollen mindestens 2,75 m breit sein. Die Regelbreite angrenzender Fahrstreifen entspricht nach den RASSt 3,25 m.</p> <p>Zur Überquerung von Knotenpunktarmen werden Radfahrstreifen auf Radfahrerfurten geführt. Radfahrerfurten sind stets im Zuge von gekennzeichneten Vorfahrtsstraßen und an Lichtzeichenanlagen zu markieren.</p>	
Einsatzkriterien	Beispiel für Abmessungen
<ul style="list-style-type: none"> – Kfz-Belastung: ca. 1.200-1.800 Kfz/h bei V_{zul} 50 km/h – Fahrbahnbreiten 9,20 m – 10,50 m (ohne Berücksichtigung von Parken) 	<p>Quelle: Musterlösung für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg</p>

Radverkehr	
R3	Straßenbegleitende Radwege (Quellen: RASSt 2006, ERA 2010, StVO)
Kurzbeschreibung	
<p><u>Baulich angelegter Radweg</u></p> <p>Bauliche Radwege im Seitenraum sind benutzungspflichtig, wenn sie durch das Zeichen 237 StVO „Radweg“ oder das Zeichen 241 StVO „getrennter Rad- und Gehweg“ angeordnet sind. Ohne diese Kennzeichnung gilt keine Benutzungspflicht.</p> <p>Die Regelbreite für Einrichtungsradwege beträgt 2,00 m (1,60 m bei geringer Radverkehrsbelastung) und der Sicherheitstrennstreifen bei angrenzender Fahrbahn oder angrenzendem Längsparken beträgt 0,75 m (0,50 m bei Verzicht auf Einbauten im Sicherheitstrennstreifen und/oder geringer Radverkehrsbelastung).</p> <p>Die Regelbreite soll durchgängig zur Verfügung stehen (keine Einbauten) und Höhenunterschiede zwischen angrenzenden Geh- und Aufenthaltsflächen sind wegen Sturzgefahr des Radverkehrs zu vermeiden.</p> <p>In Problembereichen (Einmündungen oder Grundstückszufahrten) können Furten oder Überfahrten zusätzlich durch das Sinnbild „Fahrrad“ oder bei benutzungspflichtigen Radwegen durch Markierung des Zeichens 237 verdeutlicht werden.</p> <p><u>Getrennter Geh-/Radweg</u></p> <p>Bei getrennten Geh- und Radwegen richtet sich die Regelbreite des Radwegs nach den zuvor genannten Breiten baulich angelegter Radwege. Für Gehwege neben solchen Radverkehrsanlagen richtet sich die Breite nach der Bedeutung des Fußgängerverkehrs und der Aufenthaltsfunktion. Hierbei ist rechnerisch eine Mindestbreite von 2,30 m, jedoch eine Regelbreite von 2,50 m, für den Gehweg vorzusehen. Eine Kombination aus Mindestmaßen für Geh- und Radweg ist zu vermeiden. In Knotenpunktbereichen sind getrennte Furten für Fuß- und Radverkehr zu markieren.</p> <p><u>Gemeinsamer Geh- und Radweg</u></p> <p>Nur dort wo Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist, sollte eine gemeinsame Nutzung durch Radfahrer und Fußgänger vorgesehen werden. Diese kann mit Benutzungspflicht durch Zeichen 240 „gemeinsamer Geh- und Radweg“ oder ohne Benutzungspflicht durch Zeichen 239 „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ (s. Steckbrief RF4) ausgewiesen werden. Bei gemeinsamen Geh- und Radwegen ist in Knotenpunktbereichen eine gemeinsame Markierung der Furt vorzusehen.</p> <p>Die Breite hängt von Nutzungsintensität im Rad- und Fußgängerverkehr ab und beträgt mindestens 2,50 m.</p>	

Einsatzkriterien	Beschilderung, Beispiele Abmessungen
<ul style="list-style-type: none"> – Kfz-Belastung: ca. >1.000 Kfz/h bei V_{zul} 50 km/h – innerorts im Regelfall beidseitig im Einrichtungsverkehr – Trennung zur Fahrbahn durch Borde, Park- oder Grünstreifen vorzusehen. 	<p>Radweg im Einrichtungsverkehr:</p>  <ul style="list-style-type: none"> – $\geq 5,50$ m – $\geq 2,50$ m – Zeichen 205 StVO – Breitstrichmarkierung unterbrochen (0,25 m Breite, 1,00 m Länge, 1,00 m Lücke) – Sicherheitstrennstreifen 0,75 m (0,50 m) – Sicherheitstrennstreifen $\geq 0,75$ m bei Längsparkern – Taktiler, visueller Begrenzungstreifen 0,30 m, Teil des Gehweges – 2,00 m (ggf. 1,60 m) – Zeichen 205 StVO – Auframpung – Breitstrichmarkierung unterbrochen (0,25 m Breite, 0,50 m Länge, 0,20 m Lücke) <p>Gemeinsamer Geh-/Radweg im Einrichtungsverkehr:</p>  <ul style="list-style-type: none"> – Zeichen 240 StVO (mit Benutzungspflicht) oder 239 StVO und 1022-10 (ohne Benutzungspflicht) – Auffindestreifen – Zeichen 205 StVO – Richtungsfeld – Absenkung auf $\pm 0,00$ m – Furtmarkierung weniger als 0,50 m von Fahrbahn abgesetzt. Leitlinie kann entfallen – Absenkung auf 0,03 m – gemeinsamer Geh- und Radweg oder Gehweg (Radfahrer frei) $\geq 3,00$ m einschließlich Sicherheitstrennstreifen – Sicherheitstrennstreifen $\geq 0,75$ m bei Längsparkern – Zeichen 240 StVO – Sicherheitstrennstreifen $\geq 0,50$ m ohne Längsparker <p>Quelle: Musterlösung für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg</p>

Radverkehr

R4 Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung (Quellen: RAS 2006, ERA 2010, StVO)

Kurzbeschreibung

Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) soll der Radverkehr grundsätzlich Einbahnstraßen auch in Gegenrichtung nutzen können, sofern dies aus Sicherheitsgründen vertretbar ist. Zu prüfen ist, welche Regelung für den Einzelfall geeignet ist (i.d.R. im Mischverkehr oder mit Schutzstreifen auf der Fahrbahn, in Ausnahmefällen baulicher Radweg oder Radfahrstreifen). Gegebenenfalls können ergänzende Maßnahmen notwendig sein. Bei der Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung sind Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 30 km/h zulässig.

Die notwendige Fahrgassenbreite beträgt 3,50 m (mindestens 3,00 m) mit ausreichenden Ausweichmöglichkeiten. Bei Linienbusverkehr oder erhöhtem Schwerverkehrsanteil ist eine Fahrgassenbreite von mehr als 3,50 m vorzuhalten. Geringere Breiten sind nur im Einzelfall, bei geringen Verkehrsstärken oder einer kurzen Abschnittslänge zulässig.

Zur Unterstützung des Netzcharakters sind vergleichbare Rahmenbedingungen und einheitliche Regelungen und Gestaltung innerhalb einer Stadt anzustreben.

Darüber hinaus ist bei der Überprüfung zur Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung die Möglichkeit zur Aufhebung der Einbahnregelung zu prüfen. Die Umsetzbarkeit der Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung ist im Einzelfall zu entscheiden.

Einsatzkriterien

- $V_{zul} \leq 30$ km/h
- Fahrgassenbreite 3,50 m (mind. 3,00 m) mit ausreichenden Ausweichmöglichkeiten, bei Linienbusverkehr/ starkem Schwerverkehr $\geq 3,50$ m
- Übersichtliche Verkehrsführung im Streckenverlauf, an Kreuzungen und Einmündungen

Beschilderung, Beispiele Abmessungen

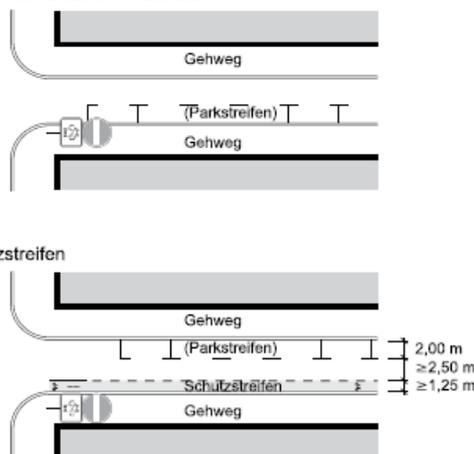


Zeichen 1022-10
Radverkehr frei

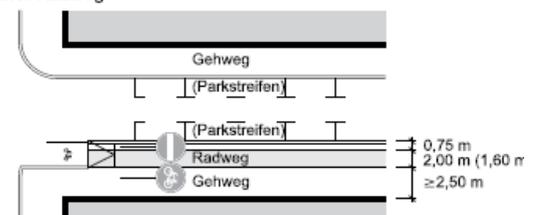


Zeichen 1000-32
Radfahrer kreuzt von links und rechts

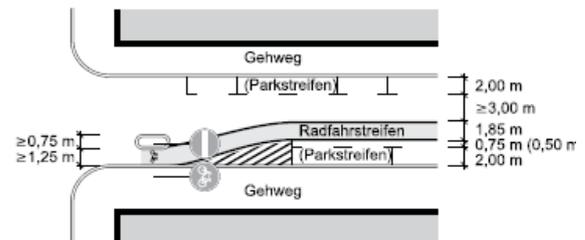
Mischverkehr auf der Fahrbahn



baulicher Radweg

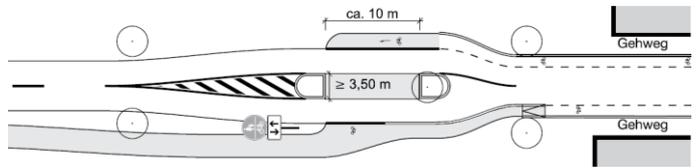
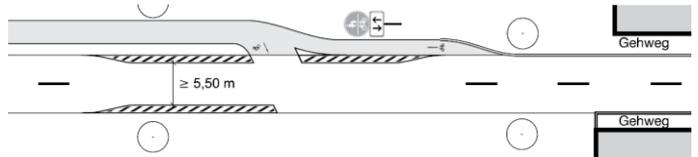
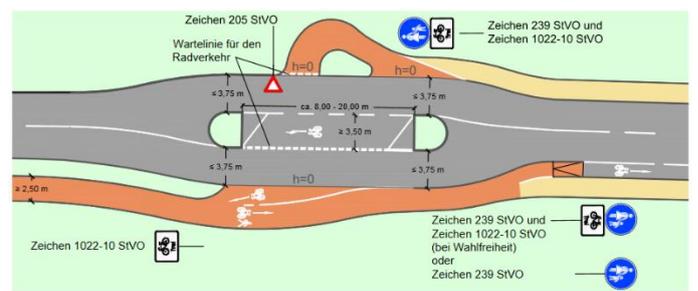


Radfahrstreifen

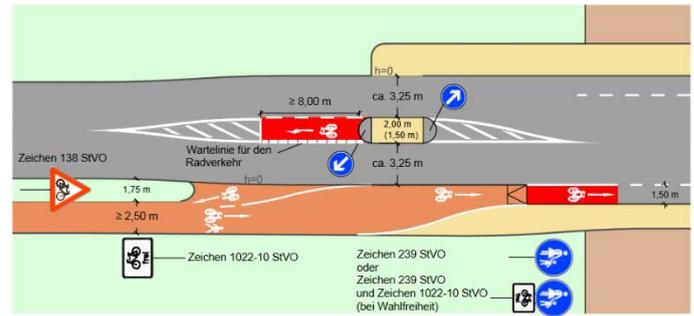


Quelle: ERA 2010

Radverkehr	
R5	Radweganfang/-ende (Quellen: RASSt 2006, ERA 2010, StVO)
Kurzbeschreibung	
<p>In den Übergangsbereichen zwischen zwei Radverkehrsführungsformen sind die Mindestbreiten der einzelnen Führungsformen einzuhalten. Der Übergang ist so auszubilden, dass ihn der Radverkehr möglichst stoßfrei, direkt und ohne Verschwenkung überfahren kann.</p> <p>Die Regellösung für die Überwindung der Höhenunterschiede zwischen baulichen Radwegen und fahrbahngleichen Anlagen sind Rampen mit einer Längsneigung von 4 bis 6 %, sodass sie mindestens eine Länge von 2,00 m besitzen müssen. Die gesamte Verflechtungslänge soll gemäß ERA (2010) 10 bis 20 m betragen, damit der Radverkehr ohne Sichtverdeckung parallel zum Kfz-Verkehr die Führungsform wechseln kann. Die konkrete Ausführungsform im Übergangsbereich ist von den zu verknüpfenden Führungsformen abhängig, ist jedoch aus Verkehrssicherheitsgründen mindestens zu markieren und besser mit einem baulichen Schutz zu versehen. Zur zusätzlichen Kennzeichnung kann der Übergangsbereich rot eingefärbt werden (optional).</p>	
Einsatzkriterien	Beschilderung, Beispiele Abmessungen
<p>– Änderung Radverkehrsführung von baulich angelegten Radwege auf die Fahrbahn (und umgekehrt).</p>	<p>Bauliche Überführung von Radweg in Schutzstreifen:</p> <p>Quelle: Musterlösung für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg</p>

Radverkehr	
R6	Radweganfang/-ende an der Ortseinfahrt (Quellen: RASt 2006, ERA 2010, StVO)
Kurzbeschreibung	
<p>Abhängig von den miteinander zu verknüpfenden Radverkehrsführungen ist die Überquerungsstelle am Übergang zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrt zu gestalten.</p> <p>Die Ausbildung des Übergangs zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrten soll dem Radverkehr einen sicheren und komfortablen Wechsel der der Straßenseite am Anfang und Ende von einseitigen Radverkehrsanlagen ermöglichen.</p> <p>Bei der Umsetzung einer Überquerungsstelle im Ortseingangsbereich ist die Überführung ohne bauliches Element oder mit einer Mittelinsel möglich. Sofern Mittelinseln zur Überquerung vorgesehen sind, sind diese gemäß RASt mindestens 3,50 m breit umzusetzen, um eine geschwindigkeitsdämpfende Wirkung zu erzielen.</p> <p>Die Gestaltung der Überquerungsstelle (z.B. Verschwenkung, Inselöffnung und farbliche Markierung) hat besonderen Einfluss auf die Akzeptanz und Sicherheit. Die konkrete Umsetzungsform ist abhängig von den örtlichen Randbedingungen sowie den zu verknüpfenden Radverkehrsführungen. Der Wechsel der Führungsform, insbesondere von einer einseitigen Führung zu beidseitiger Führung (bzw. umgekehrt), kann indirekt über den Seitenraum oder mittels Abbiegespur für den Radverkehr erfolgen. Eine Kombination dieser Wechselmöglichkeiten kann ebenfalls umgesetzt werden.</p>	
Einsatzkriterien	Beschilderung, Beispiele Abmessungen
<ul style="list-style-type: none"> – Wechsel von einseitiger in beidseitige Radverkehrsführung an Ortseinfahrten – geschwindigkeitsdämpfende Funktion für Kfz-Verkehr 	<p>Überquerungsstelle an Ortseinfahrt mit Mittelinsel:</p>  <p>Überquerungsstelle an Ortseinfahrt ohne Mittelinsel:</p>  <p>Aufstellstreifen an Ortseinfahrt innerhalb geteilter Mittelinsel:</p> 

Aufstellstreifen an Ortseinfahrt im Schutz baulicher Mittelinsel



Quelle: Musterlösung für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg

Radverkehr	
R7	Sicherung des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen (Quellen: RASt 2006, ERA 2010, StVO)
Kurzbeschreibung	
<p>Bei der Führung des Radverkehrs auf Schutz- oder Radfahrstreifen ist an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage zu prüfen, ob die Umsetzung einer vorgezogenen Haltlinie oder eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens umsetzbar ist. Beide Varianten bieten für den Radverkehr die Möglichkeit, sich im Blickfeld des Kfz-Verkehrs aufzustellen und können durch eine Entflechtung rechts abbiegender Kfz von geradeaus fahrendem oder links abbiegendem Radverkehr zu einer erheblichen Entschärfung von Gefahrensituationen beitragen. Aufgeweitete Radaufstellstreifen kommen vorrangig in Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zum Einsatz, damit die Mehrzahl der Radfahrer den Aufstellstreifen auch nutzen kann.</p>	
Einsatzkriterien	Beschilderung, Beispiele Abmessungen
<p>– Sicherung des geradeaus fahrenden oder links abbiegenden Radverkehrs bei Schutzstreifen- oder Radfahrstreifenführung</p>	<p>Vorgezogene Haltlinie und aufgeweiteter Radaufstellstreifen:</p> <p>Quelle: Musterlösung für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg</p>

Radverkehr

R9 Fahrradabstellanlagen (Quelle: Hinweise zum Fahrradparken, 2012)

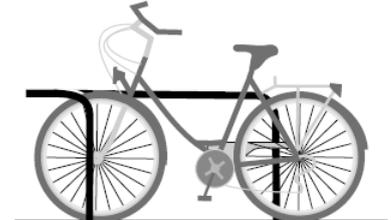
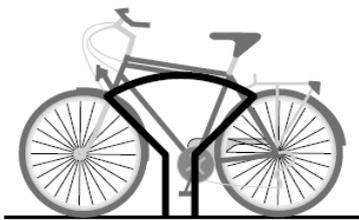
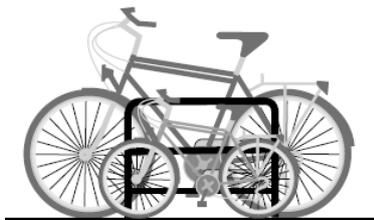
Kurzbeschreibung

Die Verbesserung des Fahrradparkens gehört zu einer umfassenden Strategie zur Förderung des Radverkehrs. Es ist davon auszugehen, dass ergänzend zu weiteren Maßnahmenbereichen durch eine Verbesserung der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an den Zielorten zusätzliche Potenziale für die Fahrradnutzung im Alltag erschlossen werden können. Relevante Aspekte bedarfsgerechter Fahrradabstellanlagen sind insbesondere Diebstahlsicherheit, Witterungsschutz und Standsicherheit.

Handlungsbedarf

Als geeignete Fahrradabstellanlage wird der Anlehnhalter empfohlen. Anlehnhalter stützen den Fahrradrahmen an mindestens zwei Punkten und bieten so einen guten Halt. Ein Anlehnhalter bietet in der Regel zwei Fahrrädern einen Standplatz. Rahmen und Räder lassen sich gut anschließen, so dass ein guter Diebstahlschutz gewährleistet ist. Sie sind robust, kostengünstig und i. d. R. stadtgestalterisch verträglich integrierbar. Für die Stadt Kaufbeuren sollte eine standardisierte Gestaltungsform des Anlehnhalters als Stadtmöblierung festgelegt werden.

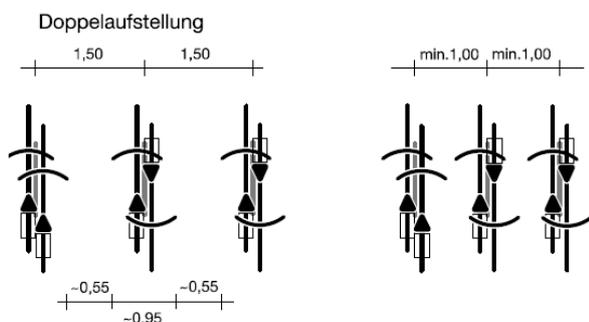
Anlehnhalter können mit zusätzlichen Vorderradhalterungen versehen werden. Dadurch kann die Kippsicherheit, beim Beladen oder Auf- und Absitzen eines Kindes, zusätzlich erhöht werden.



Beispiele für Anlehnhalter (Quelle: Hinweise zum Fahrradparken, 2012)

Handlungsempfehlungen

Anlehnhalter erfüllen die vielfältigen Anforderungen verschiedener Nutzergruppen insgesamt am besten. Die einfachste Form sind Rohrbügel mit einer Mindesthöhe von 0,65 m und einer Mindestbreite von 0,65 m. Mit ausreichendem Achsabstand benachbarter Halter ist die Nutzung durch zwei Fahrräder möglich. Eine runde Ausführungsform minimiert die Gefahr, dass der Fahrradrahmen beschädigt wird. Insbesondere an Standorten mit Einzelhandelsnutzungen (z. B. am Rand von Fußgängerzonen), im Bereich von Kindereinrichtungen oder mit starker touristischer Nutzung sollte wegen zu erwartender Zubehöre (z. B. Körbe, Kindersitze, Packtaschen) ein erhöhter Achsabstand der Fahrradhalter vorgesehen werden.



Achsabstände der Fahrradhalter bei Doppelaufstellung (Quelle: Hinweise zum Fahrradparken, 2012)

Radverkehr				
R9.1	Fahrradabstellanlagen an Bahnhof und ÖPNV-Haltestellen (Quelle: Hinweise zum Fahrradparken, 2012)			
Kurzbeschreibung				
<p>Die Nachfrage nach Fahrradabstellplätzen an ÖPNV-Haltestellen besteht überwiegend tagsüber und für eine längerfristige Dauer. Die erforderliche Kapazität hängt stark von der Funktion der Haltestelle sowie der Lage im Stadt-/ Tarifgebiet ab.</p> <p>Für Bahnhöfe können kein Parkzeitraum und keine Parkdauer als „üblich“ festgelegt werden. Es kann jedoch von einer überwiegend langfristigen Abstelldauer ausgegangen werden, sodass insbesondere ein Witterungsschutz sowie Schutz vor Vandalismus und Diebstahl ausschlaggebend für die Gestaltung einer Fahrradabstellanlage (Bike+Ride-Anlage) sind. Darüber hinaus ist aufgrund starker Verkehrsströme verschiedener Verkehrsteilnehmer besonders auf eine konfliktfreie An-/Abfahrt der Fahrradabstellanlagen zu achten.</p> <p>An Bahnhöfen oder wichtigen ÖPNV-Haltestellen sind sowohl öffentlich zugängliche als auch geschlossene Abstellanlagen für unterschiedliche Ansprüche der Nutzer vorzusehen. Zusätzlich ist hier ein Angebot von Ladeinfrastrukturen für E-Bikes zu prüfen. Grundsätzlich sind große Abstellanlagen an einem zentralen Standort mit direkter Zugehörigkeit zum ÖPNV-Haltestandort anzuordnen.</p>				
Handlungsbedarf				
<p>An folgenden Standorten wurde Handlungsbedarf festgestellt.</p> <ul style="list-style-type: none"> – Plärrer, Bahnhof (Modernisierung der vorhandenen Abstellanlagen, Erhöhung der Kapazitäten, Abstellboxen), – Neue Bahnhaltedpunkte Haken und Neugablonz <p>Haltestellen Postamt, Leinauer Hang, Amtsgericht, Waldfriedhof (Haltestellen mit hohen Ein-/Aussteigerzahlen oder für B+R prädestinierter Lage)</p>				
Handlungsempfehlungen				
<p>Für Fahrradabstellanlagen an Bahnhof und ÖPNV-Haltestellen werden in Abhängigkeit von der Frequentierung unterschiedliche Kategorien empfohlen:</p>				
Kategorie	Standort	Beschreibung	Anzahl Abstellanlagen	Art der Abstellanlage
XS	Bushaltestellen, Einzelstandorte publikumsintensive Nutzungen	Basisangebot	Bis 6 Stpl.	Frei zugänglich
		Einzugsbereich Wohnen Nur in Ausnahmefällen kein B+R-Angebot		Anlehnhalter (Bügel)
S	(Regional-) Bushaltestellen, Randgebiet Fußgängerzone, größere publikumsintensive Nutzungen	Standardangebot	Bis 20 Stpl.	Frei zugänglich
		Frei zugänglich		Anlehnhalter (Bügel)
		Witterungsschutz (Überdachung) Bei Gewerbe auch Fahrradboxen		
M	Endhaltestellen, Busbahnhöfe, (Regional-)Bahnhöfe, größere Freizeiteinrichtungen, kleinere Schulen (bis ca. 450 Schüler)	Erweitertes Standardangebot	50-200 Stpl.	Frei zugänglich
		Witterungsschutz		Anlehnhalter (Bügel) mit Vorderradhalter Geschlossen (Fahrradboxen, Sammelanlage)
L	Wichtige Verknüpfungspunkte, Bahnhöfe, sehr große Freizeiteinrichtungen, größere Schulen	Zentral	> 200 Stpl.	Frei zugänglich
		Witterungsschutz		Anlehnhalter (Bügel) mit Vorderradhalter Geschlossen (Dimensionierung zu prüfen)

Radverkehr	
R9.2	Fahrradabstellanlagen an Schulen (Quelle: Hinweise zum Fahrradparken, 2012)
Kurzbeschreibung	
<p>Die Nachfrage nach Fahrradabstellplätzen an Schulen besteht regelmäßig tagsüber und über eine lange Dauer.</p> <p>Die Fahrradabstellanlagen an Schulen besitzen erhöhte Anforderungen an Witterungsschutz und Einsehbarkeit. Darüber hinaus ist besonderer Wert auf eine verkehrssichere Gestaltung der Zu- und Ausfahrten der Abstellanlagen zu legen. Aufgrund der starken Konzentration der Verkehrsströme der Fußgänger und Radfahrer zu Schulbeginn und Schulende ist auf eine angemessene Gestaltung der Fahrgassen zu achten. Die Lage auf dem Schulgelände und die Art der Abstellanlage können die Verkehrssicherheit der Erschließung positiv beeinflussen.</p> <p>Wichtiger Parameter ist dabei eine dezentrale Anordnung. Dadurch wird eine bessere Erreichbarkeit der einzelnen Abstellanlagen auf dem Schulgelände aus unterschiedlichen Herkunftsrichtungen sichergestellt. Die Entflechtung der Fahrradverkehrsströme steigert darüber hinaus die Verkehrssicherheit.</p> <p>Für Schulen kann anhand der Orientierungswerte aus den Hinweisen zum Fahrradparken ein konkreter Bedarf an Fahrradabstellplätzen in Abhängigkeit von der Schüleranzahl und dem Radverkehrsanteil ermittelt werden. Darüber hinaus können die Fahrradabstellanlagen für die Schulen den Kategorien <i>M</i> und <i>L</i> zugeordnet werden. Dies erfolgt in Abhängigkeit von der Schüleranzahl. Schulen mit weniger als 450 Schülern werden demnach der Kategorie <i>M</i> mit entsprechender Ausstattung und Dimensionierung zugeordnet. Schulen mit mehr als 450 Schülern zählen zur Kategorie <i>L</i>.</p>	
Handlungsbedarf	Handlungsempfehlungen
<ul style="list-style-type: none"> – Sophie-La-Roche Realschule, – Jörg-Lederer-Mittelschule, – Marien-Realschule, – Marien-Gymnasium, – Jakob-Brucker-Gymnasium 	<p>Orientierungswert aus Hinweisen zum Fahrradparken (für allgemeinbildende weiterführende Schulen):</p> <p>1 Abstellplatz je 5 Schülern (bei 20% Radverkehrsanteil)</p> <p>1 Abstellplatz je 3,3 Schülern (bei 30% Radverkehrsanteil)</p> <p>Ausführungsform: mindestens Anlehnhalter, idealerweise Anlehnhalter mit Vorderradhalterung. Eine höhenversetzte Aufstellung der Vorderräder als kompakte Unterbringung ist zu berücksichtigen.</p>

Radverkehr				
R9.3	Fahrradabstellanlagen an publikumsintensiven Nutzungen (Quelle: Hinweise zum Fahrradparken, 2012)			
Kurzbeschreibung				
<p>Für publikumsintensive Nutzungen ist i.d.R. eine Mindestanzahl an Fahrradabstellplätzen (Kategorie XS) vorzusehen. Dazu zählen punktuelle Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen, kleinere Freizeiteinrichtungen wie Spiel- und Sportplätze sowie städtische Einrichtungen. Größere Freizeiteinrichtungen besitzen häufig einen höheren Bedarf an Fahrradabstellanlagen und sind daher als Einzelfälle auf die Ausstattung gemäß der Kategorien M oder L zu prüfen.</p> <p>In Innenstadtbereichen können die Abstellanlagen zu einer Sammelanlage (Kategorie S) zusammengefasst werden, um den Gesamtbedarf des Gebietes zu decken. Besonders in Bereichen mit Fußgängerzonen stellen zentrale Abstellanlagen am Rand der Zone eine Möglichkeit zur Reduzierung der Konflikte mit dem Fußgängerverkehr dar.</p>				
Handlungsbedarf				
<p>An folgenden Standorten wurde basierend aus Analysen zur Nutzungsstruktur, Begehungen und Anregungen aus Verwaltung und Bürgerschaft Handlungsbedarf festgestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Kemptener Tor, Kaiser-Max-Straße 46 (Ecke am Breiten Bach), Kaiser-Max-Straße (Ecke Salzmarkt), Hafenmarkt 1, Kirchplatz (Süd), Unter dem Berg/ Crescentiaplatz, Spitaltor/Volkshochschule, Neuer Markt Neugablonz, Jordan Badepark, Gablonzer Haus, Parkstadion und Eissporthalle, Kletterzentrum Buronstr., Sportplätze, Spielplätze, Städtische Einrichtungen, Krankenhaus, Waldfriedhof 				
Handlungsempfehlungen				
Für Fahrradabstellanlagen an publikumsintensiven Nutzungen werden in Abhängigkeit von der Frequentierung unterschiedliche Kategorien empfohlen:				
Kategorie	Standort	Beschreibung	Anzahl Abstellanlagen	Art der Abstellanlage
XS	Bushaltestellen, Einzelstandorte publikumsintensive Nutzungen	Basisangebot	Bis 6 Stpl.	Frei zugänglich
		Einzugsbereich Wohnen		Anlehnhalter (Bügel)
		Nur in Ausnahmefällen kein B+R-Angebot		
S	(Regional-) Bushaltestellen, Randgebiet Fußgängerzone, größere publikumsintensive Nutzungen	Standardangebot	Bis 20 Stpl.	Frei zugänglich
		Frei zugänglich		Anlehnhalter (Bügel)
		Witterungsschutz (Überdachung)		
		Bei Gewerbe auch Fahrradboxen		
M	Endhaltestellen, Busbahnhöfe, (Regional-)Bahnhöfe, größere Freizeiteinrichtungen , kleinere Schulen (bis ca. 450 Schüler)	Erweitertes Standardangebot	50-200 Stpl.	Frei zugänglich
		Witterungsschutz		Anlehnhalter (Bügel) mit Vorderradhalter
				Geschlossen (Fahrradboxen, Sammelanlage)
L	Wichtige Verknüpfungspunkte, Bahnhöfe, sehr große Freizeiteinrichtungen , größere Schulen	Zentral	> 200 Stpl.	Frei zugänglich
		Witterungsschutz		Anlehnhalter (Bügel) mit Vorderradhalter
				Geschlossen (Dimensionierung zu prüfen)

Radverkehr

R10 | Wegweisende Beschilderung des Radverkehrsnetzes

Kurzbeschreibung

Seit einigen Jahren erfolgt die Standardisierung und Systematisierung der Radverkehrswegweisung in Bayern. Das Hinweisblatt „Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Bayern“ des bayrischen Staatsministeriums für Inneres, Bauen und Verkehr spezifiziert hierzu die Inhalte aus dem „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung im Radverkehr“ (FGSV, 1998). Das Bundesland Bayern hebt sich durch die Gestaltung der Wegweiser in grüner Farbe hervor. Neben einer zielorientierten Wegweisung für den Alltagsradverkehr mit Orts- und Entfernungsangaben besteht die Möglichkeit, die Wegweiser mit einer Zusatzbeschilderung für bestimmte (thematische) Radrouten auszustatten. Diese Zusatzschilder können Namen oder Logos der örtlich verlaufenden speziellen Radrouten abbilden. Sie ermöglichen die Verknüpfung von Freizeitradwegen mit denen des Alltagsradverkehrs in einem Wegweiser-System.

Aktuell befinden sich auf dem Stadtgebiet von Kaufbeuren einige dieser Wegweiser. Sowohl Hauptwegweiser, die das Bayernnetz ausweisen sowie Zwischenwegweiser mit Hinweisen zu konkreten Linienführungen des Bayernnetzes in Kaufbeuren.

Standorte weiterer Hauptwegweiser (Bayernnetz):

An übergeordneten Kreuzungspunkten zwischen dem Haupttroutennetz und dem Freizeittroutennetz sollten zusätzliche Hauptwegweiser installiert werden, die sowohl eine örtliche als auch eine überörtliche Orientierungshilfe insbesondere für Ortsfremde und Gelegenheitsradfahrer bieten. Dabei ist ein zu geringer Abstand zwischen mehreren Hauptwegweisern zu vermeiden.

Standorte weiterer Zwischenwegweiser (Bayernnetz):

Verläuft eine Route des Bayernnetzes über eine längere Strecke identisch mit dem Haupttroutennetz, so bietet es sich an, an diesen Stellen vermehrt Zwischenwegweiser aufzustellen. Dies verdeutlicht die genaue Routenführung und ermöglicht Radfahrern, die aus dem Nebenroutennetz auf das Haupttroutennetz wechseln, eine bessere Orientierung. Dieses Vorgehen bietet sich ebenfalls in Bereichen mit vielen aufeinander folgenden Kreuzungspunkten zwischen Haupttroutennetz und Bayernnetz an, um das Aufstellen zu vieler Hauptwegweiser zu vermeiden. Radfahrer erkennen durch die Zwischenwegweiser, dass sie auf einem besonderen Radweg sind und können diesen Hinweisen bis zum nächsten Hauptwegweiser folgen.

Standorte zusätzlicher Wegweiser (Haupttroutennetz):

Eine Wegweisung sollte darüber hinaus an Knotenpunkten mit unübersichtlicher oder nicht eindeutiger Wegeführung ergänzt werden, um regelwidriges Verhalten der Verkehrsteilnehmer wegen fehlender Orientierung zu vermeiden.

An zentralen Stellen des Haupttroutennetzes, die nicht identisch mit dem Bayernnetz sind sollte zudem eine andere Art der Beschilderung gewählt werden. Diese sollten so gestaltet werden, dass klar ist, dass es sich um eine örtlich begrenzte Orientierungshilfe handelt. Sie können mit einem entsprechenden Wegweiser System für den Fußgängerverkehr kombiniert werden.

Einsatzkriterien	Beschilderung, Beispielabmessungen
<p>Die wegweisende Beschilderung im Radroutennetz unterstützt den Alltags- und Freizeitradverkehr bei der Orientierung. Bei der Überarbeitung eines (städtischen) Radverkehrsnetzes sollte daher die Wegweisung der inner- und überörtlichen Radwegeverbindungen angepasst werden.</p> <p>Aus der Festlegung eines Untersuchungsnetzes für die Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes ergeben sich in der Stadt Kaufbeuren Kreuzungspunkte mit dem vorhandenen Alltags- und Freizeitrouthenetz (Bayernnetz). An diesen Stellen sollte die einheitliche Beschilderung des Bayernnetzes fortgeführt werden.</p>	<p>Für eine intuitive Orientierung ist die Beschilderung im Radverkehrsnetz entsprechend der Vorgaben durch das Ministerium für Bauen und Verkehr in Form des Bayernnetzes zu gestalten.</p> 



Eingehängte Zusatzschilder weisen auf den Namen der Route, eine Route im Bayernnetz für Radler und ggf. eine deutschlandweite D-Route hin.






Hauptwegweiser mit quadratischen Hinweistafeln zu Themenrouten/ Bayernnetz/ Deutschlandroute

Tabellenwegweiser mit Hinweis auf Themenrouten/Bayernnetz



Quadratische Zwischenwegweisertafeln

Quelle: Hauptwegweisung Bayern, radroutenplaner-bayern.de

Radverkehr		
R11	Kontinuität und Benutzungspflicht	
Kurzbeschreibung		
<p>In Abstimmung mit der Stadt Kaufbeuren ist für das Fuß- und Radverkehrskonzept der Gesamtstadt eine Entscheidung hinsichtlich der Handhabung verschiedener Bestandssituationen getroffen worden. Dabei erfolgt eine Differenzierung zwischen sieben Bestandssituationen, die in der Maßnahmenentwicklung auf Grundlage von technischen Regelwerken und StVO als unterdimensioniert bzw. fehlend bewertet wurden. Die entwickelten Planungsansätze haben einen Einfluss auf die zukünftige Situation im Seitenraum, sodass hier entsprechend der Grundsatzentscheidung eine Anpassung erfolgen muss.</p> <p>Bei der Maßnahmenentwicklung wurden für jede Maßnahme die Umsetzbarkeit der festgelegten Logik im Einzelfall geprüft und nur in begründeten Ausnahmefällen davon abgewichen. Nachfolgend werden jeweils der Bestand, die Planung und die Beschilderung bzw. Benutzungspflicht dargestellt.</p>		
Bestand	Planung Radverkehr	Beschilderung/ Benutzungspflicht
	Schutzstreifen	 
	Mischverkehr	
	Schutzstreifen	Einzelfallentscheidung (Freigabe Radverkehr im Seitenraum aus Netzzusammenhang)
	Mischverkehr	
	Gemeinsamer Geh-/Radweg im Einrichtungsverkehr (z. B. innerorts/angebaut)	
	Schließung „Netzlücke“ Rad durch Freigabe Gehweg für Radverkehr (bei ausreichender Dimensionierung)	 
	Schutzstreifen	reiner Gehweg

Keine Anlage Radverkehr	Schutzstreifen	reiner Gehweg
	Mischverkehr (z. B. Tempo 30)	
Keine Anlage Fuß-/Radverkehr	Außerorts/anbaufrei (Netzbedeutung hoch, Potenzial gering)	
	Gehweg und Mischverkehr (z. B. Tempo 30)	reiner Gehweg
	Außerorts/anbaufrei (Netzbedeutung/Potenzial hoch)	
	Außerorts/anbaufrei (Netzbedeutung/Potenzial gering)	Temporeduzierung (z. B. Tempo 50)

Radverkehr	
R12	Service- und Dienstleistungsangebote für den Radverkehr
Kurzbeschreibung	
<p>Zur Förderung des Radverkehrs gehören neben der Verbesserung der Infrastruktur auch ergänzende Maßnahmen und Angebote, die insbesondere auf die Steigerung des Komforts abzielen. Zu solchen Maßnahmen zählen sowohl punktuelle Serviceangebote als auch gesamtstädtische Konzepte. In der Umsetzung sollen die Serviceangebote allen Bürgerinnen und Bürgern sowie Touristen zur Verfügung stehen.</p> <p>Zu den punktuellen frei zugänglichen Serviceangeboten gehören beispielsweise Reparatur- und Luftpumpenstationen. Diese können flexibel im Stadtgebiet, auch in Kooperation mit lokalen Unternehmen, installiert werden. Für den Alltagsradverkehr ist zudem der Bedarf an Abstellanlagen für Lastenräder zu prüfen. Als punktuell Angebot können zudem insbesondere an Verknüpfungspunkten mit dem ÖPNV oder Sammelaustellanlagen am Rand von Fußgängerzonen Gepäckschließfächer oder Schließfächer als Ladestation für E-Bikes installiert werden. An Standorten mit hohem Potenzial der intermodalen Verkehrsmittelnutzung (Rad-ÖPNV) können Anzeigetafel zu Abfahrtszeiten und Vorhandensein von Bike&Ride-Anlagen eingerichtet werden. An hochfrequentierten Radrouten können zudem Aushänge mit der Verortung vorhandener Angebote (z. B. Fahrradparkhaus am Bahnhof oder Ladestation in der Innenstadt) angebracht werden.</p> <p>Weitere mögliche Angebote, die besonders für den Freizeitverkehr vorgesehen werden, sind die Verfügbarkeit von Toiletten entlang ausgewiesener Radrouten. Darüber hinaus können Automaten mit Fahrradzubehör angebracht werden.</p> <p>An Knotenpunkten auf Radhaupttrouten mit Signalisierung für den Radverkehr und Führung im Seitenraum können Haltegriffe installiert werden. Diese ermöglichen es den Radfahrern, sich in der Wartephase festzuhalten und bei Beginn der Grünphase zügig zu starten.</p> <p>Wichtige Maßnahmen rund um den Radverkehr sind ein entsprechendes Marketing, eine umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit und Informationsmaterial zu allen Serviceangeboten für den Radverkehr in Kaufbeuren. Zum Informationsmaterial zählt insbesondere Kartenmaterial zu Radverkehrsverbindungen im Stadtgebiet. Darüber hinaus kann Kartenmaterial zu landschaftlich attraktiven Strecken und regionalen Verkehrsbeziehungen zur Verfügung gestellt werden. Zur Öffentlichkeitsarbeit gehört auch die Bekanntmachung von vorhanden Angeboten. Dazu zählen unter anderem die Möglichkeit der Mitnahme des Fahrrads im ÖPNV und eine Information über die Standorte von allen Serviceangeboten zum Radverkehr.</p> <p>In der Umsetzung der Serviceangebote können ortsansässige Fahrradläden, aber auch lokale Unternehmen als Kooperationspartner der Stadt agieren.</p>	

Einsatzkriterien	Beispielbilder, Handlungsempfehlungen
<p>Neben der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur stellen Serviceangebote speziell für den Radverkehr eine zusätzliche Möglichkeit zur Förderung des Radverkehrsanteils dar. Zu den Serviceangeboten für den Radverkehr zählen solche, die die Benutzung des Fahrrads im Alltag und in der Freizeit vereinfachen.</p> <p>Serviceangebote sollten vorrangig an Alltags- und Freizeitrouten mit hohem Nachfragepotenzial vorgesehen werden.</p>	<p><u>Schließfächer als E-Bike Ladestation oder für Gepäck</u></p>  <p>Quelle: E-Bike Ladestation Bahnhof Frechen, frechenschau.de</p>
<p><u>Fahrradservicestationen mit Luftpumpe und nötigen Werkzeugen</u></p>  <p>Servicestation ibis Hotel, Kaufbeuren</p> <p><u>Ausgewiesene Abstellanlagen für Lastenfahrräder</u></p>  <p>Quelle: Abstellanlage Lastenfahrrad, dein-lastenrad.de</p>	<p><u>Informationstafeln für ortsfremde Radfahrer</u></p>  <p>Informationstafel, Kaufbeuren</p> <p><u>Informationsmaterial (Aushangkarten)</u></p> <p>zum regionalen Radroutennetz und Beschilderung von Fahrradabstellanlage in der Innenstadt von Kaufbeuren</p>

Maßnahmensteckbriefe Rad- und Fußverkehr

Rad- und Fußverkehr

RF1 | Querungshilfen für den Fußverkehr (Quellen: RASSt 2006, R-FGÜ 2001, RiLSA 2015)

Kurzbeschreibung

Querungsstellen dienen dazu, Fußgängern die verkehrssichere Überquerung durch eine Verkürzung oder Unterteilung des Fahrbahnquerschnitts zu erleichtern.

Die Art der Überquerungsanlage wird dabei aus den vorhandenen Verkehrsstärken im Kfz-Verkehr, der verkehrsrechtlichen Situation, der städtebaulichen Situation, der Bedeutung für den Fußgängerverkehr und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit abgeleitet. Jede Anlagenart besitzt bestimmte Einsatzbereiche.

Bauliche Unterstützungen von Überquerungsstellen dienen dazu, diese optisch hervorzuheben (gute Erkennbarkeit und Sichtbarkeit tagsüber und nachts), fahrdynamische Wirkungen zu erzielen (z. B. Auf-/Plateaupflasterung) oder die Überquerung in zwei Abschnitte zu teilen (Mittelinseln).

Unterschieden werden Überquerungsstellen mit Mitteltrennung, mit Aufpflasterung, vorgezogene Seitenräume, Fußgängerüberwege, Kombinationen daraus sowie Lichtsignalanlagen und Über-/Unterführungen. In Kaufbeuren kommen überwiegend Mittelinseln, Fußgängerüberwege und Signalanlagen zum Einsatz:

Mittelinsel/-streifen:

Mittelinseln/-streifen stellen eine bauliche Überquerungsanlage dar. Diese können punktuell oder linienhaft errichtet werden. Für die Lage der Überquerungsanlage ist die möglichst direkte Verbindung der häufigsten Fußgängerüberquerungslinien zu wählen.

Die Fahrtstreifen können im Bereich der Mittelinsel mit oder ohne Verschwenkung geführt werden. Als seitliche Sicherheitsabstände sind jeweils 0,50 m zu den Fahrtstreifen einzuhalten. Darüber hinaus ist die Wartefläche ausreichend groß (mindestens 2,00 m x 4,00 m, bei erhöhtem Fußgängerankommen größer) zu gestalten.

Fußgängerüberweg:

Bei Fußgängerüberwegen haben Fußgänger einen nach StVO geregelten Vorrang beim Queren der Fahrbahn. Diese Art der Überquerungsanlage stellt eine komfortable Überquerungsmöglichkeit an bedeutenden Wegebeziehungen dar. Sie können auch in Einmündungsbereichen oder an kleinen Kreisverkehren mit starkem Fußgängerverkehr als Vorrangregelung eingesetzt werden. Fußgängerüberwegen sind mit den Verkehrszeichen 293 und 350 StVO anzuordnen, müssen innerhalb geschlossener Ortschaften liegen ($V_{zul} \leq 50$ km/h) und gut erkennbar (beleuchtet, sichtbar) sein. Sie dürfen nur an Stellen mit einem Fahrtstreifen je Fahrtrichtung und nur dort, wo auf beiden Fahrbahnseiten ein Gehweg vorhanden ist, angelegt werden. Der Fußgängerquerverkehr sollte gebündelt auftreten und in der Regel die in der R-FGÜ (2001) angegebenen Fußgängerverkehrsstärken aufweisen.

Kombination Fußgängerüberweg mit baulicher Überquerungshilfe:

Fußgängerüberwege können gut mit baulichen Anlagen (Mittelinsel, vorgezogenem Seitenraum und Teilaufpflasterung) kombiniert werden, wenn dies aufgrund der örtlichen und/oder verkehrlichen Voraussetzungen erforderlich ist. Das Ziel dabei ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fußgängerverkehr.

Als besonders günstige Kombination gilt die Verbindung von Fußgängerüberwegen und Mittelinseln. An diesen Querungsstellen können sich die Fußgänger getrennt auf die einzelnen Fahrtrichtungen des Kfz-Verkehrs konzentrieren und besitzen dabei noch den Vorrang aufgrund des Fußgängerüberweges. Zudem erhöht sich bei dieser Kombination der Überquerungsanlagen der Einsatzbereich auf bis zu 750 Kfz/h je Richtung.

Fußgänger-Lichtsignalanlage (F-LSA)

An F-LSA erfolgt der Betrieb i.d.R. als Anforderungsanlage. Sie werden in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie den Verkehrsstärken des Kfz- und des Fußverkehrs ein-

gesetzt. Eine signaltechnische Sicherung der Überquerungsstelle ist

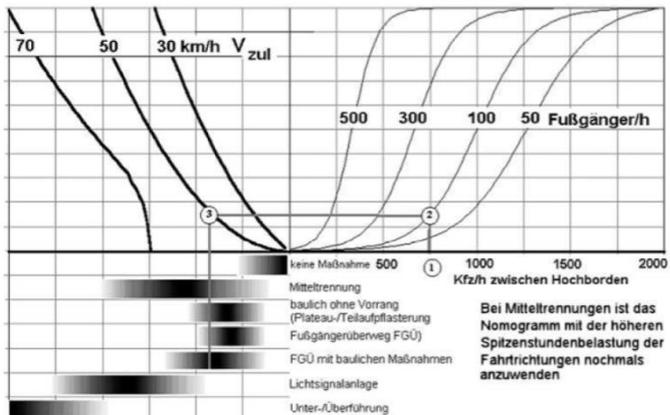
- generell bei Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h erforderlich, wenn keine Unter- und Überführung vorhanden ist,
- bei Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h z. B. bei stündlichen Kfz-Verkehrsstärken von 1.000 Kfz/h und Fußgängerverkehrsstärke ≥ 100 Fg/h empfohlen,
- bei Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in der Regel entbehrlich.

Unterhalb der Belastungsbereiche, in denen eine LSA empfohlen wird, kann gemäß RASt (2006) deren Einsatz zur Sicherung besonders schutzbedürftiger Fußgänger zweckmäßig sein (Sicherung von Schulwegen, hoher Querungsbedarf von Senioren z. B. vor Altersheimen, Zuwegung von Einrichtungen für Menschen mit Behinderung). Gemäß RiLSA (2015) beträgt die Mindestsperrzeit für alle Verkehrsteilnehmer 1 s und die Mindestfreigabezeit 5 s. Die Wartezeit für Fußgänger sollte möglichst kurz sein und maximal 70 s betragen, kürzere Zeiten erhöhen die Akzeptanz.

Hinsichtlich der Steuerung gibt es drei verschiedene Steuerungsvarianten:

- Steuerungsvariante 1: Vollständige Signalfolge für den Kraftfahrzeug- und Fußgängerverkehr mit Grundstellung Grün für den Fahrzeug- und Rot für Fußgängerverkehr
- Steuerungsvariante 2: Dunkelanlagen mit Grundstellung Dunkel für den Kraftfahrzeugverkehr und Grundstellung Rot für den Fußgängerverkehr
- Steuerungsvariante 3: Dunkelanlagen mit Grundstellung Dunkel für den Kraftfahrzeugverkehr und Grundstellung Dunkel für den Fußgängerverkehr

In Kaufbeuren wird bei F-LSA überwiegend Variante 2 eingesetzt.

Einsatzkriterien	Richtwerte, Handlungsempfehlungen
<p>Überquerungsanlagen für den Fußgängerverkehr sind dort vorzusehen, wo ein besonderer Überquerungsbedarf besteht oder die Verkehrsstärke im Querschnitt über 1000 Kfz/h bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h oder mehr als 500 Kfz/h bei einer zulässigen Geschwindigkeit von mehr als 30 km/h beträgt. Darüber hinaus sind Überquerungsanlagen bei einem hohen Aufkommen schutzbedürftiger Fußgänger (Kinder, Senioren) unabhängig von der Verkehrsstärke sinnvoll.</p>	 <p>Ablesebeispiel:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 750 Kfz/h Spitzenstundenbelastung im Querschnitt 2) 100 Fußgänger in der Spitzenstunde 3) Geschwindigkeit 50 km/h <p>Auswahl:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Mittelrennung (Insel oder Streifen) Mit Spitzenstundenbelastung einer Fahrtrichtung: Keine weitere Maßnahme b) Bauliche Maßnahme ohne Vorrang, Plateau- / Teilaufpflasterung c) Fußgängerüberweg d) Fußgängerüberweg mit baulichen Maßnahmen <p>Bei Mittelrennungen ist das Nomogramm mit der höheren Spitzenstundenbelastung der Fahrtrichtungen nochmals anzuwenden</p> <p>Quelle: RASt 2006</p>

Rad- und Fußverkehr

RF2 | Querungshilfen für den Radverkehr (Quellen: RASSt 2006, ERA 2010)

Kurzbeschreibung

Zur Sicherung der Überquerung von Seitenraum zu Seitenraum eignen sich für den Radverkehr grundsätzlich alle Überquerungsanlagen, die zur Sicherung im Fußgängerverkehr eingesetzt werden (Ausnahme: FGÜ). Insbesondere im Zuge von Haupttradverbindungen sollte die Anlage von Querungsstellen an hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen geprüft werden.

Überquerungsanlagen sind notwendig, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit bis 50 km/h bei mehr als 1000 Kfz/h, bzw. mehr als 50 km/h bei mehr als 500 Kfz/h oder mehr als zwei zu überquerende Fahrstreifen vorhanden sind. Darüber hinaus gilt eine Notwendigkeit bei Unfallsauffälligkeiten und verstärktem Auftreten von Schülern, Senioren und Freizeitradverkehr. Weitere Überquerungsanlagen sind insbesondere in Ortseinfahrtsbereichen mit Seitenwechseln von und zu Zweirichtungsradwegen (vgl. Streckbrief „Radweganfang/-ende an der Ortseinfahrt“) sinnvoll.

Mittelinsel:

Für den Radverkehr sind Mindestmaße von 2,50 m-3,00 m x 4,00 m einzuhalten. Hierbei wird nach der Wahrscheinlichkeit eines Zwischenhalts auf der Mittelinsel differenziert. Mittelinseln mit nicht vermeidbarem Zwischenhalt benötigen eine größere Wartefläche als solche mit möglichem Zwischenhalt.

Nicht signalisierte Überquerungsanlage:

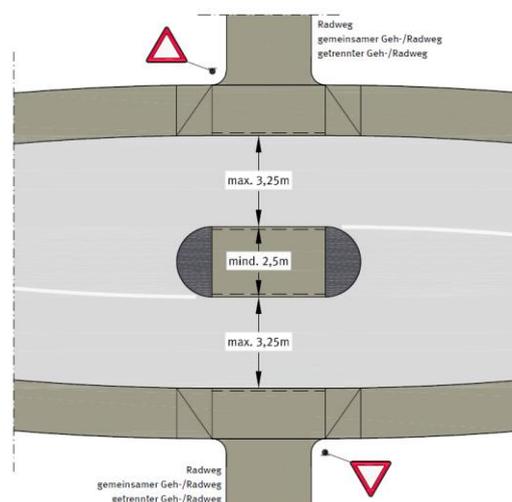
An nicht signalisierten Überquerungsstellen ist der Radverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr wartepflichtig. Furten an der Überquerungsstelle dürfen nicht markiert werden. Die Wartepflicht des Radverkehrs sollte jedoch durch Beschilderung und ggf. eine Haltlinie verdeutlicht werden.

Einsatzkriterien

Die Errichtung von Überquerungsanlagen für den Radverkehr ist dort zu prüfen, wo ein Überqueren der Fahrbahn von Seitenraum zu Seitenraum oder im Längsverkehr auf der Fahrbahn (Schutzstreifen oder Mischverkehr) bzw. dem Radfahrstreifen erfolgt.

Beispielabmessungen

Überquerungsstelle für den Radverkehr mit Mittelinsel und Wartepflicht



Quelle: Querungsstellen für den Radverkehr, Fachbroschüre AGFS 2013

Rad- und Fußverkehr

RF 3 | Barrierefreiheit im Fuß- und Radverkehr

Kurzbeschreibung

Für den Fußgängerverkehr stellen Treppenanlagen einen direkten Weg zu Überwindung von Barrieren dar. Um diese Anlagen auch für den Radverkehr und mobilitätseingeschränkte Personen nutzbar zu machen, müssen entsprechende Ausstattungselemente vorhanden sein. Für den Radverkehr können Schieberillen vorgesehen werden. Diese ermöglichen es, das Fahrrad ohne größere Kraftanstrengung an der Seite der Treppenstufen zu schieben und einen Höhenunterschied zu überwinden. Gemäß ERA (2010) sind diese Schieberillen möglichst beidseitig anzubringen, rutschfest und mit V-Form für unterschiedliche Reifendicken zu gestalten. Damit keine Konflikte mit den Pedalen entstehen, ist zu Wänden und Geländereinbauten dabei ein Seitenabstand von 0,30 m einzuhalten. Schieberillen für den Radverkehr können auch so ausgestaltet werden, dass sie für die Benutzung mit Kinderwagen geeignet sind.

Zur Barrierefreiheit im Radverkehr zählt darüber hinaus auch eine entsprechende Gestaltung der Übergänge zwischen Seitenraum und Fahrbahn. Diese sind nach ERA (2010) stoßfrei, mit direkter Führung und ohne Verschwenkung zu gestalten. Die Rahmenbedingungen für Radweganfang und -ende sind dem Steckbrief R5 „Radweganfang/-ende“ zu entnehmen.

Bei gemeinsamer Führung von Fußgänger- und Radverkehr bestehen neben der Bordabsenkung für den Radverkehr noch Anforderungen an die Barrierefreiheit für blinde und sehbehinderte Menschen. Demnach sind Überquerungsstellen mit differenzierter Bordhöhe (Rampen und 3-cm-Borde) zu gestalten. Solche Überquerungsstellen sind mit taktilen und visuellen Elementen (Bodenindikatoren) zu versehen.

Straßenoberflächen aus rundem Kopfsteinpflaster sind häufig in Altstadtbereichen vorzufinden. Solche Bereiche sind im Hinblick auf die Barrierefreiheit für gehbehinderte Menschen und Radverkehr zu prüfen.

Die Barrierefreiheit im Längsverkehr kann darüber hinaus durch Einbauten im Seitenraum beeinträchtigt werden. Diese sind nach Möglichkeit zu vermeiden bzw. zu entfernen.

Einsatzkriterien	Beispielbilder, Handlungsempfehlungen
<p>Für den Radverkehr und mobilitätseingeschränkte Personen bedeuten insbesondere Treppenanlagen ein Hindernis, das mit Fahrrad oder Kinderwagen nur mit großer Anstrengung (hinauf- oder hinabtragen) oder erheblichem Aufwand (Umweg) überwunden bzw. umgangen werden kann.</p> <p>Allgemeine Hindernisse und Barrieren finden sich jedoch auch auf und an straßenbegleitenden Fuß- und Radverkehrsflächen. Solche Barrieren sind u. a. nicht abgesenkte Borde an Übergängen zwischen Seitenraum und Fahrbahn, starke Neigungen und fehlende Orientierungshilfen, aber auch Oberflächen mit rundem Kopfsteinpflaster (z.B. Altstadt).</p>	 <p>Quelle: ADFC Niederrhein</p> <p>An Treppenanlagen sind Elemente für die Überwindung der Barriere mit dem Fahrrad vorzusehen. Diese können als Schieberillen für den Radverkehr oder Schieberampen (siehe Bild) für den Radverkehr und Kinderwagen ausgestaltet werden.</p> <p>An Überquerungsstellen sind Bordabsenkungen für den Radverkehr und mobilitätseingeschränkte Personen vorzusehen. Dabei ist der Bedarf an differenzierten Absenkungen (3-cm-Bord für blinde und sehbehinderte Personen) zu prüfen.</p> <p>Geh- und Radwege sind hindernisfrei zu gestalten und mit taktil und visuell abgegrenzten Bereichen für den Fußverkehr zu versehen. Zudem ist im Längsverkehr eine Neigung von 0,5 % bis maximal 3,0 % einzuhalten.</p>

Rad- und Fußverkehr	
RF4	Gehweg „Radfahrer frei“
Kurzbeschreibung	
<p>Im Stadtgebiet Kaufbeuren finden sich im Bestand häufig benutzungspflichtige getrennte Geh- und Radwege (Z 241 StVO) im Seitenraum. Die Mitteltrennung ist teilweise baulich oder durch Markierung gekennzeichnet. Nach aktuellen technischen Regelwerken sind insbesondere ältere Geh-/Radwege häufig unterdimensioniert.</p> <p>Bei der Maßnahmenentwicklung werden für diese Bestandssituation in Abhängigkeit von der Kfz-Belastung, der Fahrbahnbreite, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Netzfunktion die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr, auf Schutzstreifen oder auf Radfahrstreifen vorgesehen. Die Benutzungspflicht im Seitenraum ist dann aufzuheben. Um einerseits die Mitteltrennung nicht an allen Stellen entfernen zu müssen und andererseits dem unsicheren Radfahrer weiterhin die Möglichkeit der Seitenraumnutzung zu ermöglichen, wird in diesen Fällen die Beschilderung als Gehweg „Radfahrer frei“ empfohlen. Der Radverkehr hat hier die Wahlmöglichkeit zwischen Gehweg- und Fahrbahnnutzung.</p> <p>Der Radfahrer muss hier Rücksicht auf den Fußgänger nehmen und ist nur dort vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist. Die Beschaffenheit und der Zustand des Gehwegs sollten dann auch den Verkehrsbedürfnissen des Radverkehrs (z. B. Bordabsenkungen an Einmündungen und Kreuzungen) entsprechen.</p> <p>Die Freigabe des Gehwegs erfolgt auch an Streckenabschnitten, an denen eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn nicht möglich ist und bei ausreichender Breite des Gehwegs eine Netzlücke für den Radverkehr besteht und geschlossen werden soll.</p>	
Einsatzkriterien	Beschilderung, Handlungsempfehlung
<ul style="list-style-type: none"> – Unterdimensionierter getrennter Geh-/Radweg im Bestand – Gehweg und im Bestand und Netzlücke im Radverkehrsnetz 	<p>Die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr kann als benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg oder als Gehweg mit der Freigabe des Radverkehrs erfolgen. Gemeinsame Geh- und Radwege kommen nur in Frage, wenn eine getrennte Führung des Radverkehrs (Radweg oder Radfahrstreifen) nicht umsetzbar und die Fahrbahnführung (auch Schutzstreifen) aus Verkehrssicherheitsgründen nicht vertretbar ist. Es gilt eine Mindestbreite von 2,50 m.</p> <p>Gehwege werden durch das Zeichen 239 StVO angeordnet und können durch das Zusatzzeichen 1022-10 für den Radverkehr freigegeben werden. Der Radverkehr hat die Wahlmöglichkeit zwischen Gehweg- und Fahrbahnbenutzung. Auf dem Gehweg hat der Fußverkehr Vorrang und der Radverkehr muss Schrittgeschwindigkeit fahren. In Kreuzungs- und Einmündungsbereichen ist eine Furt zu markieren.</p>



5 **Umsetzungskonzept**

Maßnahmenpläne

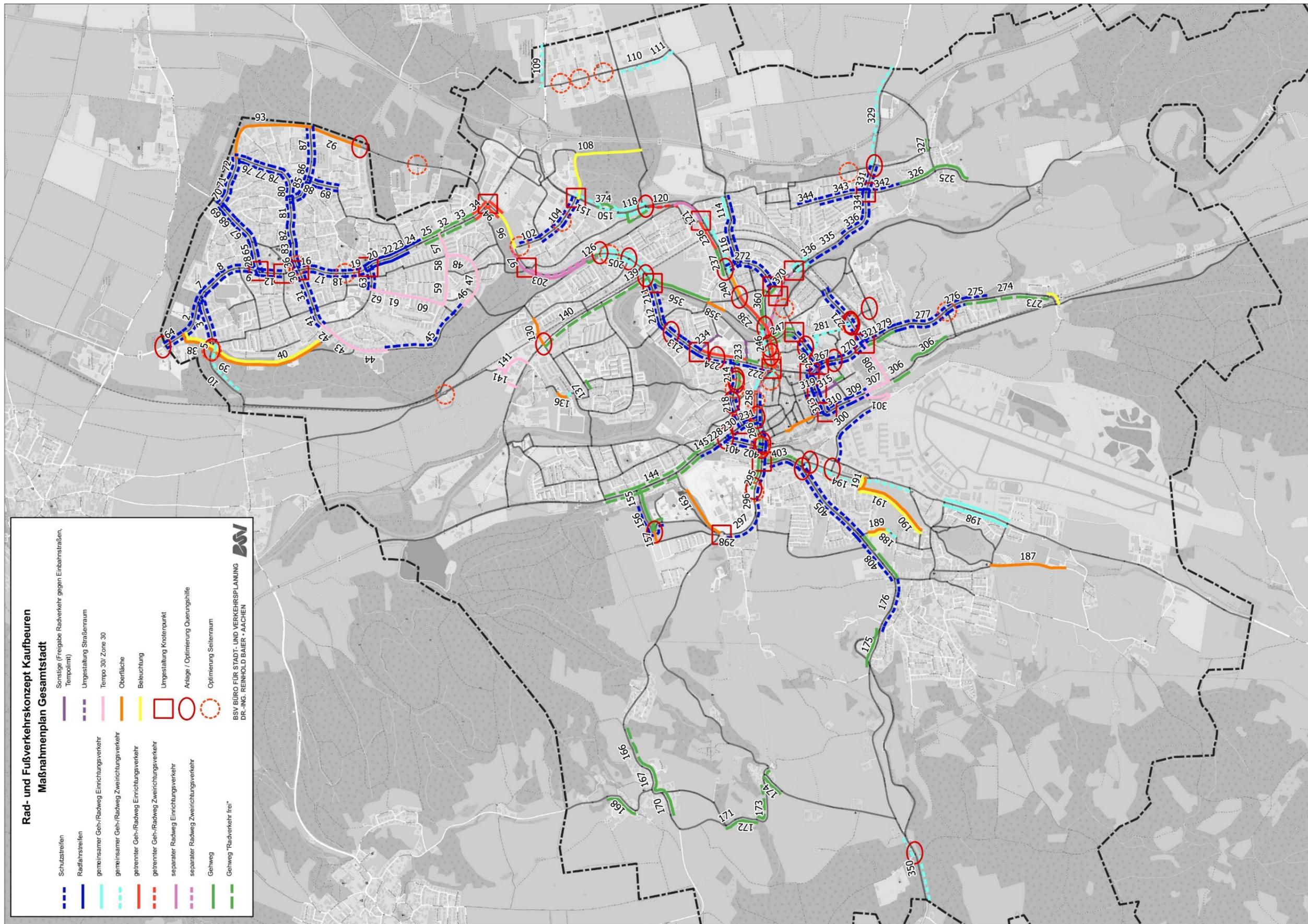


Bild 15: Maßnahmenplan Gesamtstadt (mit Maßnahmennummerierung der Streckenmaßnahmen) (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de)

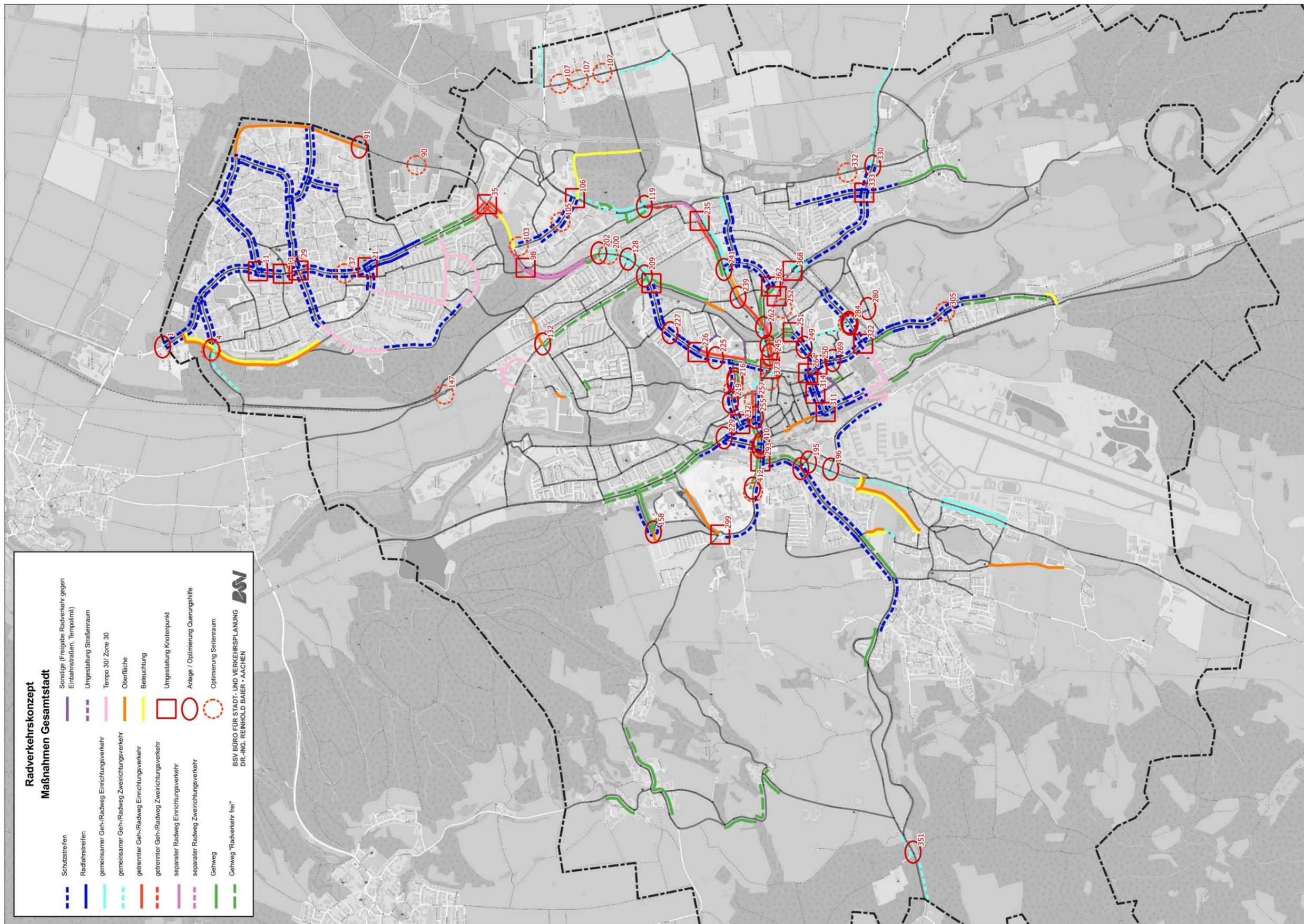


Bild 16: Maßnahmenplan Gesamtstadt (mit Maßnahmennummerierung der Punktmaßnahmen) (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de)

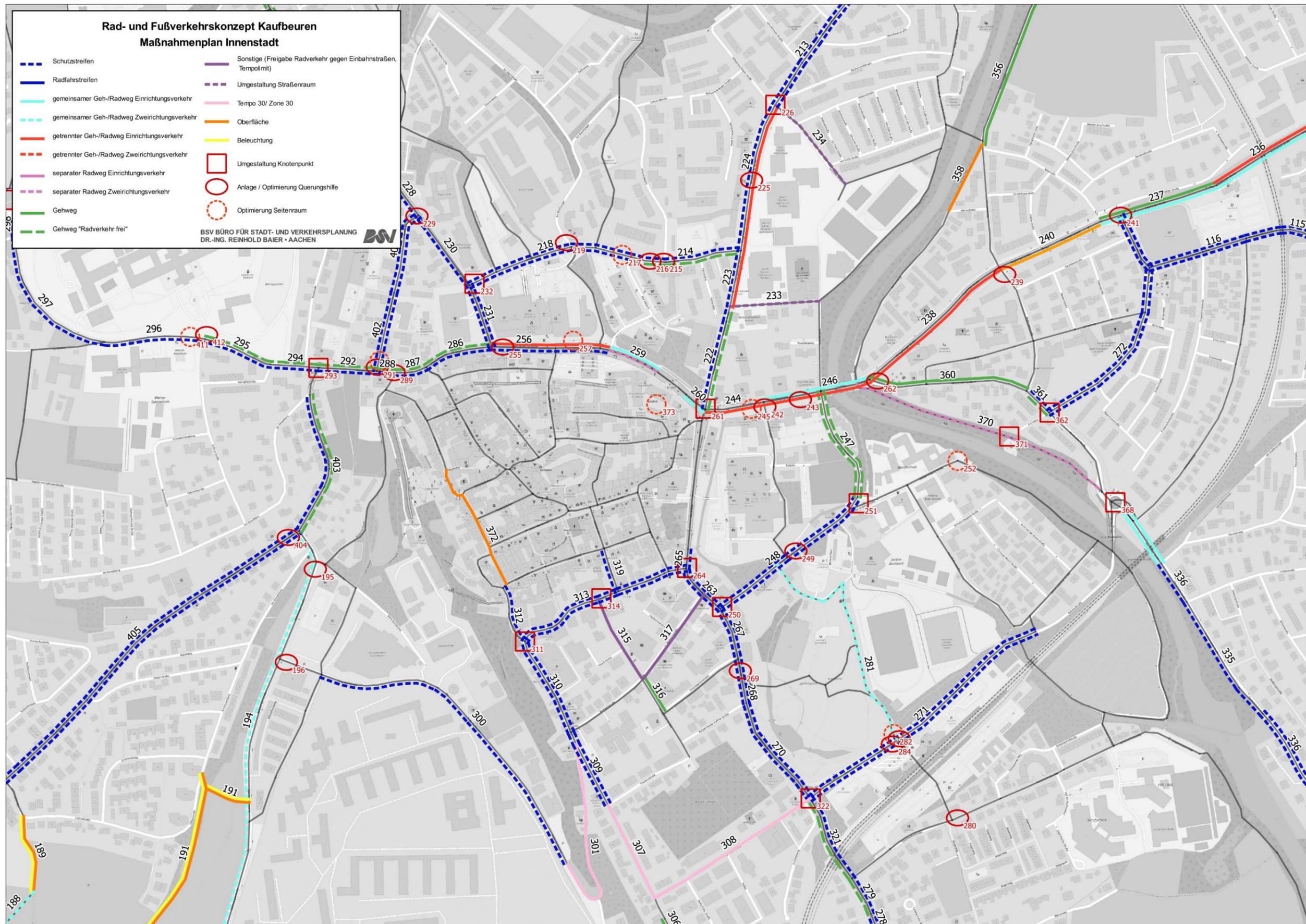


Bild 17: Maßnahmenplan Innenstadt (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de)

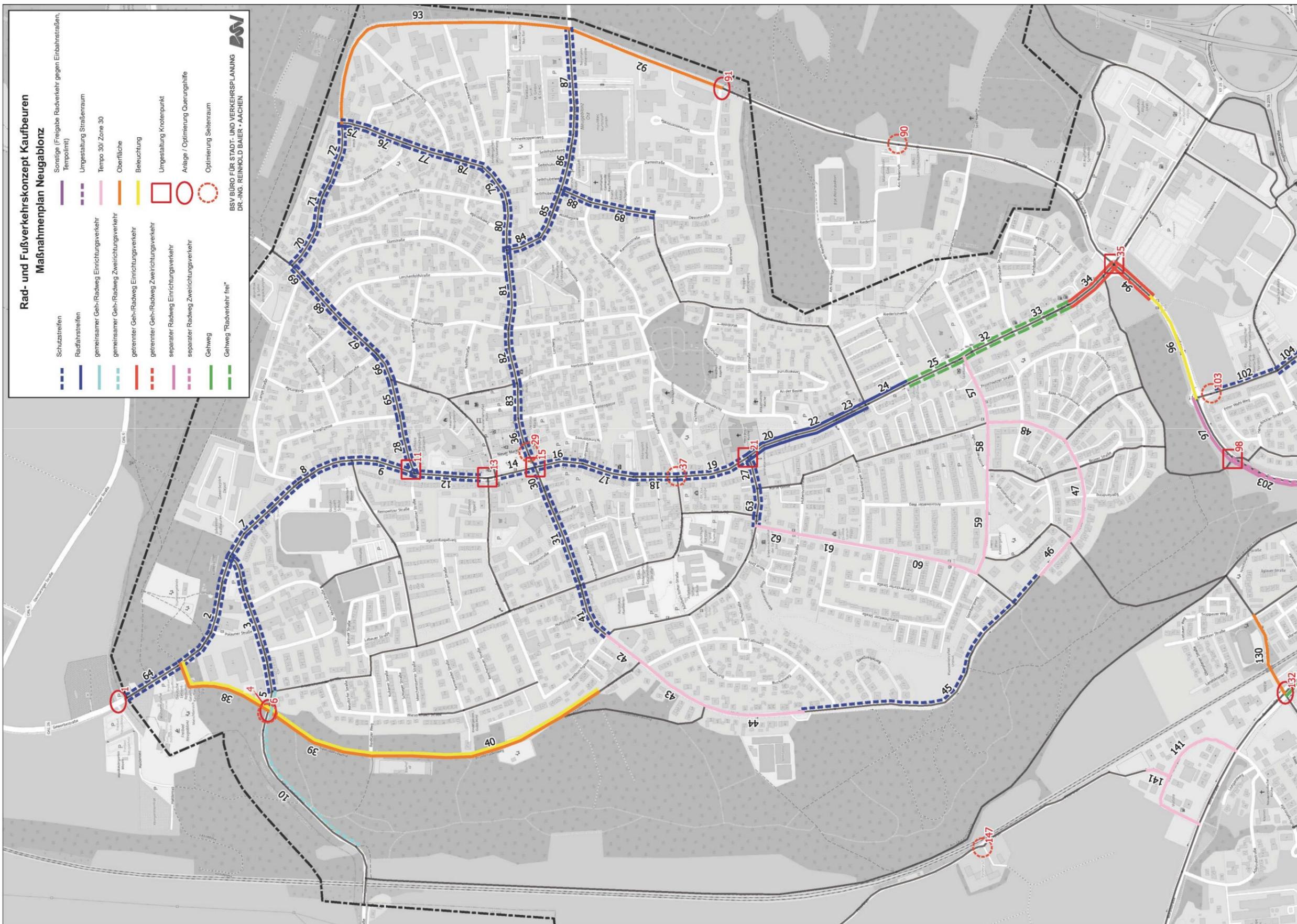


Bild 18: Maßnahmenplan Neugablonz (Quelle Kartengrundlage: www.openstreetmap.de)

Maßnahmentabelle

Maßnahmennummer	Streckenabschnitt/ Knotenpunkt	Verkehrsart	Maßnahmentyp	Maßnahmenart	Maßnahme Radverkehr	Maßnahme Fußverkehr	Kommentar	Lupenraum	Belastung [Kfz/24h]	UHS/UHL	Priorität
		Rad/Fuß/Kfz/ÖPNV	- Punkt - Strecke	- baulich - Signalisierung - Markierung - Beschilderung - Sonstiges							- hoch (1) - mittel (2) - gering (3)
1	Gewerbestr. Höhe Haldenteil (Zufahrt Parkplatz Freibad)	Rad/Fuß	Punkt	baulich	Querungshilfe		Mittelinsel Übergang Schutzstreifen/gemeinsamer Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr außerorts und Geschwindigkeitsreduktion am Ortseingang	5	6.100		3
2	Gewerbestr.: Polauner Straße-Josefsthaler Str.	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen				6.100		3
3	Josefsthaler Str.: Gewerbestr.-Friedrichswalder Str.	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Entfall Fahrbahnparken einseitig SS entsprechend vorl. Entwurfsplanung; Hinweise: 4,50 m für Restfahrbahnbreite ausreichend, entsprechend SS verbreitern; Furtmarkierung im Zuge von Schutzstreifen s. Steckbrief		3.500		3
4	Josefsthaler Str./Promenadenweg	Rad	Punkt	baulich	Querungshilfe		Ersatz vorhandener FGÜ durch Mittelinsel entsprechend vorl. Entwurfsplanung				3
5	Josefsthaler Str.: Friedrichswalder Str. - Promenadenweg	Rad/Fuß	Strecke	baulich	einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	Radweg entsprechend vorl. Entwurfsplanung (Abschnitt Friedrichswalder Straße bis Promenadenweg Südseite Einrichtungsverkehr)				3
6	Josefsthaler Str., Kurvenbereich westl. Promenadenweg	Rad	Punkt	Beschilderung	Freigabe Radverkehr	Freigabe Radverkehr	Beschilderung: Radverkehr in Gegenrichtung (Zusatzzeichen 1000-33), wg. Gefälle in Kurvenbereich				3
7	Gewerbestr.: Josefsthaler Str.-Einfahrt Hausnr. 41	Rad/Fuß	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen	beidseitiger Gehweg	Entfall Fahrbahnparken einseitig Entfall Gehweg, Radfahrer frei		9.000		3
8	Gewerbestr.: Einfahrt Hausnr. 41-Turnerstr.	Rad/Fuß	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen	beidseitiger Gehweg	Markierung/bauliche Anlage Längsparkstreifen auf östlicher Seite mit Sicherheitstrennstreifen Entfall Gehweg, Radfahrer frei		9.800		3
9	Gewerbestr.: Turnerstr.-Gürtlerstraße	Rad/Fuß	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen	einseitiger Gehweg	Markierung/bauliche Anlage Längsparkstreifen auf östliche Seite mit Sicherheitstrennstreifen Entfall Gehweg, Radfahrer frei, Erneuerung Gehweg		9.800		3
10	Josefsthaler Str.: Promenadenweg-Wirtschaftsweg östl. Bahnbrücke	Rad/Fuß	Strecke	baulich	einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr	einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr	Radweg entsprechend vorl. Entwurfsplanung (Abschnitt Promenadenweg-Wirtschaftsweg östl. Bahnbrücke Südseite Zweirichtungsverkehr)				3
11	Gewerbestr./ Gürtlerstraße.	Rad/Fuß/ÖPNV	Punkt	baulich	Umgestaltung Knotenpunkt		Umgestaltung zu T-Einmündung	1	9.800		2
12	Gewerbestr.: Gürtlerstr.-nördl. Bürgerstr.	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Markierung/bauliche Anlage Längsparkstreifen wechselseitig entsprechend heutiger Nutzung mit Sicherheitstrennstreifen		11.300		3
13	Gewerbestr./Bürgerstraße	Rad	Punkt	Markierung	vorgezogene Haltlinie				11.300	UHS 23	1
14	Sudetenstraße: Knoten Gewerbestraße/Hüttenstraße, nördliche Zufahrt, Westseite	Rad/Fuß	Strecke	Markierung	einseitiger Schutzstreifen	einseitiger Gehweg	Westseite: auf Höhe der Senkrechtparker Markierung von 1,25 m Schutzstreifen + 0,75 m Sicherheitstrennstreifen, danach Verschwenk zu aufgeweiteten Radaufstellstreifen Entfall Gehweg, Radfahrer frei		12.100	UHL 7	3
15	Knoten Gewerbestraße/Hüttenstraße	Rad	Punkt	Markierung	Umgestaltung Knotenpunkt		Anlage Schutzstreifen, Vorziehen Schutzstreifen bis zum aufgeweiteten Radaufstellbereich, Piktogramme als Überleitung auf Schutzstreifen	2			3
16	Sudetenstr.: Hüttenstr.-Querstraße	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Anpassung Schutzstreifen auf Regellaß, neben Parkstreifen Sicherheitstrennstreifen berücksichtigen, ggf. Z 295 (Fahrstreifen-/Fahrbahnbegrenzung) entfernen		15.100	UHL 7	3
17	Sudetenstr.: Quergasse-Erlenweg	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Parken wechselseitig mit Sicherheitstrennstreifen		15.100		3
18	Sudetenstr.: Erlenweg-Albert-Stifter-Str.	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Parken wechselseitig mit Sicherheitstrennstreifen		15.100		3
19	Sudetenstr.: Albert-Stifter-Str.-Neue Zeile	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen				15.100		3
20	Sudetenstr.: Neue Zeile-Fichtenweg	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Radfahrstreifen		wg. Hoher Kfz- und SV-Stärken und vorhandenem Platz, Parkmöglichkeiten vor Geschäften und hinter Wohnhäusern hier Anlage Radfahrstreifen		19.600	UHL 1	3
21	Sudetenstr./Neue Zeile	Rad/Fuß/ÖPNV	Punkt	baulich	Umgestaltung Knotenpunkt		Verschmälerung Einmündung Neue Zeile und Demarkierung Furt, Überleitung Schutzstreifen/Radfahrstreifen in Sudetenstr., Verschmälerung Kfz-Fahrstreifen in Sudetenstr. Im Einmündungsbereich Neue Zeile., Verbreiterung Mittelinsel in Sudetenstr. durch Markierung (Vermeiden Nebeneinanderfahren/Aufstellen Rad/Kfz), Verschmälerung nördl. gelegener Parkstreifen auf 2,0 m zugunsten Sicherheitstrennstreifen neben Schutzstreifen	3			3
22	Sudetenstr.: Fichtenweg-Reichenberger Str.	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Radfahrstreifen		wg. Hoher Kfz- und SV-Stärken und vorhandenem Platz, Parkmöglichkeiten vor Geschäften und hinter Wohnhäusern hier Radfahrstreifen		19.600	UHL 1	3
23	Sudetenstr.: Reichenberger Str.-Eichenmähderweg	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Radfahrstreifen		wg. Hoher Kfz- und SV-Stärken und vorhandenem Platz, Parkmöglichkeiten vor Geschäften und hinter Wohnhäusern hier Radfahrstreifen		19.600		3
24	Sudetenstr.: Eichenmähderweg-Riederlohweg	Rad	Strecke	Markierung	einseitiger Radfahrstreifen		Führung im Knotenpunkt mit Eichenmähderweg auflösen oder separater Rechtsabbieger entfällt		19.600		3
25	Sudetenstr.: Riederlohweg-Poschwitz-Str.	Rad/Fuß	Strecke	Beschilderung	beidseitiger Gehweg, Radverkehr frei	beidseitiger Gehweg, Radverkehr frei	Aufhebung Benutzungspflicht		19.600		1
27	Neue Zeile: Sudetenstr.-Kurze Gasse	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen				3.800		2
28	Gürtlerstr.: Gewerbestr.-Knopfgasse	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		einseitig wechselseitiges Parken entfällt		3.100		3
29	Gablonzer Ring: Sudetenstr.-Gablonzer Ring 1	Rad	Punkt	Markierung	Markierung Piktogramme		Markierung von Piktogrammen (Überleitung auf Schutzstreifen/Kenntlichmachung des Radverkehrs auf der Fahrbahn)		7.000		3
30	Hüttenstraße: Gewerbestr. - Hausnr. 6	Rad	Strecke	Markierung	einseitiger Schutzstreifen		Anpassung nördl. Schutzstreifen auf Regellaß				2

Maßnahmennummer	Streckenabschnitt/ Knotenpunkt	Verkehrsart	Maßnahmentyp	Maßnahmenart	Maßnahme Radverkehr	Maßnahme Fußverkehr	Kommentar	Lupenraum	Belastung [Kfz/24h]	UHS/UHL	Priorität
31	Hüttenstraße : Hausnr. 6 - Grünwalder Str.	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Parken wechselseitig; mit Sicherheitstrennstreifen				2
32	Sudetenstr.: Hartmähderweg- Karlsbader Str.	Rad/Fuß	Strecke	Beschilderung	beidseitiger Gehweg, Radverkehr frei	beidseitiger Gehweg, Radverkehr frei	Aufhebung Benutzungspflicht		24.400		1
33	Sudetenstr.: Karlsbader Str.- östl. Schumburger Weg	Rad/Fuß	Strecke	Beschilderung	beidseitiger Gehweg, Radverkehr frei	beidseitiger Gehweg, Radverkehr frei	Aufhebung Benutzungspflicht		24.400		1
34	Sudetenstr.: östl. Schumburger Weg - Kreisverkehr	Rad/Fuß	Strecke	Beschilderung	beidseitiger getrennter Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	beidseitiger getrennter Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	Umwandlung Zweirichtungs- in Einrichtungsradweg		24.400		2
35	Sudetenstr./Neugablonzer Str./Reifträgerweg	Rad/Fuß/ÖPNV/Kfz	Punkt	baulich	Umgestaltung Knotenpunkt	Umgestaltung Knotenpunkt	s. Handlungsempfehlung UHS 6			UHS 6	2
36	Gablonzer Ring: Gablonzer Ring 1 - Sonnenstraße	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Entfall Parken auf Südseite, Anknüpfen an Bestand in Zufahrt Knotenpunkt Gewerbestraße		7.000		3
37	Sudetenstr./Adalbert-Stifter-Str.	Rad	Punkt	Markierung	Markierung Furt		Rotmarkierung der Furten und vorgezogene Haltlinien im Knotenpunktbereich wg. mehrerer Unfälle				3
38	Promenadenweg: Gewerbestr.-Josefsthaler Str.	Rad/Fuß	Strecke	baulich	Beleuchtung, Oberflächengestaltung	Beleuchtung, Oberflächengestaltung	Beleuchtung, Instandsetzung wassergebundene Oberfläche, Grünschnitt, Verbreiterung auf 2,50 m an Engstellen prüfen				1
39	Promenadenweg: Josefsthaler Str.-Reiditzer Weg	Rad/Fuß	Strecke	baulich	Beleuchtung, Oberflächengestaltung	Beleuchtung, Oberflächengestaltung	Beleuchtung, Instandsetzung wassergebundene Oberfläche, Grünschnitt				1
40	Promenadenweg: Reiditzer Weg-Abzweig Hüttenstraße	Rad	Strecke	baulich	Beleuchtung, Oberflächengestaltung		Beleuchtung, Instandsetzung wassergebundene Oberfläche, Grünschnitt				1
41	Hüttenstr.: Grünwalder Str.-Neue Zeile	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Einseitig wechselseitiges Parken				2
42	Hüttenstr.: Neue Zeile-Sonnige Lehne	Rad	Strecke	Beschilderung	Tempo 30	Tempo 30					1
43	Hüttenstr.: Sonnige Lehne-Promenadenweg	Rad	Strecke	Beschilderung	Tempo 30	Tempo 30					1
44	Hüttenstr.: Promenadenweg-südl. Tennisplätze	Rad	Strecke	Beschilderung	Tempo 30	einseitiger Gehweg	Aufhebung Benutzungspflicht einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg				1
45	Friedlandstr.: südl. Tennisplätze-Bebauung	Rad	Strecke	Markierung	einseitiger Schutzstreifen	einseitiger Gehweg	Aufhebung Benutzungspflicht einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg auf Ostseite, Radweg auf Westseite bleibt trotz tlw. geringer Breite wg. geringer Frequentierung durch Radfahrer bestehen, Anlage Gehweg hier wg. Anbaufreiheit nicht erforderlich				1
46	Friedlandstr.: Beginn Bebauung-Luxdorfer Weg	Rad	Strecke	Beschilderung	Tempo 30	einseitiger Gehweg	Entfall Radweg Westseite zugunsten Gehweg, Aufhebung Benutzungspflicht einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Ostseite				1
47	Friedlandstr.: Luxdorfer Weg -Komotauer Str.	Rad/ÖPNV	Strecke	Beschilderung	Tempo 30						1
48	Friedlandstr.: Komotauer Str.-Proschwitzer Str.	Rad/ÖPNV	Strecke	Beschilderung	Tempo 30						1
57	Proschwitzer Str.: Sudetenstr.-Friedlandstr.	Rad/ÖPNV	Strecke	Beschilderung	Tempo 30						1
58	Proschwitzer Str.: Friedlandstr.-Abzw. Radweg	Rad/ÖPNV	Strecke	Beschilderung	Tempo 30						1
59	Proschwitzer Str.: Abzw. Radweg-Antoniawalder Weg	Rad/ÖPNV	Strecke	Beschilderung	Tempo 30						1
60	Rehgrund: Proschwitzer Str.-Reichenberger Str.	Rad/ÖPNV	Strecke	Beschilderung	Tempo 30						1
61	Rehgrund: Reichenberger-Str.-Albrechtsdorfer Str.	Rad/ÖPNV	Strecke	Beschilderung	Tempo 30						1
62	Rehgrund: Reichenberger-Str.-Albrechtsdorfer Str.	Rad/ÖPNV	Strecke	Beschilderung	Tempo 30						1
63	Neue Zeile: Rehgrund-Kurze Gasse	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen						2
64	Gewerbestraße: Polauner Straße-Höhe Haldenteil (Zufahrt Parkplatz Freibad)	Rad/Fuß	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei	Aufhebung Benutzungspflicht auf Westseite				3
65	Gürtlerstr.: Knopfgasse-Perlengasse	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		einseitig wechselseitiges Parken entfällt		3.100		3
66	Gürtlerstr.: Perlengasse-Goldstraße	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Entfall Fahrbahnparken einseitig, Parken auf Grundstücken		3.100		3
67	Gürtlerstr.: Goldstr.-Silberstr.	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Entfall Fahrbahnparken einseitig, Parken auf Grundstücken		3.900		3
68	Gürtlerstr.: Silberstr.-Glasstraße	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Entfall Fahrbahnparken einseitig, Parken auf Grundstücken		3.900		3
69	Gürtlerstr.: Glasstraße-Gablonzer Ring	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Entfall Fahrbahnparken einseitig, Parken auf Grundstücken		3.900		3
70	Gablonzer Ring: Gürtler Str.-Hirtenstr.	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		kein gesonderter Sicherheitsraum zu Längsparkständen vorhanden, wg. Netzzusammenhang aber trotzdem Anlage Schutzstreifen (lt. ERA mögl.); einseitiges wechselseitiges Fahrbahnparken		2.300		3
71	Gablonzer Ring: Hirtenstr.-Malerstr.	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Entfall Fahrbahnparken einseitig, Parken auf Grundstücken		2.300		3
72	Gablonzer Ring: Malerstr.-Gablonzer Ring	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		kein gesonderter Sicherheitsraum zu Längsparkständen vorhanden, wg. Netzzusammenhang aber trotzdem Anlage Schutzstreifen (lt. ERA mögl.); einseitiges wechselseitiges Fahrbahnparken		2.300		3
75	Gablonzer Ring: Reifträgerweg-Brambergweg	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Entfall Fahrbahnparken				3
76	Gablonzer Ring: Brambergweg-Malerstr.	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Entfall Fahrbahnparken				3

Maßnahmennummer	Streckenabschnitt/ Knotenpunkt	Verkehrsart	Maßnahmentyp	Maßnahmenart	Maßnahme Radverkehr	Maßnahme Fußverkehr	Kommentar	Lupenraum	Belastung [Kfz/24h]	UHS/UHL	Priorität
77	Gablonzler Ring: Malerstr.-Schwarzbrunnweg	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Entfall Fahrbahnparken				3
78	Gablonzler Ring: Schwarzbrunnweg-Jeschkenweg	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Entfall Fahrbahnparken				3
79	Gablonzler Ring: Jeschkenweg-Hirtenstr.	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Entfall Fahrbahnparken				3
80	Gablonzler Ring: Hirtenstr.-Wiesenstr.	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Entfall Fahrbahnparken				3
81	Gablonzler Ring: Wiesenstr.-Sommerstr.	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Entfall Fahrbahnparken				3
82	Gablonzler Ring: Sommerstr.-Herbststr.	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Entfall Fahrbahnparken		7.000		3
83	Gablonzler Ring: Herbststr.-Sonnenstr.	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Entfall Fahrbahnparken		7.000		3
84	Wiesenstr.: Gablonzer Ring-Hasenlauf	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Entfall Fahrbahnparken				3
85	Wiesenstr.: Hasenlauf-Dessestr.	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen				3.100		3
86	Wiesenstr.: Dessestr.-Schneekoppenweg	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen				3.100		3
87	Wiesenstr.: Schneekoppenweg-Reifträgerweg	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Hier nur Mindestmaß Schutzstreifen möglich, aufgrund Netzzusammenhang und geringer Verkehrsstärke wird dies befürwortet		3.100		3
88	Dessestr.: Wiesenstr.-Neißegasse	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Entfall Fahrbahnparken				3
89	Dessestr.: Neißegasse-Kamnitzstr.	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Entfall Fahrbahnparken				3
90	Reifträgerweg/Am Riederloh	Rad	Punkt	Markierung	Markierung Furt		Erneuerung Furtmarkierung				1
91	Reifträgerweg/Dessestr.	Rad/Fuß	Punkt	baulich	Querungshilfe	Querungshilfe	Radweg wechselt auf andere Straßenseite				2
92	Reifträgerweg: Dessestr.-Wiesenstr.	Rad/Fuß	Strecke	baulich	Oberflächengestaltung	Oberflächengestaltung	Optimierung Abgrenzung Radweg/unbefestigter Parkstreifen, regelmäßiger Grünrückschnitt		600		1
93	Reifträgerweg: Wiesenstr.-Gablonzler Ring	Rad/Fuß	Strecke	baulich	Oberflächengestaltung	Oberflächengestaltung	Optimierung Abgrenzung Radweg/unbefestigter Parkstreifen, regelmäßiger Grünrückschnitt		1.300		1
94	Neugablonzler Str. Kreisverkehr-F-LSA	Rad/Fuß	Strecke	Beschilderung	beidseitiger getrennter Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	beidseitiger getrennter Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	Umwandlung Zweirichtungs- in Einrichtungsradweg		22.600		3
96	Neugablonzler Str.: Holzbrücke-F-LSA, Nordseite - Moosmangstraße	Rad/Fuß	Strecke	baulich	Beleuchtung		Überprüfung und ggf. Ergänzung/Erneuerung Beleuchtung				2
97	Neugablonzler Str.: Holzbrücke - F-LSA-östl. Moosmangstr.	Rad	Strecke	baulich	einseitiger Radweg Einrichtungsverkehr		Nordseite: Verbreiterung Radweg auf Regellaß und Anlage Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn (abschüssiges Gelände, keine Ausweichmöglichkeit)		20.200		2
98	Neugablonzler Str.: Holzbrücke, Abzweig Radweg nach Norden	Rad	Punkt	baulich	Umgestaltung Knotenpunkt	Umgestaltung Knotenpunkt	Vergrößerung Einmündungsbereich der beiden Haupttrouten, Verbesserung Sichtverhältnisse, Wegweisung und Beschilderung Richtung Stadtzentrum				1
102	Moosmangstr.: Neugablonzler Straße - Fuggerstraße	Rad	Strecke	Markierung	einseitiger Schutzstreifen	einseitiger Gehweg	Ostseite: Aufhebung Benutzungspflicht, Schutzstreifen bis Mittelinsel, Überleitung in Seitenraum prüfen				2
103	Moosmangstr. südl. Neugablonzler Str., Westseite	Rad	Punkt	Beschilderung	Beschilderung		Beschilderung Schutzstreifen nicht erforderlich, Aufhebung Benutzungspflicht				1
104	Moosmangstraße: Fuggerstraße - Augsburgische Straße	Rad/Fuß	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen	einseitiger Gehweg	Aufhebung Benutzungspflicht (Zweirichtungsverkehr)		7.800		2
105	Moosmangstraße/Innovapark/Welserstraße	Rad	Punkt	Markierung	Seitenraum		Ostseite: Demarkierung Furt Radweg im Seitenraum, Markierung Furt Schutzstreifen, Aufhebung Benutzungspflicht				2
106	Augsburger Straße (Radweg-Moosmangstraße)	Rad/Fuß/ÖPNV/Kfz	Punkt	baulich	Umgestaltung Knotenpunkt	Umgestaltung Knotenpunkt	Mittelinsel als Querungshilfe über Augsburgische Straße im Kreuzungsbereich Augsburgische Straße/Moosmangstraße oder Neubau Kreisverkehr, Seitenraum gemeinsamer Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr Augsburgische Straße bis neue Mittelinsel über Moosmangstraße im Zweirichtungsverkehr, siehe Lupe 10	10			1
107	Melchior-Elch-Straße gesamt	Rad	Punkt	Markierung	Markierung Furt		Markierung Radfurten in drei Knotenpunktbereichen				1
108	Radweg nördlich Waldfriedhof	Rad/Fuß	Strecke	Sonstiges	Beleuchtung	Beleuchtung	Überprüfung Beleuchtung				3
109	Am Ring: Stadtgrenze - Kreisverkehr	Rad/Fuß	Strecke	baulich	einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr	einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr	gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr mit Regellaß außerorts				2
110	Melchior-Elch-Straße: Radweg - Dr.-H-Kittel-Straße	Rad/Fuß	Strecke	Beschilderung	einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr	einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr	Westseite: Freigabe gemeinsamer Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr (Netzzusammenhang)				1
111	Melchior-Elch-Straße: Dr.-H-Kittel-Straße - Mauerstettener Straße	Rad/Fuß	Strecke	baulich	einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr	einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr	Westseite: gemeinsamer Geh-/Radweg 3,00 m wg. Durchgängigkeit (Netzzusammenhang)				1
114	Mauerstettener Straße: Margeritenstraße - Am Bahndamm bzw. Weinhaldeweg (Querungshilfe)	Rad	Strecke	Markierung, Beschilderung	einseitiger Schutzstreifen, einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	Nordseite: gemeinsamer Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr benutzungspflichtig, Südseite: einseitiger Schutzstreifen bis Mittelinsel		4.400		1
115	Mauerstettener Straße: Eisenbahnbrücke - Margeritenstraße	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Übergang von Planung zu Mauerstettener Straße für 2020 bis Maßnahme 114, Fahrbahnbreite im Bestand 7,00m, Südseite: Schutzstreifen				1
116	Mauerstettener Straße: Am Hang - Eisenbahnbrücke	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Beidseitiger Gehweg und beidseitige Anlage von Schutzstreifen, Umbau gemäß Planung zu Mauerstettener Straße bis Am Hang von Eisenbahnbrücke für das Jahr 2020		7.300		1
117	Gehweg : Hans-Böckler-Straße - Augsburgische Straße (Netzlücke Rad)	Rad	Strecke	Beschilderung	separater Gehweg, Radverkehr frei	separater Gehweg, Radverkehr frei	Fußgängerverbindung für Augsburgische Straße, für Zugang Wohngebiet Radverkehr freigeben				1
118	Augsburger Straße: Kreuzung Spitalwaldweg (südlich Waldfriedhof) bis Unterführung	Rad	Strecke	Beschilderung	beidseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	beidseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	beidseitig Einrichtungsverkehr anordnen	9			1

Maßnahmennummer	Streckenabschnitt/ Knotenpunkt	Verkehrsart	Maßnahmentyp	Maßnahmenart	Maßnahme Radverkehr	Maßnahme Fußverkehr	Kommentar	Lupenraum	Belastung [Kfz/24h]	UHS/UHL	Priorität
119	Augsburger Straße: Kreuzung Spitalwaldweg (südlich Waldfriedhof)	Rad/Fuß	Punkt	baulich	Querungshilfe	Querungshilfe	Querung über Augsburgs Straße, Parkplatz und Spitalwaldweg				1
120	Radweg Augsburgs Straße: Alte Poststraße - Kreuzung Spitalwaldweg (neue Querungsanlage), abseits	Rad/Fuß	Strecke	Markierung	separater getrennter Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr	separater getrennter Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr	Erhalt getrennter Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr mit Erneuerung Z 295, Markierung Piktogramme für Radverkehr und Fußverkehr				1
121	Radwege Augsburgs Straße: von Überleitung Kurve Alte Poststraße bis Einmündung Alte Poststraße/Augsburger Straße	Rad	Strecke	Beschilderung	separater Radweg Einrichtungsverkehr		regelmäßiger Grünschnitt, Knotenpunktbereich Alte Poststraße siehe Maßnahme 235				1
126	Neugablonzer Straße - Radweg Am Leinauer Hang	Rad	Strecke	Beschilderung	separater Gehweg, Radverkehr frei	separater Gehweg, Radverkehr frei	Netzlücke für Radverkehr schließen durch Freigabe Gehweg zur Anbindung des Übergeordneten Netzes an den Radweg Am Leinauer Hang, Anpassung Streckenführung (ZickZack) zur besseren Befahrbarkeit mit dem Rad. Verbesserung der Oberfläche und Überprüfung Beleuchtung				1
128	Neugablonzer Straße/ Liegnitzer Straße	Rad	Punkt	Signalisierung	Überprüfung Signalisierung	Überprüfung Signalisierung	Überprüfung Freigabezeit Radverkehr Installation gelbes Blinklicht				1
130	Kolberger Straße: Buronstraße - Liegnitzer Straße	Rad	Strecke	Baulich	Oberflächengestaltung	Oberflächengestaltung	Instandsetzung Oberfläche				2
132	Buronstraße/Herzog-Friedrich-Straße	Rad/Fuß	Punkt	Sonstiges	Beleuchtung	Beleuchtung	Beleuchtung in Unterführung prüfen, regelmäßiger Anstrich, Wegweisung (Pfeilwegweiser), Soziale Sicherheit				1
135	Geh-/Radweg: Herzog-Friedrich-Straße und Wolfriegelstraße	Rad	Strecke	baulich	separater gemeinsamer Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr	separater gemeinsamer Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr	Erneuerung der Oberfläche und gleichzeitige Verbreiterung des Geh-/Radweges auf Regellaß				3
136	Geh-/Radweg: Herzog-Friedrich-Straße und Wolfriegelstraße	Rad	Strecke	Baulich	Oberflächengestaltung	Oberflächengestaltung	Erneuerung Oberfläche				3
137	Markgrafenstraße: Karolingerstraße - Salierstraße	Rad	Strecke	Beschilderung		einseitiger Gehweg	im Bestand bereits Tempo 30, daher Radverkehr im Mischverkehr, Südseite: Radverkehrsanlage entfällt zugunsten Gehweg, Aufhebung Benutzungspflicht				1
139	Buronstraße: König-Rudolf-Straße - Neugablonzer Straße	Rad	Strecke	Beschilderung	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei	Westseite: Gehweg, Radverkehr frei in beide Richtungen (Einzelfallentscheidung: Bestand gemeinsamer Geh-/Radweg mit baulicher Mitteltrennung)		11.600		1
140	Buronstraße: Herzog-Friedrich-Straße - König-Rudolf-Straße	Rad	Strecke	Beschilderung	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei	Westseite: wegen baulicher Mitteltrennung hier Gehweg, Radverkehr frei		6.400		1
141	Osterhofstraße: Buronstraße (Süd) - Buronstraße (mit Stich Petersruh)	Rad	Strecke	Beschilderung	Tempo 30		Führung Radverkehr im Mischverkehr, einseitiger Gehweg (Stich Petersruh kein Fußgängerverkehr (kein Gehweg)), Einseitiger Gehweg ausreichend wg. Geringem Fußpotenzial		-		1
144	Mindelheimer Straße: Am Sonneneck - Türkheimer Straße	Rad/Fuß	Strecke	Beschilderung	beidseitiger Gehweg, Radverkehr frei	beidseitiger Gehweg, Radverkehr frei	Freigabe Gehweg für Radverkehr, wg. Mitteltrennung im Bestand, Überprüfung Oberfläche		14.500	UHL03 (alt)	1
145	Mindelheimer Straße: Am Webereck - Am Sonneneck	Rad/Fuß	Strecke	Markierung, Beschilderung	einseitiger Schutzstreifen, beidseitiger Gehweg, Radverkehr frei	beidseitiger Gehweg, Radverkehr frei	Westseite: Gehweg, Radverkehr frei, Markierung Schutzstreifen einseitig Ostseite: Gehweg, Radverkehr frei		14.500		3
147	Höhe Grundstück Petersruh an Bahntrasse	Rad	Punkt	baulich	Oberflächengestaltung	Oberflächengestaltung	Punktuelle Ausbesserung Oberfläche				3
150	Augsburger Straße: Haltestelle Waldfriedhof - Moosmangstraße	Rad/Fuß	Strecke	baulich, Beschilderung	einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr	einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr	Fahrbahnbegleitender gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr auf der Seite des Waldfriedhof-Parkplatzes bis zur Einmündung/Kreuzung Moosmangstraße (3,00m Breite mit einem Grünstreifen von 1,00 m Breite zwischen Fahrbahn und Geh-/Radweg wg. Durchgängigkeit der Gestaltung)	10	18.600		1
151	Augsburger Straße: Haltestelle Waldfriedhof - Zufahrt LKW-Parkplatz Süd	Rad/Fuß	Strecke	baulich, Beschilderung	einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr	einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr	Fahrbahnbegleitender gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr auf der Seite des Waldfriedhof-Parkplatzes bis zur Einmündung/Kreuzung Moosmangstraße (3,00m Breite mit einem Grünstreifen von 1,00 m Breite zwischen Fahrbahn und Geh-/Radweg wg. Durchgängigkeit der Gestaltung)	10	18.600		1
155	Am Staffeld (Tempo 30)	Fuß	Strecke	baulich		einseitiger Gehweg	Südseite: Errichtung einseitiger Gehweg (geringes Fußgängeraufkommen), mit Bord (bauliche Trennung) zur Fahrbahn		3.300		2
156	Am Staffeld: Tempo 30 - Zufahrt Parkplatz Krankenhaus (Beginn Tempo 30)	Rad/Fuß	Strecke	baulich, Markierung	einseitiger Schutzstreifen	einseitiger Gehweg	Erreichbarkeit des Klinikums für Fußgängerverkehr und Radverkehr schaffen, einseitiger Gehweg (Seite in Abhängigkeit von Topographie festlegen) Nordseite (bergauf):einseitiger Schutzstreifen		3.300		2
157	Kohlenweg, Querspanne Am Staffeld bis asphaltiert	Rad/Fuß	Strecke	baulich	Oberflächengestaltung	Oberflächengestaltung					2
158	Am Staffeld/ Zufahrt Radweg Kohlenweg	Rad/Fuß	Punkt	Beschilderung	Beschilderung	Beschilderung	Hinweis auf Fuß- und Radverkehr in Kombination mit Maßnahme 156 (einseitiger Gehweg)				2
163	Waldweg von Parkplatz Nähe Kreisverkehr nach Am Kaisergraben	Rad/Fuß	Strecke	baulich	Oberflächengestaltung	Oberflächengestaltung	"Trampelpfad" mit wassergebundener Oberfläche ausbauen, Wegeverbindung Mindelheimer Straße zu Kreisverkehr Kemnater Straße/Dr.-Gutermann-Straße, keine direkte Anbindung an Kreisverkehr vorhanden, genaue Trassierung und Umsetzbarkeit hinsichtlich Grundbesitz prüfen (teilweise kein städtisches Grundstück)				2
166	Verbindung Ortsteile Ölmühlhang - Kleinkemnat	Rad/Fuß/ÖPNV/Kfz	Strecke	baulich	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei	Gehweg einseitig wegen geringem Aufkommen				1
167	Kleinkemnat Am Schloßfeld: Ortseingang (Tempo 30) - Stefanstal	Fuß/ÖPNV/Kfz	Strecke	baulich		einseitiger Gehweg	Fahrbahnbreite 5,70 m mit reduziertem Gehwegmaß einseitig (mind. 1,50m) wäre kein Begegnungsverkehr realisierbar, möglicher Ansatz: minimaler Seitenraum (1,00m, höhengleich, Rinne), Radverkehr im Mischverkehr	14			3

Maßnahmennummer	Streckenabschnitt/ Knotenpunkt	Verkehrsart	Maßnahmentyp	Maßnahmenart	Maßnahme Radverkehr	Maßnahme Fußverkehr	Kommentar	Lupenraum	Belastung [Kfz/24h]	UHS/UHL	Priorität
168	Kleinkemnat Stefanstal: Stefanstal - Ortsausgang	Fuß	Strecke	baulich		einseitiger Gehweg	Lückenschluss Fußverkehrsanlagen, Fahrbahnbreite 5,20m mit reduziertem Gehwegmaß einseitig (mind. 1,50m) wäre kein Begegnungsverkehr realisierbar, möglicher Ansatz: minimaler Seitenraum (1,00m, höhengleich, Rinne), Radverkehr im Mischverkehr				3
169	Kleinkemnat Am Schloßfeld: Stefanstal - Am Herrenfeld	Fuß/ÖPNV/Kfz	Strecke	baulich		einseitiger Gehweg	Fahrbahnbreite 5,80m mit reduziertem Gehwegmaß einseitig (mind. 1,50m) wäre kein Begegnungsverkehr realisierbar, möglicher Ansatz: minimaler Seitenraum (1,00m, höhengleich, Rinne), Radverkehr im Mischverkehr	14			3
170	Kleinkemnat Am Schloßfeld: Am Herrenfeld - Ortsausgang	Fuß/ÖPNV/Kfz	Strecke	baulich		einseitiger Gehweg	Lückenschluss Fußverkehrsanlagen, Fahrbahnbreite 6,00m mit reduziertem Gehwegmaß einseitig (mind. 1,50m) wäre kein Begegnungsverkehr realisierbar, möglicher Ansatz: minimaler Seitenraum (1,00m, höhengleich, Rinne), Radverkehr im Mischverkehr	14			3
171	Berghof: Feld-/Radweg nach Kleinkemnat - Anfang Tempo 30	Rad/Fuß/ÖPNV/Kfz	Strecke	baulich	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei	Gehweg einseitig wegen geringem Aufkommen				3
172	Abschnitt mit Bebauung zwischen Kleinkemnat und Großkemnat	Fuß/ÖPNV/Kfz	Strecke	baulich		einseitiger Gehweg	Lückenschluss Fußverkehrsanlagen, Fahrbahnbreite 5,60m mit reduziertem Gehwegmaß einseitig (mind. 1,50m) wäre kein Begegnungsverkehr realisierbar, möglicher Ansatz: minimaler Seitenraum (1,00m, höhengleich, Rinne), Radverkehr im Mischverkehr				3
173	Abschnitt zwischen Bebauung (Kleinkemnat - Großkemnat) und Ortseingang Großkemnat	Rad/Fuß/ÖPNV/Kfz	Strecke	baulich	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei	Gehweg einseitig wegen geringem Aufkommen				3
174	Gutwillen Ost und Am Römerturm bis Ortsausgang Süd	Fuß/ÖPNV/Kfz	Strecke	baulich		einseitiger Gehweg	Fahrbahnbreite 5,40m mit reduziertem Gehwegmaß einseitig (mind. 1,50m) wäre kein Begegnungsverkehr realisierbar, möglicher Ansatz: minimaler Seitenraum (1,00m, höhengleich, Rinne), Radverkehr im Mischverkehr				3
175	Alte Steige: Lindauer Straße - Heimenhofer Straße	Fuß	Strecke	baulich		einseitiger Gehweg	Radverkehr im Mischverkehr (Tempo 30), Gehwegbreite Mindestanforderung 1,50m (bei geringer Flächenverfügbarkeit 1,00m höhengleich mit Rinne, Ausnahmefall), Hauptroute Radverkehr				3
176	Lindauer Straße: Heimenhofer Straße - Hauptstraße	Rad	Strecke	Markierung	einseitiger Schutzstreifen		Südseite: Schutzstreifen (hier auf Seite des Gehweges)				1
187	Feld-/Radweg: Am Märzenbach - Untere Gasse	Rad/Fuß	Strecke	baulich	Oberflächengestaltung	Oberflächengestaltung	Im Bestand: Durchfahrt für Kfz gesperrt, Anlieger frei beibehalten				3
188	Feldweg (Diagonaler "Trampelpfad"): Abzweigung Weg - Trettachweg	Rad/Fuß	Strecke	baulich	separater gemeinsamer Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr	separater gemeinsamer Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr	Trassierung in Abhängigkeit von geplanten Wohnbauvorhaben und weiteren (unbekannten) Rahmenbedingungen, Oberflächengestaltung, Beleuchtung				2
189	Feldweg: Höfatsstraße - Abzweigung Weg	Rad/Fuß	Strecke	baulich	Oberflächengestaltung, Beleuchtung	Oberflächengestaltung, Beleuchtung					2
190	separater Weg: Zum Tal - Ende Feldweg (Oberbeuren)	Rad/Fuß	Strecke	baulich	Oberflächengestaltung, Beleuchtung	Oberflächengestaltung, Beleuchtung	bleibt separater gemeinsamer Geh-/Radweg			UHS08	2
191	Oberbeurener Fußweg: Ende Feldweg - Höfatsstraße	Rad/Fuß	Strecke	baulich	Oberflächengestaltung, Beleuchtung	Oberflächengestaltung, Beleuchtung	separaten Gehweg auf Dimensionierung prüfen und für Radverkehr freigeben				2
194	Apfeltranger Straße: Oberbeurer Weg - Kemptener Straße	Rad/Fuß	Strecke	baulich, Beschilderung	einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr	einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr	Anordnung eines gemeinsamen Geh-/Radweges im Zweirichtungsverkehr, gemäß Planung der Stadt Kaufbeuren "Änderungen im Bestandsnetz"				1
195	Apfeltranger Straße/Hölzlestr.	Rad/Fuß	Punkt	baulich	Querungshilfe	Querungshilfe	Mittelinsel über Apfeltranger Straße im Kurvenbereich				1
196	Hohe Buchleuthe/Apfeltranger Straße	Rad/Fuß	Punkt	baulich	Querungshilfe	Querungshilfe	Verbreiterung Mittelinsel über Hohe Buchleuthe; Reduzierung auf einen Fahrstreifen gemeinsam für Rechts- und Linksabbieger				2
198	Apfeltranger Straße: Marktoberdorfer Straße - Sankt-Cosmas-Straße	Rad/Fuß	Strecke	Beschilderung	beidseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	beidseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	Benutzungspflicht wg. Streckencharakteristik				1
200	Neugablonzer Straße, Zufahrt HEM-Tankstelle	Rad/Fuß	Punkt	Markierung	Markierung Furt	Markierung Furt	Rotmarkierung Furt				1
201	Neugablonzer Straße: Beginn Bussonderfahrstreifen-Alte Poststraße	Rad/Fuß	Strecke	baulich, Beschilderung	beidseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	beidseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	gemeinsamer Geh-/Radweg (Demarkierung Z 295 auf Westseite), da Fußgängeraufkommen aufgrund geringer Randnutzung und geringer Zufahrtsdicht gering, Radpotenzial hoch und vorhandene Breiten für getrennte Führung nicht ausreichen; Fahrbahnführung aufgrund hoher Kfz-Belastung und fehlender Fahrbahnbreite nicht möglich, Instandsetzung Oberfläche. Vom Grundsatz, Aufhebung Benutzungspflicht und Gehweg/Radfahrer frei wird hier aufgrund hoher Verkehrsbelastung abgewichen.	20.200			1
202	Neugablonzer Straße/Alte Poststraße	Rad/Fuß	Punkt	baulich, Markierung	Markierung Furt	Querungshilfe	Markierung Radfahrerfurt fahrbahnnah vor Mittelinsel; Überschreiten Unfälle mit Radfahrern; Anlage Mittelinsel auch, um Nebeneinanderaufstellen von rechts- und linksabbiegenden Kfz zu vermeiden				1
203	Neugablonzer Straße: Beginn Trennung Radweg/Gehweg (Höhe Hs-Nr. 6)- Holzbrücke	Rad	Strecke	baulich	beidseitiger Radweg Einrichtungsverkehr		Anpassung Radwege auf Regellaß, da innergemeindliche Hauptverbindung; kein Angebot für Fußgänger, da parallel verlaufender Fußweg und entlang Neugablonzer Straße keine Erschließung	20.200			1
204	Neugablonzer Straße: Abzweig Am Leinauer Hang (F-LSA)- Beginn Trennung Radweg/Gehweg (Höhe Hs-Nr. 6)	Rad	Strecke	baulich	einseitiger Radweg Einrichtungsverkehr		Westseite: Anpassung Radweg auf Regellaß, da innergemeindliche Hauptverbindung und starkes Gefälle; kein Angebot für Fußgänger, da parallel verlaufender Fußweg und entlang Neugablonzer Straße keine Erschließung	20.200			1

Maßnahmennummer	Streckenabschnitt/ Knotenpunkt	Verkehrsart	Maßnahmentyp	Maßnahmenart	Maßnahme Radverkehr	Maßnahme Fußverkehr	Kommentar	Lupenraum	Belastung [Kfz/24h]	UHS/UHL	Priorität
205	Neugablonzer Straße: Liegnitzer Straße - Beginn Bussonderfahrstreifen	Rad/Fuß	Strecke	baulich, Beschilderung	beidseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	beidseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg	gemeinsamer Geh-/Radweg (Demarkierung Z 295), da Radpotenzial hoch und vorhandene Breiten für getrennte Führung nicht ausreichen; Fahrbahnführung aufgrund hoher Kfz-Belastung und fehlender Fahrbahnbreite nicht möglich, Instandsetzung Oberfläche. Vom Grundsatz, Aufhebung Benutzungspflicht und Gehweg/Radfahrer frei wird hier aufgrund hoher Verkehrsbelastung abgewichen.		20.200		1
206	Neugablonzer Str.: Alte Poststr.-Abzweig Leinauer Hang (F-LSA)	Rad/Fuß	Strecke	baulich, Beschilderung	einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	gemeinsamer Geh-/Radweg (Demarkierung Z 295), da Radpotenzial hoch und vorhandene Breiten für getrennte Führung nicht ausreichen; Fahrbahnführung aufgrund hoher Kfz-Belastung und fehlender Fahrbahnbreite nicht möglich, Instandsetzung Oberfläche. Vom Grundsatz, Aufhebung Benutzungspflicht und Gehweg/Radfahrer frei wird hier aufgrund hoher Verkehrsbelastung abgewichen.				1
207	Neugablonzer Straße: Liegnitzer Straße-Buronstraße (westliche Zufahrt)	Rad/Fuß	Strecke	baulich	beidseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	beidseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	Erneuerung Oberfläche, vom Grundsatz, Aufhebung Benutzungspflicht und Gehweg/Radfahrer frei wird hier aufgrund hoher Verkehrsbelastung abgewichen. (bauliche Trennung besitzt keine straßenverkehrsrechtliche Bedeutung und kann daher bis zu einer Erneuerung der Oberfläche erhalten bleiben)		20.200		2
209	Neugablonzer Straße/Buronstraße (östliche Zufahrt)	Rad/Fuß	Punkt	baulich	Querungshilfe, Markierung Furt, Markierung Piktogramme	Querungshilfe	Erneuerung Furtmarkierung und Roteinfärbung; Markierung Fahrradpiktogramm Anlage Mittelinsel als Querungshilfe für linksabbiegenden Radverkehr (stadtauswärts auf Radweg in Buronstraße) 5 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung 2014-2018 (davon 2 Abbiegeunfälle, 1 Fahrnfälle, 2 ohne Angabe Unfalltyp); evtl. Gefahrenzeichen Z138 (Radverkehr) für aus Neugablonzer in Buronstraße für linksabbiegende Kfz			UHS11	2
210	Hochstadtweg/ Neugablonzer Straße	Rad/Kfz	Punkt	Markierung	Markierung Fahrstreifen		Reduzierung Fahrstreifenbreite auf 3,50 m in Hochstadtweg: Nebeneinanderaufstellen von 2 Kfz nicht mehr möglich: Raum- und Sicherheitsgewinn für Radverkehr, Beibehaltung Markierung und Piktogramme Radverkehr in Gegenrichtung				2
211	Neugablonzer Str.: Honoldstr.-Hochstadtweg	Rad/Fuß	Strecke	Markierung	beidseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg	beidseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg			17.200		3
212	Neugablonzer Str: Jakob-Brucker-Str.-Honoldstr.	Rad/Fuß	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen, beidseitiger Gehweg, Radverkehr frei	beidseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg			17.200		3
213	Neugablonzer Str: Wilhelmine-Mayer-Str.-Jakob-Brucker-Str.	Rad/Fuß	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen, beidseitiger Gehweg, Radverkehr frei	beidseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg		6.7	17.200		3
214	Espachstraße: Alte Weberei-Neugablonzer Str.	Rad/Fuß	Strecke	Markierung, Beschilderung	einseitiger Schutzstreifen, beidseitiger Gehweg, Radverkehr frei	beidseitiger Gehweg, Radverkehr frei	Nordseite: Schutzstreifen und Freigabe Radverkehr auf Gehweg; Südseite: Freigabe Radverkehr auf Gehweg		9.800		3
215	Espachstraße/Untere Bleiche	Rad	Punkt	Markierung	Markierung Furt		Einfärbung Furt, Fahrradpiktogramm				1
216	Espachstraße westl. Untere Bleiche	Fuß	Punkt	Markierung		Markierung	Erneuerung Markierung FGÜ; Prüfung Beleuchtung				1
217	Espachstraße, Höhe Alte Weberei	Fuß	Punkt	baulich	Bordabsenkung	Bordabsenkung	Absenkung Borde auf Höhe Querungshilfe, Ersatz Interimslösung Querungshilfe durch bauliche Mittelinsel				3
218	Espachstraße.: An der Schnelle-Alte Weberei	Rad/Fuß	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen, beidseitiger Gehweg, Radverkehr frei	beidseitiger Gehweg, Radverkehr frei	Roteinfärbung und Piktogrammen an Einmündungen, Aufhebung Benutzungspflicht				3
219	Espachstraße/Am Bleichanger	Rad	Punkt	Markierung	Markierung Piktogramme		Markierung Fahrradpiktogramm wg. Abbiegeunfällen				1
222	Neugablonzer Str.: Gutenbergstr.-Bleicherweg	Rad/Fuß	Strecke	Markierung, Beschilderung	beidseitiger Gehweg, Radverkehr frei, einseitiger Schutzstreifen	beidseitiger Gehweg, Radverkehr frei	Ostseite: Gehweg, Radfahrer frei, zwischen Bleicherweg und Mittelinsel Höhe Parkhaus in beiden Richtungen Radfahrer frei Westseite: Anlage Schutzstreifen zulasten Breiten Fahrstreifen (z. T. schmalere/überbreite Fahrstreifen)	6.1, 6.2	12.900		1
223	Neugablonzer Str.: Bleicherweg-Espachstraße.	Rad/Fuß	Strecke	baulich, Markierung, Beschilderung	einseitiger getrennter Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr, einseitiger Schutzstreifen, einseitiger Gehweg, Radverkehr frei	einseitiger getrennter Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr, einseitiger Gehweg, Radverkehr frei	Ostseite: Verbreiterung Radweg auf 2,50 m, Gehweg auf 3,00 m; Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn 0,50 m, zu Schrägparkern 1,10 m; alternativ gemeinsamer breiter Geh-Radweg (6,60 m) mit besonderer Gestaltung Westseite: Anlage Schutzstreifen zulasten Breiten Fahrstreifen (z. T. schmalere/überbreite Fahrstreifen); Aufhebung Benutzungspflicht	6.3	12.900		1
224	Neugablonzer Str.: Espachstraße.-Von-Colln-Str.	Rad/Fuß	Strecke	baulich, Markierung, Beschilderung	einseitiger getrennter Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr, einseitiger Schutzstreifen, einseitiger Gehweg, Radverkehr frei	einseitiger getrennter Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr, einseitiger Gehweg, Radfahrer frei	Ostseite: Verbreiterung Radweg auf 2,50 m, Gehweg auf 3,00 m; Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn 0,50 m, zu Schrägparkern 1,10 m; alternativ gemeinsamer breiter Geh-Radweg (6,60 m) mit besonderer Gestaltung Westseite: Anlage Schutzstreifen zulasten Breiten Fahrstreifen (z. T. schmalere/überbreite Fahrstreifen); Aufhebung Benutzungspflicht	6.4-6.6	12.900		1
225	Neugablonzer Str.: Höhe Wertach Apotheke	Rad/Fuß	Punkt	baulich	Querungshilfe	Querungshilfe	Sicherung der Querung für Schüler (Bushaltestelle, Zugang Fahrradabstellanlagen)	6.5	12.900		1
226	Neugablonzer Str./Von-Colln-Str.	Rad/Fuß/ÖPNV/Kfz	Punkt	baulich	Umgestaltung Knotenpunkt	Umgestaltung Knotenpunkt	Einbeziehung Wilh.-Mayer-Str. und von-Colln-Str. in Signalisierung: Verkehrssicherheitsrisiko für querende Fußgänger und Radfahrer über Wilh.-Mayer-Str. aufgrund nebeneinanderliegendem Rechts- und Linksabbieger (Überschreiten Unfälle) und gleichzeitige Erhöhung Verkehrsqualität MIV für Einbieger; Überleitung Radweg/Schutzstreifen	6.6	12.900		1

Maßnahmennummer	Streckenabschnitt/ Knotenpunkt	Verkehrsart	Maßnahmentyp	Maßnahmenart	Maßnahme Radverkehr	Maßnahme Fußverkehr	Kommentar	Lupenraum	Belastung [Kfz/24h]	UHS/UHL	Priorität
227	Neugablonzer Str.: Höhe Bushaltestelle Obermayerstraße	Fuß	Punkt	baulich	Querungshilfe	Querungshilfe	Querungshilfe zur Sicherung der Fußwege zw. Discounter, Bushaltestelle und Wohngebieten		17.200	UHL 2	1
228	Mindelheimer Str.: Mindelheimer Str.-Am Webereck	Rad/Fuß	Strecke	Markierung, Beschilderung	einseitiger Schutzstreifen	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei	Westseite: einseitiger Schutzstreifen, Freigabe Gehweg für Radverkehr		14.500		3
229	An der Schnelle/ Mindelheimer Straße	Rad/Fuß	Punkt	baulich, Markierung	Bordabsenkung, Querungshilfe	Querungshilfe	Bordabsenkung gegenüber Abzweig Mindelheimer Str. als Übergang auf gemeinsamen Geh-/Radweg Verbreiterung Mittelinsel über Hohe Buchleuth; Reduzierung auf einen Fahrstreifen gemeinsam für Rechts- und Linkseinbieger (baulich oder markierungstechnisch)				3
230	An der Schnelle: Espachstraße.- Mindelheimer Str.	Rad/Fuß	Strecke	Markierung, Beschilderung	einseitiger Schutzstreifen, einseitiger Gehweg, Radverkehr frei	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei	Westseite: Anlage Schutzstreifen zulasten Breiten Fahrstreifen (z. T. schmalere/überbreite Fahrstreifen), Freigabe Gehweg für Radverkehr, wegen Netzzusammenhang (kein Z 295 im Bestand)		13.300		3
231	An der Schnelle: Josef-Landes-Str. - Espachstraße.	Rad/Fuß	Strecke	Markierung, Beschilderung	beidseitiger Schutzstreifen, beidseitiger Gehweg, Radverkehr frei	beidseitiger Gehweg, Radverkehr frei	Ostseite: Anlage Schutzstreifen zulasten Breiten Fahrstreifen (z. T. schmalere/überbreite Fahrstreifen), Freigabe Gehweg für Radverkehr Westseite: Gehweg, Radverkehr frei				3
232	An der Schnelle/Espachstraße	Rad/ÖPNV/Kfz	Punkt	Markierung	Umgestaltung Knotenpunkt	Umgestaltung Knotenpunkt	Aus Richtung Norden: vorgezogene Haltlinie für den Radverkehr geradeaus, indirektes Linksabbiegen; Aus Richtung Westen: Rechtsabbieger in Seitenraum führen; Linksabbieger mit vorgezogener Haltlinie				3
233	Bleicherweg: Neugablonzer Str.-Tänzelfestweg	Rad/Fuß	Strecke	baulich	Umgestaltung Straßenraum	Umgestaltung Straßenraum	Niveaugleicher Ausbau. Beschilderung als Fahrradstraße (Anlieger frei), gemeinsamer Geh-/Radweg (Anlieger frei) oder Verkehrsberuhigter Bereich; Anpassung Gestaltung an Bereich vor Schulen (entlang Neugablonzer Str.) denkbar				1
234	Von-Colln-Str.: Neugablonzer Str.-Tänzelfestweg	Rad/Fuß	Strecke	baulich	Umgestaltung Straßenraum	Umgestaltung Straßenraum	Niveaugleicher Ausbau. Beschilderung als Fahrradstraße (Anlieger frei), gemeinsamer Geh-/Radweg (Anlieger frei) oder Verkehrsberuhigter Bereich; Anpassung Gestaltung an Bereich vor Schulen (entlang Neugablonzer Str.) denkbar				1
235	Augsburger Straße/Alte Poststraße	Rad/ÖPNV/Kfz	Punkt	baulich	Umgestaltung Knotenpunkt	Umgestaltung Knotenpunkt	Radweg Nordseite früher in Sichtfeld des Kfz-Verkehrs bringen: Überprüfung Kürzung begrünter Wall und fahrbahnahe Führung des Radwegs; Vorfahrt für geradeausfahrenden Radverkehr; Verbreiterung und Verlängerung Mittelinsel in Alter Poststraße, damit Links- und Rechtsabbieger sich nicht nebeneinander aufstellen können				1
236	Augsburger Str.: Remboldstr.-Alte Poststraße	Rad/Fuß	Strecke	baulich	einseitiger getrennter Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr, einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	einseitiger getrennter Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr, einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	Nordseite: getrennter Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr (Freigabe Radverkehr in Gegenrichtung bis Maßnahme Seitenraum Südseite umgesetzt) ; Südseite Neubau gemeinsamer Geh-/Radweg (in Zusammenhang mit momentaner Baumaßnahme Kaufland westlicher Abschnitt bereits in Bau). Unterführung soll in nächsten 5-10 Jahren erneuert werden; langfristige Maßnahme				1
237	Augsburger Straße: Am Hang-Remboldstraße	Rad/Fuß	Strecke	Markierung, Beschilderung	einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	einseitiger Gehweg, einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	Nordseite: durchgängige Markierung Gehweg (2,0m) auf abseits geführter Fahrbahn Südseite: Gemeinsamer Geh-/Radweg in Zusammenhang mit Neubau Kaufland bereits in Bau (Maßnahme Neubau Kaufland)				1
238	Augsburger Str.: Hirschzeller Str.-Beethovenstr.	Rad/Fuß	Strecke	Markierung, baulich	einseitiger getrennter Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	einseitiger getrennter Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	Südseite: Verbreiterung und Instandsetzung getrennter Geh-/Radweg zulasten Grünstreifen/Bäume); Verbreiterung Radweg durch Ummarkierung Z 295 zw. Geh- und Radweg zulasten Breite Gehweg (Abschnitt Hirschzeller Str.-Abzweig zu Stadttaal)				1
239	Augsburger Str./Beethovenstr.	Rad/Fuß	Punkt	baulich	Querungshilfe	Querungshilfe	Verbreiterung und Verlängerung Mittelinsel in Beethovenstraße, damit Links- und Rechtsabbieger sich nicht nebeneinander aufstellen können; Markierung Furt mit Radpiktogramm; Enfall FGÜ wg. einheitlicher Gestaltung im Stadtgebiet				1
240	Augsburger Str.: Beethovenstr.-Am Hang	Rad/Fuß	Strecke	baulich	Oberflächengestaltung	Oberflächengestaltung	Südseite: ggf. Instandsetzung Oberfläche gemeinsamer Geh-/Radweg, Prüfung Entfernung Hindernisse		15.800		1
241	Am Hang/Mauerstettener Str.	Rad	Punkt	baulich	Querungshilfe	Querungshilfe	Vorhandene Planung Augsburger-/Mauerstettener Str./Am Hang: Radverkehr fahrbahnah (Absetzung bis zu etwa. 1,0 m) und nicht abgesetzt führen. Mindestmaß Radweg von 1,60 m einhalten				1
242	Gutenbergstr. Südseite, Querung Forettle	Rad	Punkt	Markierung	Markierung Furt		Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradpiktogramm				1
243	Gutenbergstr.. Südseite, Querung Zufahrt Medi Center	Rad	Punkt	Markierung	Markierung Furt		Furtmarkierung mit Roteinfärbung und Fahrradpiktogramm				1
244	Gutenbergstraße: Am Graben - Forettle	Rad/Fuß	Strecke	Markierung, Beschilderung	einseitiger getrennter Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	einseitiger getrennter Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	Südseite: Aufhebung Zweirichtungsverkehr, Verlagerung Z 295 Geh-/Radweg zugunsten Gehweg aufgrund hohem Fußgängerverkehrsaufkommen empfohlen				1
245	Gutenbergstr.: Höhe Gutenberg-Apotheke und VR-Bank	Rad/Fuß	Punkt	baulich, Beschilderung	Seitenraum	Seitenraum	Entfall oder Verlagerung Stellplätze zu Parkplatz Forettle oder Zufahrt über „Forettle“				2
246	Crescentia-Brücke: Hirschzeller Straße-Forettle	Rad/Fuß	Strecke	Markierung, Beschilderung	einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg; einseitiger getrennter Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg; einseitiger getrennter Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	Nordseite: gemeinsamer Geh-/Radweg mit Demarkierung Z 295 Südseite: Aufhebung Zweirichtungsverkehr, Verlagerung Z 295 Geh-/Radweg zugunsten Gehweg aufgrund hohem Fußgängerverkehrsaufkommen empfohlen			UHS08	1
247	Johannes-Haag-Straße: Gutenbergstr.-Adolph-Kolping-Str.	Rad/Fuß	Strecke	Beschilderung	beidseitiger Gehweg, Radverkehr frei	beidseitiger Gehweg, Radverkehr frei	Befestigung loser Platten		4.500		1

Maßnahmennummer	Streckenabschnitt/ Knotenpunkt	Verkehrsart	Maßnahmentyp	Maßnahmenart	Maßnahme Radverkehr	Maßnahme Fußverkehr	Kommentar	Lupenraum	Belastung [Kfz/24h]	UHS/UHL	Priorität
248	Johannes-Haag-Str.: Adolph-Kolping-Str.-Forettle - Ganghoferstraße	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Markierung Längsparkstreifen wechselseitig entsprechend heutiger Nutzung mit Sicherheitstrennstreifen		4.500		3
249	Johannes-Haag-Str. östl. Zufahrt Forettle	Fuß	Punkt	baulich		Querungshilfe	Querungshilfe für Jordan-Badepark		4.500		1
250	Johannes-Haag-Str./Ganghoferstr.	Rad	Punkt	Markierung, Beschilderung	Umgestaltung Knotenpunkt	Umgestaltung Knotenpunkt	Demontage Grüner Pfeil für Kfz (Rechtsabbieger aus Johannes-Haag-Str. blockieren Radweg Ganghoferstr. Richtung Innenstadt); aufgeweiteter Radaufstellstreifen aus Johannes-Haag-Straße		4.600		3
251	Johannes-Haag-Straße/Adolph-Kolpingstr.	Rad/Fuß/Kfz	Punkt	baulich	Umgestaltung Knotenpunkt	Umgestaltung Knotenpunkt	Umgestaltung zu T-Einmündung (s. Lupenraum Gürtlerstr.)		4.500		3
252	Adolph-Kolping-Str./Einmündung Radweg, Höhe Hs.-Nr. 4	Rad/Fuß	Punkt	Sonstiges	Verbesserung Sichtverhältnisse	Verbesserung Sichtverhältnisse	Rückschnitt/Entfernung Begrünung zur Verbesserung der Sichtverhältnisse für einmündenden Geh-/Radweg				1
255	Josef-Landes-Straße/An der Schnelle, östlicher Knotenpunktarm	Rad/Fuß/ÖPNV/Kfz	Punkt	baulich	Querungshilfe	Querungshilfe	Anlage zusätzlicher Furt aufgrund starker Fußgängerströme, als Querungshilfe für Linksabbieger aus Richtung Westen	7	19.000	UHS 17	1
256	Josef-Landes-Straße: An der Schnelle-Ledergasse	Rad/Fuß	Strecke	baulich, Markierung	einseitiger getrennter Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr, einseitiger Schutzstreifen	einseitiger getrennter Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	Nordseite: Verbreiterung getrennter Geh-/Radweg zulasten Grünstreifen (Priorität 3); Südseite: Anlage Schutzstreifen (Priorität 1) alternativ: Nordseite: gemeinsamer Geh-/Radweg oder Gehweg, Radfahrer frei	7	19.000		1,3
257	Josef-Landes-Straße: Zufahrt Tiefgarage V-Markt	Rad	Punkt	baulich, Markierung	Markierung Furt		Rotmarkierung und Fahrradpiktogramm	7			1
258	Josef-Landes-Straße: Ledergasse-Alte Weberei	Rad/Fuß/ÖPNV	Strecke	Markierung, Beschilderung	einseitiger getrennter Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr, einseitiger Schutzstreifen	einseitiger getrennter Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	Nordseite: Verbreiterung getrennter Geh-/Radweg zulasten Grünstreifen (Priorität 3) Südseite: Anlage Schutzstreifen (Markierung auf vorhandenem (zu schmalen) Radweg, würde teilweise (ca. 5-10 cm in vorhandener Busbucht verlaufen, um durchgängige Breite von 1,50 m zu erreichen) (Priorität 1); alternativ: Nordseite: gemeinsamer Geh-/Radweg oder Gehweg, Radfahrer frei	7	19.000		1,3
259	Josef-Landes-Straße: Alte Weberei-Zugang Sywollenturm	Rad/Fuß	Strecke	baulich, Beschilderung	einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr einseitiger Radweg Einrichtungsverkehr	einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	Nordseite: gemeinsamer Geh-/Radweg, Demarkierung Zeichen 295 Südseite: Verbreiterung Radweg zulasten Parkbucht und Grünstreifen	7	19.000		1
260	Josef-Landes-Straße Hs.-Nr. 6-Am Graben, Einmündung Spitaltor	Rad/Fuß	Strecke	Beschilderung	einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Einrichtungsverkehr	Südseite: gemeinsamer Geh-/Radweg, ab Beginn Zusammenführung Radverkehr und Fußverkehr, Demarkierung Zeichen 295	7			1
261	Spittelmühlkreuzung	Rad/Fuß/ÖPNV/Kfz	Punkt	baulich	Umgestaltung Knotenpunkt	Umgestaltung Knotenpunkt	Knotenpunktarm Nord: Entfall direkter Rechtsabbieger Kfz, Überprüfung LSA-Steuerung hinsichtlich Verlängerungsmöglichkeiten Freigabezeiten Fuß/Rad	7		UHS19	3
262	Hirschzeller Str.	Rad/Fuß	Punkt	Markierung	Markierung Piktogramme	Markierung Furt	Markierung Furt FGÜ und Fahrradpiktogramme				1
263	Ganghoferstr.: Schraderstr.-Johannes-Haag-Str.	Rad/Fuß	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen	beidseitiger Gehweg		13	14.600		3
264	Am Graben/Schraderstr./Ganghoferstr.	Rad/Fuß/ÖPNV/Kfz	Punkt	Signalisierung, Markierung	Umgestaltung Knotenpunkt	Umgestaltung Knotenpunkt	Markierung von Schutzstreifen mit vorgezogenen Haltlinien zulasten Fahrstreifenbreiten; Anlage Furt in nördlicher Knotenzufahrt; Überprüfung Signalisierung Radverkehr	13	18.100		3
265	Am Graben: Schraderstr.-Treppe Zugang Parkplatz Forettle	Rad/Fuß	Strecke	Markierung	einseitiger Schutzstreifen	reiner Gehweg	Neugestaltung Fahrstreifenaufteilung gesamter Querschnitt Ostseite: Anlage Schutzstreifen	13	18.100		3
266	Schraderstr.: Ringweg - Ganghofer-Str.	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen			13	7.200		3
267	Ganghoferstr.: Johannes-Haag-Str.-Prinzregentenstr.	Rad/Fuß	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen	beidseitiger Gehweg, Radverkehr frei	Möglichkeit Entfall Rechtsabbieger an Johannes-Haag-Str. prüfen, Aufhebung Benutzungspflicht		14.500		1
268	Ganghoferstr.: Prinzregentenstr.-Bürgermeister-Haffner-Str.	Rad/Fuß	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen	beidseitiger Gehweg, Radverkehr frei	Aufhebung Benutzungspflicht		14.500		1
269	Ganghoferstr.: südl. Prinzregentenstraße	Fuß	Punkt	Signalisierung	Signalisierung	Signalisierung	Prüfung Verkürzung Wartezeit an F-LSA		14.500		1
270	Ganghoferstr.: Bürgermeister-Haffner-Str.-Bahnhofstr.	Rad/Fuß	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen	beidseitiger Gehweg, Radverkehr frei	Aufhebung Benutzungspflicht		14.200		1
271	Bahnhofstr.: Füssener Str.-Otto-Müller-Str.	Rad/Fuß	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen	beidseitiger Gehweg, Radverkehr frei	Entfall Parkstände an Südseite Bahnhofstraße südlich von Eisstadion Erdgas Schwaben Arena, Aufhebung Benutzungspflicht, Netzlückenschluss bis Ulrichsbrücke		10.800		3
272	Am Hang: Hirschzeller Straße- Augsburg Straße	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen	beidseitiger Gehweg, Radverkehr frei	Markierung beidseitige Schutzstreifen gesamte Fahrbahn "Am Hang", Überprüfung auf Freigabe Radverkehr auf Gehweg in Planung Stadt Kaufbeuren				1
273	Füssener Straße: Märzenburgweg-Kreisverkehr	Rad/Fuß	Strecke	Beschilderung	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei	Westseite: Gehweg, Radverkehr frei im Zweirichtungsverkehr				1
274	Füssener Straße: Kreisverkehr-Bushaltestelle nördlich Falkensteinweg	Rad/Fuß	Strecke	Beschilderung	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei	Westseite: Gehweg, Radverkehr frei		13.700		1
275	Füssener Straße: Bushaltestelle nördlich Falkensteinweg-Am Bienenberg	Rad/Fuß	Strecke	Beschilderung	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei, einseitiger Schutzstreifen	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei, einseitiger Gehweg	baulich geschützter Übergang von Radweg auf Schutzstreifen, Aufhebung Benutzungspflicht Radweg Westseite: Gehweg, Radverkehr frei Ostseite: einseitiger Schutzstreifen, reiner Gehweg		13.700		1
276	Füssener Straße: Am Bienenberg-Brunnenweg	Rad/Fuß	Strecke	Markierung, Beschilderung	beidseitiger Schutzstreifen	beidseitiger Gehweg, Radverkehr frei	ab 8,50 m Fahrbahnbreite Schutzstreifen auf 1,75 m, Aufhebung Benutzungspflicht Radwege, Freigabe Gehwege für Radverkehr		13.700		1

Maßnahmennummer	Streckenabschnitt/ Knotenpunkt	Verkehrsart	Maßnahmentyp	Maßnahmenart	Maßnahme Radverkehr	Maßnahme Fußverkehr	Kommentar	Lupenraum	Belastung [Kfz/24h]	UHS/UHL	Priorität
277	Füssener Straße: Brunnenweg-Weiherweg	Rad/Fuß	Strecke	Markierung, Beschilderung	beidseitiger Schutzstreifen	beidseitiger Gehweg, Radverkehr frei	ab 8,50 m Fahrbahnbreite Schutzstreifen auf 1,75 m, Aufhebung Benutzungspflicht Radwege, Freigabe Gehwege für Radverkehr		13.600		1
278	Füssener Straße: Weiherweg-Stich süd. Hs.-Nr.8	Rad/Fuß	Strecke	Markierung, Beschilderung	beidseitiger Schutzstreifen	einseitiger Gehweg, einseitiger Gehweg, Radverkehr frei	ab 8,50 m Fahrbahnbreite Schutzstreifen auf 1,75 m, Aufhebung Benutzungspflicht Radwege Westseite: Gehweg, Radverkehr frei Ostseite: Gehweg		13.600		1
279	Füssener Str.: Stich süd. Hs.-Nr. 8-Schelmenhofstr.	Rad/Fuß	Strecke	Markierung, Beschilderung	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei, einseitiger Schutzstreifen	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei, einseitiger Gehweg	Westseite: Gehweg, Radverkehr frei (Einrichtungsverkehr) Ostseite: einseitiger Schutzstreifen, Gehweg				1
280	Schelmenhofstr., Höhe Angerweg	Rad/Fuß	Punkt	baulich	Querungshilfe	Querungshilfe	Mittelinsel; zur Geschwindigkeitsreduktion ; aufgrund schutzbedürftiger Fußgänger/Radfahrer in/aus süd. angrenzenden Wohngebiete				1
281	Jordanpark: Nord-Süd-Querung	Rad	Strecke	baulich	separater gemeinsamer Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr	separater gemeinsamer Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr	Schaffung neuer Radwegverbindung, da gemeinsame Führung mit Fußgängern aufgrund Frequentierung und zu schmaler vorhandener Wege nicht möglich				1
282	Bahnhofstraße südlich Jordanpark	Rad	Punkt	baulich	Überleitung		Verbindung zu Radweg, Schaffung geeigneter Zufahrt zu Jordanpark				2
283	Bahnhofstraße Höhe Eingang Jordanpark	Rad/Fuß	Punkt	baulich	Querungshilfe	Querungshilfe	Mittelinsel; oberirdischen Querungsmöglichkeit für Radfahrer und Fußgänger		10.800		1
284	Unterführung Bahnhof	Fuß	Punkt	Sonstiges		Instandhaltung Unterführung	Regelmäßiger Anstrich, regelmäßige Kontrollgänge durch Ordnungskräfte, ggf. zusätzliche Kameraüberwachung				1
286	Kemptener Tor: An der Schnelle-Schmiedgasse	Rad/Fuß	Strecke	Markierung, Beschilderung	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei, einseitiger Schutzstreifen	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei, einseitiger Gehweg	Nordseite: Aufhebung Benutzungspflicht		16.600	UHS31	1
287	Kemptener Tor: Schmiedgasse-Schießstattweg	Rad/Fuß	Strecke	Markierung, Beschilderung	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei, einseitiger Schutzstreifen	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei, einseitiger Gehweg	Nordseite: Aufhebung Benutzungspflicht		16.600		1
288	Kemptener Tor: Schießstattweg-Mindelheimer Str.	Rad/Fuß	Strecke	Markierung, Beschilderung	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei, einseitiger Schutzstreifen	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei, einseitiger Gehweg	Nordseite: Aufhebung Benutzungspflicht Südseite: Schutzstreifen mit Überleitung Maßnahme 290		16.600		1
289	Kemptener Tor: Höhe Schießstattweg	Rad/Fuß	Punkt	baulich	Querungshilfe	Querungshilfe			16.600		3
291	Kemptener Tor/Mindelheimer Str.	Rad/Fuß	Punkt	baulich	Anhebung Fahrbahn	Anhebung Fahrbahn	bauliche Gestaltung Aufpflasterung Einmündungsbereich		3.000	UHS16	2
292	Kemptener Tor: Mindelheimer Str.-Kreisverkehr	Rad/Fuß	Strecke	baulich, Markierung	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei, einseitiger Schutzstreifen	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei, einseitiger Gehweg	Nordseite: Aufhebung Benutzungspflicht, Südseite Schutzstreifen; Hierzu gibt es 3 Varianten. Letztliche Maßnahme erst nach Variantenentscheidung	11	19.400		1
293	Kreisverkehr Kemptener Tor	Rad/Fuß	Punkt	baulich	Umgestaltung Knotenpunkt	Umgestaltung Knotenpunkt	Regelkonforme Kreiszu- und -ausfahrten (ERA Bild 59/60), Reduzierung Kreisfahrbahn und Verbreiterung Mittelinseln an Überquerungsstellen (markierungstechnisch) Hierzu gibt es 3 Varianten. Letztliche Maßnahme erst nach Variantenentscheidung	11			3
294	Kemnater Str.: Kreisverkehr-Konradinstr.	Rad/Fuß	Strecke	Markierung, Beschilderung	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei, einseitiger Schutzstreifen	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei, einseitiger Gehweg	Nordseite: Aufhebung Benutzungspflicht		6.100		1
295	Kemnater Str.: Konradinstr. - Einfahrt BKH	Rad/Fuß	Strecke	Markierung, Beschilderung	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei, einseitiger Schutzstreifen	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei, einseitiger Gehweg	Nordseite: Aufhebung Benutzungspflicht		6.100		1
296	Kemnater Str.: Einfahrt BKH-Schönblick	Rad	Strecke	Markierung	einseitiger Schutzstreifen		Südseite: einseitiger Schutzstreifen		6.100		2
297	Kemnater-Str.: Schönblick-Peter-Dörfner-Str.	Rad	Strecke	Markierung	einseitiger Schutzstreifen		Westseite: einseitiger Schutzstreifen		6.100		2
298	Kemnater-Str.: Peter-Dörfner-Str.-Kreisverkehr	Rad	Strecke	Markierung	einseitiger Schutzstreifen		Westseite: einseitiger Schutzstreifen		4.000		2
299	Kreisverkehr Kemnater Str./Dr.-Gutermann-Str.	Rad/Fuß	Punkt	Markierung	Umgestaltung Knotenpunkt	Umgestaltung Knotenpunkt	Verschmälerung der Kreiszu- und -ausfahrten (Verbreiterung markierter Fahrbahnteiler); Regelkonforme Kreiszu- und -ausfahrten (ERA Bild 59/60) Radverkehr komplett in der Fahrbahn führen Kreisinsel um markierten Innenring (selten befahrene Fläche, ca. 4m) vergrößern, Reduzierung auf 1 Fahrstreifen				3
300	Hohe Buchleithe: Einmündung Radweg (Nord und Süd) - Ende Parkplatz	Rad/Fuß	Strecke	Markierung	einseitiger Schutzstreifen		Südseite: einseitiger Schutzstreifen bergauf bis Beginn Maßnahmen 301 (Tempo 30)				1
301	Innere Buchleithe bis Hohe Buchleithe (Hang)	Rad/Fuß	Strecke	Beschilderung	Tempo 30	Tempo 30	Abschnitt mit Steigung/Gefälle und enger/scharfer Kurve in Tempo 30 von Parkplatz bis Knotenpunkt Äußere Buchleithenstraße				1
304	Märzenburgweg Unterführung Bahntrasse	Rad/Fuß	Strecke	baulich	Beleuchtung	Beleuchtung	Beleuchtung in Unterführung prüfen, ggf. regelmäßiger Anstrich				1
305	Füssener Straße/Brunnenweg	Rad	Punkt	Markierung	Markierung Furt		Kennlichmachung Radverkehr auf Furt über Brunnenweg				1
306	Äußere Buchleithenstraße: Heilig-Kreuz-Straße - Brunnenweg (einseitige Bebauung)	Fuß	Strecke	baulich		einseitiger Gehweg	durchgängiger Gehweg von 1,50m (mind. jedoch 1,00m; höhengleich, Rinne) sofern die Straßenraumbreite dies hergibt; Auf Durchgängigkeit prüfen und ggf. erweitern; Abschnittweise Entfall Parken am Fahrbahnrand				3
307	Äußere Buchleithenstraße: Friedensstraße Heilig-Kreuz-Straße	Rad	Strecke	Beschilderung	Tempo 30	beidseitiger Gehweg	beidseitiges Parken (anteilig im Seitenraum) ist durch wechselseitiges Fahrbahnparken zu ersetzen				2
308	Heilig-Kreuz-Straße: Äußere Buchleithenstraße - Füssener Straße	Rad	Strecke	Beschilderung	Tempo 30						2
309	Äußere Buchleithenstraße: Innere Buchleithenstraße - Friedensstraße	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		einseitiges Fahrbahnparken entfällt bis gesamte Fahrbahnbreite breiter als 9,50m; in Bereichen mit Fahrbahnbreiten größer als 9,50m markiertes Fahrbahnparken (6 Parkstände entfallen, 3 bleiben erhalten und werden markiert mit entsprechendem Sicherheitsabstand zum Schutzstreifen)				2
310	Innere Buchleithenstraße: Friedensstraße - Schraderstraße	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		beidseitige Schutzstreifen auf Innere Buchleithenstraße mit Unterbrechung im Bereich der Engstelle an Bismarckstraße (Diakonie-Manufaktur)				2

Maßnahmennummer	Streckenabschnitt/ Knotenpunkt	Verkehrsart	Maßnahmentyp	Maßnahmenart	Maßnahme Radverkehr	Maßnahme Fußverkehr	Kommentar	Lupenraum	Belastung [Kfz/24h]	UHS/UHL	Priorität
311	Innere Buchleuthenstraße/Schraderstraße	Rad/Fuß/Kfz	Punkt	baulich, Markierung	Umgestaltung Knotenpunkt	Umgestaltung Knotenpunkt	Abknickende Vorfahrt mit neuer Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung der Einbahnstraße, hier Hinweis auf neue Abbiegebeziehung, Gestaltung siehe Lupe Schraderstraße, ggf. sogar Markierung für Linksabbieger in Markierung Mittelinsel einbeziehen				3
312	Innere Buchleuthenstraße: Schraderstraße - verkehrsberuhigter Bereich	Rad	Strecke	Markierung, Beschilderung	Tempo 30 einseitiger Schutzstreifen		Anlage des Schutzstreifens in Gegenrichtung der Einbahnstraße (Rad freigeben) bis Beginn verkehrsberuhigter Bereich, Entfall separate Abbiegestreifen (links und rechts) in Innere Buchleuthenstraße bzw. Schraderstraße	13			1
313	Schraderstraße: Innere Buchleuthenstraße - Ringweg	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen	einseitiger Gehweg	Beidseitige Schutzstreifen gesamte Schraderstraße mit Berücksichtigung des Lupenraums an Schraderstraße/Heinzelmannstraße/Sedanstraße und Schraderstraße/Ganghoferstraße, Südseite: Freigabe Radverkehr im Seitenraum aufheben	13			3
314	Schraderstraße/Heinzelmannstraße/Sedanstraße	Rad/Fuß/Kfz	Punkt	Markierung	Umgestaltung Knotenpunkt	Umgestaltung Knotenpunkt	Umgestaltung insbesondere unter Berücksichtigung der Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung auf der Heinzelmannstraße an der Schrader-Schule, Einfahrt mit Schutzstreifen markiert und der Führung auf der Fahrbahn entgegen der Einbahnstraße auf der Sedanstraße und Zugehöriger Umgestaltung der Führung im Knotenpunktbereich Schraderstraße (Rückbau vorgezogener Seitenraum)	13			3
315	Heinzelmannstraße: Schraderstraße - Bismarckstraße	Rad/Fuß/Kfz	Strecke	Beschilderung	Freigabe Radverkehr		Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung, Anbindung an die Schraderstraße siehe Lupenraum, Fahrparken wechsel-/einseitig, bei temporärem eingeschränktem Halteverbot Kontrolle notwendig, Seitenraum nur für Fußgängerverkehr				3
316	Heinzelmannstraße: Bismarckstraße - Prinzregentenstraße	Rad/Fuß/Kfz	Strecke	Beschilderung	Mischverkehr	einseitiger Gehweg	Seitenraum wird als reiner Gehweg ausgewiesen, Radverkehr auf Fahrbahn in Mischverkehr geführt, einseitiges Fahrparken bis Beginn Parkbuchten beibehalten				3
317	Bismarckstraße: Ganghoferstraße - Heinzelmannstraße	Rad/Fuß/Kfz	Strecke	Beschilderung	Freigabe Radverkehr		Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung, Fahrparken entfällt oder bei temporärem eingeschränktem Halteverbot Kontrolle notwendig, Seitenraum nur für Fußgängerverkehr				3
319	Sedanstraße: Zufahrt Schraderstraße	Rad/Kfz	Strecke	Markierung	einseitiger Schutzstreifen		Westseite: Markierung einseitiger Schutzstreifen	13			3
321	Füssener Straße Unterführung Bahnstrecke Ostseite	Rad	Strecke	Markierung, Beschilderung	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei, einseitiger Schutzstreifen	einseitiger Gehweg, Radverkehr frei, einseitiger Gehweg	Westseite: Gehweg, Radverkehr frei Ostseite: einseitiger Schutzstreifen, reiner Gehweg (Aufhebung Freigabe Radverkehr)		16.200		1
322	Ganghoferstraße/Heilig-Kreuz-Straße/Bahnhofstraße	Rad/Fuß/ÖPNV/Kfz	Punkt	baulich, Markierung	Umgestaltung Knotenpunkt	Umgestaltung Knotenpunkt	Aufgeweitete Radaufstellflächen aus allen Knotenpunktarmen für direktes Linksabbiegen, siehe Lupe			UHS29	3
325	Bärenseestraße: Heriloring - Ende 30	Fuß	Strecke	baulich		einseitiger Gehweg	Prüfen auf Anlage Gehweg einseitig (Seite variabel) (Minimalbreite, nach Möglichkeit höhengleich, oder an vorhandenen Seitenraum anpassen); Fahrbahnbreite 5,20m mit reduziertem Gehwegmaß einseitig (mind. 1,50m) kein Begegnungsverkehr realisierbar, Ansatz minimaler Seitenraum (1,00m, höhengleich, Rinne) nur Umsetzbar, wenn Anteile des Seitenraums mit einbezogen werden (städtische Flurstücke), Radverkehr im Mischverkehr (Tempo 30)				3
326	Bärenseestraße: Tempo 30 – Bärenseestraße (Abschnitt Süd)	Rad/Fuß	Strecke	Beschilderung		einseitiger Gehweg	Freigabe für den Radverkehr auf dem Gehweg wird aufgehoben. Der Radverkehr wird regelkonform im Mischverkehr geführt.	1.800			3
327	Schneidersteig: Heriloring – Birkentalweg	Fuß	Strecke	baulich		einseitiger Gehweg	Qualität der Fußverkehrsanlage verbessern und auf mögliches Parken auf Gehweg prüfen, Oberflächengestaltung und Dimensionierung				3
329	Frankenrieder Straße: Stadtgrenze – Freibergstraße	Rad/Fuß	Strecke	baulich	einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr	einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr	Radverkehrsverbindung zwischen Frankenried (Nachbargemeinde) und Kaufbeuren, Seite für gemeinsame Geh-/Radverkehrsführung im Zweirichtungsverkehr variabel in Abhängigkeit von Topographie und städtischen Flurstücken, dabei kann aufgrund der Topographie und der Unterführung unter die B12 in diesem Bereich eine abseits geführte Variante verfolgt werden --> Anbindung an Weinhaldenweg (parallel zu B 12) und Bayernweg				2
330	Frankenrieder Straße/ verkehrsberuhigter Bereich (Bayernweg, Freibergstraße)	Rad	Punkt	Sonstiges	Signalisierung		Signalisierung Radverkehr ergänzen				1
331	Frankenrieder Straße: Bärenseestraße - Freibergstraße	Rad/Fuß	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Überleitung zwischen Schutzstreifen und Seitenraum auf Höhe der F-LSA im Bestand, ggf. Unterbrechung Schutzstreifen im Bereich der Mittelinsel im Bestand, Wegweisung Fahrtrichtung Frankenried zur Seitenwechsel nach Frankenried und durch verkehrsberuhigten Bereich nach Hirschzell (Radverkehr von Stadtzentrum kommend schon über Bärenseestraße nach Hirschzell), Seitenraum von Grünwuchs befreien, um tatsächliche Gehwegbreite verfügbar zu machen	1.600			1
332	Bayernweg Übergang	Rad/Fuß	Punkt	Beschilderung	Beschilderung	Beschilderung	fehlerhafte Beschilderung prüfen				1
333	Frankenrieder Straße/Bärenseestraße	Rad	Punkt	Markierung, Beschilderung	Markierung Furt		Markierung Schutzstreifen im Kreuzungsbereich um Vorfahrt des geradeaus fahrenden Radverkehr zu kennzeichnen, Beschilderung vor und nach Kreuzungsbereich anpassen	2.900			1
334	Frankenrieder Straße: Eschenweg (Beginn Schutzstreifen links) - Bärenseestraße	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Überprüfung der Breite der Schutzstreifen im Bestand und Anpassung an die Regelbreite (1,50m), (Abschnittsweise neue Markierung notwendig)	2.900			1

Maßnahmennummer	Streckenabschnitt/ Knotenpunkt	Verkehrsart	Maßnahmentyp	Maßnahmenart	Maßnahme Radverkehr	Maßnahme Fußverkehr	Kommentar	Lupenraum	Belastung [Kfz/24h]	UHS/UHL	Priorität
335	Frankenrieder Straße: Hausnerweg - Anfang Gehweg rechts	Rad/ÖPNV/Kfz	Strecke	baulich	einseitiger Schutzstreifen		Ostseite: Prüfung Lage Überleitung von Schutzstreifen in Seitenraum (in Höhe Querungshilfe) möglich				1
336	Frankenrieder Straße: Hausnerweg - Eschenweg (Beginn Schutzstreifen beidseitig)	Rad/Fuß	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen	einseitiger Gehweg	Südseite: Schutzstreifen im Bestand deutlich unterdimensioniert, Verbreiterung auf Regelbreite (1,50m) erforderlich Nordseite: Schutzstreifen in Regelbreite, reiner Gehweg		2.900		1
342	Bärenseestraße: Frankenrieder Straße - Beginn Tempo 30 (Hirschzell)	Rad/Fuß	Strecke	Markierung	einseitiger Schutzstreifen	einseitiger Gehweg	Ostseite: Ergänzung Schutzstreifen und Aufhebung Gehweg für Radverkehr frei		1.800		1
343	Schwabenstraße: Eichenstraße - Frankenrieder Straße	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen		Anlage von beidseitigen Schutzstreifen, Unterbrechung im Bereich der Bushaltestelle, Fahrbahnparken entfällt		1.200		3
344	Schwabenstraße: Hölderlinstraße - Allgäuerstraße (bzw. Eichenstraße)	Rad	Strecke	Markierung	einseitiger Schutzstreifen		Anlage eines einseitigen Schutzstreifens, einseitiges Fahrbahnparken bleibt bestehen, Knotenpunktbereich Schwabenstraße/Allgäuerstraße/Eichenstraße ohne Markierung ausbilden				3
350	Lindauer Straße: Stadtgrenze - Lindauer Straße (Beginn Feld-/Radweg)	Rad/Fuß	Strecke	baulich	einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr	einseitiger gemeinsamer Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr	Gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr südlich der Lindauer Straße (Flurstück Stadt) und Wechsel der Seitenraumseite ab Feld-/Radweg in Richtung Norden, Weiterführung über Stadtgrenze hinaus prüfen				1
351	Lindauer Straße: Wechsel Seitenraum gemeinsamer Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr, wegen Flurstücken	Rad/Fuß	Punkt	baulich, Beschilderung	Querungshilfe		keine bauliche Ausbildung einer Querungshilfe für den Radverkehr, wegen geringem Radpotenzial, Annäherungssichtweiten für Kfz und Rad ausreichend zu wählen und ggf. Hinweise auf querenden Radverkehr (Stevo Z138 und/oder Überholverbot Kfz-Verkehr)				1
356	Hochstadtweg: Fußgängerbrücke Wertach - Neugablonzer Straße	Fuß	Strecke	baulich		einseitiger Gehweg	Gehweg einseitig an Einbahnstraße, Flurstück westlich städtisch, Anlage östlich jedoch zu bevorzugen, Radverkehr im Mischverkehr, in Gegenrichtung Rad freigeben, markierter Schutzstreifen in Zufahrt aus Gegenrichtung erneuern				3
358	Wertachweg: Wertachweg - Hochstadtweg	Rad/Fuß	Strecke	baulich	Oberflächengestaltung	Oberflächengestaltung	Oberfläche erneuern und die Dimensionierung auf mind. 2,50m verbreitern				2
360	Hirschzeller Straße: Beethovenstraße - Augsburgsburger Straße	Rad/Fuß/Kfz	Strecke	Beschilderung	Mischverkehr	einseitiger Gehweg	Führung Radverkehr im Mischverkehr in Einbahnrichtung, reiner Gehweg einseitig (Aufhebung Benutzungspflicht), keine Freigabe Radverkehr entgegen Einbahnstraße (wg. Nicht umsetzbarer Führung im Knotenpunkt Augsburgsburger Straße/Hirschzeller Straße),		1.700		3
361	Hirschzeller Straße: Am Hang - Beethovenstraße	Rad/Fuß/Kfz	Strecke	Markierung, Beschilderung	einseitiger Schutzstreifen	einseitiger Gehweg, einseitiger Gehweg, Radverkehr frei	Nordseite: einseitiger Schutzstreifen entgegen Einbahnrichtung, reiner Gehweg Südseite: Führung Radverkehr im Mischverkehr, Gehweg Rad frei wg. Z 295				3
362	Hirschzeller Straße/ Abknickende Vorfahrt Am Hang	Rad/Fuß/ÖPNV/Kfz	Punkt	Markierung, Beschilderung	Umgestaltung Knotenpunkt	Umgestaltung Knotenpunkt	Hirschzeller Straße Arm Nord: einseitiger Schutzstreifen in Gegenrichtung mit 1,50 m Breite und 0,50 m breiter Doppelmarkierung, überbreiter Fahrstreifen mit 5,00m (vgl. Heinzelmannstraße Lupe 13) Hirschzeller Straße Arm Süd: Einseitiger Schutzstreifen (Nord-Ost) mit Markierung Fahrstreifen Linksabbieger Rad in Richtung Radweg Wertach (Radroute)				3
368	Kreisverkehr Ulrichsbrücke Untere Ebene	Rad/Fuß	Punkt	Beschilderung	separater Gehweg, Radverkehr frei	separater Gehweg, Radverkehr frei	Wegweisung, Oberfläche und Beleuchtung prüfen, regelmäßige Instandhaltung				3
370	Radweg Wertach: Kreisverkehr Ulrichsbrücke - Augsburgsburger Straße	Rad/Fuß	Strecke	baulich	separater Radweg Zweirichtungsverkehr		Dimensionierung auf 2,00 m und Prüfung Beleuchtung und Oberflächengestaltung, Fußverkehr auf parallel geführten Weg an Wertach verlagern (hier Oberfläche und Kennzeichnung prüfen)				2
371	Stich Am Hang/ Radweg Wertach (Fußweg Wertach)	Rad/Fuß	Punkt	baulich, Beschilderung	Gehweg, Radverkehr frei	Gehweg, Radverkehr frei	Verbindung Weg Wertach mit Stich Am Hang (an abknickender Vorfahrt) im Bestand reiner Gehweg, Freigabe für Radverkehr in beide Richtungen, Oberflächengestaltung, Wegeverbindung von parallel verlaufendem Gehweg an Wertach, Hinweis auf kreuzenden Radverkehr (reiner Radweg)				2
372	Am Breiten Bach	Rad	Strecke	baulich	Oberflächengestaltung		Überprüfung Oberfläche ("Radfahrerfreundlichkeit"), wg. Umfahrungsmöglichkeit Fußgängerzone als Nord-Süd Achse				1
373	Fußgängerzone Volkshochschule	Rad/Fuß	Punkt	Beschilderung	Freigabe Radverkehr	Freigabe Radverkehr	Freigabe Fußgängerzone auf Vorplatz Volkshochschule für Erreichbarkeit Fahrradabstellanlagen				1
374	Waldfriedhof: Gehweg an Parkplatz	Fuß	Strecke	Beschilderung		separater Gehweg	Aufhebung Freigabe Radverkehr (in beiden Richtungen)				1
375	Waldfriedhof: Verbindung Unterführung bis neuer Geh-/Radweg an Bushaltestelle	Rad/Fuß	Strecke	baulich, Beschilderung	separater gemeinsamer Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr	separater gemeinsamer Geh-/Radweg Zweirichtungsverkehr	Regelwerkskonforme Dimensionierung Geh-/Radweg, Oberflächengestaltung, Beschilderung und Wegweisung neue Wegeführung an Waldfriedhof				1
401	Mindelheimer Str.: Einfahrt Parkplatz - An der Schnelle	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen				3.000		2
402	Mindelheimer Str.: Kemptener Tor-Einfahrt Parkplatz	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen				3.000		2
403	Kemptener Str.: Am Kesselberg- Hölzlestr.	Rad/Fuß	Strecke	Markierung, Beschilderung	einseitiger Schutzstreifen, beidseitiger Gehweg, Radverkehr frei	beidseitiger Gehweg, Radverkehr frei	Westseite: Anlage einseitiger Schutzstreifen, Gehweg, Radverkehr frei Ostseite: Gehweg, Radverkehr frei		17.000		1
404	Kemptener Str./Hölzlestr.	Rad/Fuß	Punkt	baulich	Querungshilfe	Querungshilfe	über Kemptener Straße		17.000		2
405	Kemptener Str.: Hochvogelstr.- Südlachenbühl - Mozartstr. - Hölzlestr.	Rad	Strecke	Markierung	beidseitiger Schutzstreifen	beidseitiger Gehweg	Breite Schutzstreifen 1,75 m, Fahrbahnbreite 6,50 m, Aufhebung Benutzungspflicht, beidseitiger Gehweg (Radverkehr im Bestand bereits auf Fahrbahnniveau, daher keine Freigabe Radverkehr im Seitenraum)		10.500		1
408	Lindauer Str.: Hauptstraße - Trettachweg-Sophie-von-La Roche-Str. - Hochvogelstr.	Rad/Fuß	Strecke	Markierung, Beschilderung	einseitiger Schutzstreifen, einseitiger Gehweg, Radverkehr frei	einseitiger Gehweg, einseitiger Gehweg, Radverkehr frei	Breite Schutzstreifen 1,75, damit kein Versatz zu nördlich anschließendem Radfahrstreifen Nordseite Anlage Schutzstreifen Südseite: Gehweg Radverkehr frei		9.000		1

Maßnahmennummer	Streckenabschnitt/ Knotenpunkt	Verkehrsart	Maßnahmentyp	Maßnahmenart	Maßnahme Radverkehr	Maßnahme Fußverkehr	Kommentar	Lupenraum	Belastung [Kfz/24h]	UHS/UHL	Priorität
410	Kemptener Tor/Mindelheimer Str.	Rad	Punkt	Beschilderung	Wegweisung		Wegweisung aus Mindelheimer Straße nach links in Kemptener Tor trotz Rechtsfahrgebot				1
411	Kemnater Str., Höhe Marienschule, westl. FGÜ	Rad/Fuß/ÖPNV	Punkt	baulich	Querungshilfe	Querungshilfe	Entweder Verbreiterung nördlicher Seitenraum, oder Anlage Mittelinsel zu Lasten Bushaltestelle Südseite (Verkürzung um ca. 10 m) und Verbreiterung nördlicher Seitenraum. Absprache mit Verkehrsunternehmen		6.100		1
412	Kemnater Str., Höhe Zufahrt Bezirkskrankenhaus	Rad/Fuß	Punkt	Markierung	Markierung Furt	Markierung Furt					1

6 Lupenräume

Lupenraumverzeichnis

Bild 19: Übersichtsplan der Lupenräume (Quelle Hintergrundkarte: www.openstreetmap.de) ..	71
Bild 20: Lupenraum 1: Knotenpunkt Gewerbestr./ Gürtlerstr.....	72
Bild 21: Lupenraum 2: Knotenpunkt Gewerbestr./ Hüttenstr.	72
Bild 22: Lupenraum 3: Knotenpunkt Sudetenstr./ Neue Zeile.....	72
Bild 23: Lupenraum 5: Knotenpunkt Gewerbestr./ Haldenteil.....	72
Bild 24: Übersichtsplan Lupenraum 6 Neugablonzer Str., Maßstabsplan siehe Plananhang 1 .	72
Bild 25: Übersichtsplan Lupenraum 7 Josef-Landes-Str., Maßstabsplan siehe Plananhang 2 ..	72
Bild 26: Lupenraum 9: Querungshilfe Augsburgener Str./ Spitalwaldweg	72
Bild 27: Lupenraum 11: Kreisverkehr Kemptener Str. Variante 1	72
Bild 28: Lupenraum 11: Kreisverkehr Kemptener Str. Variante 2	72
Bild 29: Lupenraum 11: Kreisverkehr Kemptener Str. Variante 3	72
Bild 30: Lupenraum 13: Schraderstr.	72
Bild 31: Lupenraum 14: Fußverkehrsmaßnahme Am Schloßfeld/Kleinkemnat.....	72

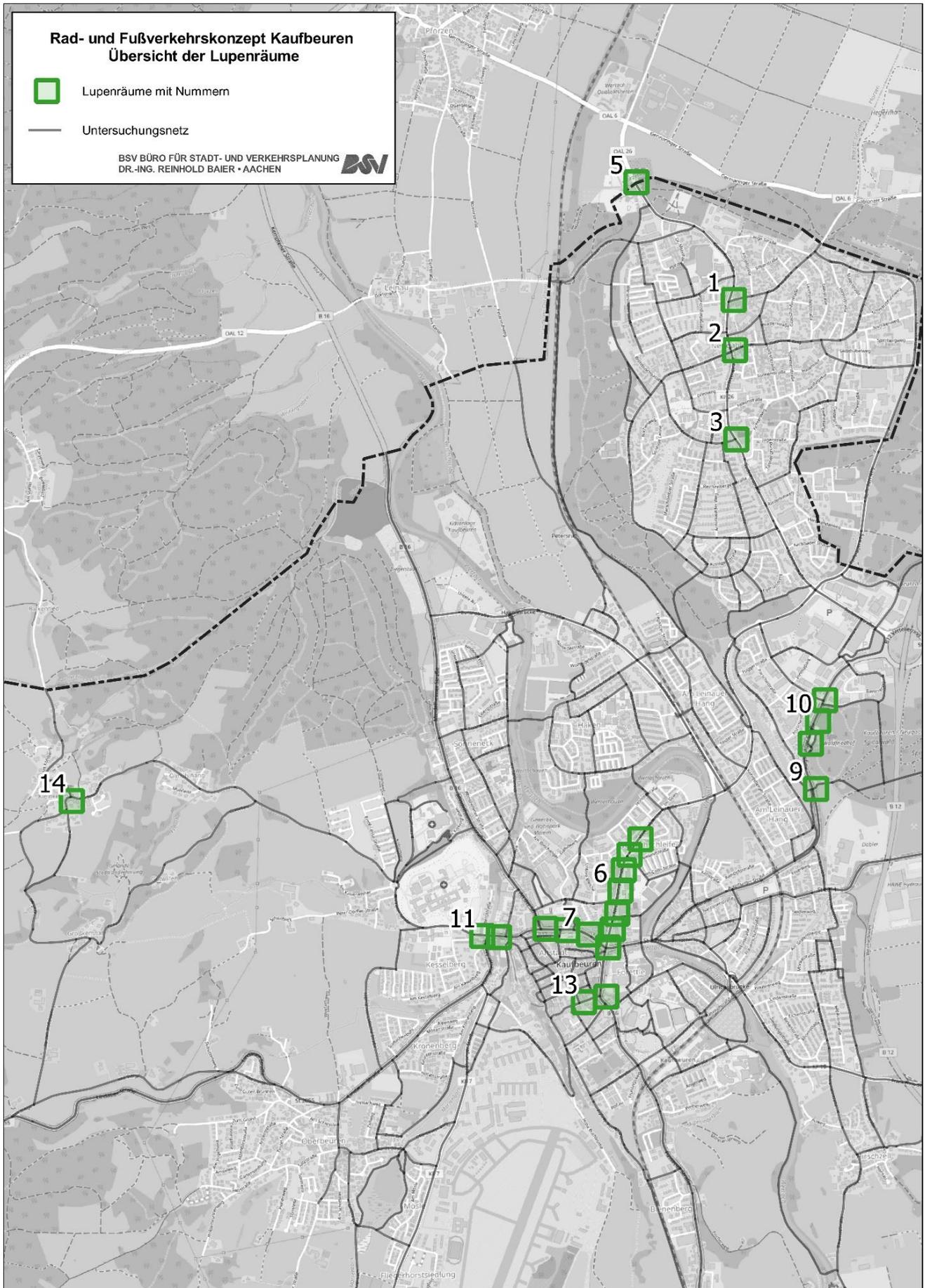


Bild 19: Übersichtsplan der Lupenräume (Quelle Hintergrundkarte: www.openstreetmap.de)

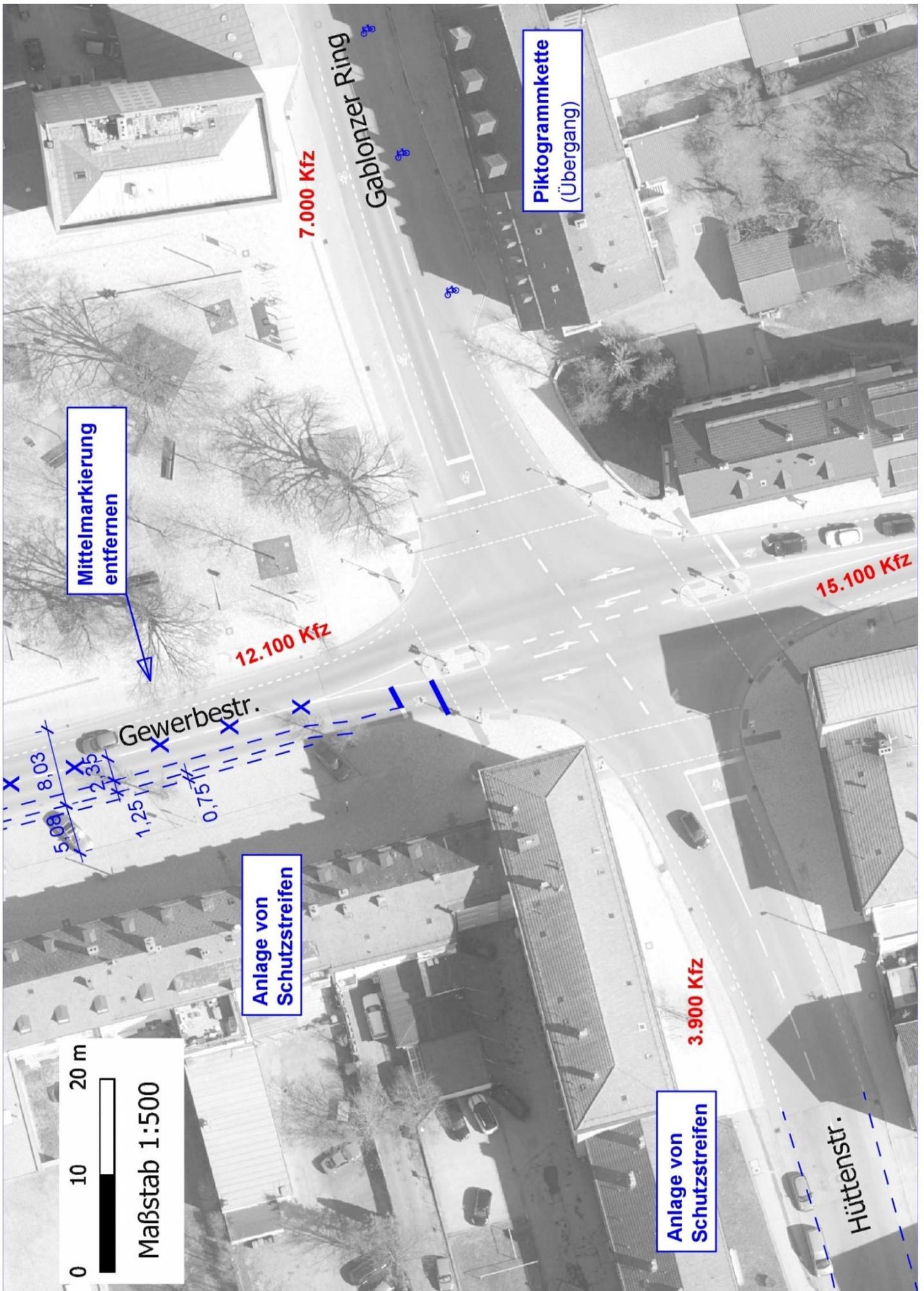


Bild 21: Lupenraum 2: Knotenpunkt Gewerbestr./ Hüttenstr., Priorität 3

Gesamtstädtisches Rad- und Fußverkehrskonzept Kaufbeuren

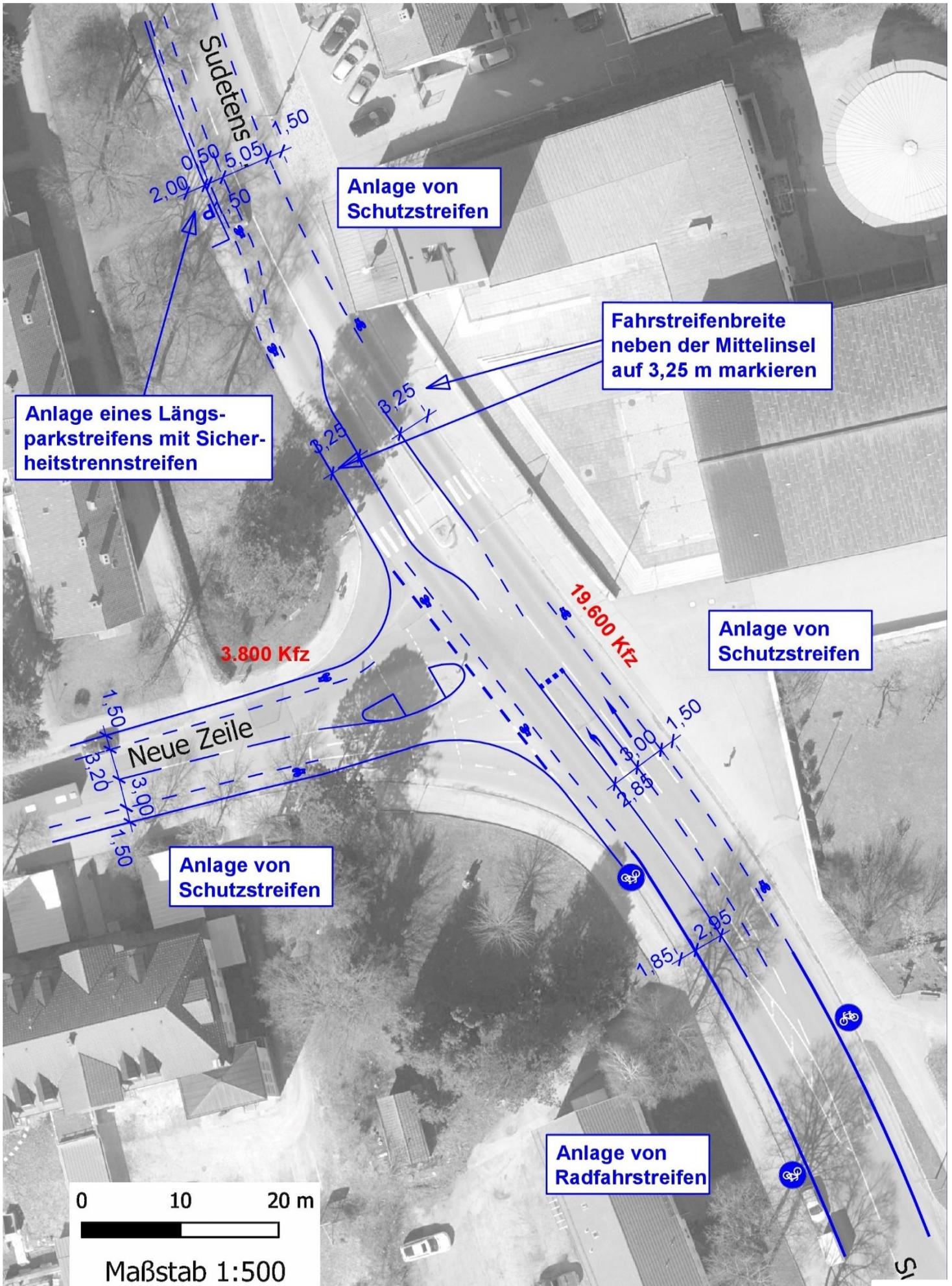


Bild 22: Lupenraum 3: Knotenpunkt Sudetenstr./ Neue Zeile, Priorität 3

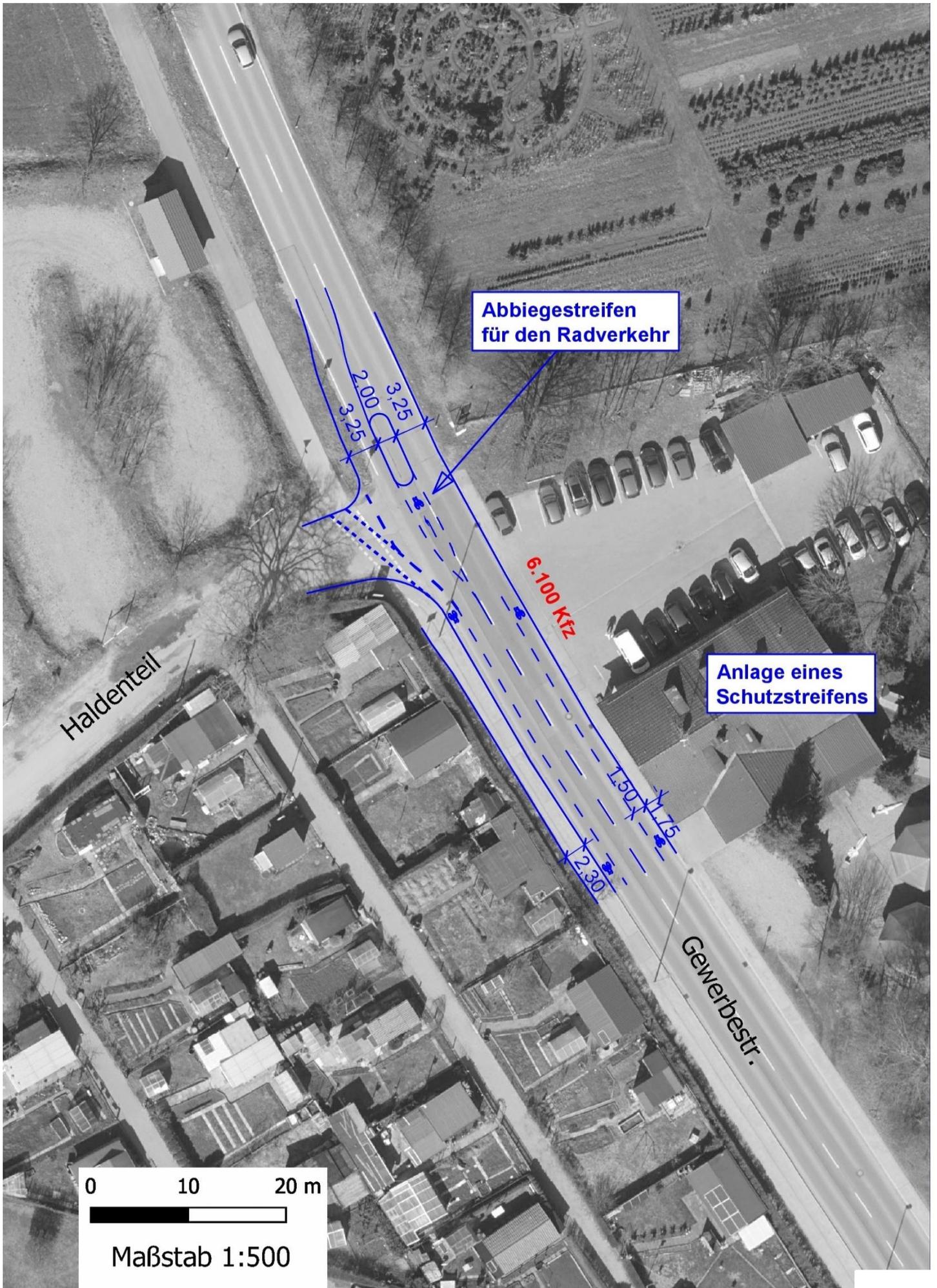


Bild 23: Lupenraum 5: Knotenpunkt Gewerbestr./ Haldenteil, Priorität 3

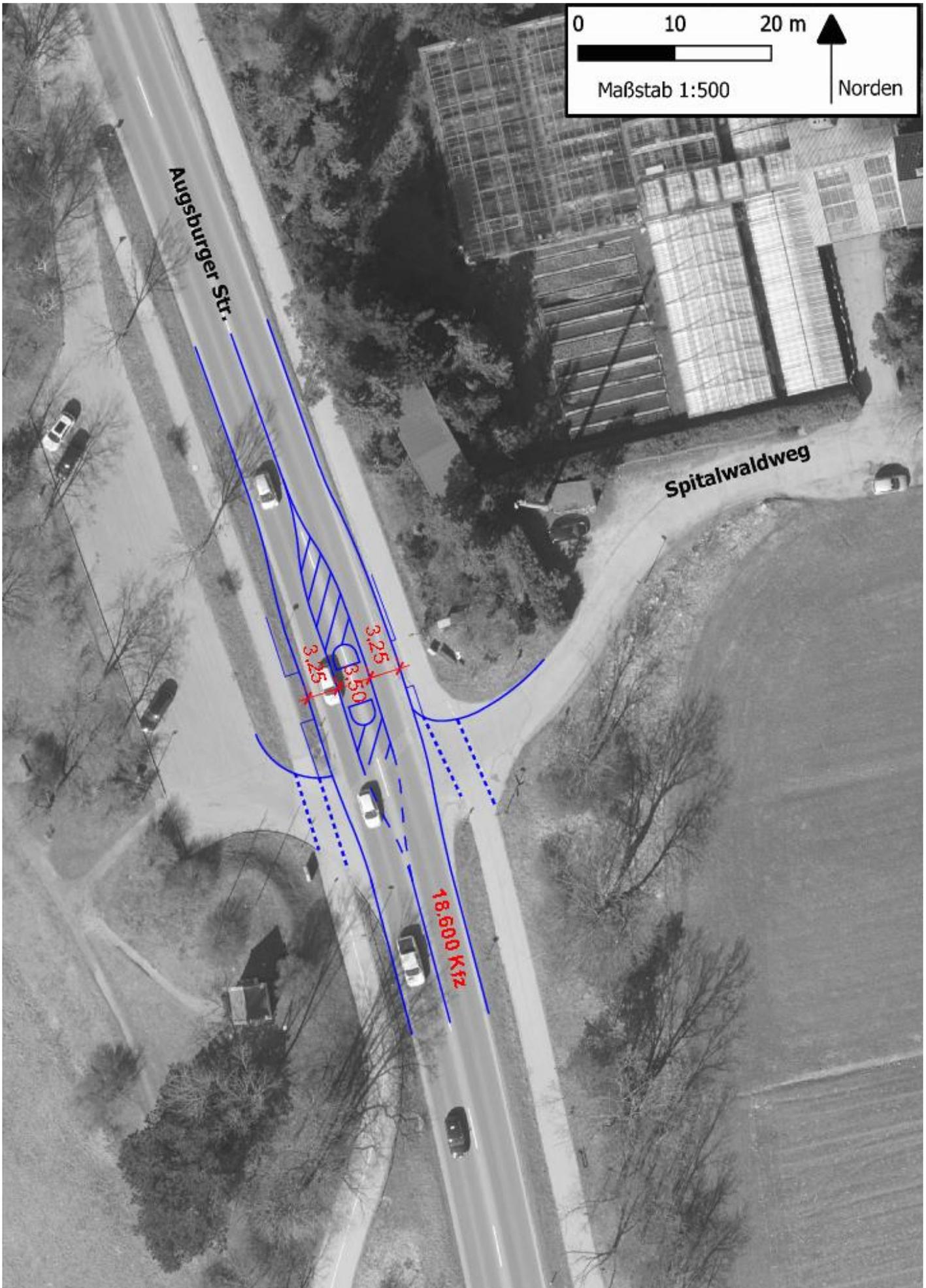
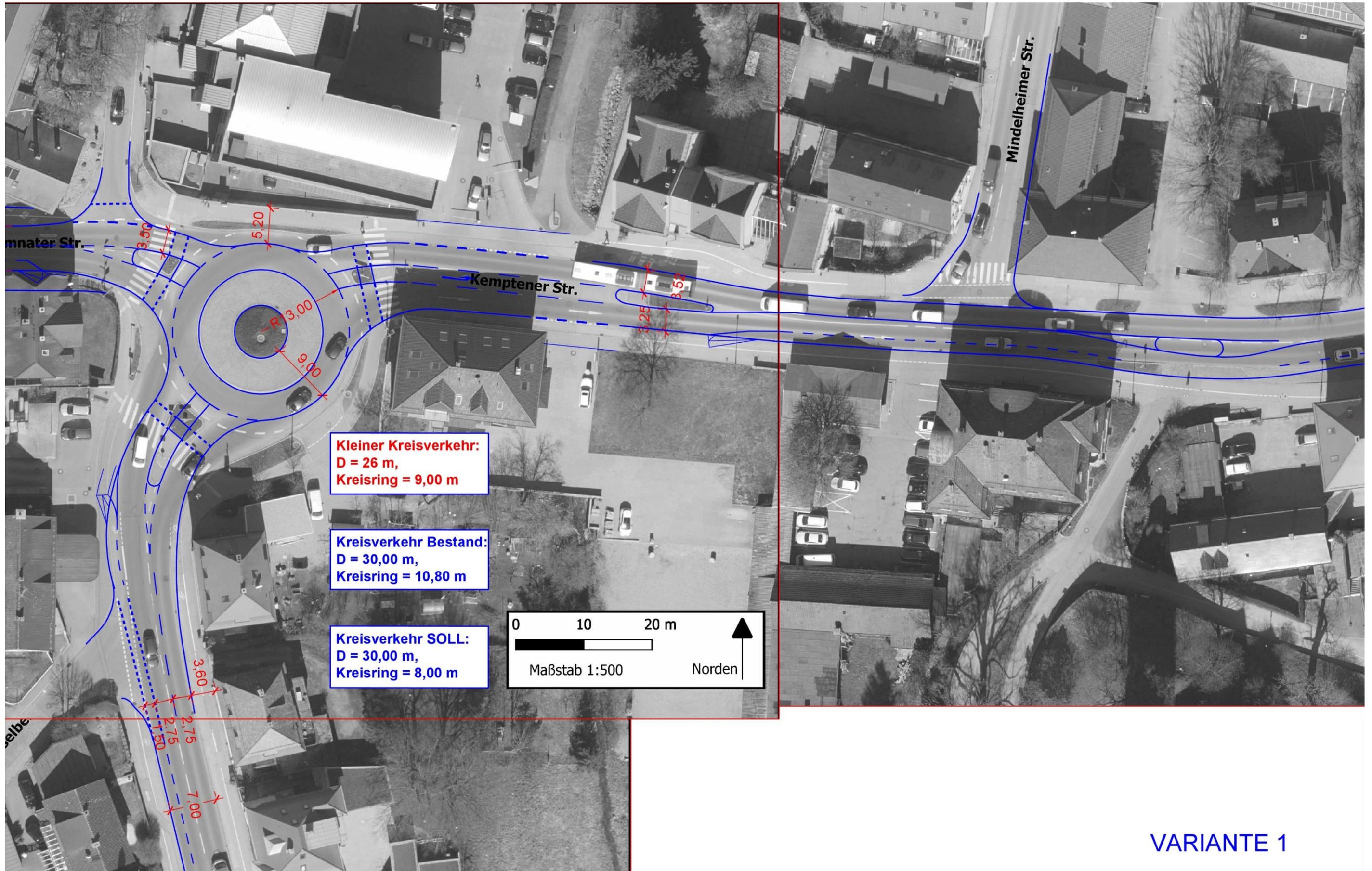


Bild 26: Lupenraum 9: Querungshilfe Augsburger Str./ Spitalwaldweg ,Priorität 1



VARIANTE 1

Bild 27: Lupenraum 11: Kreisverkehr Kemptener Str. Variante 1, Priorität 1/3



VARIANTE 2

Bild 28: Lupenraum 11: Kreisverkehr Kemptener Str. Variante 2, Priorität 1/3



VARIANTE 3

Bild 29: Lupenraum 11: Kreisverkehr Kemptener Str. Variante 3, Priorität 1/3

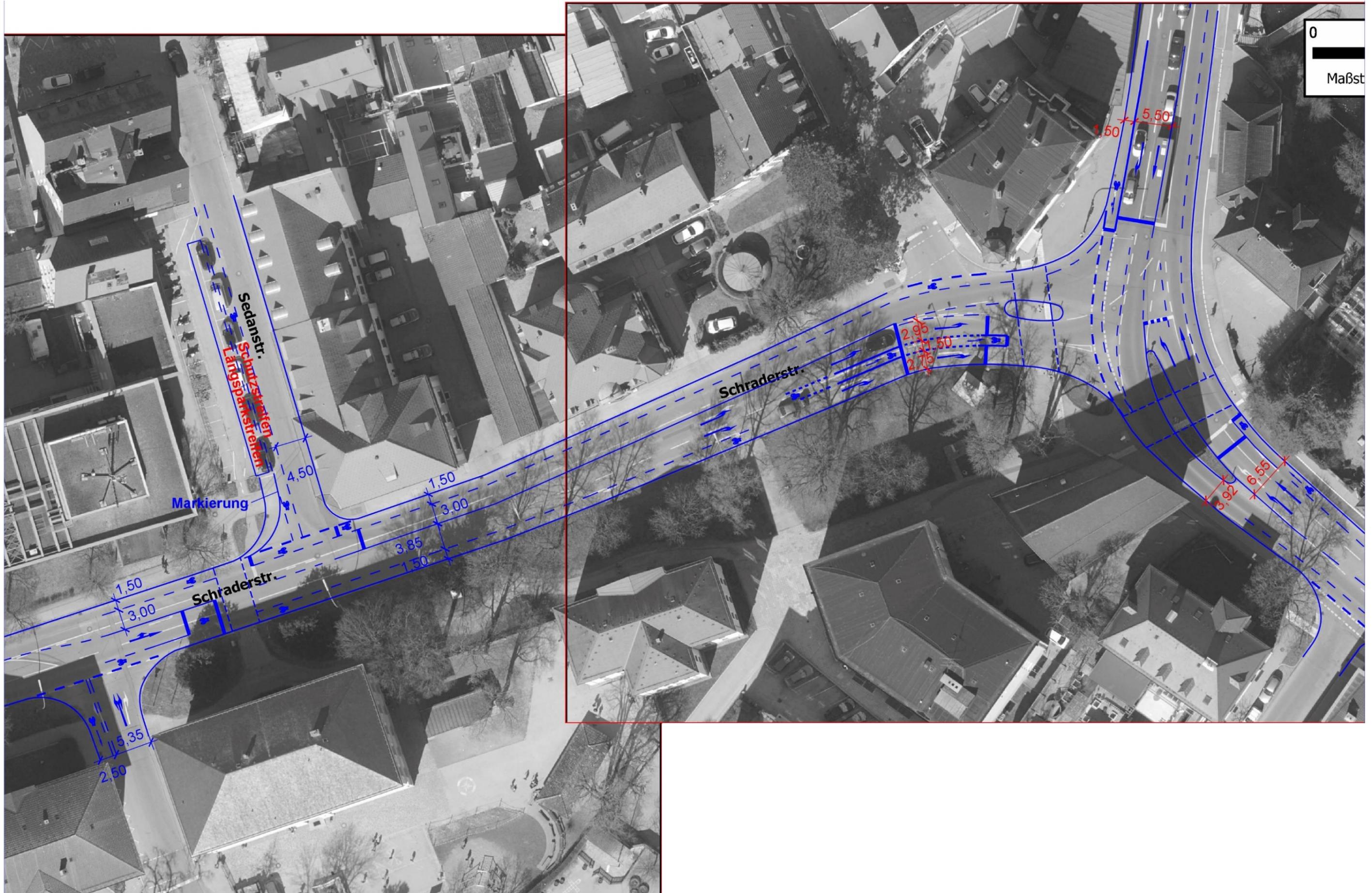


Bild 30: Lupenraum 13: Schradlerstr., Priorität 1/3
Gesamtstädtisches Rad- und Fußverkehrskonzept Kaufbeuren

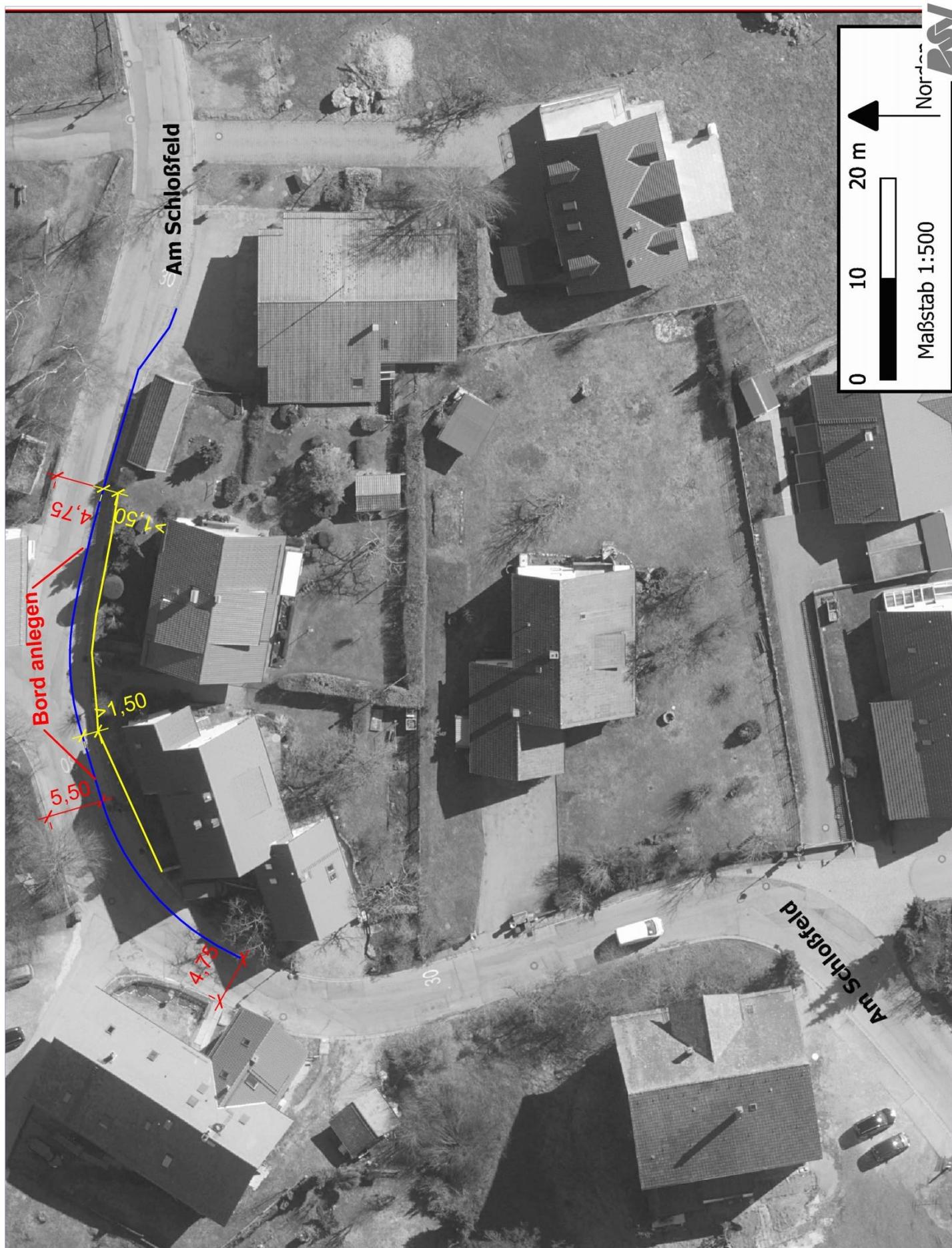


Bild 31: Lupenraum 14: Fußverkehrsmaßnahme Am Schloßfeld/Kleinkemnat, Priorität 3
 Gesamtstädtisches Rad- und Fußverkehrskonzept Kaufbeuren

Plananhang 1 und 2

