

Radverkehrskonzept

Markt Gaimersheim



MARKT GAIMERSHEIM

Bearbeitung: Theresa Bittschi (Radverkehrsbeauftragte)

Adresse: Markt Gaimersheim
Marktplatz 3
85080 Gaimersheim

Gaimersheim, Februar 2026

Inhalt

1.	Grundlagen der Radverkehrsförderung	2
1.1	Zielsetzungen	2
1.2	Gründe zur Förderung des Radverkehrs.....	2
1.3	Gesamtgesellschaftliche Vorteile	3
2.	Ausgangslage des Radverkehrs im Markt Gaimersheim	4
2.1	Unfall- und Konfliktbetrachtung	4
2.2	Öffentliche Beteiligung.....	6
3.	Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr	7
3.1	Grundsätze und Vorgehen	7
3.2	Ausbaustandard der örtlichen Radrouten.....	8
3.2.1	Schwerpunktrouten	9
3.2.2	Verbindungsrouen.....	9
3.3	Struktur des Radverkehrsnetzes.....	10
4.	Handlungsbedarf für die Wegeinfrastruktur.....	12
4.1	Einführung	12
4.2	Führung des Radverkehrs in Hauptverkehrsstraßen.....	12
4.3	Aktuelle Wegeinfrastruktur für den Radverkehr.....	14
4.3.1	Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen innerorts	15
4.3.2	Radverkehrsführung in Wohngebieten	15
4.3.3	Radverkehrsführung an Knotenpunkten und Querungsstellen inkl. Ortseingängen ...	16
4.4	Maßnahmenvorschläge für die Wegeinfrastruktur.....	16
5.	Fahrradparken.....	17
5.1	Anforderungen an Fahrradabstellanlagen	18
5.2	Status Quo zum Fahrradparken	19
6.	Aktionen und Serviceangebote rund um's Rad	21
6.1	Aktionen und Aktivitäten vor Ort.....	21
6.2	Serviceangebote rund um's Rad	22
7.	Nächste Schritte zur Umsetzung der Maßnahmen	23

1. Grundlagen der Radverkehrsförderung

1.1 Zielsetzungen

Der Markt Gaimersheim möchte für seine ca. 12 484 Einwohnerinnen und Einwohner ein attraktives Angebot für den Radverkehr schaffen. Hierfür wurde durch Vertreterinnen und Vertreter der Politik, Verwaltung, Verbände und der Bevölkerung ein kommunales Radverkehrskonzept für den Markt Gaimersheim erarbeitet.

Auf Basis der Konzeption eines kommunalen Radverkehrsnetzes und Priorisierung einzelner wichtiger Verbindungen für den Radverkehr werden Maßnahmen zur Verbesserung der Wegeinfrastruktur entwickelt sowie vor einem zeitlichen Hintergrund mögliche Umsetzungshorizonte benannt.

Darüber hinaus werden Maßnahmenvorschläge zu den Handlungsfeldern Fahrradparken, Radservice und öffentlichkeitswirksame Aktivitäten und Aktionen gemacht.

Der Radverkehr gewinnt zur Sicherung der Alltagsmobilität und im Freizeitverkehr sowie im Radtourismus deutschlandweit zunehmend an Bedeutung. Nicht zuletzt wegen kontinuierlich steigender Pedelec-Nutzungen gilt dies immer mehr auch für ländliche Regionen und für größere Distanzen. Diese Entwicklungen sollen berücksichtigt werden.

Mit dem Radverkehrskonzept werden folgende Ziele verfolgt:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Erhöhung des Radverkehrsanteils
- Verbesserung des verkehrlichen Miteinanders
- Etablierung einer systematischen Radverkehrsförderung und
- Stärkung des Radverkehrs als gleichberechtigtes Verkehrsmittel
- Das Radverkehrskonzept ist bei verschiedenen Förderprogrammen Grundlage für die Bewilligung von Fördermitteln.

Zur Umsetzung der Ziele folgt der Markt Gaimersheim dem Grundsatz „Radverkehr ist Fahrverkehr“:

1. Radverkehr findet, wenn keine eigenständige Radverkehrsanlage vorhanden ist, auf der Fahrbahn statt.
2. Geh- und Radverkehr sind soweit möglich getrennt, da durch immer mehr werdende Pedelecs die Geschwindigkeitsunterscheide zw. Fußgängern und Radfahrenden immer größer wird und damit ein erhöhtes Gefahrenpotential einhergeht.
3. Die Sicherheit aller Verkehrsbeteiligten von 9 – 99 Jahren steht im Vordergrund, alle Fortbewegungsformen müssen in Betracht gezogen werden.

1.2 Gründe zur Förderung des Radverkehrs

Die zunehmende Nutzung des Fahrrades bietet eine Stärkung des umweltschonenden kommunalen Verkehrs, wenn es gelingt, im Binnenverkehr vermeidbare Pkw-

Fahrten durch Radfahrten zu ersetzen, außerdem ergeben sich soziale, wirtschaftliche und gesundheitsbezogene Vorteile.

Folgende Aspekte unterstreichen die derzeitige Bedeutung der Fahrradnutzung:

2017 wurden bundesweit täglich 28 Millionen Wege und 112 Millionen Kilometer mit dem Fahrrad zurückgelegt. Dabei betrug ein Weg mit einem konventionellen Fahrrad im Durchschnitt 3,7 km, mit dem Pedelec 6,1 km. Neuere Untersuchungen zeigen, dass die Wegelängen bei Fahrten mit dem Fahrrad in den letzten Jahren zunehmen. Gleichzeitig führen rund 40-50% der Pkw-Fahrten über eine Strecke von weniger als fünf Kilometer Länge. Sie liegen damit in einem Entfernungsbereich, in dem das Fahrrad oft sogar Reisezeitvorteile hat.

In Bayern nutzten die Menschen laut MiD 2023 das Fahrrad für 11% ihrer Wege, damit liegt die Nutzung genau im bundesweiten Durchschnitt. Die Radnutzung nimmt besonders in großen Städten und Gemeinden zu, wohingegen sie in ländlichen Regionen eher stagniert. Das Land Bayern möchte den Radverkehrsanteil bis 2030 landesweit auf mindestens 25% steigern.

Insgesamt lag der Fahrradbestand in Deutschland im Jahr 2022 bei fast 83 Millionen Fahrrädern. Zumindest statistisch verfügt damit fast jede/r Einwohnerin/Einwohner über ein Fahrrad. Die Zahl der verkauften Pedelecs nimmt von Jahr zu Jahr zu. In Bayern besitzen entsprechend einer repräsentativen Umfrage bereits 30% der Befragten ein Fahrrad mit Elektroantrieb. Dies bietet gerade für den ländlichen Raum gute Chancen für eine steigende Fahrradnutzung.

Durch eine zielgerichtete Radverkehrsförderung können weitere Potenziale für eine Mobilitätswende gewonnen werden. Der gezielte Ausbau einer verkehrssicher und komfortabel nutzbaren Radinfrastruktur trägt maßgeblich dazu bei, diese Potenziale zu aktivieren.

1.3 Gesamtgesellschaftliche Vorteile

- **Das Fahrrad ist ein schnelles, zeitgemäßes Verkehrsmittel.**

Im Entfernungsbereich bis zu 10 km kann das Fahrrad einen zeitlichen Vorteil gegenüber dem Pkw ermöglichen. Außerdem verbraucht es im Vergleich zum Pkw wenig Fläche und trägt als sichtbarer Verkehr zur Belebung des öffentlichen Raumes bei. Es stärkt insbesondere in mittleren und größeren Kommunen den lokalen Einzelhandel in der Nahversorgung. Zudem besitzt der Fahrradtourismus in vielen Regionen wirtschaftlich eine erhebliche Bedeutung.

- **Das Fahrrad eröffnet fast allen Menschen eine eigenständige Mobilität.**

Das Fahrrad ist ein kostengünstiges, individuell und zeitlich flexibles Verkehrsmittel, das in einer fahrradfreundlichen Verkehrsumwelt auch Kinder, Jugendliche und ältere Menschen leicht und sicher nutzen können. Auch in Bezug auf den demografischen

Wandel ist der Radverkehr ein wichtiger Baustein bei der Sicherung der Mobilität und damit der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

- **Radverkehr ist eine kosteneffiziente Form der Mobilität.**

Die Investitionskosten für die Radinfrastruktur sind im Vergleich zu vergleichbaren Kosten für den Kfz-Verkehr - auch in Bezug auf die Fahrleistung - ausgesprochen günstig. Ein hoher Radverkehrsanteil in einer Kommune kann zudem die notwendigen Kosten zum Ausbau und zur Instandhaltung der Infrastruktur für den KFZ-Verkehr senken.

- **Schon eine halbe Stunde regelmäßiges Radfahren ist gesund.**

In Betrieben, die die Fahrradnutzung unterstützen, sinkt die Zahl der Krankheitstage der Mitarbeitenden, die statt mit dem Kfz mit dem Rad zur Arbeit kommen. Entsprechend kann die Arbeitsproduktivität von Mitarbeitenden steigen.

- **Kinder, die das Fahrrad regelmäßig nutzen, entwickeln Motorik, Konzentrationsvermögen sowie den Gleichgewichts- und Orientierungssinn besser als Kinder, die sich weniger eigenständig bewegen.**

Durch die positiven Gesundheitseffekte regelmäßigen Radfahrens werden außerdem die gesellschaftlichen Kosten für das Gesundheitswesen reduziert.

- **Radfahren ist ein erheblicher Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz.**

Bayern hat das Thema Klimaschutz gesetzlich verankert und als Ziel die Klimaneutralität bis 2040 fixiert. Ein Verkehrsträgervergleich zeigt, dass durch Rad- und Fußverkehr rund 140 g Treibhausgas-Emissionen pro Personenkilometer gegenüber dem Pkw eingespart werden können, somit ist der Rad- aber auch der Fußverkehr eine wichtige Säule zum Erreichen der Klimaneutralität.

Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass Radfahren einerseits individuellen Nutzen bietet, da es schnell, kostengünstig und flexibel nutzbar und dabei gesund ist und – last but not least – Spaß macht. Andererseits gehen mit dem Radfahren auch gesamtgesellschaftliche Vorteile einher, z.B. reduzierte gesellschaftliche Kosten für das Gesundheitswesen, vergleichsweise niedrigen Investitions- und Instandhaltungskosten, Belebung des öffentlichen Raumes, sowie wirtschaftliche und ökologische Vorteile.

2. Ausgangslage des Radverkehrs im Markt Gaimersheim

2.1 Unfall- und Konfliktbetrachtung

Der Betrachtung des Unfallgeschehens wurden die polizeilich gemeldeten Radverkehrsunfälle des Marktes Gaimersheim aus den Jahren 2016 bis 2024 zugrunde

gelegt. Im Betrachtungszeitraum wurden dabei insgesamt 132 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden polizeilich erfasst. Die Anzahl der Unfälle schwankt im Verlauf der vergangenen Jahre leicht und liegt zwischen 11 und 18 Unfällen jährlich. Insgesamt wurden in den 9 Jahren 107 Radfahrende leicht verletzt, 24 Radfahrende schwer verletzt und ein Radfahrender getötet.

Aus den polizeilichen Daten lassen sich nachfolgende Unfallhäufungen ableiten:

- Radweg in Lippertshofen an der EI 10 (9 Unfälle, davon 3 Schwerverletzte)
- Ingolstädter Straße (5 Unfälle zwischen Hilpertweg und Bahnübergang)
- Ingolstädter Straße (14 Unfälle zwischen Bahnübergang und Gruberkreisel)
- Ingolstädter Straße (19 Unfälle, zwischen Dieselstraße und Friedrichshofener Straße)
- Kraibergstraße (5 Unfälle, davon 4 Schwerverletzte und 1 Getöteter, bei Bahnunterführung)
- Durchfahrt Ortsmitte Obere Marktstraße & Untere Marktstraße (6 Unfälle, davon 3 Schwerverletzte)
- Ettinger Straße (5 Unfälle, zw. Obere Marktstraße und Angermühle)
- Ziegeleistraße/Südlicher Bahndamm (5 Unfälle, davon 1 Schwerverletzter – Schulweg)

Darüber hinaus sind durch Befragung von Pendlern und in der 1. Bürgerdialogveranstaltung weitere Konfliktstellen und Verkehrssicherheitsdefizite bekannt:

- Stadtweg (keine einheitliche Vorfahrtsregelung, zwischen Lana Grossa Kreisel und Lilienthalstraße)
- Kriegsstraße (Querungsinsel, Schulweg bei hohem DTV und Schwerverkehr)
- Kraibergstraße (Querungssituation am Kammühlwiesenweg)
- Schaubeckkreuzung (unklare Radverkehrsführung)
- Martin-Ludwig Straße – Konflikte Pkw/Schüler (Grund- & Mittelschule)
- Kreisverkehre und Kreuzungen bzw. Einfahrten im Allgemeinen
- Fehlender Radweg an der Bürgermeister-Martin-Meier Straße auf gesamter Länge vom Gymnasiumkreisel bis Lana-Grossa-Kreisel
- Zweirichtungsradweg zwischen Bahnunterführung und Gymnasium, enger Kurvenradius am Kreisel erhöht das Gefahrenpotential zusätzlich
- Marktplatz & Untere Marktstraße (Gefahr durch ausparkende Autos, Falschparker) auch für Fußgänger problematisch, da Parkstände nicht eingehalten werden und teilweise kein Vorbeigehen von Rollstühlen/ Kinderwägen mehr möglich ist
- Bushaltestelle „Alte Feuerwehr“ wegen wartender Schulkinder
- Bahnunterführung im Westen (Riedweg) sehr schmal, keine Radinfrastruktur
- Ungeordnete Parksituation im Gewerbegebiet
- Fehlende Verkehrsbeziehung für Radverkehr in der Ingolstädter Straße auf Höhe Dieselstraße/Apfelweg
- Fehlender Winterdienst/Straßenreinigung auf Lippertshofener Weg

- Fehlende Radverkehrsführung an der T-Kreuzung Obere/Untere Marktstraße & Ettinger Straße
- Kreuzungssituation bzw. Radverkehrsführung Ingolstädter Straße/Kraibergstraße
- Hohe Geschwindigkeiten und Schwerverkehr im Gewerbegebiet

Die Karte der Unfall- und Konfliktstellen kann online über die Homepage des Markt Gaimersheim oder direkt über <https://v.bayern.de/6rKCB> abgerufen werden. Auf der Karte sind die Konfliktstellen aus der Pendlerbefragung (rot), positive Bewertungen aus derselben Befragung (hellgrün), Orte die im Rahmen der Bürgerdialogveranstaltung (türkis) genannt wurde und Hinweise aus einer Befahrung der Ortsgruppe des Bündnis 90/Die Grünen (dunkelgrün) eingetragen. Ebenso wurden auf der Karte die Daten zu Leichtverletzten (gelb), Schwerverletzten (pink) und Getöteten (dunkelrot) aus der Unfallstatistik festgehalten.

2.2 Öffentliche Beteiligung

Die Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes erfolgte in der Hauptverantwortlichkeit durch die Radverkehrsbeauftragte des Marktes Gaimersheim. Wesentliche Abstimmungen fanden mit folgenden Behörden und Institutionen statt:

- Stadt Ingolstadt – Radverkehrsbeauftragte
- Landkreis Eichstätt – Radverkehrsbeauftragte
- Landkreis Eichstätt – Verkehrsbehörde
- Staatl. Bauamt Ingolstadt
- Grundschule Gaimersheim
- Mittelschule Gaimersheim
- Gymnasium Gaimersheim

Die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes wurde außerdem im Rahmen der Bürgerdialoge zum Radverkehr, sowie eine Online-Befragung der Pendler durch die Bevölkerung begleitet. Wesentliche Erkenntnisse aus der Beteiligung sind in die Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes eingeflossen.

Bürgerdialog Radverkehr

Im April und November 2025 fanden die ersten beiden Bürgerdialogveranstaltungen zum Radverkehr statt, an denen jeweils rund 30 Personen teilnahmen. Wesentliche Themen waren Gefahren- & Unfallstellen, Radverkehrsnetz, Weeginfrastruktur, Fahrradparken, sowie Maßnahmenvorschläge.

Eine Dokumentation hinsichtlich konkreter diskutierter Themen, Anregungen und Wünsche während der Workshops wurde erstellt und werden über die Internetseite des Marktes Gaimersheim zugänglich gemacht.

Online-Befragung von Pendlern

Im März und April 2025 fand eine Online-Beteiligung der Beschäftigten der Gaimersheimer Betriebe im Rahmen der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes statt. Insgesamt nahmen daran 345 Personen teil. Wesentliche Themen der Fragestellungen beliefen sich auf Wegeinfrastruktur, Fahrradparken, Gefahrenstellen, sowie die Gründe für Nicht-Nutzung des Fahrrads für den Arbeitsweg. Die Ergebnisse der Online-Befragung können über die Homepage des Marktes Gaimersheim abgerufen werden.

Mängelerfassung per App

Zur Mängelerfassung im Markt Gaimersheim kann die Bevölkerung jederzeit über die Heimat-Info App Meldungen einreichen. Zusätzlich ist für den Zeitraum des Stadtradelns eine Mängelerfassung über die Stadtradeln-App (RADar) möglich und wird vom Landkreis Eichstätt an die Gemeinde Gaimersheim weitergeleitet. Die bisher eingegangenen Meldungen wurden bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes berücksichtigt.

3. Radverkehrsnetz für den Alltagsradverkehr

Das neu entwickelte Radverkehrsnetz hat zum Ziel, innerhalb der Marktgemeinde direkte, komfortable und sichere Verbindungen für den Radverkehr aufzuzeigen. Das Radverkehrsnetz kennzeichnet dabei empfohlene Radverkehrsverbindungen zu den radverkehrsrelevanten Zielen, die nach Beseitigen des festgestellten Handlungsbedarfes (vgl. Maßnahmenkatalog im Anhang) möglichst optimale Sicherheit und Fahrkomfort bieten.

Mit der Festlegung des Radverkehrsnetzes für den Alltagsradverkehr können

- der Handlungsbedarf im für den Radverkehr wichtigen Wegenetz zusammengestellt, strukturiert und priorisiert,
- die Maßnahmen in den Gesamtrahmen der kommunalen Aktivitäten eingeordnet,
- eine für die Haushaltsplanung erforderliche Entscheidungsgrundlage geboten,
- Förderanträge rechtzeitig vorbereitet und gestellt
- sowie gezielte Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit eingesetzt werden.

Damit stellt die Etablierung und Umsetzung des Radverkehrsnetzes eine zentrale Grundlage für die Radverkehrsförderung im Markt Gaimersheim für die nächsten Jahre dar.

3.1 Grundsätze und Vorgehen

Das entwickelte Radverkehrsnetz für den Markt Gaimersheim erfüllt weitgehend die folgenden Anforderungen in Bezug auf Führung und Gestaltung:

- Einprägsame Streckenführung mit möglichst wenigen und gut "merkbar" Richtungsänderungen.
- Baulastträgerübergreifende Konzeption der Verbindungen
- Verbindung der Ortsteile untereinander.
- Direkte Anbindung möglichst vieler wichtiger Ziele durch das Radverkehrsnetz zur Erhöhung der Erschließungsqualität.
- Die Streckenführungen orientieren sich an vorhandenen und, soweit möglich, im Bestand gut nutzbaren Straßen und Wegen und greift Führungen auf, die bereits bewährte Verbindungen für den Radverkehr darstellen.
- Soweit möglich und sinnvoll erfolgt die Führungen über verkehrs- und emissionsarme Straßen
- Eine Führung über hoch belastete und für den Kfz-Verkehr bedeutsame Straßen, erfordert im Sinne der Verkehrssicherheit grundsätzlich Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs.
- Sicherstellung einer durchgängigen, attraktiven Befahrbarkeit (z.B. auch Überquerung von Knotenpunkten oder Barrieren).
- Berücksichtigung bereits existierender Netzstrukturen, z.B. touristische Radrouten bzw. Radverkehrsnetz des Landkreises und der Stadt Ingolstadt.

Die Netzkonzeption für den Markt Gaimersheim basiert sowohl auf einer **Quell- und Zielanalyse** als auch auf der Analyse der **Radverkehrsdaten** aus dem Stadtradeln, sowie vereinzelt punktuellen **Radverkehrszählungen**.

- Als Quellen des Radverkehrs sind zusammenhängende Wohngebiete, die Ortsteile sowie Nachbarkommunen zu sehen
- Wichtige Ziele des Radverkehrs im Markt Gaimersheim sind u.a.:
 - Ortszentrum (Marktplatz inkl. Standorte des Einzelhandels und zur medizinischen Versorgung),
 - sämtliche Schul- und Kitastandorte
 - Bahnhof und Bushaltestellen mit Umsteigebedeutung
 - Gewerbegebiet
 - Sport- und Freizeitstätten (inkl. Jugendtreff, Volksfestplatz, Spielplätze)

3.2 Ausbaustandard der örtlichen Radrouten

Zur Differenzierung der Bedeutung unterschiedlicher Netzbestandteile wurden Schwerpunkt- und Verbindungsrouten definiert.

Die Schwerpunktrouten haben eine hohe inner- & überörtliche Verbindungsfunktion. Diese erfordern aufgrund der zu erwartenden hohen Nachfrage auch einen höheren Ausbaustandard.

Die Verbindungsrouten sind wichtige Verbindungen zur Netzergänzung mit Erschließungsfunktion. Sie dienen der Anbindung von Zielen und der Vernetzung der Schwerpunktrouten untereinander.

3.2.1 Schwerpunktrouten

Als Schwerpunktrouten wurden wichtige Verbindungen der Ortsteile bzw. Nachbarkommunen mit dem Ortskern definiert. Bei den Verkehrszählungen und anhand der Radverkehrsdaten aus dem Stadtradeln ist auf diesen Routen ein hoher Anteil an Radverkehr bereits nachweisbar bzw. bei weiterem Ausbau zu erwarten.

Für die Schwerpunktrouten sind folgende Standards maßgeblich:

Straßentyp/ Infrastruktur	Außerorts	Innerorts
Bundesstraße	Getrennte Radverkehrsführung	Getrennte Radverkehrsführung, idealerweise beidseitiger Einrichtungsradweg
Kreis-/Staatsstraße	Getrennte Radverkehrsführung	Getrennte Radverkehrsführung, idealerweise beidseitiger Einrichtungsradweg. Ansonsten: - Nach Möglichkeit Tempo 30 anordnen, vor allem entlang hochfrequentierter Schulwege - bei Tempo 50 Markierungen (Piktogramme, Piktogrammketten, Schutzstreifen etc.) die auf den Radverkehr auf der Fahrbahn aufmerksam machen. Insbesondere in Kreuzungsbereichen, Furten etc. - Parkstände auf der Strecke ordnen und nach Bedarf begrenzen bzw. reduzieren
Ortsstraße	Max. Tempo 60, Wiederkehrende Hinweise auf Radverkehr auf der Fahrbahn, Prüfung der Einrichtung überörtlicher Fahrradstraßen	- bei hohem Radverkehrsaufkommen durch Pendler bzw. bei Schulweg: Anordnung Fahrradstraße - Parkstände auf der Strecke ordnen und nach Bedarf begrenzen bzw. reduzieren
Straßenbelag	Asphalt	
Beschilderung	durchgehend	
Abstellanlagen	Angemessene Abstellanlagen an Zielpunkten	
	Winterdienst	

3.2.2 Verbindungsrouten

Als Verbindungsrouten werden wichtige Verknüpfungen zwischen den Schwerpunktrouten bzw. innerhalb des Ortsgebietes definiert. Anhand der Radverkehrsdaten aus dem Stadtradeln ist auf diesen Routen ein Bündelungseffekt sichtbar.

Für die Verbindungsrouten sind folgende Standards maßgeblich:

Straßentyp/ Infrastruktur	Außerorts	Innerorts
Bundesstraße	Nicht zutreffend	Getrennte Radverkehrsführung, idealerweise beidseitiger Einrichtungsrادweg
Kreis- /Staatsstraße	Nicht zutreffend	- Nach Möglichkeit Tempo 30 anordnen, vor allem entlang hochfrequentierter Schulwege - bei Tempo 50 Markierungen in unübersichtlichen Kreuzungsbereichen, die auf den Radverkehr auf der Fahrbahn aufmerksam machen - Parkstände auf der Strecke ordnen und nach Bedarf begrenzen bzw. reduzieren
Ortsstraße	Max. Tempo 60, Wiederkehrende Hinweise auf Rad- verkehr auf der Fahr- bahn	- Markierungen in unübersichtlichen Kreuzungsbereichen - Parkstände auf der Strecke ordnen und nach Bedarf begrenzen bzw. reduzieren
Straßenbelag	Überwiegend Asphalt	
Beschilderung	An wichtigen Knotenpunkten/Kreuzungen	
Abstellanlagen	Angemessene Abstellanlagen an Zielpunkten	

3.3 Struktur des Radverkehrsnetzes

Das neu entwickelte Radverkehrsnetz hat eine Gesamtlänge von ca. 54 km. Davon verlaufen 33 km über die Schwerpunktrouten und 21 km über die Verbindungsrouten.

Die Aufteilung nach Straßenkategorie:

- 3 km an Bundesstraßen, davon 3 km mit Radverkehrsanlage
- 5,5 km an Staatsstraßen, davon ca. 3 km mit Radverkehrsanlage
- 8 km an Kreisstraßen, davon 6 km mit Radverkehrsanlagen
- 37 km auf Gemeindestraßen, Wirtschaftswegen u.ä.

Das neu entwickelte Radverkehrsnetz übernimmt

- eine Verbindungsfunktion, insbesondere für die Ortsteile Mittlere Heide und Lippertshofen mit dem Ortskern,
- die Anbindung wichtiger Einzelziele, wie z.B. Schulen, Sportanlagen, Supermärkten sowie die Anbindung Richtung Ingolstadt/Audi
- die kleinräumige Erschließung des Ortskerns und der umliegenden Wohngebiete

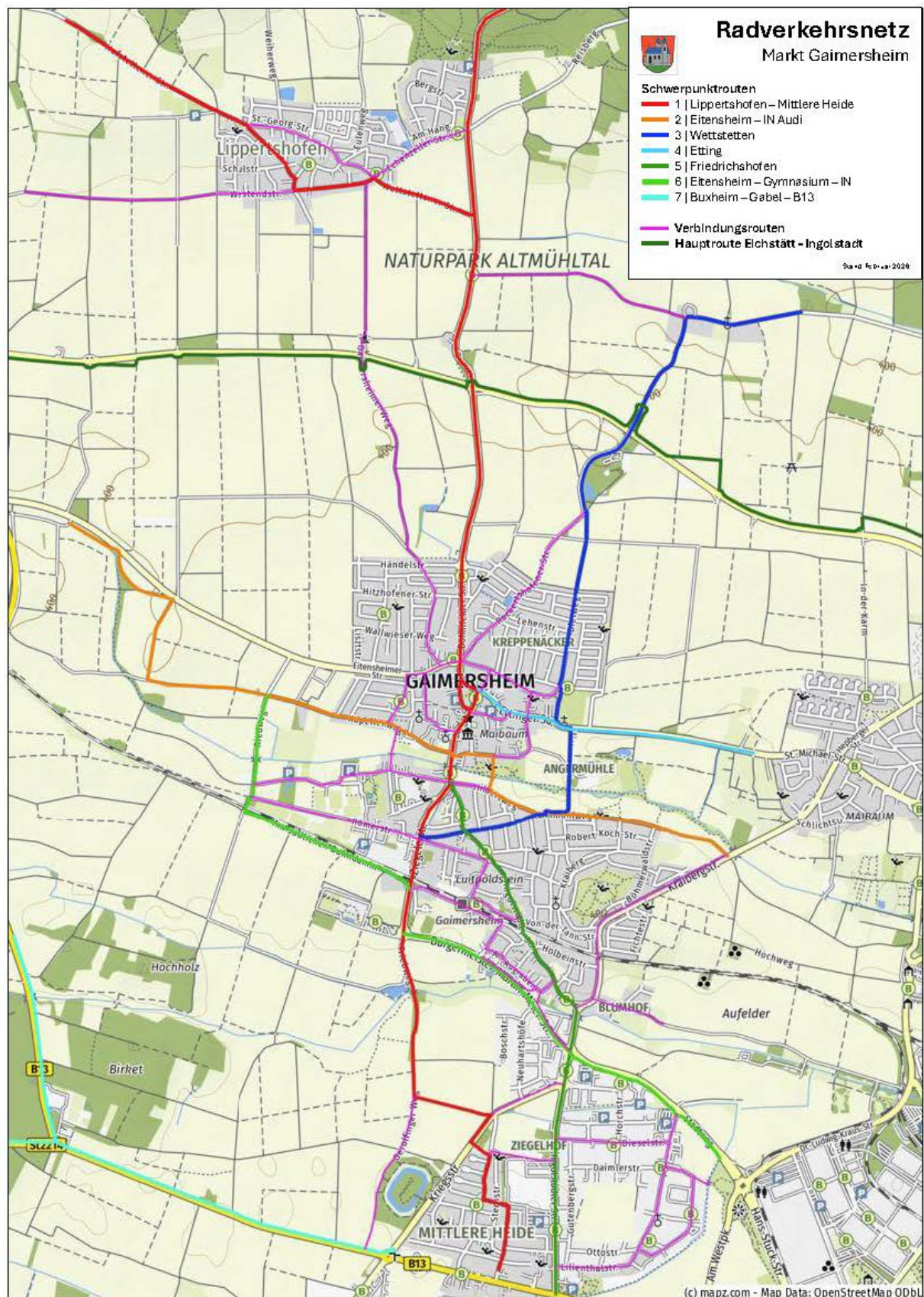


Abb. 1: Kommunales Radverkehrsnetz - Schwerpunkt- und Verbindungsrouen

4. Handlungsbedarf für die Weeginfrastruktur

4.1 Einführung

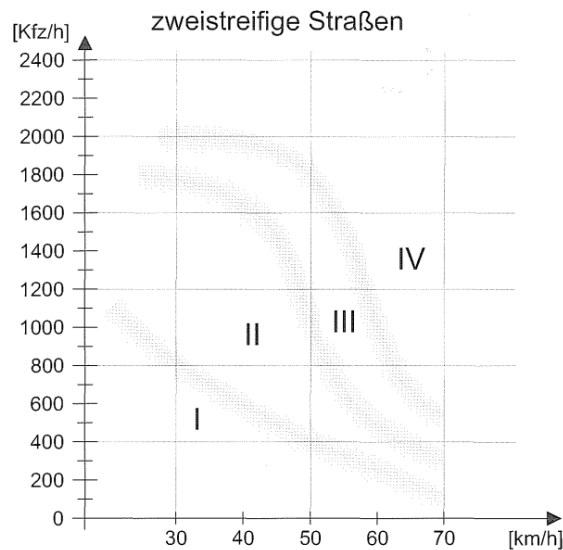
Der Stand der Technik zur Führung des Radverkehrs wird in den gängigen Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) dokumentiert. Dies betrifft vor allem die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) sowie für innerörtliche Straßen die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06 bzw. Ad-hoc-AP RAST 2024) bzw. für außerorts die „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen“ (RAL 2012). Darüber hinaus gibt es noch zahlreiche weitere relevante Regelwerke, z.B. die E Klima 2022, das Regelwerk zu Lichtsignalanlagen (RiLSA) oder zur Markierung von Straßen (RMS). Bei der Gestaltung der Radverkehrsanlagen sind ebenso die verkehrsrechtlichen Vorschriften gemäß der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu beachten.

Wichtige Grundsätze der ERA sind:

- Radverkehrsnetze sind die Grundlage für Planung und Entwurf von Radverkehrsanlagen.
- In Hauptverkehrsstraßen sind in Abhängigkeit von Aspekten der objektiven Sicherheit und dem subjektiven Sicherheitsempfinden der Bevölkerung Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs erforderlich. Kein Ausklammern von Problembereichen!
- In Erschließungsstraßen ist der Mischverkehr auf der Fahrbahn die Regel.
- In vielen Fällen gilt: Besser keine als eine nicht den sicherheitsrelevanten Anforderungen der Regelwerke genügende Radverkehrsanlage.
- Keine Kombination von Mindestbreiten, d. h. ausreichende Breiten der Radverkehrsanlage inkl. der erforderlichen Sicherheitsräume.
- Radverkehrsanlagen müssen den Ansprüchen an Sicherheit und Attraktivität genügen. Eine ausreichende Sicherheit ist nur erreichbar, wenn die vorgesehene Radverkehrsführung auch akzeptiert wird.
- Für Radverkehrsanlagen an Knotenpunkten gelten die Grundanforderungen Erkennbarkeit, Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit.

4.2 Führung des Radverkehrs in Hauptverkehrsstraßen

Zur Führung des Radverkehrs stehen mehrere Lösungsmöglichkeiten zur Verfügung, die sich durch den Grad der Trennung vom Kfz-Verkehr und durch verkehrsrechtliche Regelungen (z.B. mit oder ohne Benutzungspflicht) unterscheiden (vgl. Abb. 2 & 3). In den ERA werden Empfehlungen dazu gegeben, welche Radverkehrsführung bei welchem Kfz-Verkehrsaufkommen und welcher zulässigen Höchstgeschwindigkeit angemessen ist.



I – Regeleinsatzbereich für Mischen

II – Regeleinsatzbereich für Schutzstreifen, Gehweg/Radfahrer frei, Radweg ohne Benutzungspflicht

III – Regeleinsatzbereich für Trennen

IV – Trennen unerlässlich

Abb. 2: Wahl der Führungsform für den Radverkehr an innerörtlichen Straßen (ERA 2010)

Mischverkehr mit Kfz auf der Fahrbahn	Mischverkehr (mit teilweiser Trennung)	Trennen vom Kfz-Verkehr
Mischverkehr auf der Fahrbahn 	Radweg ohne Benutzungspflicht 	Radweg mit Benutzungspflicht
	Gemeinsamer Geh- und Radweg ohne Benutzungspflicht 	Gemeinsamer Geh- und Radweg
	Gehweg, Radverkehr frei 	
	Schutzstreifen 	Radfahrstreifen

Abb. 3: Übersicht Führungsformen für den Radverkehr in innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

Die Regel- und Mindestbreiten der wichtigsten Radverkehrsführungen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen. Die Mindestwerte ergeben sich dabei auch aus der VwV-StVO. Zu beachten ist, dass dort die Mindestanforderungen für eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung der Benutzungspflicht und keine

verkehrsplanerisch zu empfehlenden Breiten aufgeführt sind. Im Verlauf wichtiger Haupttrouten können bei größerem Radverkehrsaufkommen die Regelbreiten nach ERA überschritten werden. Darüber hinaus sind laut E Klima 2022, besonders zu parkenden Kfz, zusätzlich markierte Sicherheitsräume (0,75 m) vorzusehen und Mindestmaße nicht mehr anzuwenden. Für Gehwege an Straßen mit angrenzender Bebauung sollte eine Breite von 2,50 m zur Verfügung stehen, neben Radwegen mindestens 2,30 m (RASt 06).

Art der Radverkehrs-anlage	Regelbreite (inkl. Markierung)	Mindestbreite nach VwV-StVO	Sicherheits-trennstreifen
Schutzstreifen	1,50 m	-	0,75 m
Radfahrstreifen	1,85 m	1,50 m	0,75 m (zu Parkständen)
Baulicher Einrichtungsradweg (mit und ohne Benutzungspflicht)	2,00 m	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite: 1,50 m	0,75 m (zu Fahrbahn und Längsparkständen) 1,10 (zu Schräg-/Senkrechtparkständen)
Zweirichtungs-radweg (beidseitig)	2,50 m	-	0,75 m (zu Fahrbahn und Längsparkständen) 1,10 (zu Schräg-/Senkrechtparkständen)
Zweirichtungs-radweg (einseitig)	3,00 m	-	0,75 m (zu Fahrbahn und Längsparkständen) 1,10 (zu Schräg-/Senkrechtparkständen)
Gemeinsamer Geh- u. Radweg (mit und ohne Benutzungspflicht)	≥ 2,50 m abhängig von Fuß- und Radverkehrsstärke	Für Benutzungspflicht erforderliche lichte Breite innerorts: 2,50 m	0,75 m (zu Fahrbahn und Längsparkständen) 1,10 (zu Schräg-/Senkrechtparkständen)

Abb. 4: Regel- und Mindestbreiten für Radverkehrsanlagen im Zuge von Hauptverkehrsstraßen nach VwV-StVO bzw. laut ERA 2010 und E Klima 2022

4.3 Aktuelle Weeginfrastruktur für den Radverkehr

Dem Radverkehr stehen im Markt Gaimersheim an vielen Stellen nur lückenhaft geeignete Verbindungen zur Verfügung, somit ist ein komfortables und sicheres

Radfahren nur eingeschränkt möglich. Die Analyse zeigt folgende Ausgangssituation und Handlungsempfehlungen

4.3.1 Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen innerorts

Ausgangssituation:

- Radverkehrsführung weitestgehend im Mischverkehr
- vorhandene Radverkehrsanlagen oft zu schmal
- Radverkehr nutzt Fußverkehrsanlagen
- Fehlende Straßenraumbreite zur Einrichtung eigenständiger Radverkehrsanlagen innerorts
- Ungesicherte Furten
- Fehlende Markierungen/Hinweise auf bzw. für den Radverkehr
- Parkstände an Hauptverkehrsstraßen – Längs- und Senkrechtparker
- ungeordnetes Parken auf Hauptverkehrsstraßen
- Tempo 50, bis auf wenige Ausnahmen
- unübersichtliche Kurvenbereiche

Handlungsempfehlung:

- Geschwindigkeitsverringern auf hochfrequentierten Teilabschnitten (insbesondere entlang von Schulwegen)
- Markierungen in Kreuzungsbereichen/Furten
- Markierung von Schutzstreifen oder Piktogrammketten, wo die Straßenbreiten es zulassen
- Parkstände verringern bzw. ruhenden Verkehr durch Park-/Halteverbote ordnen

4.3.2 Radverkehrsführung in Wohngebieten

Ausgangssituation:

- Tempo-30-Zone
- auf einzelnen Straßen häufig Geschwindigkeitsüberschreitungen von Kfz
- gute bis sehr gute Belagsqualitäten
- Einbahnstraßen nicht durchgehend in Gegenrichtung für Radverkehr geöffnet
- keine Fahrradstraßen vorhanden
- teilweise ungeordnetes Parken, auch an unübersichtlichen Stellen
- fehlende Hinweise auf Radfahrer an Furten und in Kreuzungsbereichen

Handlungsempfehlung:

- Verkehrsleitsystem für Radfahrer – sprich Markierungen, Beschilderung für Radfahrer
- Einrichtung von Fahrradstraßen auf stark frequentierten Routen

- Parken ordnen
- Einbahnstraßen für Radverkehr freigeben

4.3.3 Radverkehrsführung an Knotenpunkten und Querungsstellen inkl. Ortseingängen

Ausgangslage:

- Nur teilweise gesicherte Querungen/Knotenpunkte für Radverkehr vorhanden
- Teilweise Querungen für Schulverkehr bei hohem DTV und/oder Geschwindigkeiten
- Radverkehrsführung an Knotenpunkten nicht immer intuitiv und ersichtlich

Handlungsempfehlungen:

- Prüfung der vorhandenen Querungshilfen und Situationen, ob aufgrund von Geschwindigkeiten und DTV ein Nachbesserungsbedarf besteht
- baulicher Ausbau der Querungsstellen an den Ortseingängen, wo notwendig und nicht vorhanden
- Radverkehrsführung an Knotenpunkten prüfen und mit Markierungen/Beschilderungen verdeutlichen

4.4 Maßnahmenvorschläge für die Wegeinfrastruktur

Konkretisierung von Maßnahmen

Für die erkannten Probleme wurden konkrete Maßnahmenvorschläge entwickelt (vgl. Maßnahmenkatalog im Anhang). Diese orientieren sich an Aussagen der Regelwerke und der StVO. Darüber hinaus folgen sie dem Grundsatz, dass die Radverkehrsplanung nicht zu Lasten des Fußverkehrs gehen darf und als Fahrverkehr nach Möglichkeit auf der Fahrbahn stattfinden soll. Zudem fanden die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes Berücksichtigung.

Priorisierung der Maßnahmen

Zur Einschätzung der Notwendigkeit der einzelnen Maßnahmen wurden diesen jeweils Dringlichkeitsstufen (Prioritäten) zugeordnet. Diese Einstufung orientiert sich an den Fragen der Verkehrssicherheit/Gefahrenlage und sowie der zeitlichen Umsetzbarkeit, die von weiteren Randbedingungen abhängig ist (z.B. übergeordnete Planungen, finanzielle und personelle Ressourcen, Planungsvorlauf).

- die Gefahrenlage wird wie folgt unterteilt:
 - niedrig: bisher keine Unfälle mit Verletzten, subjektiv sicheres Radfahren möglich
 - mittel: vereinzelt Unfälle mit Leichtverletzten, für geübte Radfahrende subjektiv sicher, für ungeübte Radfahrende unsicher

- hoch: gehäuft Unfälle mit Leichtverletzten bzw. Unfälle mit Schwerverletzten, auch für geübte Radfahrende subjektiv nicht sicher
- die zeitliche & finanzielle Umsetzbarkeit wird folgendermaßen eingeteilt:
 - Niedrig: Zeitraum 1 – 3 Jahre, finanzieller Aufwand bis ca. 100.000 €
 - Mittel: Zeitraum 3 – 5 Jahren, finanzieller Aufwand zwischen 100.000 € - 250.000 €
 - Hoch: Zeitraum 5 – 7 Jahre, finanzieller Aufwand > 250.000 €
- Im Falle, dass der Streckenabschnitt der Maßnahme gleichzeitig auch ein hochfrequentierter Schulweg ist, erhöht sich die Dringlichkeit auf die nächst höhere Stufe
- Unabhängig davon wurden schnell durchführbare Maßnahmen zusätzlich als Sofortmaßnahmen gekennzeichnet (z.B. Sicherung von Pollern, kleinere Markierungsarbeiten, Anpassung der Beschilderung o.ä.).

Nachfolgendes Schema verdeutlicht die Einordnung der Maßnahmen in die einzelnen Dringlichkeitsstufen:

GEFAHRENLAGEN	Hoch	P1	P2	P3
	Mittel	P2	P3	P4
	Niedrig	P3	P4	P5
		Niedrig	Mittel	Hoch
		ZEITLICHER/FINANZIELLER AUFWAND		

Abb. 5: Schema zur Priorisierung der Maßnahmen

5. Fahrradparken

Für die Attraktivität des Radverkehrs spielen die Fahrradabstellanlagen an Quelle und Ziel einer Fahrt eine wichtige Rolle. Mit Blick auf die zunehmende Anzahl hochwertigere Fahrräder erhalten Standsicherheit und Diebstahlschutz für abgestellte Fahrräder einen noch höheren Stellenwert. Das Vorhandensein ausreichender und anspruchsgerechter Fahrradabstellanlagen entscheidet deshalb mit über die Fahrradnutzung. Auch in Bezug auf Verkehrssicherheit hat das Thema Bedeutung. Bei unzulänglichen Abstellmöglichkeiten wird von vielen Radfahrenden häufig nur ein weniger hochwertiges „Zweitrad“ genutzt, welches nicht selten Defizite bei der sicherheitstechnischen Ausstattung aufweist. Außerdem werden Fahrräder dann oft an Wegen oder Plätzen abgestellt, die nicht geeignet sind und dann z.B. den Fußverkehr beeinträchtigen oder gefährden.

5.1 Anforderungen an Fahrradabstellanlagen

Anforderungen an gute Abstellanlagen, die im Einzelnen auch von Fahrtzweck und Aufenthaltsdauer abhängig sind, sind aus Sicht der Nutzenden:

- **Diebstahlsicherheit**
Fahrräder müssen mit Rahmen und einem Laufrad sicher und leicht an der Abstellanlage angeschlossen werden können.
- **Bedienungskomfort**
Abstellanlagen sollten so komfortabel sein, dass sie zur Benutzung einladen. Das Fahrrad muss zügig und barrierefrei ein- und ausgeparkt werden können. Dabei darf kein Risiko von Verletzungen oder dem Verschmutzen der Kleidung bestehen.
- **Standicherheit**
Die Möglichkeit des Anlehns an die Abstellanlage gewährleistet eine optimale Standicherheit, die wichtig ist, wenn das Rad beladen ist oder ein Kind in einem Kindersitz transportiert wird.
- **Witterungsschutz**
Ein Schutz vor Wind und Wetter dient dem Werterhalt und der Funktionstüchtigkeit des Fahrrads. Überdachungen, Einstellmöglichkeiten in geschlossene Räume u.Ä. erhöhen den Komfort einer Abstellanlage erheblich und sind insbesondere bei längeren Standzeiten sinnvoll.
- **Vielseitigkeit**
Die Abstellanlage sollte so geschaffen sein, dass sie durch alle Radtypen (Kinderrad, Lastenrad, Handbike, Mountainbike, usw.) genutzt werden kann.
- **Sicherheit vor Vandalismus**
Die Angst vor Beschädigungen ist ein wichtiges Argument gegen die Nutzung hochwertiger und somit komfortabler und verkehrssicherer Fahrräder. Vor allem bei Dauerparkern besteht ein hohes Bedürfnis nach Sicherheit. Dies erfordert eine gut einsehbare Lage (soziale Kontrolle) oder Abstellanlagen in geschlossenen Räumen.
- **Standortwahl**
Abstellanlagen sollten auf direkter Wegebeziehung zu Gebäudeeingängen angelegt sein.
- **Leichte Erreichbarkeit**
Abstellanlagen sollten möglichst auf Straßenniveau angelegt werden. Treppen ohne Rampe sind für die Zuwegung grundsätzlich zu vermeiden.
- **Soziale Sicherheit**
Unübersichtlichkeit, nicht ausreichende Beleuchtung und eine Lage an wenig belebten Stellen schaffen Angsträume. Diese müssen vermieden werden, um allen Nutzergruppen, insbesondere Frauen und Kindern, den Zugang zur Abstellanlage zu ermöglichen.

Die Gewichtung der Anforderungen variiert nach Örtlichkeit, Fahrtzweck und der Aufenthaltsdauer. Ist die Parkdauer gering, z.B. beim Einkaufen, überwiegen Aspekte des Bedienkomforts und der Standortwahl. Zu Hause, am Bahnhof, an Bushaltestellen, am Arbeits- oder Ausbildungsplatz parkt das Fahrrad oft für mehrere Stunden, teilweise sogar über Nacht. Dabei überwiegen die Anforderungen an Diebstahl-, Vandalismus- sowie Witterungsschutz. Den o.g. Anforderungen entspricht der Anlagentyp Rahmenhalter am besten. Damit diese von beiden Seiten genutzt werden können (d.h. zwei Räder pro Bügel), müssen die einzelnen Bügel in einem Abstand von 1,50 m (mind. 1,20 m) aufgestellt werden. An Standorten, wo mit zahlreichen abgestellten Kinderfahrrädern zu rechnen ist, sollten Rahmenhalter mit Doppelholm zum Einsatz kommen. Zudem eignen sich verkürzte Rahmenhalter für Sonderräder, wie Lastenräder oder Räder mit Anhänger.



Abb. 8: Rahmenhalter mit Doppelholm (oben links) und verkürzte Rahmenhalter (oben rechts), Überdachte Vorderradrahmenhalter (unten links) und Sammelschließanlage (unten rechts)

5.2 Status Quo zum Fahrradparken

Wesentliche Ziele in Markt Gaimersheim weisen ein Angebot zum Fahrradparken auf. Ein Großteil der vorhandenen Fahrradabstellanlagen sind jedoch Vorderradhalter, die ein anforderungsgerechtes Abstellen von Fahrrädern nicht ermöglichen.

Die Bestandsbetrachtung zeichnet folgendes Bild zur Situation des Fahrradparkens:

Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs

- **Bushaltestellen**

An den meisten Bushalte stellen sind noch Vorderradhalter – in verschiedenen Ausführungen – vorzufinden. Nur vereinzelt wurden bisher Rahmenhalter oder Anlehnbügel aufgestellt.

Handlungsbedarf: Sämtliche Bushaltestellen im Ortsgebiet Gaimersheim werden sukzessive mit neuen Abstellanlagen ausgestattet.

- **Bahnhof**

Am Bahnhof in Gaimersheim befindet sich eine überdachte Abstellanlage. Außerdem besteht die Möglichkeit Fahrradboxen anzumieten.

Schul- und Kitastandorte

- **Kindergärten**

Manche Kindergärten sind noch mit Vorderradhaltern – in verschiedenen Ausführungen – ausgestattet. Teilweise wurden, bei Neubau und/oder Sanierung, schon Rahmenhalter oder Anlehnbügel aufgestellt.

Handlungsbedarf: An allen Kindergartenstandorten sind eventuell noch vorhandene Vorderradhalter durch Rahmenhalter auszutauschen. Dabei ist auch der Bedarf an Abstellanlagen für Roller zu prüfen.

- **Hort**

Die Fahrradabstellanlage am Hort ist mit Anlehnbügeln ausgestattet. Handlungsbedarf: Prüfen, ob die Abstellanlage im Zuge der Erweiterung des Hortes aufgestockt werden muss bzw. wo die Abstellanlage durch Rollerabstellplätze erweitert werden kann.

- **Grundschule**

Die Fahrradabstellanlage an der Grundschule ist überdacht verfügt jedoch noch über Vorderradhalter (siehe Bilder). Es besteht die Notwendigkeit auch ausreichend Abstellmöglichkeiten für Roller anzubieten.

Handlungsbedarf: Erneuerung der Abstellanlage für Fahrräder und Roller nach aktuellen Standards.

- **Mittelschule**

Die Fahrradabstellanlage an der Mittelschule ist überdacht verfügt und über ausreichende, normgerechte Abstellmöglichkeiten.

- **Gymnasium**

Die Fahrradabstellanlage am Gymnasium ist teilweise überdacht und verfügt über ausreichende, normgerechte Abstellmöglichkeiten.

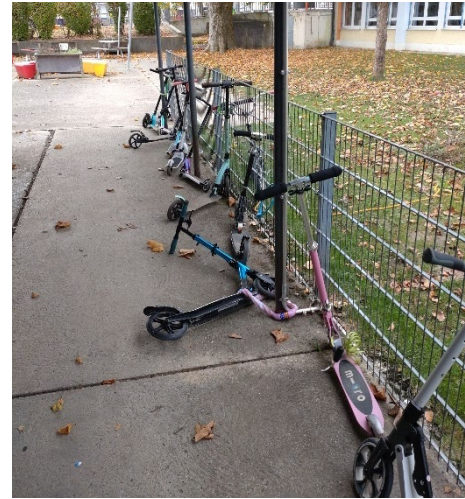
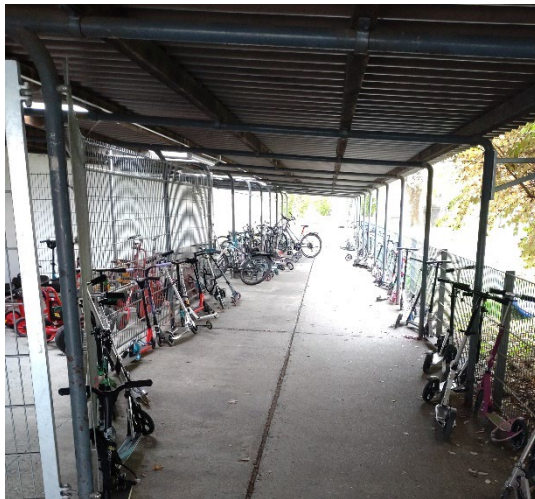


Abb. 9: Eindrücke zur aktuellen Abstellsituation für Fahrräder und Roller an der Grundschule Gaimersheim

Spielplätze

Die Abstellanlagen an Spielplätze sind meist mit Vorderradhaltern – in verschiedenen Ausführungen – ausgestattet oder haben bisher keine Fahrradabstellanlage.

Handlungsbedarf: Vorhandenen Vorderradhalter durch Rahmenhalter auszutauschen. Dabei ist sowohl der Bedarf an Abstellanlagen für Fahrräder also auch für Roller zu prüfen.

Sonstige öffentliche Standorte (z.B. Rathaus)

An vielen öffentlichen Einrichtungen wurden schon Anlehnbügel und normgerechte neue Radabstellanlagen installiert. An Stellen an denen dies noch nicht geschehen ist soll ein sukzessiver Austausch erfolgen.

6. Aktionen und Serviceangebote rund um's Rad

6.1 Aktionen und Aktivitäten vor Ort

Das Thema Radverkehr soll dauerhaft in der Öffentlichkeit präsent gehalten werden. Dazu sind folgende Instrumente für den Markt Gaimersheim angedacht:

- Öffentlichkeitswirksame öffentliche Veranstaltung zur Vorstellung des Radverkehrskonzeptes.

- Übersichtlicher Internetauftritt zum Radverkehr (z.B. eigener Reiter auf kommunaler Webseite). Bereitstellung aktueller Informationen.
- Eine regelmäßige Berichterstattung über radverkehrsrelevante Themen in der örtlichen Presse.
- ein bis zweimal jährlich „Bürgerdialog Radverkehr“ in unterschiedlichen Formaten (z.B. Informationsveranstaltungen, Fachvorträge, Planungswerkstatt, Befahrungen etc.)
- „Begrüßungspaket Radverkehr“ für neu Hinzugezogene, das auf die Angebote rund um's Radfahren aufmerksam macht.
- Regelmäßige Teilnahme am Stadtradeln.

6.2 Serviceangebote rund um's Rad

Neben einer Förderung und Verbesserung der Situation der Wege- und Fahrradparkinfrastruktur sollen auch Serviceangebote etabliert werden und einen Beitrag für eine attraktivere und komfortablere Radnutzung leisten. Nachfolgende Serviceangebote sollen eingerichtet werden:

- Aufstellen von Fahrradreparatursäulen

Angebote zum Fahrradservice sollen im Rahmen der „Hilfe zur Selbsthilfe“ sowohl für Alltags- als auch Freizeit- und touristischen Radverkehr zu einem Qualitätsgewinn für das Radfahren in Gaimersheim beitragen.

Vor diesem Hintergrund wird im Ortskern eine Reparatursäule (inkl. Luftpumpe) aufgestellt und ermöglicht somit selbstständige, alltägliche Reparaturen am Fahrrad.

- Lastenradverleih

Es soll ein Lastenradverleih angeboten werden. Dieser soll zwei Lastenräder berücksichtigen – ein Trike & ein Long John. Das Angebot wird den Einwohnenden für drei Tage/Jahr kostenlos zur Verfügung gestellt, ab dem vierten Tag wird eine Gebühr von 5 Euro/Tag erhoben. In Zeiten in denen die Lastenräder nicht verliehen sind stehen sie den Mitarbeitenden des Marktes Gaimersheim als Diensträder zur Verfügung.

- Mängelmeldesystem

Über die App des Markt Gaimersheim kann die Bevölkerung Mängel in Hinblick auf die Radinfrastruktur melden. Diese werden durch die Verwaltung geprüft und nach Möglichkeit behoben.

- Wegweisung

Insbesondere für ortsunkundige Radfahrende hat die systematische Beschilderung bzw. Wegweisung (des Radverkehrsnetzes) eine große Bedeutung, um sich zu orientieren. Die Verantwortung für die Wegweisung liegt bei Landkreis Eichstätt. Auf

eine erforderliche kontinuierliche Prüfung und Aktualisierung der wegweisenden Beschilderung wird beim Landkreis Eichstätt hingewiesen.

7. Nächste Schritte zur Umsetzung der Maßnahmen

Die Umsetzung der Maßnahmenvorschläge orientiert sich an den verfügbaren Haushaltsmitteln, den zur Verfügung stehenden personellen Kapazitäten und dem sinnvollen Zusammenspiel der Maßnahmen. Trotz auch enthaltener kleiner Maßnahmen im Bereich der Wegeinfrastruktur sowie im Bereich der weiteren Handlungsfelder, die in der Regel schneller bzw. fortlaufend verwirklicht werden können, ist der Gesamtzeitraum, der sich für die Umsetzung aller Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern ergibt, mittel- bis langfristig zu sehen.

Weiterhin sind die zeitlichen Umsetzungsmöglichkeiten, die sich aus anderen planerischen Zusammenhängen heraus ergeben, zu berücksichtigen. So spielen im Planungsprozess auch andere Rahmenbedingungen, wie

- Verlauf des Abstimmungsprozesses mit anderen Baulastträgern,
- planungsrechtliche Erfordernisse,
- Abhängigkeiten von anderen baulichen Vorhaben,
- Sicherstellung der Finanzierung u.a. durch Förderprogramme,

eine wichtige Rolle.

Maßnahmen vor einem zeitlich kurz- bis mittelfristigen Umsetzungshorizont

Folgende Maßnahmen sind für die kurzfristige Umsetzung vorgesehen. Damit soll schnell auch für die Öffentlichkeit eine Verbesserung der radverkehrlichen Situation erkennbar werden:

- **Öffentlichkeitswirksame Aktivitäten und Aktionen**
Folgende Aktivitäten und Aktionen sind angedacht bzw. werden schon durchgeführt:
 - Vorstellung Radverkehrskonzept
 - Aufbau/Überarbeitung Internetauftritt
 - Initiierung „Begrüßungspaket“ für neu Hinzugezogene
 - Teilnahme am Stadtradeln
 - Weiterführung des „Bürgerdialog Radverkehr“
- **Verbesserung der Durchlässigkeit für den Radverkehr**
Das unzulässige Befahren von Wirtschaftswegen und (breiten) selbstständigen Wegeverbindungen durch Kfz kann und wird durch Poller (und Umlaufsperrern) verhindert. Diese stehen teilweise zu eng, um ein Befahren mit Fahrradanhängern oder Lastenrädern zu ermöglichen, zudem fehlen die sichernden Markierungen. Außerdem gibt es Standorte, die eine entsprechende Absicherung nicht mehr erfordern. Eine Überprüfung und ggf. Entfernung oder

sichere Ausgestaltung aller Standorte wurde bereits begonnen und wird 2026 weitergeführt.

- **Einrichtung der ersten Fahrradstraßen**

Als öffentlichkeitswirksame Maßnahme ist die Einrichtung der ersten Fahrradstraßen in der Ziegeleistraße, am Kapellenweg sowie am Hilpertweg und Kammühlweg vorgesehen, weil damit wichtige Verbindungen der Schwerpunktrouten 1 und 2 gestärkt werden. In Abstimmung mit der Verkehrsbehörde sollen die Fahrradstraße gegenüber den einmündenden oder kreuzenden Erschließungsstraßen Vorrang haben.

- **Öffnung von Einbahnstraßen**

Entsprechend den Vorgaben der StVO und den Empfehlungen des Radverkehrskonzeptes sollen in einem ersten Schritt die Einbahnstraßen in der Kraibergstraße und der Huberbräugasse geöffnet werden. Ziel ist es, hier möglichst schnell eine höhere Netzdurchlässigkeit zu erreichen.

- **Markierungslösungen**

Zur kurzfristigen Umsetzung für Markierungslösungen eignen sich die Straßen, die in der Baulast der Gemeinde sowie des Landkreises Eichstätt liegen und bei denen keine baulichen Maßnahmen erforderlich sind. Zunächst sollen Radwegfurten auf denen der Radverkehr Vorfahrt hat rot markiert werden (Vorbild Ziegeleistraße). In der Böhmfelder Straße (zw. Bimswiesen und Graf-Kreisel) sollen Schutzstreifen bzw. Piktogrammketten erstellt werden.

- **Fahrradparken**

Neben dem Wegeausbau soll auch die Fahrradparksituation verbessert werden. Neue sichere Abstellanlagen sollen an wichtigen Zielen des Radverkehrs entstehen. Vorhandene Vorderradhalter sollen durch Rahmenhalter ersetzt werden, Priorität haben hierbei Bushaltestellen, die Grundschule und öffentliche Einrichtungen im Ortskern. Wo sinnvoll und notwendig soll auch ein zusätzlicher Witterungsschutz angebracht werden.

- **Serviceangebote rund um's Rad**

Neben der Aufstellung einer Fahrradreparatursäule soll auch ein Lastenradverleih für Einwohner der Marktgemeinde eingerichtet werden.

Maßnahmen vor einem mittel- bis längerfristigen Umsetzungshorizont

Folgende Maßnahmen sind für einen mittel- bis längerfristigen Umsetzungshorizont vorgesehen:

- Belagserneuerungen bzw. Umbau bestehender Infrastruktur
- Neubau von Radinfrastruktur
- Maßnahmen in Zuständigkeit anderer Baulastträger

Alle Maßnahmen werden im Zusammenhang mit anderen Entwicklungs- oder Bauprozessen (z.B. Straßensanierungen, o.ä.) gesehen.

Auch für eine aktive und intensive Öffentlichkeitsarbeit soll ein jährliches Budget eingeplant werden. Hierbei steht die Information der Bevölkerung im Fokus. Größere Kampagnen oder Aktionen werden zusammen mit dem Landkreis Eichstätt geplant und umgesetzt.

Für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ist neben dem Einsatz finanzieller Mittel auch die Bereitstellung personeller Ressourcen wichtig.

Um die Wirkung der umgesetzten Maßnahmen im Sinne einer Evaluation zu bewerten, haben sich u.a. Radverkehrszählungen als hilfreich erwiesen. Darüber hinaus tragen auch regelmäßige Unfallanalysen dazu bei, mögliche Sicherheitsdefizite zu erfassen und ggf. schnell reagieren zu können. Beides - Zählungen und Unfallanalysen - sind wichtige Indikatoren für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung.

Zusammenfassend sind folgende nächste Schritte zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes für den Markt Gaimersheim vorgesehen bzw. Teil des Konzeptes:

- Aufstellen eines konkreten Maßnahmenprogramms für einen kurzfristigen, mittelfristigen und einen langfristigen Umsetzungszeitraum (siehe Anlage).
- Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel für die kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen und Berücksichtigung der weiteren Maßnahmen in der mittelfristigen Finanzplanung.
- Prüfen der Förderfähigkeit der Maßnahmen und Vorbereitung bzw. Aufstellen entsprechender Förderanträge.
- Erste Signale können mit öffentlichkeitswirksamen und kurzfristigen Maßnahmen gesetzt werden.
- Weitere Gespräche mit anderen Baulastträgern und Nachbarkommunen zur Abstimmung der Maßnahmen, von denen diese weiteren Akteure betroffen sind.
- Fortführung der Zählungen des Radverkehrs an unterschiedlichen Stellen, um die Daten als Grundlage für weitere Planungen verwenden zu können.