



# Alltagsradverkehrskonzept

## Kurzbericht

### Inhalte und Ziele

- Erstellung eines Alltagsradverkehrskonzeptes zur künftigen Radverkehrsförderung
- Konzeption eines durchgängigen Alltagsradwegenetzes in Kooperation mit allen Beteiligten und Interessierten (Kommunen, Landkreis, Staatliches Bauamt, Vereine etc.)
- Identifikation und Priorisierung von Netzlücken, Wunschlinien und Entwicklungsmaßnahmen
- Aufnahme und Analyse von Problemstellen, Hindernissen und Qualitätskriterien
- Analyse ausgewählter Radparkanlagen
- Handlungsempfehlungen für Kommunen und Baulastträger zur Radverkehrsförderung und zur Verbesserung der Radinfrastruktur
- Aufbau einer digitalen Datenbank für Radverkehr und Radinfrastruktur

### Zeitraum des Projektes

2022 bis 2023

### Eckdaten

- Fast 550 Kilometer Alltagsradwegenetz wurden vor Ort analysiert
- Fast 50 Radparkanlagen wurden vor Ort evaluiert
- Über 1.000 Streckeninformationen, diverse Netzlücken und über 300 punktuelle Problemstellen und Hindernisse wurden erfasst und detailliert betrachtet

### Projekttablauf



# Zielsetzungen Radverkehrsförderung im Landkreis Neu-Ulm

**1 Behebung Problemstellen und Hindernisse**  
Bestehende Problemstellen und Hindernisse müssen entschärft werden, um Gefährdungen für Radfahrer und andere Verkehrsteilnehmer zu minimieren und den Komfort zu erhöhen. Hierzu werden Datenblätter an die zuständigen Straßenbaulastträger übergeben, die dann Schritt für Schritt abgearbeitet werden können.

**2 Ausbau & Weiterentwicklung Radwegenetz**  
Netzlücken, die im Zuge des Alltagsradverkehrskonzeptes erkannt und dokumentiert wurden, werden unter Beachtung der Ausbauprioritäten und Netzhierarchien sukzessive geschlossen und bei künftigen Planungen mit bedacht.

**3 Innerörtliche Radverkehrsplanung**  
Innerörtliche Radverkehrsführung ist von großer Bedeutung für Sicherheit, Nutzbarkeit und Durchgängigkeit des Radwegenetzes. Insbesondere auf Hauptverkehrsachsen wurden hierbei immer wieder Defizite und Entwicklungspotentiale festgestellt. Das Radverkehrskonzept bildet die Grundlage für weitere innerörtliche Planungen, darunter auch Schulwegplanungen, wobei der Fokus zunächst auf kritischen Einzelabschnitten liegen sollte. Langfristiges Ziel ist durchgehende Radinfrastruktur im ganzen Landkreis.

**4 Optimierung Radabstellanlagen**  
Gute Radabstellanlagen sind ein Kernelement der Radverkehrsförderung. Ein einfach anwendbarer Handlungsleitfaden soll zu Optimierung und Ausbau der Radparkplätze beitragen. Dabei kümmert sich der Landkreis um Radparkplätze in seinem Zuständigkeitsbereich und unterstützt bei Bedarf die Kommunen. Ziel ist ein Netz aus dezentralen Abstellanlagen mit einheitlichen Standards.

**5 Etablierung landkreisweiter Standards**  
Leitfaden für Infrastrukturmaßnahmen im Bereich Radverkehr sind die *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)*. Im Landkreis Neu-Ulm sollen diese ERA als absoluter Mindeststandard angesehen werden. Die Schaffung ergänzender landkreisweiter Standards, die über die Mindeststandards hinaus gehen, trägt dazu bei, die Radinfrastruktur langfristig tragfähig zu gestalten.

**6 Qualitätssicherung und Fortschreibung Radverkehrskonzept**  
Um auch zukünftig den Überblick über die Radinfrastruktur und erforderliche Aktivitäten zu

wahren, sollten die Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes stetig aktualisiert und fortgeschrieben werden. Ausbaumaßnahmen sind hier ebenso wie die Qualitätssicherung des Bestandes relevant.

**7 Strukturiertes Datenmanagement**  
Für eine erfolgreiche Qualitätssicherung und Fortschreibung (s. Punkt 6) ist ein Konzept zur Verwaltung der Radverkehrsdaten notwendig. Die Etablierung einer zentralen digitalen GIS-Datenbank bietet sich an, um deren Aktualisierung sich die Radverkehrsbeauftragte kümmert.

**8 Öffentlichkeitsarbeit**  
Die Bevölkerung wird regelmäßig über positive Entwicklungen im Radverkehr auf dem Laufenden gehalten und mit Kampagnen zum Radfahren motiviert. Information und Motivation der Bürger über verschiedene Kanäle ist sinnvoll. Auch Aktionen wie Stadtradeln werden weiter forciert.

**9 Digitaler Mängelmelder**  
Der Landkreis hat in der Vergangenheit im Zuge des Stadtradelns regelmäßig den Mängelmelder RADar genutzt, was immer auf große Resonanz stieß. Um der Bevölkerung nicht nur temporär die Möglichkeit zu geben, Defizite in der Radinfrastruktur zu melden, soll ein ganzjährig nutzbarer digitaler Mängelmelder etabliert werden.

**10 Kommunikation Radakteure**  
Neben dem Einbezug der Bevölkerung ist regelmäßiger Austausch zwischen Kommunen, Baulastträgern, Radbeauftragten, Politik und weiteren Akteuren wichtig. Der runde Tisch Radverkehr ist eine wertvolle Maßnahme, die verstetigt und ausgebaut werden sollte, damit alle Verantwortlichen gemeinsam die Förderung des Radverkehrs im Landkreis Neu-Ulm vorantreiben und an der Umsetzung der vorgestellten Zielsetzungen arbeiten. Hilfreich ist dazu die Mitgliedschaft in der AGFK Bayern. Überregionaler Austausch und neue Erkenntnisse kommen allen Beteiligten zu Gute.

**11 Baumaßnahmenunabhängiges Budget zur Radverkehrsförderung**  
Um die dargestellten Zielsetzungen umzusetzen und die Handlungsfähigkeit der Radverkehrsbeauftragten zu sichern, wird ein entsprechendes Budget für Radverkehrsmaßnahmen bereit gestellt. Dieses ist nicht für ohnehin geplante Baumaßnahmen gedacht, sondern zur darüber hinausgehenden Förderung des Radverkehrs.

Um die Textlänge knapp zu halten, wird keine geschlechtsspezifische Ansprache verwendet. Der Flyer richtet sich an Leserinnen und Leser.

Realisiert mit:

**top plan**  
die Wegweiser

Ansprechpartner für das Projekt:

Landratsamt Neu-Ulm

Esther Schmid  
Radverkehrsbeauftragte

☎ 0731 7040-41106

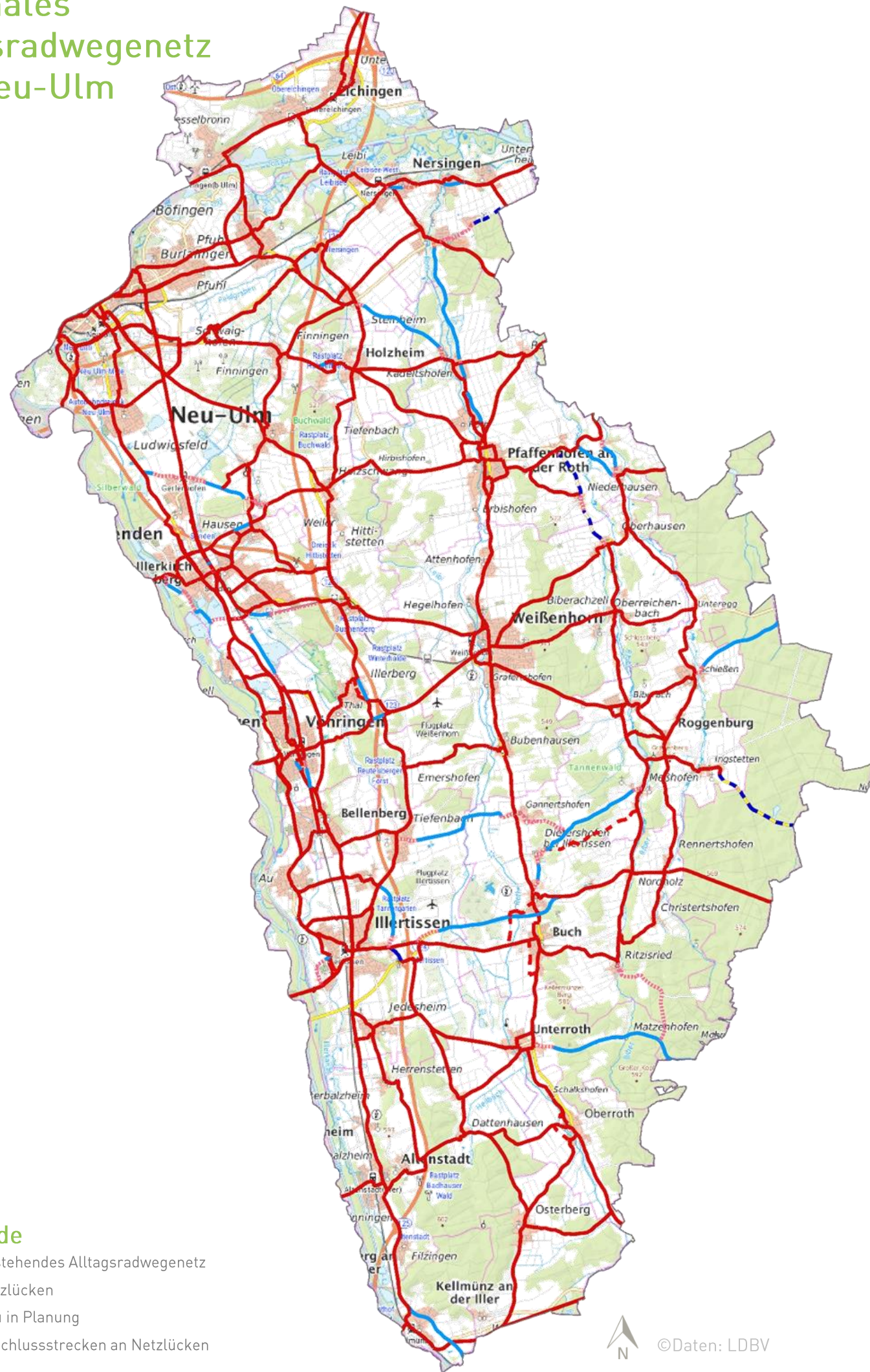
✉ [esther.schmid@ra.neu-ulm.de](mailto:esther.schmid@ra.neu-ulm.de)



Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER)



# Regionales Alltagsradwegenetz Lkr. Neu-Ulm



## Legende

- Bestehendes Alltagsradwegenetz
- Netzlücken
- - - Bau in Planung
- · · · · Anschlussstrecken an Netzlücken

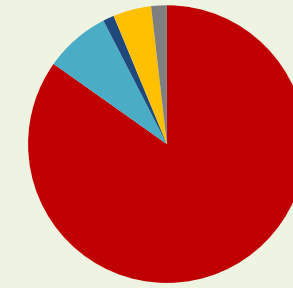
## Ergebnisaufbereitung

- Alle Daten wurden im Rahmen der Ortsbefahrungen lagegenau erfasst und mit Fotos dokumentiert.
- Für die langfristige Nutzung wurden Streckeninformationen, Netzlücken, Problemstellen und Hindernisse in eine digitale Datenbank eingepflegt.
- Für alle Baulasträger werden spezifische Datenblätter zu punktuellen Problemstellen und zu zukünftigen Entwicklungspotentialen zur Verfügung gestellt. Zusätzlich ist dieser Kurzbericht entstanden. Nach Projektende stellt der Landkreis die Informationen digital zum Abruf bereit.

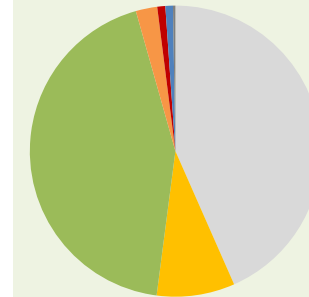
Ausführliche Projektergebnisse:  
<https://www.landkreis-nu.de/Radverkehr>



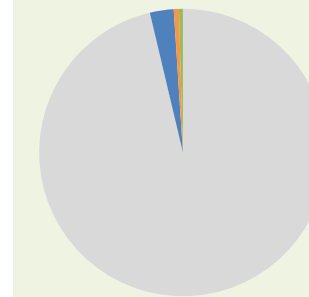
## Netz- und Qualitätskriterien



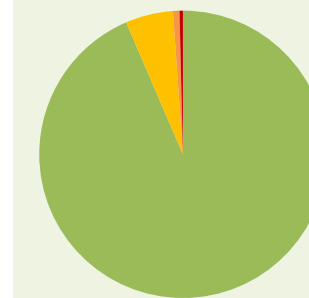
- ### Kategorien im Netz
- Alltagsradnetz: 84,8%
  - Wunschlinien: 7,6%
  - Bau in Planung: 1,3%
  - Anschlussstrecken: 4,5%
  - Alternativen: 1,8%



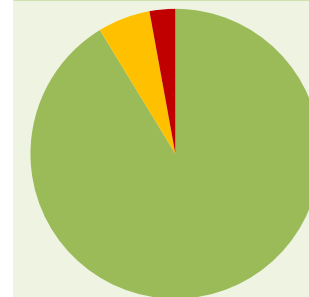
- ### Führungsform
- Mischverkehr: 43,4%
  - Wirtschaftswege: 8,7%
  - Geh- und Radweg: 43,5%
  - Schutz-/Radfahrstreifen: 2,4%
  - Gehweg – Rad frei: 0,9%
  - Fahrradstraße: 0,8%
  - Sonstige Wege: 0,3%



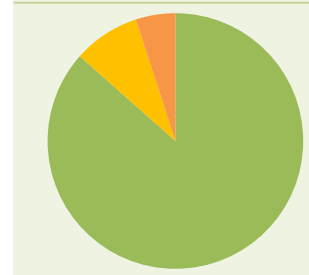
- ### Wegebelag
- Asphalt: 96,3%
  - Wassergebunden: 2,7%
  - Pflaster: 0,6%
  - Erdgebunden: 0,4%



- ### Wegezustand
- Ok: 93,5%
  - Mäßig: 5,4%
  - Schlecht: 0,7%
  - Unbefahrbar: 0,4%



- ### Wegebreite
- Ok: 91,3%
  - Unter Regelmaß: 5,8%
  - Unter Mindestmaß: 2,9%



- ### Verkehrssicherheit
- Ok: 86,5%
  - Mittel: 8,5%
  - Gering: 5,0%



**Unbedingt Zusammenhänge beachten:**  
 Z. B. sind viele Wege im Radwegenetz asphaltiert und ausreichend breit – allerdings sind es gut ausgebaute Straßen, die den Radverkehr im Mischverkehr führen.