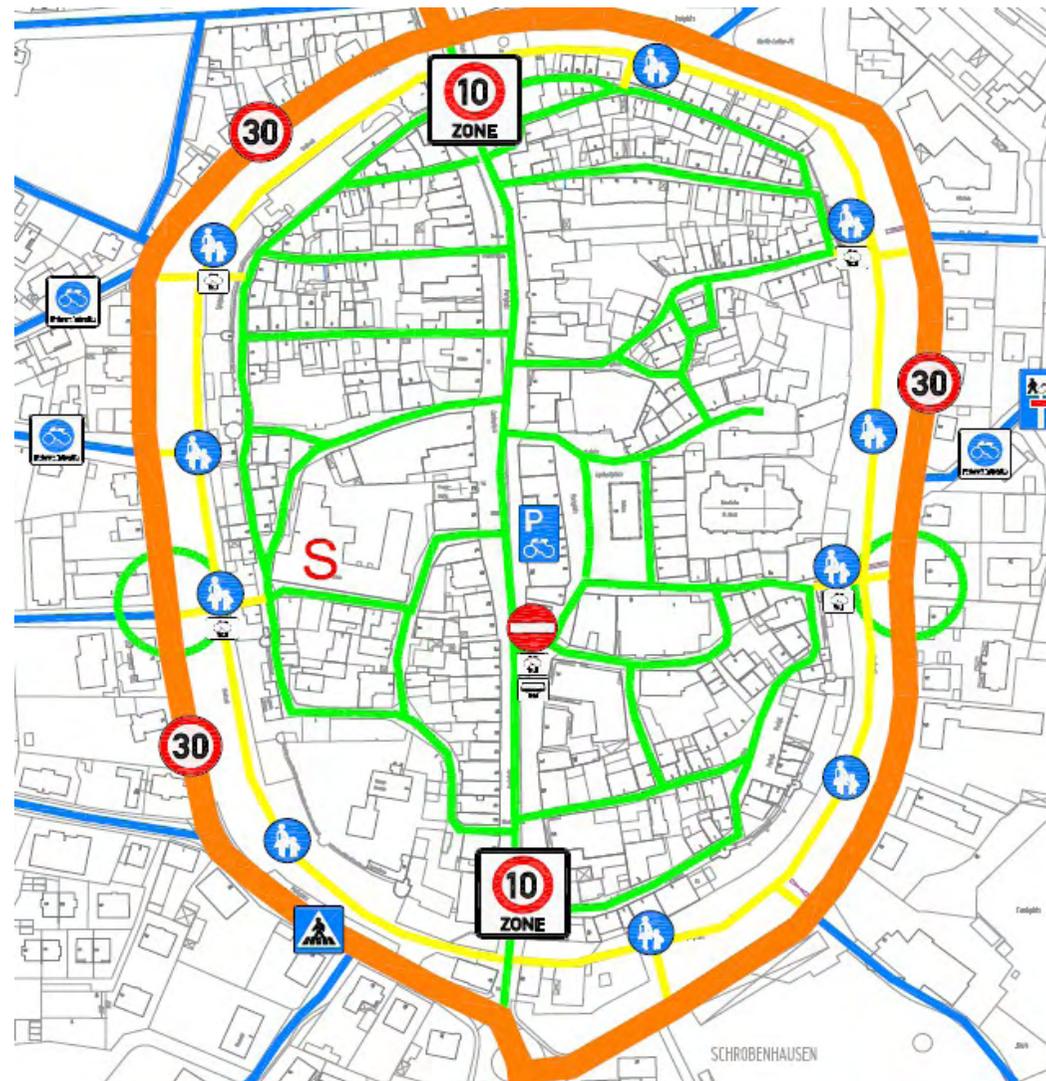


Stadt Schrobenhausen Radverkehrskonzept

25.06.2013

Auftraggeber:
Stadt Schrobenhausen
Lenbachplatz 18
86529 Schrobenhausen

Auftragnehmer:
PSLV Planungsgesellschaft
Stadt-Land-Verkehr
Josephspitalstraße 7
80331 München



Stadt Schrobenuhausen - Radverkehrskonzept

Inhalt	Seite
1. Aufgabenstellung	1
2. Bestandsanalyse	1
2.1 Städtebauliche Merkmale	1
2.2 Topographische Gegebenheiten	1
2.3 Wichtige Quell- und Zielgebiete des Radverkehrs	1
2.4 Innerörtliches Straßen- und Wegenetz	2
3. Leitvorstellungen und Rahmenbedingungen	4
3.1 Städtebauliches Entwicklungskonzept	4
3.2 Geplante Hochwasserschutzmaßnahmen an der Paar	5
3.3 Klimaschutzkonzept, Fachbeitrag Verkehr	7
3.4 Leitvorstellungen der AG fahrradfreundliche Kommunen (AGFK) ..	7
3.5 Verkehrliche Ziele und Anforderungen an ein Radfahrnetz	9
4. Bewertung	12
4.1 Mängel und Konflikte	12
4.2 Zusammenfassung Stärken und Schwächen	13
5. Entwicklung eines Radfahrnetzes	14
6. Maßnahmen	15
6.1 Maßnahmenswerpunkte örtlich	15
6.2 Maßnahmenswerpunkte thematisch	16
6.3 Maßnahmen im Detail	16
6.4 Altstadterschließung	20
6.5 Flankierende Maßnahmen	21
6.6 Beispielhafte Maßnahmen	23
7. Prioritäten	34
8. Fazit	36

Stadt Schrobenhausen - Radverkehrskonzept

Abbildungen

- 2.1 Bestand (Ausschnitt Nord)
- 2.2 Bestand (Ausschnitt Süd)
- 2.3 Bestand (Ausschnitt Edelshausen)
- 2.4 Bestand (Ausschnitt Sandizell)
- 2.5 Bestand (Ausschnitt Hörzhausen)
- 3.1.1 Städtebauliches Entwicklungskonzept Stadt Schrobenhausen, Untersuchungsbereich Süd – Zielaussagen, Claudia Schreiber - Architektur und Stadtplanung GmbH
- 3.1.2 Städtebauliches Entwicklungskonzept Stadt Schrobenhausen, Allgemeine Zielstellungen; Claudia Schreiber - Architektur und Stadtplanung GmbH
- 3.2.1 Geplanter Deich zwischen Balthasar-Lacher-Straße und Fischergasse, Hochwasserschutzmaßnahmen Stadt Schrobenhausen
- 3.2.1 Geplanter Deich im Bereich Neuer Weg und In der Au, Hochwasserschutzmaßnahmen Stadt Schrobenhausen
- 3.2.3 Geplanter Deich Schleifmühlweg – Mühlrieder Weg, Hochwasserschutzmaßnahmen Stadt Schrobenhausen
- 3.2.4 Geplanter Deich im Bereich Beachvolleyball/Schwimmbad, Hochwasserschutzmaßnahmen Stadt Schrobenhausen
- 4.1 Mängel und Konfliktbereiche (Ausschnitt Nord)
- 4.2 Mängel und Konfliktbereiche (Ausschnitt Süd)
- 4.3 Mängel und Konfliktbereiche (Ausschnitt Edelshausen)
- 4.4 Mängel und Konfliktbereiche (Ausschnitt Sandizell)
- 4.5 Mängel und Konfliktbereiche (Ausschnitt Hörzhausen)
- 5.1 Konzept Radfahrnetz (Ausschnitt Nord)
- 5.2 Konzept Radfahrnetz (Ausschnitt Süd)

- 6.1 Maßnahmenplan (Ausschnitt Nord)
- 6.2 Maßnahmenplan (Ausschnitt Süd)
- 6.3 Altstadterschließung
- 6.4 Maßnahmenplan (Ausschnitt Edelshausen)
- 6.5 Maßnahmenplan (Ausschnitt Sandizell)
- 6.6 Maßnahmenplan (Ausschnitt Hörzhausen)

Anhang

- Fotodokumentation Pluspunkte (Stärken)
- Fotodokumentation Mängel (Schwächen)
- Fotodokumentation Fahrradabstellanlagen

Kostenschätzung

- Maßnahmen mit Fotodokumentation
- Tabellarische Übersicht

1. Aufgabenstellung

Die Stadt Schrobenhausen beabsichtigt, aufbauend auf den Ergebnissen des Klimaschutzkonzepts, den Radverkehr verstärkt in den planerischen Fokus zu rücken. Gute Voraussetzungen hat die Stadt Schrobenhausen bereits als Gründungsmitglied der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.“ (AGFK-Bayern) geschaffen. Die AGFK Bayern versteht sich als Zusammenschluss von Kommunen, die sich einem gemeinsamen Ziel widmen: „Die AGFK Bayern setzt sich als zentrales Ziel, den Schutz der Umwelt voranzubringen. Dabei soll besonders der Radverkehr als wesentliches Element des Umweltverbundes in der Nahmobilität gefördert werden. Besondere Schwerpunkte sind hierbei die Erhöhung des Rad- und Fußverkehrsanteils im Modal-Split und die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Dafür soll in den Mitgliedskommunen eine radverkehrsfreundliche Mobilitätskultur geschaffen werden“ (Satzung, Aufnahmekriterien AGFK Bayern e.V.).

Ziel des Radverkehrskonzepts für die Kernstadt und die Ortsteile soll es sein, ein sicheres und attraktives Angebot vor allem in der Infrastruktur zu entwickeln und damit ein radfahrfreundliches Klima zu schaffen, das die Bevölkerung zu einer stärkeren Nutzung des Fahrrades motiviert.

2. Bestandsanalyse

2.1 Städtebauliche Merkmale

Die Siedlungsstruktur der Stadt Schrobenhausen ist gegliedert durch die Grünachse der Flussläufe Paar und Weilach sowie durch die B300 und die Bahnlinie. Die historische Altstadt, die von einer noch fast vollständig erhaltenen Stadtmauer mit Türmen und dem Stadtwall umgeben ist, bildet das Zentrum, in dem auch ein Großteil der zentralen Einrichtungen liegen. Die einzelnen Siedlungsgebiete haben sich in alle Richtungen um den Stadtkern entwickelt und beziehen sich radial auf die Altstadt. Durch den Flusslauf und die Flussauen der Paar und dem sich anschließenden Weilachtal entsteht eine räumliche Gliederung, die den Stadtteilen den Charakter eines eigenständigen Siedlungsgebiets verleiht. Eine Barriere stellt die Bahnlinie dar, die die westlichen Stadtteile vom Stadtkern trennt. Eine Vernetzung der Stadtteile in Ost-West-Richtung wird dadurch erschwert. Eine weitere Trennwirkung entsteht durch die B300. Der südlich gelegene Ortsteil ist nur über die Gerolsbacher Straße mit der Kernstadt verbunden.

2.2 Topographische Gegebenheiten

Die Stadt hat eine überwiegend flache Topographie, d.h. es treten praktisch keine Steigungen auf. Somit ist eine günstige Voraussetzung für einen hohen Anteil des Fahrradverkehrs am Modal Split in Schrobenhausen bereits gegeben.

2.3 Wichtige Quell- und Zielgebiete des Radverkehrs

Als wichtige Quellgebiete des Radverkehrs können generell die Wohngebiete bezeichnet werden, wobei die Dichte der Bebauung und die Sozial-

struktur, die Radfahrbedingungen und die Entfernung zu wesentlichen Zielorten des Radverkehrs wichtige Einflussgrößen für die Benutzung des Fahrrads darstellen. Das Fahrrad wird im Allgemeinen bevorzugt für Distanzen zwischen 1 und 3 km eingesetzt, wenn Sicherheit und Annehmlichkeit gegeben sind.

Zu den wesentlichen Quellgebieten des Radverkehrs gehören westlich der Bahn die Ortsteile Steingriff, Sandizell, Hörzhausen und Edelshausen und östlich der Bahn die Ortsteile Mühlried sowie die Wohngebiete um die Pfaffenhofener Straße und die Hörzhauser Straße. Südlich der B300 ist noch das Wohngebiet um die Gerolsbacher Straße gelegen.

In Schrobenhausen liegen fast alle wesentlichen Zielpunkte des Radverkehrs in einem Entfernungsbereich bis ca. 3 km. Die meisten Wohngebiete liegen maximal 2 km von der Stadtmitte entfernt. Die wesentlichen Zielpunkte des Radverkehrs liegen innerhalb eines Radius von ca. 1 km um die Altstadt.

Dazu gehören

- der Bahnhof Schrobenhausen,
- die Schulen in der Altstadt und an der Georg-Leinfelder-Straße,
- die Schwerpunkte des Einkaufs innerhalb der Altstadt sowie entlang der Pöttmeser Straße und der Augsburgs Straße,
- die Gewerbegebiete an der Aichacher Straße, Bgm.-Götz-Straße und Pöttmeser Straße,
- die Verwaltungseinrichtungen der Stadt und des Landkreises,
- die Sport- und Freizeiteinrichtungen an der Georg-Leinfelder-Straße.

2.4 Innerörtliches Straßen- und Wegenetz

Eine Bestandsaufnahme durch das Büro PSLV erfolgte im Sommer 2012 und ergab, dass in Schrobenhausen bereits gute Voraussetzungen und Ansatzpunkte für ein attraktives Radfahrnetz existieren (Abb. 2.1 - 2.5).

Dazu gehören

- der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich in der Altstadt (Tempo 10),
- die flächendeckenden Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereiche in den Wohngebieten,
- die Geschwindigkeitsbeschränkung einzelner Straßenabschnitte,
- die verbreitete Ausweisung von Geh- und Radwegen an Hauptverkehrsstraßen,
- die Sicherung wichtiger Querungen an den Hauptverkehrsstraßen,
- die Markierung von Radwegfurten sowie der Hinweis auf Zweirichtungsradwege,
- die Fernhaltung des Schwerverkehrs aus sensiblen Bereichen,
- teilweise Freigabe von Einbahnstraßen in der Gegenrichtung,
- Quartier verbindende Fuß- und Radwege in den Wohngebieten,
- eigenständige Fuß- und Radwege (z.B. in Grünanlagen)
- Beschilderung von Radwegen,
- ein vorbildliches Bike&Ride-Angebot am Bahnhof und
- Ladestationen für E-Bikes, die für Radfahrer im Zuge der touristischen Erschließung in Schrobenhausen eingerichtet wurden.

Auch in den Ortsteilen finden sich gute Voraussetzungen zum Radfahren, wie z.B.

- eigenständige Fuß- und Radwege zu den Ortsteilen Edelshausen, Sandizell, Hörzhausen und Halsbach,
- flächendeckende Tempo 30-Zonen bzw. verkehrsberuhigte Bereiche in Hörzhausen, Halsbach und Edelshausen,
- verkehrsberuhigte Bereiche und auf 30 km/h beschränkte Straßenabschnitte in Sandizell und
- einen straßenbegleitenden Radweg an der Bernbacher Straße in Hörzhausen.

Eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ermöglicht es, dass Radfahrer auf einer gemeinsamen Fahrfläche mit dem Kfz-Verkehr „mitschwimmen“ können, so dass, wenn die Geschwindigkeit eingehalten wird, gesonderte Sicherungsmaßnahmen im Allgemeinen entbehrlich sind.

Allein dem Radverkehr gewidmete separate Wege existieren u.a. in Grünanlagen, wie z.B. Mühlrieder Weg und Schleifmühlweg, oder innerhalb von Wohnquartieren, z.B. im Ortsteil Mühlried oder Steingriff, sowie als Verbindung zwischen den Ortsteilen, z.B. nach Hörzhausen und Sandizell oder auch innerhalb des Stadtgebiets als Feldwege (z.B. Waldeckstraße und Franziska-Umfahrer-Straße).

Deutlich sichtbar werden die Lücken im Radwegenetz an Hauptverkehrsstraßen (z.B. entlang der Hörzhauser- und Pettenkoflerstraße oder der Bgm.-Götz-Straße). Auch einseitige Zwei-Richtungs-Radwege sowie schmale kombinierte Geh- und Radwege stellen häufig Kompromisse dar, die nicht unproblematisch und i. S. des Radverkehrs meist auch nicht komfortabel sind.

Insbesondere in Wohngebieten aber auch in Gewerbegebieten wären bei Sackgassen (Zeichen 357 StVO), ebenso wie bei wichtigen Quartier erschließenden Fußwegen, Hinweise auf eine Durchfahrmöglichkeit für Radfahrer angezeigt, um direkte und kurze Wege anzubieten, die dem Radfahrer zeitliche Vorteile gegenüber dem Kfz-Verkehr verschaffen.

Die Ausnahme des Radverkehrs von Einbahnregelungen fehlt in vielen Fällen und schränkt damit das nutzbare Netz spürbar ein. Ebenso fehlen noch einige Wegverbindungen, die das Radwegenetz vervollständigen und den Radfahrern die Möglichkeit bieten abseits von Hauptverkehrsstraßen zu wichtigen Zielen zu gelangen.

Die Bahnlinie und die B300 stellen für den Radverkehr Trennlinien dar, die nur an relativ wenigen Punkten überwunden werden können. Daraus ergeben sich Umwege und eine Konzentration des Radverkehrs an den vorhandenen Querungsstellen, die bei der Planung besondere Aufmerksamkeit erfordern.

Wichtige Elemente des Radwegenetzes stellen auch die Außenanbindungen an die Ortsteile und die großräumigen Radverbindungen, wie der „Altbayerische Oxenweg“ dar. Der „Oxenweg“ ist beschildert und an den „Paartal-Wanderweg“ in Hörzhausen sowie an den „Amper-Altmühl-Radweg“ in Schrobenhausen angeschlossen. Eine über die touristischen Routen hinaus gehende Wegweisung für den Alltagsverkehr ist nicht vorhanden.

Die Fahrradabstellanlagen entsprechen teilweise nicht den heute üblichen Qualitätsstandards, vor allem an den Einkaufsmärkten und in der Altstadt.

Insgesamt bietet die vorhandene Infrastruktur aber gute Voraussetzungen für eine Weiterentwicklung hin zu einem attraktiven Gesamtkonzept.

3. Leitvorstellungen und Rahmenbedingungen

3.1 Städtebauliches Entwicklungskonzept

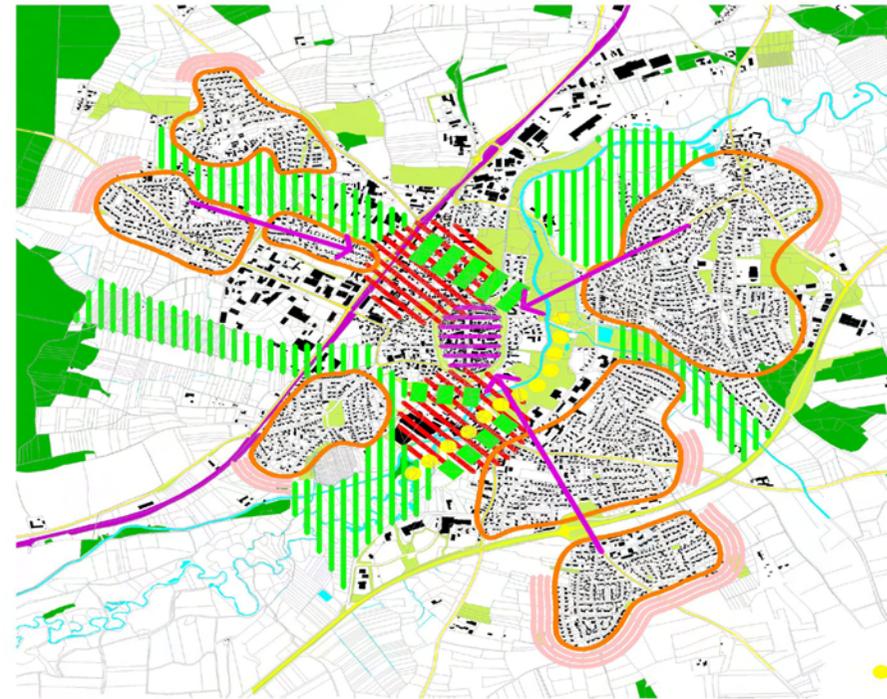
Im Städtebaulichen Entwicklungskonzept der Stadt Schrobenhausen wird festgestellt: „Ein Leitbild für die Stadt Schrobenhausen könnte wie vielerorts die „Stadt der kurzen Wege“ sein. Das Leben in und an der Altstadt soll attraktiver und lebendiger werden. Kurze Wege zu zentralen Einrichtungen und Einkaufsmöglichkeiten, Wohnen und Arbeiten ohne Benutzung des Pkws stellen wesentliche Aspekte einer nachhaltigen Stadtentwicklung dar“.

In der nebenstehenden Abbildung (Abb. 3.1.2) ist der Erhalt und die Stärkung der Grünvernetzung zwischen den Siedlungsstrukturen gefordert. Innerhalb dieser Grünzüge entlang der Paar und der Weilach wird auch der Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes als verbindendes Element zwischen den radial auf die Stadt zugeführten Fuß- und Radwegen vorgeschlagen (Städtebauliches Entwicklungskonzept Stadt Schrobenhausen, Allgemeine Zielstellungen, Claudia Schreiber - Architektur und Stadtplanung GmbH).



In der Vernetzung der Grünflächen und der Stärkung der Wegebeziehungen entlang der Paar zu einem des Gesamtwegenetzes in Schrobenhausen sollen auch die geplanten Hochwasserschutzmaßnahmen miteinbezogen werden (Ziffer 1 in Abb. 3.1.1).

Abb. 3.1.1 Städtebauliches Entwicklungskonzept Stadt Schrobenhausen, Untersuchungsbe- reich Süd – Zielaussagen, Claudia Schreiber - Architektur und Stadtplanung GmbH



Allgemeine Zielstellungen

-  Homogene Wohngebiete als Inseln im Landschaftsraum
-  Erhalt und Stärkung der Grünvernetzungen und Gliederung zwischen den Siedlungsstrukturen
-  Siedlungsränder festlegen
-  Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes
-  Zu stärkende und zu schützende Innenstadt mit Entlastung vom Durchgangsverkehr
-  Bereiche mit Bindegliedfunktion und Entwicklungspotenzialen Innenentwicklung

Abb. 3.1.2 Städtebauliches Entwicklungskonzept Stadt Schrobenhausen, Allgemeine Ziel- stellungen, Claudia Schreiber - Architektur und Stadtplanung GmbH

3.2 Geplante Hochwasserschutzmaßnahmen an der Paar

Folgende Wege, die sich ins Radwegenetz einbinden lassen könnten im Zuge der Umsetzung der geplanten Hochwasserschutzmaßnahmen an der Paar entstehen:

- Wegeverbindung von der Balthasar-Lacher-Straße zur Fischergasse an einem geplanten Deich; dieser Weg kann an einen bereits bestehenden Weg entlang der Paar anbinden und schließt eine Lücke im Netz. Eine Fortführung des Weges zur Augsburger Straße ist planerisch sinnvoll (Anbindung von Norma, Kaufland).

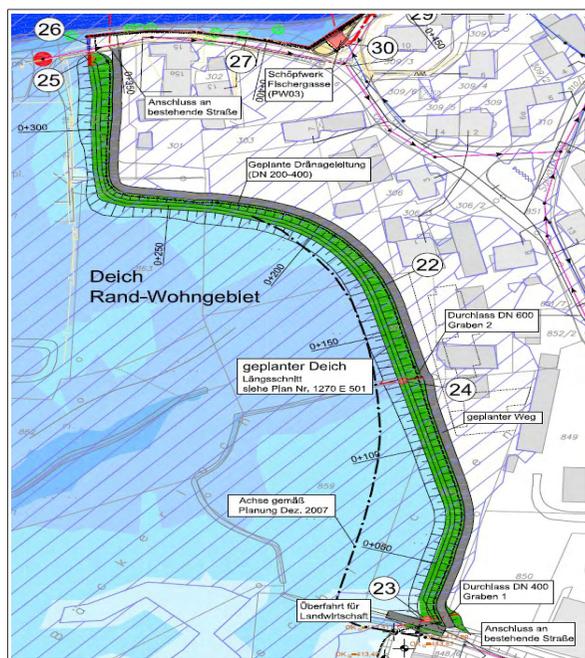


Abb. 3.2.1 Geplanter Deich zwischen Balthasar-Lacher-Straße und Fischergasse, Hochwasserschutzmaßnahmen Stadt Schrobenhausen

- Weg von In der Au in Richtung Norden entlang eines geplanten Deichs; der Weg bietet auch eine Umfahrungsmöglichkeit der Alten Dorfstraße abseits des Kfz-Verkehrs.

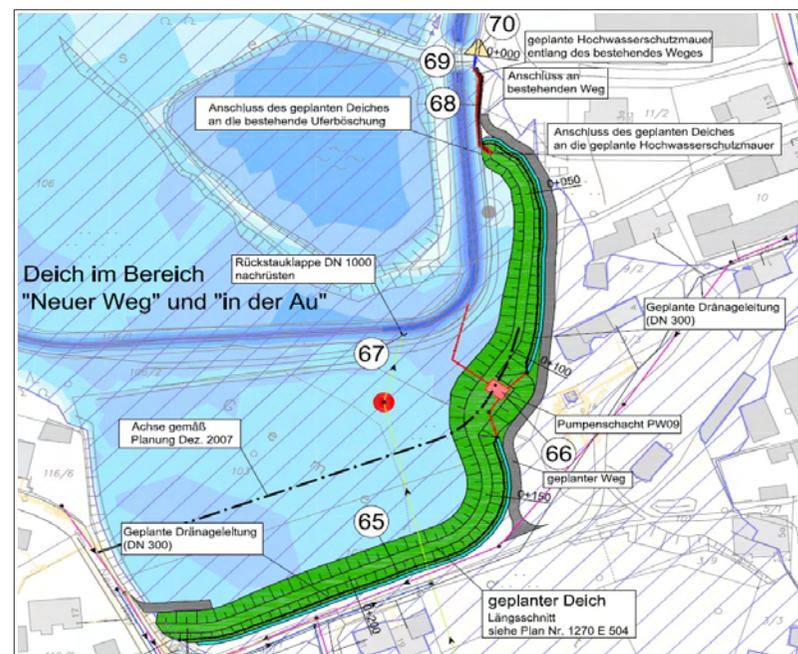


Abb. 3.2.2 Geplanter Deich im Bereich Neuer Weg und In der Au, Hochwasserschutzmaßnahmen Stadt Schrobenhausen

- Verlegung der Verbindung zwischen Mühlrieder Weg und Schleifmühlweg;

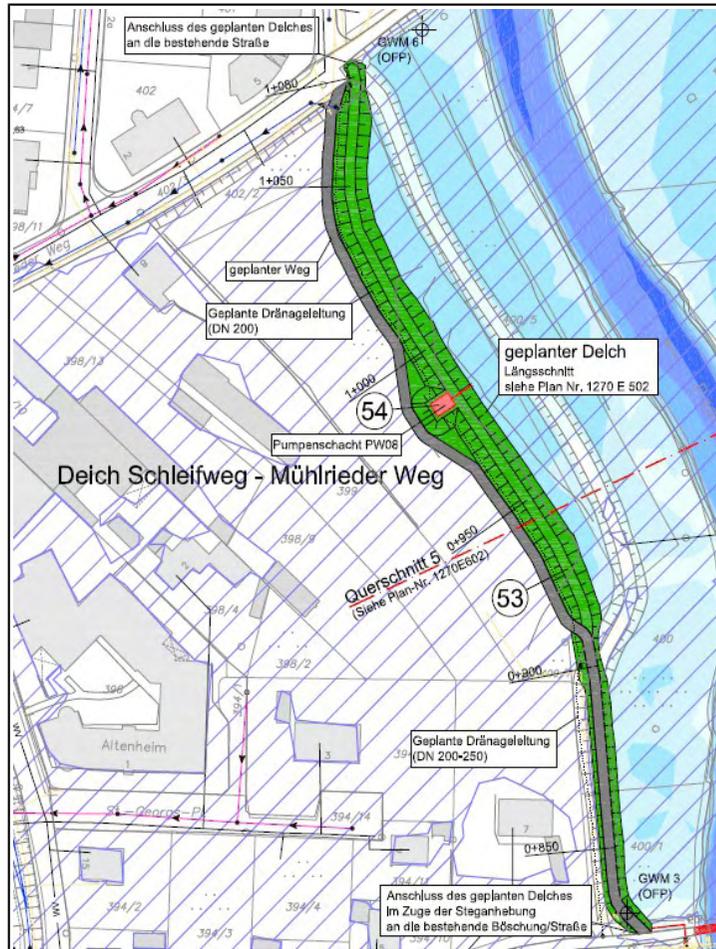


Abb. 3.2.3 Geplanter Deich Schleifmühlweg – Mühlrieder Weg, Hochwasserschutzmaßnahmen Stadt Schrobhausen

- Weg um den Beachvolleyballplatz; eine Verbindung zum Bgm.-Stocker-Ring und eine Weiterführung entlang der Paar in Richtung Norden und Süden wäre konzeptionell sinnvoll, um das „Erlebnis Flusslandschaft“ zu vermitteln.

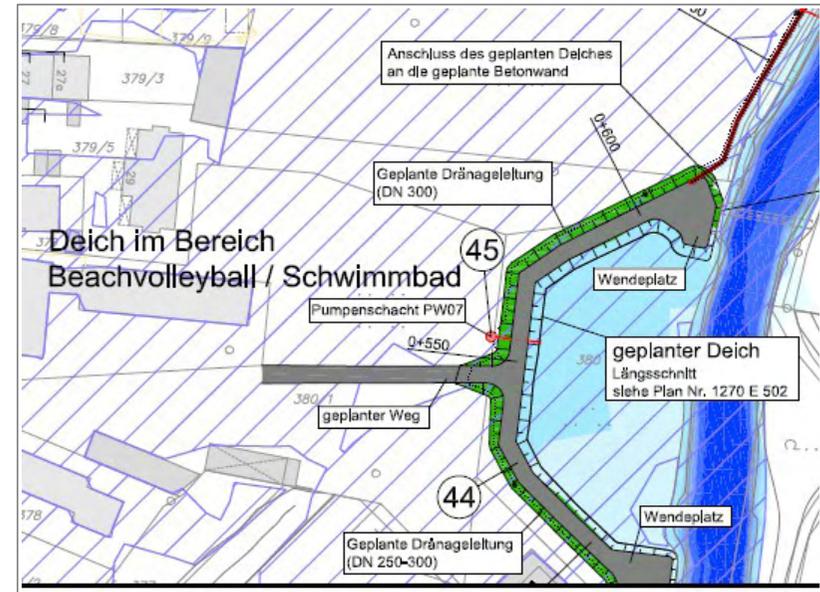


Abb. 3.2.4 Geplanter Deich im Bereich Beachvolleyball/Schwimmbad, Hochwasserschutzmaßnahmen Stadt Schrobhausen

3.3 Klimaschutzkonzept, Fachbeitrag Verkehr

Die Stadt Schrobenhausen hat ein „Integriertes Klimaschutzkonzept“ erstellen lassen, bei dem auch verkehrliche Aspekte betrachtet wurden, mit dem deutlichen Hinweis das Radfahren zu fördern. Um das Ziel der Minderung der CO₂-Belastungen erreichen zu können, sind Maßnahmen erforderlich, die sowohl die Erhöhung der Attraktivität des Umweltverbunds (Fahrrad, zu Fuß, Bus) durch Ausbau der Infrastruktur und Komfortsteigerung, als auch eine Reduzierung von Straßenraum zugunsten des Umweltverbunds beinhalten. Die künftige Verkehrsentwicklung und die Handlungsspielräume spielen dabei eine Rolle (Klimaschutzkonzept 2011).

Für die Verkehrsentwicklung der nächsten 10 – 20 Jahre wird eher von einem geringen Bevölkerungswachstum ausgegangen, jedoch wird die Mobilität der älteren Bevölkerung, die in Zukunft einen wesentlich höheren Prozentanteil einnimmt, deutlich zunehmen. Eine Steigerung wird vor allem im Kurzstreckenverkehr zu verzeichnen sein. Dieser wird sich im Binnenverkehr, d.h. innerhalb der Stadt, niederschlagen. Gerade hier ist die Einflussmöglichkeit der Stadt Schrobenhausen mit am größten, da es im Binnenverkehr am ehesten möglich ist den Kfz-Verkehr auf andere Verkehrsmittel, wie z.B. das Fahrrad, zu verlagern. Die Elektromobilität in Form von „E-Bikes“ und „Pedelecs“ (führerscheinfrei mit Tretunterstützung bis 25 km/h) besitzt gerade im Binnenverkehr große Potenziale und kann auch bisher nicht Rad fahrende Menschen zum Radfahren motivieren oder Senioren mehr Mobilität erhalten.

Den Durchgangsverkehr, der sich vor allem auf die längeren Fahrbeziehungen erstreckt, kann eine Stadt nur am Rande alleine beeinflussen. Ähnliches gilt für den Ziel- und Quellverkehr. Dieser setzt sich einerseits aus

den Pendelbeziehungen der Umlandbevölkerung in das Mittelzentrum Schrobenhausen zusammen und andererseits aus Fahrten von Schrobenhausener Bürgern in die benachbarten Städte und Gemeinden, wie z.B. Ingolstadt und Augsburg sowie die benachbarten Kreisstädte Pfaffenhofen, Neuburg an der Donau und Aichach. Eine Verlagerung dieser Verkehrsbeziehungen auf umweltfreundlichere Verkehrsarten kann zwar von der Stadt Schrobenhausen angeregt und gefordert werden, als Alternative kommt jedoch in den meisten Fällen nur der öffentliche Personennahverkehr in Frage. Fahrten mit dem Pkw zum Beispiel nach Ingolstadt werden sich kaum auf das Fahrrad verlagern lassen, da hierfür die Entfernungen doch zu groß sind. Allerdings wäre es möglich das Fahrrad als Zubringer zum Bahnhof einzusetzen und dann mit dem Zug z.B. nach Ingolstadt oder Augsburg zu fahren. Dies setzt eine gute Erreichbarkeit des Bahnhofs mit dem Fahrrad und sichere Abstellmöglichkeiten voraus.

3.4 Leitvorstellungen der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen (AGFK) - Aufnahmekriterien AGFK Bayern

Die „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.“ (AGFK Bayern) setzt sich die Förderung des Radverkehrs insbesondere in der Nahmobilität zum Ziel: „Die Lebensqualität, besonders die Aufenthalts- und Bewegungsqualität in unseren Städten, Gemeinden und Landkreisen wird wesentlich von der Ausprägung der Nahmobilität bestimmt. Radverkehr und Zu-Fuß-Verkehr sind wesentliche Elemente einer erfolgreichen Kommunalpolitik für Klimaschutz, Umweltschutz und Gesundheitsvorsorge. Radfahren und Zu-Fuß-Gehen haben positive Auswirkungen auf die Gesundheit, sind flächen- und ressourcenschonend, verursachen keine Lärm-

und Schadstoffemissionen und tragen zur CO₂-Emissionsreduzierung bei. - Zur Förderung der Lebensqualität soll eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur geschaffen und erhalten werden“ (Kriterienkatalog AGFK Bayern).

Die Mitglieder der AGFK haben einen Kriterienkatalog zusammengestellt, nach dem sie sich verpflichtet haben, zu handeln (Zitat, Auszüge):

„1. Kommunalpolitische Zielsetzungen“ (z. B. Beschlüsse) durch

- Politische Grundsatzentscheidung für die Radverkehrsförderung durch Rats- oder Kreistagsbeschluss;
- Organisatorische, personelle und finanzielle Vorkehrungen (Radverkehrsbeauftragter, Ansprechstelle);
- Erarbeitung und kontinuierliche Weiterentwicklung eines klaren und stringenten Konzeptes für die Radverkehrsförderung;
- Klare, stringente kommunale Radverkehrspolitik in den vier gleichwertigen Komponenten (Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation);
- Politische Zielvorgabe zur deutlichen Anhebung des Radverkehrsanteils im Modal-Split in einem konkreten überschaubaren Zeitraum;
- Förderung der Nahmobilität (Kommune der kurzen Wege, Nahmobilität, barrierefreie Stadt, Nahversorgung und Naherholung sichern);
- Kooperation mit den räumlich angrenzenden Gebietskörperschaften;
- Bereitschaft zur Mitarbeit in der Arbeitsgemeinschaft;

2. Fahrradfreundliche Infrastruktur schaffen, pflegen und erhalten

- Erarbeitung einer Netzplanung für den nicht motorisierten Verkehr (Radverkehrskonzept);
- Verknüpfung der Netzplanung mit den vorhandenen bzw. geplanten Radverkehrsnetzen der angrenzenden Gebietskörperschaften;
- Einbindung der Routenführung und Wegweisung des Bayernnetz für Radler und anderer übergeordneter Routennetze;
- Entschärfung von Unfallschwerpunkten;

- Die Infrastruktur soll sich an dem anerkannten Stand der Technik orientieren, der in den Regelwerken der FGSV (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA) und dem „Radverkehrshandbuch RadlLand Bayern“ enthalten ist;
- Bauliche Elemente der Infrastruktur (Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen für Radfahrer, Fahrradstraßen, Radfahrerschleusen und -aufstellflächen an Knotenpunkten, Sichere Querungsstellen, Tempo 30/ Verkehrsberuhigung, Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer gegen die Fahrtrichtung, Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs bei Lichtsignalsteuerungen, Abstellanlagen (Fahrradabstellsatzung), Radstationen, B+R, Radwanderwege, Radwegweisung, Radwegeauffahrkanten);
- Organisatorische Elemente der Infrastruktur (Erstellung eines Winterdienstplanes für die Radverkehrsinfrastruktur, Berücksichtigung des Radverkehrs beim Baustellenmanagement)

3. Service für den Radverkehr

- Initiierung von Fahrrad bezogenen Dienstleistungen (z. B. Fahrradkurriere, bewachte, Fahrradabstellplätze mit Kinderwagenverleih etc., Reparatur- und Pflegeservice);
- Radverkehr im Umweltverbund (z.B. Mitnahme und Verknüpfung im ÖV);
- Fahrradfreundlicher Einzelhandel (z. B. hochwertige überdachte Stellplätze, Hol-/Bringdienste des Einzelhandels);
- Fahrradfreundliche Arbeitgeber, Unternehmen, öffentliche Einrichtungen und Schulen;
- Einfach zugängliche Internetinformationen zum Radverkehr über kommunale Internetauftritte;

4. Fahrradfreundliches Klima fördern

- Offensives Marketingkonzept (Werbung, Medien);
- Bürgerinformationen (Veranstaltungen);
- Zusammenarbeit mit örtlichen Verbänden (ADFC, Handel, Industrie etc.);
- Fahrradtourismusförderung;
- Vorbildfunktion kommunaler Repräsentanten;

- Einführung und Förderung fahrradfreundlicher Technologien, z. B. Elektrofahrräder;
- Mobilitätsbildung und –erziehung;
- Fahrradverleihsysteme;

5. Nahmobilität fördern

- Adäquat dimensionierte Fußverkehrsanlagen;
- Fußgängerwegweisung;
- Attraktive öffentliche Räume (auch für Aufenthalt und Kommunikation);
- Bauliche und verkehrliche Bevorzugung des nichtmotorisierten Verkehrs in Wohngebieten;
- Hochwertige, wohnungsbezogene, attraktive Naherholungsangebote;
- Vernetzung von Alltags- und Freizeitmobilität;
- Einbeziehung nichtmotorisierter Verkehre in die Planung (integrative Verkehrsplanung);
- Freihalten der Fuß- und Radwege von ruhendem Kfz-Verkehr.“
(Quelle: Kriterienkatalog AGFK Bayern)

Der Kriterienkatalog stellt eine wesentliche Richtschnur für das Radverkehrskonzept dar, da die Einhaltung der Kriterien eine unabdingbare Voraussetzung für die weitere Mitgliedschaft in der AGFK Bayern ist, die sich die Stadt Schrobenhausen zum Ziel gesetzt hat.

Die Stadt Schrobenhausen hat bereits Beschlüsse zu den kommunalpolitischen Zielsetzungen gefasst und die weiteren Schritte, wie z.B. die Schaffung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur, eingeleitet. Das Radverkehrskonzept soll hierzu einen wesentlichen Beitrag leisten und Maßnahmen vorschlagen, die eine fahrradfreundliche Infrastruktur im Sinne der AGFK-Kriterien ermöglichen.

3.5 Verkehrliche Ziele und Anforderungen an ein Radfahrnetz

Als generelle übergeordnete Ziele für die Planung können gelten:

- Die Schaffung eines Angebots mit hohem „Animationswert“ zur Nutzung des Fahrrads. Damit soll vor allem dem konkurrierenden Kfz-Verkehr entgegengewirkt werden.
- Die Erreichung eines möglichst hohen Maßes an Sicherheit für den Radverkehr unter Wahrung der Sicherheitserfordernisse der übrigen Verkehrsteilnehmer und der Aufenthaltsnutzungen im Straßenraum.

Im Freizeitverkehr ist das Fahrrad allgemein beliebt, entscheidend für die Erreichung der o.g. Ziele im Sinne einer nachhaltigen Mobilität sind aber seine Einsatzbedingungen im Alltag für die Vielzahl täglicher Erledigungen.

Neben dem zielorientierten Verkehr, z.B. vom Wohnort zur Arbeitsstätte, erfordert der bewegungsorientierte Verkehr Berücksichtigung, der vor allem für Kinder und Jugendliche im Wohnumfeld, um Kinderspielplätze und um Schulen eine große Rolle spielt.

Aus den verschiedenen Erscheinungsformen des Radverkehrs, der verkehrswissenschaftlichen Forschung, den einschlägigen Regelwerken und den langjährigen Erfahrungen der verkehrsplanerischen Praxis lassen sich nachfolgende Ansprüche an den Aufbau des Radwegenetzes ableiten.

Ansprüche an die Netzkonzeption

- Hauptverbindungswege/-routen, die der Verbindung der einzelnen Siedlungsgebiete/Ortsteile untereinander sowie dem überörtlichen bzw. dem Freizeitverkehr dienen, und

- Erschließungswege zur internen Erschließung der einzelnen Siedlungsgebiete.

Ansprüche an Hauptverbindungswege/ -routen

- axialer bzw. tangentialer Verlauf mit gesamtstädtischem Verbindungscharakter,
- möglichst direkte Anbindung und Verbindung der wichtigen Ziele des Radverkehrs (z.B. Bahnhöfe, Schulen, Einkaufszentren),
- Anbindung an das überörtliche Radwegenetz,
- klarer siedlungsräumlicher Bezug (Orientierungslinien) und sinnfällige Wegeführung,
- hohe Leistungsfähigkeit mit Möglichkeiten zum Überholen, Begegnen und nebeneinander Fahren (Komfortmaße und nicht nur Mindestmaße bei den Regelbreiten), soweit möglich,
- attraktives Umfeld,
- Sicherung wichtiger Querungsstellen, insbesondere des Hauptstraßennetzes,
- gute Übersichtlichkeit und Ausleuchtung bei Dunkelheit innerhalb bebauter Gebiete,
- Kennzeichnung als Hauptwege und Wegweisung durch geeignete Merkzeichen,
- regelmäßiger Unterhalt und Pflege, auch Winterdienst.

Ansprüche an Erschließungswege

- sinnfällige Verknüpfung mit den Hauptverbindungswegen,
- Sammel- und Verbindungsfunktion auf Quartiersebene,
- Erschließung der Quartier internen Schwerpunkte des Radverkehrsaufkommens,
- Durchgängigkeit, d.h. beidseitige Anbindung der Wege,
- gute Befahrbarkeit,
- Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit.

Vorgaben der Regelwerke

Angaben zur Ausbildung und Dimensionierung von Radverkehrsanlagen sind den einschlägigen Regelwerken „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) und Richtlinie für Stadtstraßen (RaSt06) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln zu entnehmen. Das Konzept berücksichtigt diese in ihrer aktualisierten Fassung, sowie das Radverkehrshandbuch, RadlLand Bayern, Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern.

Die Regelbreite von kombinierten/selbstständigen Geh- und Radwegen sollte 2,50 m nicht unterschreiten. Die Regelbreiten von Einrichtungsradwegen betragen bei schwächeren Radverkehrsbelastungen 1,60 m, bei höheren 2,00 m.

Ansprüche an die Fahrgeschwindigkeiten

Sicheres Radfahren hängt unmittelbar mit der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zusammen. Eine reduzierte Kfz-Geschwindigkeit, in etwa auf das Geschwindigkeitsniveau des Radfahrers, schafft Sicherheitsgewinne und führt im Falle eines Unfalls zu einer geringeren Unfallschwere und damit zu niedrigeren Unfallkosten. Unfälle mit Todesfolge können durch ein niedriges Geschwindigkeitsniveau weitestgehend vermieden werden. Unerwünschte Durchgangs- bzw. Schleichverkehre reduzieren sich tendenziell. Darüber hinaus kann das kostengünstigere Mischprinzip angewendet werden. Tempo 30-Zonen bieten hierfür günstige Voraussetzungen. Einbahnstraßen können dann auch ohne bauliche Maßnahmen für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben werden.

Ansprüche an Querungsstellen

Ausgewiesene Querungsstellen sollen folgende Merkmale besitzen:

- gute Erkennbarkeit,
- Gestaltung muss zur Erhöhung der gegenseitigen Aufmerksamkeit beitragen,
- Reduzierung der Geschwindigkeit vor der Querungsstelle,
- Vermittlung eindeutiger Verhaltensregeln,
- Einbau von Querungshilfen bei hohen Verkehrsbelastungen,
- ausreichende Breiten von Mittelinseln (Länge eines Fahrrades),
- kurze Umläufe und Wartezeiten sowie ausreichende Grünzeit bei Lichtsignalanlagen.

Ansprüche an Fahrradabstellanlagen

Für Fahrradabstellanlagen gelten Anforderungen, die sich wie folgt zusammenfassen lassen:

- ausreichende Anzahl,
- stabiles und dauerhaftes Material,
- Ansperrmöglichkeit auf Rahmenhöhe (für Fahrräder aller Größen),
- komfortable Nutzbarkeit (z.B. Einstellmöglichkeit ohne Anheben des Rades; ausreichende Abstände),
- sinnvoller Standort nahe am Ziel,
- gute Einsehbarkeit, Ausleuchtung und Sauberkeit, ggf. Witterungsschutz,
- gute Zugänglichkeit,
- Verhinderung des Zuparkens durch Kfz,
- regelmäßige Überwachung größerer Fahrradabstellanlagen.

Selbstverständlich zwingen die Gegebenheiten vor Ort häufig zu Kompromissen und Abstrichen von den Regelanforderungen. Die daraus entstehenden Nutzen einerseits und Risiken funktionaler und sicherheitsrelevanter Art andererseits sind dann stets sorgfältig abzuwägen. Gegebenenfalls sollte aber dann in Anbetracht der Zielsetzungen als Bekenntnis zur Förderung des Radverkehrs im Zweifel auch zugunsten des Radverkehrs entschieden werden.

4. Bewertung

4.1 Mängel und Konflikte

Unter dem Aspekt der Leitvorstellungen, Ziele und Anforderungen zeigen sich im Schrobenhausener Straßen- und Wegenetz eine Reihe von Mängeln und Konflikten, die die Verkehrssicherheit, die verkehrsrechtliche Umsetzung und den Komfort betreffen (Abb. 4.1 – 4.5). Sie beziehen sich auf:

- unzureichende Ausstattung von stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen, z.B. begleitenden Rad- bzw. Geh- und Radwegen oder Radstreifen,
- Radverkehrsführung an Knotenpunkten,
- fehlende Querungshilfen an Gefahrenstellen für querende Radfahrer (und Fußgänger)
- nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrn,
- Mängel in der Netzverknüpfung,
- Ausbauzustand von Feldwegen mit wichtiger Verbindungsfunktion für den Radverkehr
- unnötige Einschränkungen/Behinderungen des Radverkehrs durch verkehrsrechtliche Anordnungen bzw. bauliche Unzulänglichkeiten,
- der Pflasterbelag der Altstadt wird aus Sicht des Radfahrens zwar als unkomfortabel empfunden, trägt jedoch zu langsameren Kfz-Geschwindigkeiten bei und prägt das städtebauliche Gesamtbild,
- unzureichende Anzahl und Qualität der Fahrradabstellanlagen insbesondere im öffentlichen Straßenraum und vor Einkaufsmärkten,

- Infrastrukturen mit starker Barrierewirkung (z.B. B300, Bahnlinie).

Mängel bezüglich Verkehrssicherheit und Komfort zeigen sich vor allem entlang der Hauptverkehrsstraßen. Besonders verkehrsbelastet, insbesondere auch Schwerverkehr, sind die Straßen im Verlauf der St 2045 (Aichacher-, Hörzhauser-, Pettenkofersstraße) sowie die Bgm.-Götz-Straße zwischen Pöttmeser- und Neuburger Straße. Die Schulen in der Altstadt und an der Georg-Leinfelder-Straße erfordern durch das starke Pkw-Verkehrsaufkommen zu den Schulanfangs- und -schlusszeiten besondere Sicherheitsvorkehrungen im nahen Umfeld und entlang der Haupt-Schulwege.

Die Lage der Papierfabrik mitten in der Stadt und direkt am Fluss stellt eine gewisse Barriere für die Erlebbarkeit der Stadt und der Flusslandschaft dar. Zwischen Fischergasse und Aichacher Straße sollte eine Wegführung direkt am Fluss entwickelt werden.

Auffallend ist auch die eingeschränkte Zugänglichkeit der Altstadt für Radfahrer. Straßenverkehrsrechtlich ist eine Zufahrt zur Altstadt nur auf der Kfz-Fahrbahn von Norden und Süden möglich, obwohl dies auch auf den zahlreichen Fußwegzugängen praktiziert wird. Ein möglicher Attraktivitätsvorsprung gegenüber dem Pkw wird nicht genutzt.

In den Ortsteilen Edelshausen, Sandizell und Hörzhausen sind vor allem ungesicherte Querungsstellen an den Ortseingängen sowie gefährliche Knotenpunkte zu bemängeln. In Sandizell und Edelshausen ist noch auf vielen Straßen Tempo 50 zugelassen.

In der anschließenden Übersicht findet sich eine Zusammenstellung der Stärken und Schwächen im Schrobenhausener Straßen- und Wegenetz. Eine Fotodokumentation kann dem Anhang entnommen werden.

4.2 Zusammenfassung Stärken und Schwächen

Stärken

- + Sensibilisierung für das Thema „Radverkehr“ in Politik und Verwaltung sowie Vorhandensein eines städtebaulichen Entwicklungskonzepts;
- + großflächige Tempo reduzierte Bereiche (Tempo 30-Strecken, Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche);
- + Verkehrsberuhigte Altstadt (Mischverkehr) und Temporeduzierung auf dem Bgm.-Stocker-Ring;
- + Vielzahl Quartier verbindender Fuß und Radwege;
- + überdachte und anschließbare Fahrradständer am Bahnhof;
- + bereits frei gegebene Einbahnstraßen;
- + rote Radwegfurten;
- + große Grünflächen um die Altstadt und zwischen den Siedlungsgebieten;
- + Radwege an den Ortsverbindungsstraßen zu den Ortsteilen und Nachbargemeinden.

Schwächen

- Hauptverkehrsstraßen ohne Radverkehrsanlagen mit teilweise starkem Schwerverkehr;
- fehlende Querungsstellen an den Ortseingängen;
- Gefahrenstellen an hochbelasteten Knotenpunkten;
- häufig einseitig Zweirichtungsradwege statt beidseitige Radverkehrsanlagen;
- generelle Radwegbenutzungspflicht Führung der Radfahrer im Trennungsprinzip;
- Hinweise auf durchlässige Sackgassen fehlen;
- Landschaftsraum der Weilach- und Paaraue kaum für Radfahrer (und Fußgänger) erschlossen;
- Wegverbindungen zwischen den Ortsteilen abseits der Straßen im Grünraum nur unzureichend ausgebaut;
- Umlaufsperrn nicht richtlinienkonform;
- Erreichbarkeit des Bahnhofs von Westen nur sehr umwegig;
- Zugänglichkeit der Altstadt über die Wallanlagen erschwert;
- Kopfsteinpflaster in der Altstadt unkomfortabel
- Barrierewirkung B300/Bahnlinie.

5. Entwicklung eines Radfahrnetzes

Aus der Lage der wichtigen Quell- und Zielgebiete des Radverkehrs, der siedlungsstrukturellen und landschaftlichen Gegebenheiten und der vorhandenen Straßen und Wege lässt sich ein idealtypisches „Wunschlinien-netz“ ableiten, das mit seiner engmaschigen Verknüpfung und komfortablen Befahrbarkeit die Zielvorstellung für ein zukünftiges Radfahrnetz bieten soll. Der Konzeptplan Radfahrnetz (Abbildungen 5.1, 5.2) unterscheidet zwischen Haupttrouten und Nebenrouten im Sinne der Leitvorstellungen (Kapitel 3), sowie nach deren Verlauf entlang von Hauptverkehrsstraßen, im geschwindigkeitsreduzierten Straßennetz, auf separaten Wegen abseits von Straßen oder auch in Grünanlagen.

Deutlich heben sich sternförmige Achsen heraus, die das Stadtgebiet über größere Längen durchziehen und auf die Altstadt zulaufen. Dazu gehören

- Pöttmeser-, Neuburger-, Regensburger-, Ingolstädter-, Pfaffenhofener-, Gerolsbacher-, Steingriffer-, Hörzhauser Straße und Alte Dorfstraße.

Diese das gesamte Stadtgebiet sternförmig durchziehenden Achsen werden ergänzt durch Tangentialen kürzerer Länge, aber ebenfalls großer Bedeutung für den innerstädtischen Radverkehr. Einige seien genannt:

- Freifrau von Moreau-Straße/Bergstraße, Rainerau, Altenfurter Straße, Augsburgener Straße und die Alte Straße.

Ergänzt werden die Haupttrouten durch Wegeverbindungen in Grünanlagen, wie z.B.

- entlang der Paar- und der Weilachau,
- innerhalb der Ortsteile Steingriff und Mühlried.

Die Hauptachsen sind wichtige Orientierungslinien im Netz, die möglichst zügig, komfortabel und umweglos befahrbar sein sollen. Die Hauptachsen sollten eine hohe Ausbauqualität aufweisen. Gegebenenfalls sind separate Radverkehrsanlagen erforderlich und Bevorrechtigungen gegenüber dem Kfz-Verkehr sinnvoll. Besondere Aufmerksamkeit ist den Querungspunkten mit dem Hauptverkehrsstraßennetz zu widmen.

Die flächenhafte Erschließung erfolgt überwiegend über das nachgeordnete, verkehrsberuhigte Straßennetz, vor allem in den Wohngebieten. Wenn die zugelassenen Geschwindigkeiten 30 km/h nicht überschreiten, kann im Allgemeinen auf separate Radverkehrsanlagen verzichtet und der Radverkehr zusammen mit Fahrzeugverkehr geführt werden.

Von der Kernstadt in die Ortsteile sollen neben separaten Wegen an den Ortsverbindungsstraßen auch Wege abseits des KfzVerkehrs im Landschaftsraum angeboten werden.

Darüber hinaus sind zur Umsetzung des Konzeptplans sind noch einige Lückenschlüsse erforderlich, damit ein zusammenhängendes dichtes Radfahrnetz entsteht. Das Schrobenhausener Radfahrnetz beinhaltet nicht nur eigene Wege für den Radverkehr, landwirtschaftliche Wege und gering belastete Straßen ohne separate Radverkehrsanlagen mit niedrigen Geschwindigkeiten, sondern auch innerörtliche Hauptverkehrsstraßen mit eigenen Radverkehrsanlagen oder reduzierten Geschwindigkeiten.

Die detaillierte Ausgestaltung, d.h. welche Maßnahmen notwendig sind, damit das Radfahrnetz seine Funktion und die ihm zugedachten Ziele erfüllen kann, ist in Kapitel 6 erläutert.

6. Maßnahmen

Für die schrittweise Umsetzung des Planungskonzepts werden zahlreiche Maßnahmen vorgeschlagen (vgl. Abbildungen 6.1 – 6.6). Teilweise handelt es sich um relativ rasch vollziehbare Maßnahmen, wie z.B. die Änderung einiger verkehrsrechtlicher Anordnungen, teilweise ist aber auch erheblicher Aufwand notwendig, der entsprechende Vorbereitungen einschließlich Grunderwerb erfordert. Die Schwierigkeit der Umsetzbarkeit von Maßnahmen sollte aber nicht davon abhalten sie zügig vorzubereiten.

Die Abbildungen 6.1 – 6.6 vermitteln einen Überblick über die erforderlichen Maßnahmen zu Realisierung und Ausbau des Radverkehrsnetzes. Einen Handlungsschwerpunkt stellt die Stadtmitte und deren direktes Umfeld dar. Aber auch in den einzelnen Ortsteilen werden verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen (vgl. Abbildungen 6.4 – 6.6).

Besondere Bedeutung kommt der Ergänzung des Radwegenetzes und den Lückenschlüssen zu. Oft sind es nur relativ einfach realisierbare Maßnahmen wie z.B. verkehrsrechtliche Anordnungen oder die Beseitigung von Barrieren, die bereits zu Verbesserungen im alltäglichen Verkehr führen. Im Hinblick auf eine stärkere touristische und Freizeit orientierte Aufwertung der Stadt wäre ein durchgängiges Radfahrnetz vor allem entlang der Paar und Weilach sinnvoll. Im Rahmen der Hochwasserschutzmaßnahmen sollte versucht werden, auch gemeinsam mit dem Eigentümer der Papierfabrik nach Lösungen zu suchen, die eine Wegverbindung direkt entlang des Flusses ermöglichen.

An wichtigen Querungsstellen der Radverkehrsverbindungen mit stark befahrenen Straßen sollten Querungshilfen vorgesehen werden, um den Rad- (Fußgänger-) Verkehr an diesen kritischen Punkten besser zu sichern.

Fahrradstraßen sollen die besondere Rolle des Radverkehrs auf bestimmten Straßenabschnitten verdeutlichen. Sie sind dem Radverkehr gewidmet. Kfz-Verkehr ist nur im definierten Rahmen gestattet. Dies könnte auch temporär der Fall sein. Eine derartige Einschränkung des allgemeinen Kfz-Verkehrs bei gleichzeitiger Priorisierung des Radverkehrs würde zu wesentlich mehr Sicherheit vor den Schulen und zur Förderung der Fahrradnutzung führen.

Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h sind bei schwer zu bündelnden Querungsvorgängen, knappen Platzverhältnissen und hohen Radverkehrsanteilen auf der Fahrbahn zu empfehlen.

6.1 Maßnahmenschwerpunkte – örtlich

- Erreichbarkeit der Altstadt
- Anbindung des Bahnhofs
- Sicheres Radfahren auf dem klassifizierten Straßennetz
- Sichere Querung von klassifizierten Straßen
- Lückenschlüsse im Netz
- Erschließung der Flusslandschaft an der Paar zum Radfahren
- Radfahrverbindungen in Grünanlagen;
- Radfahrverbindungen zwischen den Ortsteilen
- Verkehrssicherheit auf Schulwegen und vor Schulen
- Fahrradabstellanlagen an wichtigen Zielpunkten (z.B. Freibad)

6.2 Maßnahmenschwerpunkte thematisch

- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Verkehrsrechtliche Maßnahmen
- Schaffung von Netzverknüpfungen
- Komfortverbesserungen

6.3 Maßnahmen im Detail

Den im Detail aufgelisteten Maßnahmen wird ein Realisierungshorizont zugeordnet (K=kurzfristig, bis 2 Jahre; M=mittelfristig, 2-5 Jahre; L=langfristig, über 5 Jahre). In der Umsetzungspraxis kann ein Abweichen notwendig werden, wenn sich die Rahmenbedingungen ändern (vgl. Kap. 7).

Verbesserung der Verkehrssicherheit

- Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30 (K)
 - Freifrau v. Moreau-Straße, Bergstraße
 - Alte Dorfstraße
 - Katharinenweg (Sandizell)
- Geschwindigkeitsreduzierung Zone 30 (K)
 - Mühlrieder Weg, Keplerstraße, Dürerstraße, Fraunhoferstraße
 - Bahnhofstraße, Pettenkofersstraße, Wittelsbacherstraße, Franziskanerweg
 - Schloßstraße, Parkweg (Sandizell)

- Bau von Radwegen (M)
 - Ostseite Bgm.-Götz-Straße zwischen Pöttmeser und Steingriffer Straße
 - Ostseite Bgm.-Schnell-Straße zwischen Pöttmeser und Steingriffer Straße
 - Straßenbegleitender Radweg von Sandizell nach Hörzhausen
- Anlage von Fahrradstreifen (Schutzstreifen) (K)
 - Ostseite Bgm.-Götz-Straße zwischen Neuburger und Steingriffer Straße
 - Westseite Bgm.-Götz-Straße zwischen Pöttmeser und Neuburger Straße
 - Mitterweg beidseitig zwischen Tulpenweg und Ingolstädter Straße
 - Südseite Pfaffenhofener Straße zwischen Am Zacherkeller und Bischof-Sailer-Straße
 - Westseite Rettenbacher/Augsburger Straße
 - Beidseitig St 2045 Aichacher Straße/Bgm.-Stocker-Ring/Hörzhauser Straße/Pettenkofersstraße
 - Südseite St 2045 Pöttmeser Straße bis zur Bahnschranke
- Fahrradstraße (mit Freigabe für Kfz) (K)
 - Georg-Hitl-Straße
 - Schäfflerstraße

- Schleifmühlweg
- Thaddäus-Sieber-Straße
- Verbesserung der Radwegeführung an Knotenpunkten (K-M)
 - Pöttmeser Straße/Bgm.-Schnell-Straße
 - Bgm.-Götz-Straße/Neuburger Straße
 - Regensburger Straße/Neuburger Straße
 - Bgm.-Götz-Straße/Pöttmeser Straße
 - Gerolsbacher Straße/Pfaffenhofener Straße
 - Hörzhausener Straße/Bgm.-Götz-Straße
 - Bernbacher Straße/Im Schlag (Hörzhausen)
- Markierung einer Radwegefurt (K)
 - Pettenkofersstraße/Georg-Hitl-Straße
 - Augsburgers Straße/Ausfahrt Edeka
 - Augsburgers Straße/Münchner Straße
 - Rinderhofer Breite/Mc Donalds
 - Bernbacher Straße/Hagenauer Straße (zusätzlich Randsteinabsenkung und Verbesserung der Sichtverhältnisse)
 - Bernbacher Straße/Welfenstraße Straße/Am hohen Rain (zusätzlich Randsteinabsenkung und Verbesserung der Sichtverhältnisse)
 - Markierung Brückenpfeiler: Gerolsbacher Straße/B300
- Mittelinsel als Querungshilfe (K-M)
 - Ortsausgang Pöttmeser Straße
 - Ortsausgang Neuburger Straße
 - Ortsausgang Alte Dorfstraße
 - Ortsausgang Rettenbacher Straße
 - Ortsausgang Gerolsbacher Straße
 - Ortsausgang Pfaffenhofener Straße
 - Aichacher Straße Höhe Paar
 - Gerolsbacher Straße, Höhe Ignaz-Taschner-Straße
 - Steingriffer Straße/Rainerau
 - Pöttmeser Straße Aldi/Rewe
 - Ortsausgang Hörzhausen Richtung Sandizell (in Verbindung mit Radweg nach Sandizell)
 - Sandizell Ortseingänge
 - Edelshausen an der St 2044
- Lichtsignalanlage (bedarfsgesteuert) (M)
 - Aichacher Straße/Georg-Leinfelder-Straße: zur besseren Ausfahrt aus der Georg-Leinfelder-Straße und zur weitgehenden Staufreihaltung der Aichacher Straße bis zum Gritscheneck (entsprechende Synchronisation der Ampelanlagen erforderlich).

Verkehrsunrechtliche Maßnahmen

- Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung (K)
 - Kaiser-Ludwig-Straße
 - Herzog-Ludwig-Straße
 - Franziskanerweg
 - Salvatorweg
 - Neusitzer Straße
 - Adolf-Kolping-Siedlung
 - St.-Sebastian-Straße
 - Gablonzer Straße
- Beschilderung mit Zeichen 357 (durchlässige Sackgasse, Durchfahrt für Fußgänger und Radfahrer möglich) (K)
 - Franziska-Umfahrer-Straße
 - Waldeckstraße
 - Schützenweg
 - Schleifmühlweg
 - Rot-Kreuz-Straße
 - Fischergasse
 - Michael-Thalhofer-Straße
 - Alte Straße

- Beschilderung mit Zeichen 239 (Fußweg) und Zusatzschild 1022-10 (Radfahrer frei) (K)
 - viel Zufahrten für Radfahrer vom Bgm.-Stocker-Ring in die Altstadt (vgl. Abbildung 6.3)
- Beschilderung mit Zeichen 267 (Einfahrt verboten) und Zusatzschild 1022-10 (Radfahrer frei) (K)
 - Lenbachstraße

Schaffung von Netzverknüpfungen

- Herstellung von Wegverknüpfungen (M-L)
 - Von Weichs-Straße – Freifrau-von-Moreau-Straße
 - Am Ziegelfeld – Rainerau
 - Schweigstraße – Georg-Mendel-Straße
 - Rainerau – Gaisbergweg
 - Gaisbergweg – Kreisverkehr Edelshausener Straße
 - Königslachener Weg – St 2046
 - Regensburger Straße – Alte Dorfstraße; Verknüpfung mit Neuer Weg und Magnolien- bzw. Erlenweg
 - Regensburger Straße – Beethovenstraße
 - Carl-Poellath-Straße – Josef-Sattler-Straße
 - Ernst-Herb-Straße
 - Ferdinand-Zink-Straße – Bgm.-Schnell-Straße

- Waldeckstraße – August-Böhm-Straße
- Bgm.-Götz-Straße – Bahnhof
- Hörzhausener Straße – Pöttmeser Straße
- Hörzhausener Straße – Leonhardsteig
- Leonhardsteig – Hermann-Löns-Straße
- Fortsetzung Feldweg Fischergasse – Augsburgener Straße bzw. Fischergasse zur Balthasar-Lacher-Straße mit Fortführung zur Augsburgener Straße
- Weg von In der Au in Richtung Norden entlang eines geplanten Deichs.
- Weg um den Beachvolleyballplatz mit Verbindung zum Bgm.-Stocker-Ring und Weiterführung entlang der Paar in Richtung Norden und Süden.
- Fuß- und Radweg an der Paar zwischen Schleifmühlweg - Aichacher Straße und Fischergasse
- Prälat-Alberstötter-Straße – Pfaffenhofener Straße
- Pfaffenhofener Straße – Zöllner Straße
- Wegverlängerung Am Kellerberg über/unter B300
- St.-Sebastian-Straße – Ignaz-Taschner-Straße
- Verknüpfung zwischen Rettenbacher und Gerolsbacher Straße entlang der B300
- Verbindung von der Firma Bauer (Edelshausen) über das SSV Freizeitgelände Richtung Krankenhaus Schrobenhausen
- Wege in Grünanlagen (M-L)
 - Sportweg – Franziska-Umfahrer-Straße (alternativ über Grasweg) – Rainerau
 - Freifrau-von-Moreau-Straße – Rainerau
 - Rainerau – Steingriffer Straße
 - St 2046 – Regensburger Straße
 - Radweg entlang der Paar
 - Radweg entlang der Weilach
 - Konrad-Kuhn-Straße – Verlängerung An der Weilach
 - Fortsetzung Feldweg Fischergasse – Augsburgener Straße
 - An der Weilach – St 2045

Komfortverbesserungen

- Oberflächenverbesserung bestehender Feldwege (M)
 - Fortsetzung Feldweg Fischergasse bis Hans-Sachs-Weg
 - Feldweg zwischen Rettenbacher- und Gerolsbacher Straße entlang der B300
 - Feldweg in Verlängerung An der Weilach bis zur St 2045
 - Feldweg zwischen Georg-Leinfelder-Straße und Theodor-Hürth-Straße

- Feldweg in Verlängerung Franziska-Umfahrer-Straße
- Feldweg in Verlängerung Waldeckstraße
- Feldweg zwischen Sandizell und Längenmoosen
- Oberflächenverbesserung Kopfsteinpflaster in der Altstadt (M-L)
- Verbesserung bzw. Ergänzung von Fahrradabstellanlagen (K-M)
 - Altstadt
 - Freibad
 - Hallenbad
 - Bgm.-Götz-Straße (möglicher Zugang zum Bahnhof) (L)
- Entfernung bzw. Veränderung von Umlaufsperrn (K)
 - Pettenkofersstraße/Georg-Hitl-Straße
 - Altstadtzugänge (vgl. Abbildung 6.3)
 - Georg-Hitl-Straße
 - Richard-Strauß-Straße
 - Adolf-Kolping-Siedlung
 - Karlsbader Straße

6.4 Altstadterschließung (vgl. Abbildung 6.3)

Innerhalb der Altstadt existieren für Radfahrer bereits gute Verhältnisse, da der gesamte Altstadtbereich als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 10 ausgewiesen ist. Allerdings ist die Zugänglichkeit der Altstadt durch Fußwege ohne Benutzungsrecht für Radfahrer, Umlaufsperrn, etc. erschwert. Daher stand die Verbesserung der Erreichbarkeit der Altstadt für Radfahrer im Vordergrund.

Folgende Maßnahmen sind empfehlenswert:

- Freigabe der Fußwege an vier Zugangsstellen
- Entfernung vorhandener Umlaufsperrn
- sichernde Maßnahmen am Bgm.-Stocker-Ring im Bereich der vier Zugangsstellen und Verhinderung des Zuparkens durch Kfz
- Beschilderung durchlässige Sackgassen, z.B. Schleifmühlweg
- Einrichtung von Fahrradstraßen in der Geord-Hitl-Straße, Schöfflerstraße und Schleifmühlweg

Als mögliche weitere Verbesserungen sind zu nennen:

- Ergänzung bzw. Verbesserung der Fahrradständer
- Beschilderung mit Zeichen 267 (Einfahrt verboten) und Zusatzschild 1022-10 (Radfahrer frei) in der Lenbachstraße
- Oberflächenverbesserung Kopfsteinpflaster in der Altstadt

Der Fußweg um die Altstadt entlang des Stadtgrabens soll weiterhin den Fußgängern vorbehalten bleiben. Lediglich an vier Stellen soll dem Radfahrer das Queren und Einfahren in die Altstadt erlaubt werden, wobei

auch hier der Fußgänger Vorrang hat. Die vier Zugänge sind so gewählt, dass die Zufahrt zur Altstadt auf möglichst kurzem, direktem Weg erfolgen kann. Auf kurzen Abschnitten ist eine gemeinsame Führung mit den Fußgängern problemlos möglich. Wichtig ist auch eine optimale Verteilung der Zufahrten im Anschluss an wichtige Routen des Radverkehrs, so dass Radfahrer keine langen Umwege fahren müssen.

6.5 Flankierende Maßnahmen - Maßnahmen zur Pflege und Instandhaltung

Über die konkreten verkehrsrechtlichen und baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs in Schrobenuhausen hinaus sind flankierende Maßnahmen notwendig, die das Radverkehrskonzept vervollständigen.

Folgende Maßnahmen, die keinen oder nur geringen Investitionsbedarf erfordern, sollen „im laufenden Betrieb“ und im Verlauf des allgemeinen Planungsprozesses berücksichtigt werden, um das „Klima“ für den Radverkehr zu verbessern und ein Bewusstsein für dessen verkehrspolitische Wertschätzung (auch im Verhältnis und im Maßstab gegenüber dem Kfz-Verkehr) zu schaffen:

Bauleitplanung:

- Berücksichtigung des Radverkehrs in allen Bau- und Planungsphasen der Bauleitplanung (von der Regional- bis zur Objektplanung);
- Integration in die einzelnen Planwerke;
- Sensibilisierung der Bauherren (z.B. Fahrradabstellplätze).

Baustellen:

- Berücksichtigung des Radverkehrs bei der Planung und Durchführung von Baustellen (z.B. Sicherstellung der Befahrbarkeit, Ausnahme bei Einbahnregelung); Ansprüche an die Zugänglichkeit; bei beengten Verhältnissen und besonderen Verkehrsführungen;
- Absicherung des Radverkehrs ggf. durch Geschwindigkeitsreduzierung für den Kfz-Verkehr;
- Minimierung von Sperrungen bzw. Umleitungsbeschilderung bei unvermeidlichen Sperrungen (z.B. kein „Radfahrer absteigen“).

Verkehrsrechtliche Anordnungen:

- Prüfung jeder verkehrsrechtlichen Anordnung hinsichtlich ihrer Notwendigkeit und Wirkung auf den Radverkehr;
- Begründung bei Einbeziehung des Radverkehrs;
- Überprüfung bestehender Anordnungen in Bezug auf Sinnhaftigkeit und Zulässigkeit;
- Kommunale Park- und Geschwindigkeitsüberwachung (Einhaltung der reduzierten Geschwindigkeit, konsequente Ahndung des Geh- und Radwegparkens);
- Überprüfung von Park- und Halteverboten im geschwindigkeitsreduzierten Straßennetz.

Winterdienst:

- Anwendung des „differenzierten Winterdienstes“ auch auf den Radverkehr (u.a. vorzugsweise Räumung der Haupttrouten);
- Sicherstellung der Benutzungsmöglichkeit von Radverkehrsanlagen auch im Winter (Radfahren ist kein „Sommersport“).

Allgemeiner Straßen- und Wegeunterhalt:

- Regelmäßige Inspektion hinsichtlich Befahrbarkeit, Schäden und Verschmutzungen (z.B. Scherben);
- Abstimmung mit anderen Unterhaltsmaßnahmen („gemeinsame Erledigung“).

Wegweisung:

- Sicherstellung der vorhandenen Netzfunktion und Netzqualität nicht nur für Ortskundige;
- Abstimmung mit dem Radwegenetz des Landkreises (Fortführung an den „Übergabepunkten“ im Zuständigkeitsbereich der Stadt);
- Ausschilderung von Durchfahrtrouten;
- Wegweisung zu wichtigen innerörtlichen Zielen (z.B. Schulen, Schwimmbäder, Rathaus, Bahnhof, etc.);

Kommunikation:

- Aktionen, regelmäßige Presse- und Öffentlichkeitsarbeit; „Positiv-Schlagzeilen“;
- Sensibilisierung des Einzelhandels, damit auch Radfahrer als Kunden begriffen werden;
- Werbe- und Motivationskampagne für das Fahrradfahren (z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“);
- Vermarktung der überregionalen Radrouten (z.B. „Altbaierischer Oxenweg“);
- Werbekampagne „E-Bike“.

6.6 Beispielhafte MaÙnahmen (Fotodokumentation und Fotomontage)



Vorher: Umlaufsperre Adolf-Kolping-StraÙe



Nachher: Entfernung Umlaufsperre Adolf-Kolping-StraÙe



Vorher: Stillgelegtes Bahngleis



Nachher: Neu angelegter Weg neben stillgelegtem Bahngleis



Vorher: Trampelpfad B300



Nachher: Ausgebauter Weg an der B300



Vorher: Bgm.-Götz-StraÙe



Nachher: Verlängerung des Radwegs Bgm.-Götz-StraÙe



Vorher: Fußgängerbrücke Altstadtgraben



Nachher: Radfahrer frei, Sicherheitsmarkierungen



Vorher: Sackgasse Schützenstraße



Nachher: Durchlässige Sackgasse Schützenstraße



Vorher: Stadtplatz



Nachher: Stadtplatz für Radfahrer in Einbahnrichtung frei



Vorher: Alte Dorfstraße



Nachher: Alte Dorfstraße Tempo 30



Vorher: Aichacher Straße



Nachher: Radfahrstreifen Aichacher Straße



Vorher: Radwegende St 2050



Nachher: Fortführung des Radwegs St 2050 zur Mittelinsel



Vorher: Rettenbacher Straße Ortseingang



Nachher: Mittelinsel Rettenbacher Straße Ortseingang



Vorher: Gerolsbacher Straße Brücke



Nachher: Markierung Gerolsbacher Straße Brücke



Vorher: Bgm.-Götz-Straße



Nachher: Radfahrstreifen Bgm.-Götz-Straße



Vorher: Hörzhauser Straße/Bgm.-Götz-Straße



Nachher: Radwegefurt Hörzhauser Straße/Bgm.-Götz-Straße



Vorher: H6rzhauer StraBe/RotkreuzstraBe



Nachher: Radfahrstreifen H6rzhauer StraBe/RotkreuzstraBe



Vorher: Kreisverkehr P6ttmeser StraBe



Nachher: Verl6ngerung der Radwegefurt Kreisverkehr P6ttmeser StraBe



Vorher: Leonhardsteig Ampel



Nachher: Markierung und Beschilderung Leonhardsteig Ampel



Vorher: Pfaffenhofner StraBe



Nachher: Radfahrstreifen Pfaffenhofner StraBe



Vorher: Radwegeversatz Bernbacher Straße



Nachher: StraÙenbegleitender Radweg Bernbacher Straße



Vorher: Rinderhofer Breite



Nachher: Radwegefurt Rinderhofer Breite bei Ausfahrt Mc Donald



Vorher: Sandizell Ortseingang



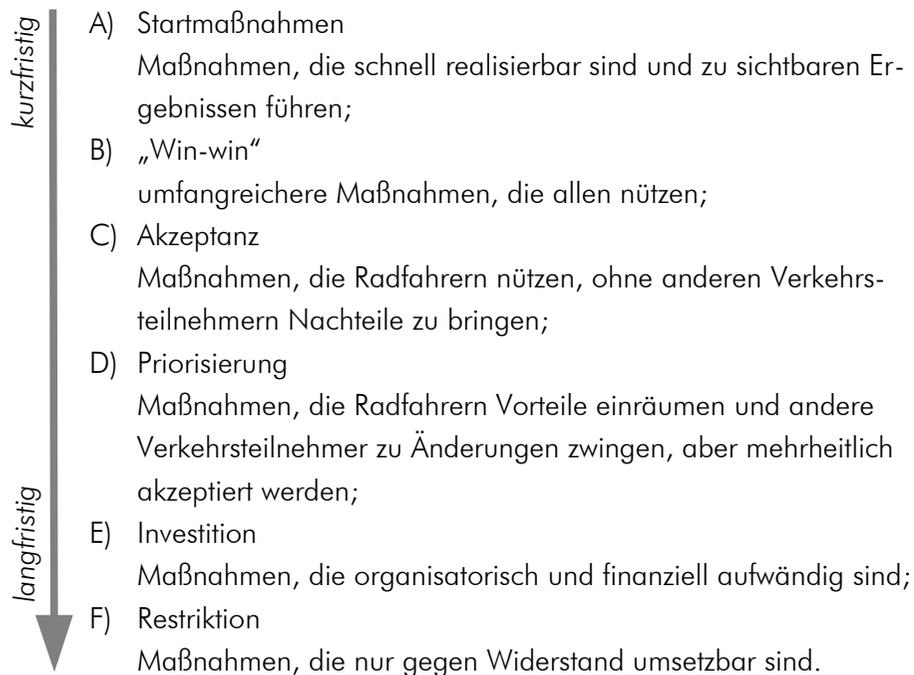
Nachher: Mittelinsel Sandizell Ortseingang

7. Prioritäten

Die Vielzahl der vorgeschlagenen Maßnahmen lässt eine Prioritätenreihung sinnvoll erscheinen. Damit verbunden ist die Absicht, frühzeitig Erfolge bei der Umsetzung des Radverkehrskonzepts sichtbar werden zu lassen.

Bei der Stufung spielen einerseits Akzeptanzprobleme eine Rolle und andererseits die Dauer des Planungs- und Abstimmungsprozesses sowie der Umfang der erforderlichen Investitionsmittel.

Folgendes chronologisches Vorgehen bei der Prioritätenreihung, die sich an den Schwierigkeiten bei der Realisierung orientiert, wird vorgeschlagen:



Grundsätzlich sind natürlich Maßnahmen vorrangig anzugehen, die Defizite in der Verkehrssicherheit beseitigen bzw. reduzieren (z.B. geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen, Verbesserung der Sichtverhältnisse). Vorrangig sind auch Beschilderungsmaßnahmen, die ggf. vorhandene verkehrsrechtliche Unklarheiten beseitigen oder Wege für den Radverkehr freigeben, die bisher noch nicht frei gegeben waren, aber zum Radfahren geeignet sind. Auch eine neue Wegverbindung kann indirekt die Verkehrssicherheit verbessern, wenn dadurch für den Radverkehr eine attraktive und sichere Alternative geschaffen wird. Im Prinzip sollten auch Maßnahmen priorisiert werden, die bei der Bevölkerung Aufmerksamkeit erzeugen und die Präsenz des Radverkehrs im Straßenbild erhöhen. Darüber hinaus bieten anstehende Baumaßnahmen (z.B. Straßenbau, Hochwasserschutz) die Chance notwendige Maßnahmen für den Radverkehr gleich mit einzuplanen.

Startmaßnahmen

Vorbehaltlich ihrer Umsetzbarkeit wurde bereits im Rahmen eines Förderantrags zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur ein Paket mit Startmaßnahmen zusammengestellt. Eine Kostenschätzung zu ausgewählten Maßnahmen kann dem Anhang entnommen werden.

- Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt

- Freigabe der Fußwege an vier Zugangsstellen;
- Entfernung vorhandener Umlaufsperrern;
- sichernde Maßnahmen am Bgm.-Stocker-Ring im Bereich der vier Zugangsstellen;

- Beschilderung durchlässiger Sackgassen, z.B. Schleifmühlweg.
- Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur insbesondere für Alltagswege
- Fuß- und Radweg entlang des ehemaligen Industriegleises;
 - Ausbau verschiedener Quartier verbindender Wegverbindungen, z.B. Waldeckstraße, Franziska-Umfahrer-Straße.
- Verkehrsrechtliche Maßnahmen
- Beschilderung durchlässige Sackgassen;
 - Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung;
 - Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht innerorts;
 - sonstige Beschilderungen.
- „Kleine“ Komfortverbesserungen
- Entfernung bzw. Aufweitung von Umlaufsperrern;
 - kurze Lückenschlüsse;
 - Belagverbesserungen.
- Maßnahmen an klassifizierten Straßen
- Markierungen bzw. Schutzstreifen innerorts;
 - Geschwindigkeitsreduzierungen an kritischen Punkten;
 - Querungshilfen an Ortseingängen;
 - noch fehlende straßenbegleitende Fuß- und Radwege außerorts.
- Netzergänzungen im Zuge des Hochwasserschutzes an Paar und Weilach
- Abstimmung des Wegenetzes auf die Ausbauplanungen;
 - Ausbau bestehender Wege;
 - Netzergänzungen durch Verknüpfung neu entstehender Wege (im Zuge der Hochwasserschutzmaßnahmen) mit dem Bestandsnetz.
- Fahrradabstellanlagen
- Zusätzliche Fahrradabstellanlagen an bestehenden Standorten;
 - Ersetzen alter Anlagen durch „zeitgemäße“ und ADFC-empfohlene Abstellanlagen;
 - Motivation privater Initiativen (z.B. Discounter);
 - Neue Standorte an wichtigen Zielpunkten.
- Eine Erläuterung der Startmaßnahmen mit Fotodokumentation und Kostenschätzung findet sich im Zusatzteil „Kostenschätzung“ im Anschluss an den Anhang.

8. Fazit

Die Stadt Schrobenhausen besitzt bereits durch ihre günstige Topographie und Stadtstruktur gute Voraussetzungen zum Radfahren. Flächenhafte Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten und straßenbegleitende Radwege in die Ortsteile bieten ein solides Grundgerüst für ein attraktives Radfahrnetz. Darüber hinaus hat die Stadt mit der Mitgliedschaft in der AGFK Bayern den politischen Willen artikuliert, den Radverkehr zu fördern.

Das Konzept sieht bei der Infrastruktur im wesentlichen Lückenschlüsse, Verknüpfungen und Querungsstellen sowie attraktive Abstellanlagen an wichtigen Zielpunkten vor. Auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen gilt es in erster Linie die Sicherheit des Radverkehrs zu gewährleisten. Bei Flächenknappheit und konkurrierenden Ansprüchen kann dies nur durch eine sichtbare Präsenz des Radverkehrs im Straßenraum und eine Dämpfung der Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs erfolgen. Hierbei sind auch die zur Verfügung stehenden verkehrsrechtlichen Möglichkeiten zu nutzen. Bauliche Maßnahmen beziehen sich nicht auf „Großprojekte“, sondern auf eine Vielzahl kleinerer Maßnahmen, die schrittweise angegangen werden können.

Während die Verbesserung der Zugänglichkeit der Altstadt als Sofortmaßnahme umsetzbar ist, ist die Erschließung der Paar- und Weilachau zum Radfahren eher eine mittel- bis langfristige Perspektive, die jedoch den Bürgern im Alltag auch jenes Radfahrerlebnis vermitteln kann, dass in ländlichen Regionen, wo die Restriktionen der Großstadt fehlen, zur Motivation der Bevölkerung im Hinblick auf eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur notwendig ist.

Wesentlich erscheint auch eine vorausschauende Planung, die eine gleichberechtigte Berücksichtigung des Radverkehrs – adäquat zum Kfz-Verkehr – auf allen Ebenen der Daseinsvorsorge vorsieht. Das Konzept hält dazu eine Vielzahl flankierender Maßnahmen bereit.

Eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur im Sinne der Ziele der AGFK Bayern ist als kontinuierlicher Prozess zu verstehen, d.h. sie muss auch über die Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzepts hinaus wirksam bleiben.

Bei der Umsetzung des Konzepts werden mitunter Schwierigkeiten in Detailfragen auftreten. Die Stadt sollte sich jedoch davon nicht entmutigen lassen und mit zielorientierter Kreativität, sowie dem politischen Willen, den auch der Stadtrat immer wieder kundtun muss, das Ziel verfolgen, Mobilität in Schrobenhausen selbstverständlich mit dem Fahrrad zu gestalten.