

MARKT MASSING

RADVERKEHRSKONZEPT



ERLÄUTERUNGSBERICHT

03. NOVEMBER 2022

AUFTRAGGEBER:

Markt Massing
Marktplatz 20
84323 Markt Massing

AUFTRAGNEHMER:

PSLV Planungsgesellschaft
Josephspitalstraße 7
80331 München

INHALTSVERZEICHNIS

1	Aufgabenstellung	1
2	Bestandsanalyse	2
2.1	Lage im Raum und städtebauliche Merkmale.....	2
2.2	Innerörtliches Straßen- und Wegenetz (gemäß StVO)	3
2.3	Einstufung des Straßen- und Wegenetzes (gemäß RASt 06).....	5
2.4	Überörtliche Radfahrverbindungen	6
2.5	Unfallhäufungspunkte und Sicherheitsdefizite.....	6
2.6	Wichtige Quell- und Zielgebiete des Radverkehrs.....	7
2.7	Schulwege.....	9
2.8	Fahrradabstellanlagen.....	9
3	Bewertung	10
3.1	Zusammenfassung Stärken und Schwächen	10
3.2	Mängel und Konfliktbereiche	12
3.3	Handlungsbedarf.....	13
4	Leitvorstellungen und Rahmenbedingungen	14
4.1	Verkehrliche Ziele und Anforderungen an ein Radfahrnetz	14
4.2	Vertiefte Betrachtung – Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht	19
4.3	Ansprüche an Fahrradabstellanlagen.....	20
4.4	Weitere Rahmenbedingungen	22
5	Konzept	24
5.1	Entwicklung eines Routennetzes	24
5.2	Maßnahmen.....	26
5.3	Prioritäten	32
5.3.1	Grundsätzliches Vorgehen	32
5.3.2	Prioritätenliste	32

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Ortskern Massing.....	1
Abbildung 2:	Lage Massings im Raum	2
Abbildung 3:	Bahnübergang mit Schrankenanlage in Oberdietfurt	2
Abbildung 4:	Eggenfelder Straße - Tempo 50	4
Abbildung 5:	Johann-Sebastian-Bach-Straße - Zone 30	4
Abbildung 6:	Radwegebeschilderung an der Neumarkter Straße, Einmündung Hopfengasse.....	6
Abbildung 7:	Unfallpunkt am Knoten Eggenfelder Straße/ Berta-Hummel-Straße	6
Abbildung 8:	Berta-Hummel-Volksschule.....	7
Abbildung 9:	Kindergarten St. Michael.....	7
Abbildung 10:	Edeka - Neumarkter Straße	7
Abbildung 11:	Rathaus	8
Abbildung 12:	Hallenbad	8
Abbildung 13:	Gewerbegebiet Ost (Siemensstraße)	8
Abbildung 14:	Zufahrt Freilichtmuseum	8
Abbildung 15:	Schulweghelfer Wolfsegger Straße	9
Abbildung 16:	Abstellanlagen in ausreichender Qualität am Bahnhof.....	9
Abbildung 17:	Beispiel Stärken: eigenständiger, quartierverbinder Fuß- und Radweg zwischen Josef-Lipf-Straße und Wolfsegger Straße.....	10
Abbildung 18:	Beispiel Schwächen: fehlende Freigabe des Fußwegs für den Radverkehr inklusive nicht richtlinienkonformer Umlaufsperrung zwischen Ludwig-Thoma-Straße und Johann-Sebastian-Bach-Straße.....	11
Abbildung 19:	Beseitigung unnötiger Einschränkungen (Beschilderung als Fuß- und Radweg) am Beispiel zwischen Josef-Lipf-Straße und Am Ziegelfeld.....	13
Abbildung 20:	Umlaufsperrungen fahrradfreundlich und richtlinienkonform gestalten am Beispiel Berta-Hummel-Volksschule.....	13
Abbildung 21:	Schaffung neuer Wegeverbindungen am Bsp. nördlich Am Pumperhölzl zur B 388.....	13
Abbildung 22:	Beispiel Abmessung von Schutzstreifen	16
Abbildung 23:	Abmessungen von Plateaupflasterungen zur Geschwindigkeitsdämpfung	16
Abbildung 24:	Beispiel für die Kreuzung einer Fahrradstraße mit Erschließungsstraße	17
Abbildung 25:	Beispiel Anlage einer Mittelinsel als Querungshilfe an überbreiten zweistreifigen Fahrbahnen	18
Abbildung 26:	Umlaufsperrung an einem selbständigen Geh- und/oder Radweg mit Einfahrtbreiten	18
Abbildung 27:	Markierung von Radfahr- und Fußgängerfurten nach RMS.....	19
Abbildung 28:	Systematik Radwegbeschilderung	19
Abbildung 29:	Zu ersetzende Verkehrszeichen bei der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht	20
Abbildung 30:	Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder	21
Abbildung 31:	Aufstellungsarten von Fahrradabstellanlagen	22
Abbildung 32:	Werbung fürs Radfahren	23
Abbildung 33:	Radwegebeschilderung am Steinbüchl, Ecke Spirknerstraße.....	24

Abbildung 34:	Ludwig-Thoma-Straße - Hauptroute	25
Abbildung 35:	Wolfsegger Straße - Tempo 30	25
Abbildung 36:	Schematische Darstellung übergeordneter Maßnahmen für das Radverkehrskonzept ..	26

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Straßenklassifizierung gemäß StVO	3
Tabelle 2:	Straßenklassifizierung gemäß RASt 06	5
Tabelle 3:	Qualitätseinstufung der Fahrradabstellanlagen	10
Tabelle 4:	Mängel und Konfliktbereiche nach Themenfeldern	12
Tabelle 5:	Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitsstreifen	15
Tabelle 6:	Maßnahmentabelle	28

ANLAGEN

Anlage 1:	Bestandspläne	i - iv
Anlage 1.1:	Verkehrsregelungen nach StVO	i
Anlage 1.2:	Straßenklassifizierung nach RASSt 06 mit Verkehrsmagneten	ii
Anlage 1.3:	Überörtliche Radfahrverbindungen	iii
Anlage 1.4:	Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung.....	iv
Anlage 2:	Mängel und Konfliktbereiche	v
Anlage 3:	Radwegekonzept - Radfahrnetz - Haupt- und Nebenrouten.....	vi
Anlage 4:	Radwegekonzept - Maßnahmen	vii
Anlage 5:	Maßnahmenkatalog	ix

1 Aufgabenstellung

Der Markt Massing im Landkreis Rottal a. Inn plant einige Projekte für den Radverkehr umzusetzen, die durch das Sonderprogramm „Stadt und Land“ gefördert werden sollen. Voraussetzung dafür ist die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes, welches das ganze Gemeindegebiet umfasst.

Gerade im Bereich der Nahmobilität bietet der Radverkehr große Potenziale im Hinblick auf eine nachhaltige, kostengünstige, sozialverträgliche und umweltfreundliche Mobilitätskultur, wobei auch Verkehrsbeziehungen zwischen den Nachbargemeinden/-städten und dem Markt Massing für den Radverkehr aktiviert und verbessert werden können. Hierbei spielen Qualität und

Nutzbarkeit der Radverkehrsanlagen im Alltags- und Freizeitverkehr, die Verkehrssicherheit und der Komfort für Radfahrer eine große Rolle.

Die Ausarbeitung des Radverkehrskonzeptes orientiert sich auch an den Kriterien der AGFK (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen), so dass ein Beitritt in die AGFK zu jedem Zeitpunkt in Betracht gezogen werden kann.

Nach Aufzeigen der Mängel und Potenziale wird ein in sich schlüssiges und auf die gesetzten Ziele abgestimmtes Konzept entwickelt und mit fachlich begründeten Maßnahmen hinterlegt. Die wesentlichsten Maßnahmen werden skizzenhaft in einem Maßnahmenkatalog dargestellt.



Abbildung 1: Ortskern Massing

2 Bestandsanalyse

2.1 Lage im Raum und städtebauliche Merkmale

Massing ist eine Gemeinde im niederbayrischen Landkreis Rottal-Inn. Der Markt liegt in der Region Landshut, im Tal der Rott rund 13 km westlich von Eggenfelden, 26 km nördlich von Altötting, 24 km nordöstlich von Mühldorf, 34 km südlich von Dingolfing und etwa 80 km nordöstlich der Landeshauptstadt München. Durch den Markt Massing verläuft die Bahnstrecke Passau-Mühldorf. Im Gemeindegebiet liegt ein Haltepunkt, der durch die Regionalbahn 46 stündlich bedient wird. An das überregionale Fernstraßennetz ist Massing über die St 2086 und die PAN 27, PAN 49 und PAN 56 angebunden. Nördlich des Ortsgebiets verläuft die B 388, die z.B. über die Eggenfelder Straße (St 2086) oder von Oberdietfurt (Mainbacher Straße) erreicht wird. Im Osten grenzt der Markt an die Gemeinde Unterdietfurt, im Süden und Südwesten an die Gemeinden Geratskirchen und Niedertaufkirchen, im Westen an die Stadt Neumarkt-Sankt Veit und im Norden an die Gemeinde Gangkofen.

Dienstleistungen sowie ein Kindergarten befinden sich in der Ortsmitte. Größere Einkaufsmärkte sind nur an der Eggenfelder Straße angesiedelt.

Der Flusslauf der Rott verläuft südlich und außerhalb des Hauptortes Massing und trennt den Hauptort und den südlichen Ortsteil der Öttinger und Roßbacher Straße, der über eine Brücke im Zuge der Berta-Hummel-Straße erreicht wird. Von den anderen zugehörigen Ortsteilen wird keiner direkt vom Fluss durchschnitten, weshalb durch die Rott keine größere Barrierewirkung entsteht. Eine größere Barrierewirkung für den Radverkehr stellt jedoch die Bahnlinie dar. Im Ortsgebiet ist größtenteils eine günstige und flache Topographie gegeben, der nördliche Ortsteil (Richtung Wolfsegg) und auch Richtung Süden liegt allerdings spürbar höher als der Rest des Hauptortes. In Ost-West-Richtung sind kaum Steigungen für den Radverkehr in Kauf zu nehmen. Allgemein tritt die Topographie als limitierender Faktor mit der zunehmenden Verbreitung von Pedelecs eher in den Hintergrund.

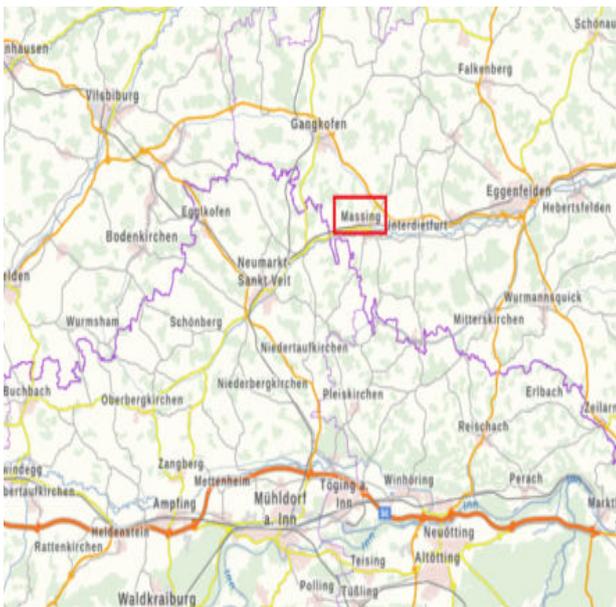


Abbildung 2: Lage Massings im Raum



Abbildung 3: Bahnübergang mit Schrankenanlage in Oberdietfurt

Massing hat insgesamt 75 Gemeindeteile, die als Einzelorte und Weiler in der Umgebung liegen. Die meisten öffentlichen Einrichtungen wie das Rathaus, diverse Einzelhandelseinrichtungen und

2.2 Innerörtliches Straßen- und Wegenetz (gemäß StVO)

Eine Bestandsaufnahme der verkehrlichen Situation erfolgte im Februar 2022 und ergab, dass in Massing bereits Voraussetzungen für ein attraktives Radfahrnetz existieren. Dies ist unter anderem

den eigenständigen sowie straßenbegleitenden Radwegen geschuldet, aber auch den teilweise vorhandenen Geschwindigkeitsreduzierungen auf Tempo 30, vor allem in den Wohngebieten. Eine Straßenklassifizierung gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) ist in Anlage 1.1 beigefügt und stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 1: Straßenklassifizierung gemäß StVO

	Straßenbezeichnungen	Straßenbegleitender F + R
Zugelassene Höchstgeschwindigkeit > 50km/h	<ul style="list-style-type: none"> • B 388 • St 2086 • PAN 27 • PAN 49 • PAN 56 • PAN 29 • Mainbacher Straße 	<ul style="list-style-type: none"> • Benutzungspflicht
Zugelassene Höchstgeschwindigkeit 50km/h	<ul style="list-style-type: none"> • Eggenfelder Straße (St 2086) • Marktplatz (St 2086) • Neumarkter Straße (St 2086) • Berta-Hummel-Straße (PAN 27) • Öttinger Straße (PAN 27) • Roßbacher Straße (PAN 49) • Anzenberger Weg • Froschau • Rupertiweg • Bergstraße • Ahornweg • Oberzauner Weg • Kirchenweg • Hellsberger Straße • Brandgasse • Am Klostergarten • Riegelbach • Wenninger Weg • Fischbräustraße • Bahnhofstraße • Industriestraße • Siemensstraße • Boschstraße • Am Ziegelfeld • Massinger Straße • Am Fürholz • Am Anger • Wiesenweg • Geratsdorfer Straße • Schernegger Straße • Hierzinger Straße • Obere Gemeinde • Laxhuber Platz • Kerscherstraße • Englbert-Nömeier-Straße 	

<p>Eigenständiger Fuß- & Radweg</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fuß- und Radweg entlang der B 388 • Fuß- und Radweg entlang der Rott • Fuß- und Radweg entlang Fortführung Unterdietfurter Straße südlich von Oberdietfurt zur PAN 56 • Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Gottholbinger Straße und Riegelbach • Fuß- und Radwegverbindung entlang Bahnlinie zwischen Spirknerstraße und Wolfsegger Straße • Fuß- und Radwegverbindung zwischen Josef-Lipf-Straße und Wolfsegger Straße
--	---

Alle weiteren Straßen und Wege sind entweder anbaufreie Straßen, Wohnstraßen mit einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, kleinere Fuß- und Radwege über kürzere Distanzen oder Fußwege, welche für den Radverkehr nicht freigegeben sind sowie „Sonstige Wege“, welche nicht beschildert sind. Auch forst- und landwirtschaftliche Wege, welche für den Fuß- und Radverkehr nutzbar sind, sind in der Klassifizierung berücksichtigt.



Abbildung 4: Eggenfelder Straße - Tempo 50



Abbildung 5: Johann-Sebastian-Bach-Straße - Zone 30

2.3 Einstufung des Straßen- und Wegenetzes (gemäß RASt 06)

Das Straßen- und Wegenetz im Markt Massing wurde ebenso nach seiner Funktion gemäß RASt 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) eingestuft (vgl. Anlage 1.2):

Tabelle 2: Straßenklassifizierung gemäß RASt 06

	klassifiziert	nicht klassifiziert
Anbaufreie Straßen	<ul style="list-style-type: none"> • B 388 • St 2083 • PAN 27 • PAN 49 • PAN 56 • PAN 29 	<ul style="list-style-type: none"> • Spirknerstraße • Wolfsegger Straße • Straße über Rottenwöhr nach Oberdiefurt • Unterdiefurter Straße südl. Oberdiefurt (außerorts) • Femberger Straße
Örtliche Einfahrtstraßen/ Verbindungsstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Eggenfelder Str. (St 2083) • Öttinger Straße (PAN 27) • Neumarkter Str. (St 2083) 	<ul style="list-style-type: none"> • Spirknerstraße • Wolfsegger Straße • Rottenwöhrer Straße • Schulstraße • Mainbacher Straße
Dörfliche Hauptstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Roßbacher Str: (PAN 56) 	<ul style="list-style-type: none"> • Hellsberger Straße • Kirchenweg • Mainbacher Straße • Dorfplatz • Unterdiefurter Straße • Massinger Straße • Schernegger Straße • Geratsdorfer Straße
Örtliche Geschäftsstraße/ Hauptgeschäftsstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Marktplatz (St 2083) 	
Sammelstraße/ Quartiersstraße		<ul style="list-style-type: none"> • Am Geishof • Joseph-Lipf-Straße • Ludwig-Thoma-Straße • Spielmannstraße • Ursula-Lautner-Straße
Gewerbestraße/ Industriestraße		<ul style="list-style-type: none"> • Bräugasse • Bahnhofstraße • Industriestraße • Siemensstraße • Boschstraße • Kerschstraße • Englbert-Nömeier-Straße
Wohnstraße/ Wohnweg Land- und forstwirtschaftlicher Weg	Alle anderen Straßen und Wege im Markt Massing werden als Wohnstraßen, Wohnwege und land- und forstwirtschaftliche Wege eingestuft.	
Radweg/Fußweg	Daneben gibt es noch eine Reihe an Rad- und Fußwegen, welche sowohl in Form von straßenbegleitenden oder eigenständigen Rad- und Fußwegen vorzufinden sind.	
Sonstiger Weg	Unter „Sonstiger Weg“ werden all die Wege verstanden, welche durch keine explizite Beschilderung (z.B. als Rad- oder Fußweg) ausgewiesen sind.	

2.4 Überörtliche Radfahrverbindungen

Für den Freizeitverkehr führt der „Rottalradweg“ im Rahmen des „Bayernnetzes für Radler“ als übergeordnete Radwegeverbindung durch Massing. Auch eine Museumsrunde führt für den Freizeitverkehr durch Massing. Bei den Routen des „Mühldorfer Radlsters“ führt die „Route Passau“ von Mühldorf a. Inn über Massing, Pfarrkirchen, Bad Birnbach, Ruhstorf an der Rott und Scharding nach Passau. Ausgeschildert ist auch die „Nördliche Runde Massing“, die als etwa 30 km langer Rundweg u.a. durch Massing und Teile des Marktgebietes führt.



Abbildung 6: Radwegebeschilderung an der Neumarkter Straße, Einmündung Hopfengasse

Im Radwegenetz der Bayerischen Vermessungsverwaltung finden sich auch wichtige innerörtliche Routen und Radwege sowie überörtliche Verbindungen u.a. nach Gangkofen, Eggenfelden, Geratskirchen, Niedertaufkirchen und Neumarkt-Sankt Veit. Der Verlauf der Radfahrverbindungen im Gemeindegebiet ist in Anlage 1.3 dargestellt.

2.5 Unfallhäufungspunkte und Sicherheitsdefizite

Für die Förderung des Radverkehrs ist die Verkehrssicherheit von entscheidender Bedeutung. Auch hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl für oder gegen das Fahrrad spielt der Aspekt der Verkehrssicherheit eine bedeutende Rolle. Die Analyse der Unfallhäufungspunkte ergibt bereits erste Hinweise auf den zukünftigen Handlungsbedarf.

In Anlage 1.4 sind die wesentlichsten Unfallhäufungspunkte mit Radfahrbeteiligung aus den letzten Jahren dargestellt. Diese werden nach Fahr-, Kreuzungs-, Abbiegeunfälle sowie in Unfälle im Längsverkehr und Sonstige Unfälle unterschieden. Insgesamt wurden in dem genannten Zeitraum im gesamten Gemeindegebiet Massing zwölf Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung (einschließlich E-Bike und Pedelec) registriert. Die Plandarstellung enthält nur elf dieser Unfälle, der fehlende Unfall wurde an folgender Örtlichkeit registriert:

- Einbiegen-/Kreuzen:
 - Staudach/ Schuster

Eine Häufung der Unfälle kann entlang der Hauptverkehrsstraßen, wie z.B. der Eggenfelder Straße (St 2083) oder der B 388 festgestellt werden. Überwiegend wurden Sonstige Unfälle aufgenommen.



Abbildung 7: Unfallpunkt am Knoten Eggenfelder Straße/Berta-Hummel-Straße

2.6 Wichtige Quell- und Zielgebiete des Radverkehrs

Wichtige Quellgebiete des Radverkehrs sind generell alle Wohngebiete, wobei die Dichte der Bebauung, die Sozialstruktur, die Topographie, die Radfahrbedingungen und die Entfernung zu wichtigen Zielorten des Radverkehrs wesentliche Einflussgrößen für die Benutzung des Fahrrads darstellen. Das Fahrrad wird im Allgemeinen bevorzugt für Distanzen zwischen ein und drei Kilometer eingesetzt, wenn Sicherheit und Annehmlichkeit gegeben sind. Im Markt Massing liegen alle

wesentlichen innerörtlichen Quell- und Zielpunkte in einem Entfernungsbereich bis ca. drei Kilometer (vgl. Anlage 1.5). Die meisten Wohngebiete liegen sogar maximal 1,5 Kilometer von den wichtigsten Zielen entfernt. Auch ein Großteil der zugehörigen Ortsteile, wie Oberdietfurt, Kollersaich, Gottholbing, Moosvogel, Wolfsegg, Geratsdorf, Morolding, Schernegg, Standlering und Hochholding liegen innerhalb eines Entfernungsradius von ca. drei Kilometern vom Ortszentrum entfernt. Bedingt durch das große Gemeindegebiet befinden sich manche Ortsteile z.B. im Nordosten wie z.B. Staudach (ca. 5 km) etwas weiter entfernt.



Abbildung 8: Berta-Hummel-Volksschule



Abbildung 9: Kindergarten St. Michael



Abbildung 10: Edeka - Neumarkter Straße

Wichtige Ziele in Massing sind:

- Schulen und Bildungseinrichtungen:
 - Berta-Hummel-Volksschule (Wolfsegger Straße).
- Kindergärten und Kitas:
 - Kindergarten St. Michael (Im Moos);
 - Naturkindergarten Massing (Am Steinbüchl);
 - Gemeindecindergarten Oberdietfurt (Schulstraße).
- Einzelhandel:
 - EDEKA (Bahnhofstraße);
 - Netto (Eggenfelder Straße).



Abbildung 11: Rathaus

- Öffentliche Einrichtungen:
 - Rathaus Markt Massing (Marktplatz).



Abbildung 12: Hallenbad

- Freizeiteinrichtungen:
 - Sportplatz Massing (Wolfsegger Straße);
 - Hallenbad (Wolfsegger Straße);
 - TSV Massing 08 e.V. (Siemensstraße);
 - Osterholzer Reitsportanlage (Hellsberger Straße).



Abbildung 13: Gewerbegebiet Ost (Siemensstraße)

- Gewerbe:
 - Gewerbegebiet Ost (Siemensstraße, Boschstraße);
 - Agrarhandel Osterholzer;
 - Rembeck.



Abbildung 14: Zufahrt Freilichtmuseum

- Kulturelle- und kirchliche Einrichtungen:
 - Freilichtmuseum Massing;
 - Berta-Hummel-Museum.

- Soziale Einrichtung:
 - Senioren-Zentrum Massing.

2.7 Schulwege

Der Markt Massing verfügt über eine Grundschule: Diese befindet sich in der Wolfsegger Straße, die auf Tempo 30 beschränkt ist. Radverkehrsanlagen sind in der Wolfsegger Straße nicht vorhanden. In der Wolfsegger Straße ist auf Höhe des Leinweberwegs eine Querungshilfe in Form eines markierten Schulweghelfers eingerichtet. Vom östlich der Schule gelegenen Wohngebiet sind die Wohnstraßen und Wohnwege durchgehend mindestens über Fußwegverbindungen mit der Wolfsegger Straße verbunden. Für alle anderen Schüler ist die Schule nur über die auf Tempo 30 beschränkte Wolfsegger Straße von Süden kommend erreichbar. Die Wohngebiete südlich der Bahnlinie müssen zudem die Bahnlinie an einem der beschränkten Übergänge überqueren, an denen die Schranke zweimal in der Stunde geschlossen ist. Eine sichere Querung der Staatsstraße St 2083 ist in Massing nur auf Höhe der Bräugasse mit der vorhandenen Durckknopfampel für Fußgänger möglich.



Abbildung 15: Schulweghelfer Wolfsegger Straße

2.8 Fahrradabstellanlagen

Die Beschaffenheit vieler öffentlicher Fahrradabstellanlagen erfüllt die Qualitätsstandards des ADFC („Empfehlungen zum Fahrradparken“) nicht. Eine Vielzahl der vorhandenen Fahrradparkplätze können als sog. „Felgenbrecher“ bezeichnet werden, da sie den Fahrradrahmen nicht fixieren und somit sämtliche Kräfte beim Einstellen oder Bewegen des Fahrrades direkt auf die Felge des Fahrrades wirken, so dass die Felge verbogen wird. Meist werden diese „Fahrradständer“ aus Angst vor Beschädigungen von den Radfahrern gar nicht genutzt.

Die Qualität der Radständer wird nach folgenden Bemessungskriterien bewertet:

- Anzahl;
- Anlehnbarkeit;
- Ansperrbarkeit;
- Abstand, Anfahrbarkeit;
- Einsehbarkeit;
- Überdachung (Witterungsschutz).

Bei ein bis zwei fehlenden bzw. mangelhaften Qualitätsmerkmalen wird die Abstellanlage (je nach Ausführung) als „ausreichend“ eingestuft. Bei zwei bzw. mehr als zwei fehlenden oder mangelhaften Qualitätsmerkmalen erfolgt die Einordnung in die Kategorie „mangelhaft“.



Abbildung 16: Abstellanlagen in ausreichender Qualität am Bahnhof

Die Qualitätseinstufung der einzelnen Abstellanlagen resultiert daraus wie folgt:

Table 3: Qualitätseinstufung der Fahrradabstellanlagen

Fahrradabstellanlagen in ...		
guter Qualität	ausreichender Qualität	mangelhafter Qualität
	<ul style="list-style-type: none"> • Bahnhof Massing • Berta-Hummel-Volksschule • Hallenbad 	<ul style="list-style-type: none"> • Ortskern Massing • Sportanlagen • Jugendtreff Massing • Freilichtmuseum Massing

3 Bewertung

Anhand der durchgeführten Ortsbesichtigungen sowie der Bestandsanalyse können im Straßen- und Wegenetz des Marktes Massing einige Stärken und Schwächen identifiziert werden (vgl. Kapitel 3.1). Daraus lässt sich wiederum eine Reihe an Mängeln und Konfliktbereichen sowie ein dementsprechender Handlungsbedarf ableiten (vgl. Kapitel 3.2 und 3.3).

3.1 Zusammenfassung Stärken und Schwächen

Die vorhandene Infrastruktur des Marktes Massing bietet teils gute Voraussetzungen auf welcher für eine Weiterentwicklung hin zu einem attraktiven Gesamtkonzept aufgebaut werden kann. Dies betrifft beispielsweise folgende Stärken:

- + Eine flächenhafte Verkehrsberuhigung mit teilweiser Anordnung von Tempo 30 (als Tempo 30-Zonen oder durch Einzelmaßnahmen) und verkehrsberuhigten Bereichen in den Wohngebieten (z.B. nördlich Bahnlinie);
- + Die sichere Querung in Form einer Fußgängerdruckkempel an einer Hauptverkehrsstraße (z.B. Marktplatz, St 2086);
- + Schulweghelfer an den Schulen bzw. des Schulwegs (z.B. Querungshilfe Wolfsegger Straße);
- + Quartierverbindende Fuß- und Radwege (z.B. Fuß- und Radweg entlang Rieglbach);
- + Fußgänger- und Radfahrerunterführung (landwirtschaftliche Wege) unter der Bahntrasse (außerorts östlich Massing);
- + Fuß- und Radwegebrücke über die Rott (Im Moos);



Abbildung 17: Beispiel Stärken: eigenständiger, quartierverbindender Fuß- und Radweg zwischen Josef-Lipf-Straße und Wolfsegger Straße

- + Eigenständige Fuß- und Radwege zum Teil in Grünanlagen, z.B. an der Rott;
- + Teilweise Radverkehrsanlagen an stark belasteten Hauptverkehrsstraßen (z.B. B 388);
- + Beschilderung überörtlicher Radwegeverbindungen und touristischer Radrouten (z.B. Rottalradweg);
- + Eigenständige Fuß- und Radwege werden ergänzt durch ein Netz von Flurwegen, die dem landwirtschaftlichen Verkehr dienen, aber teilweise auch für den Radverkehr gut zu befahren sind (z.B. Verbindung Massing Friedhof nach Gottholbing);
- + Bereitschaft zur Förderung des Radverkehrs im Gemeinderat und in der Verwaltung.

Dennoch sind im Massinger Radfahrnetz auch einige Problempunkte vorhanden, die das Radfahren weniger attraktiv machen. Dies sind u.a.:

- Kreuzungen, die für den Radfahrer nicht komfortabel oder sogar gefährlich sind (z.B. Bertahummel-Straße/ Eggenfeldener Straße);
- Viele (klassifizierte) Straßen im Ortsgebiet, ohne ausreichende Radverkehrsanlagen bzw. Schutzmaßnahmen (z.B. Eggenfeldener Straße, Neumarkter Straße);
- Fehlende Netzverknüpfungen die umständliche „Umfahrungen“ bedingen (z.B.: zwischen Am Pumperhölzl und Binastraße);
- Fehlende Wegverbindungen bzw. Ertüchtigung von Wegverbindungen, die das Radwegenetz vervollständigen und dem Radverkehr die Möglichkeit bieten, abseits von Hauptverkehrsstraßen zu wichtigen Zielen zu gelangen;
- Fehlende höhenfreie Querungen der Bahnlinie für den Radverkehr;
- Fehlende Temporeduzierung in Wohngebieten (z.B. südlich Öttinger Straße);
- Teilweise fehlende Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen u.a. auch für den Schulweg (z.B. Höhe Hochholdinginger Straße);
- Fehlende oder unzureichende Geschwindigkeitsbremsen am Ortseingang (z.B. Eggenfeldener Straße);
- Insbesondere in Wohngebieten die fehlenden Hinweise auf eine Durchfahrsmöglichkeit für den Radverkehr bei manchen durchlässigen Sackgassen (Zeichen 357 StVO) und wichtigen quartierserschließenden Fußwegen, um direkte und kurze Wege anzubieten, die dem Radfahrer zeitliche Vorteile gegenüber dem Kfz-Verkehr verschaffen (z.B. Verbindung Bgm.-Osterholzer Straße – Wolfsegger Straße);
- Die stellenweise Sperrung von Straßen für Fahrzeuge aller Art (Zeichen 250), also auch für den Radverkehr (z.B. an der B 388 östl. Wolfsegg);
- Stellenweise fehlende Beschilderung von Verbindungswegen (z.B. Am Pumperhölzl);
- Nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrn, welche eine Durchfahrt mit dem Fahrrad erschweren (z.B. zwischen Am Ziegelfeld – Josef-Lipf-Straße);
- Teils veraltete Modelle von Fahrradabstellanlagen, die nicht den heutigen Ansprüchen entsprechen (z.B. Schule);
- Zu wenig oder teils fehlende Fahrradabstellanlagen, z.B. im Bereich Ortskern.



Abbildung 18: Beispiel Schwächen: fehlende Freigabe des Fußwegs für den Radverkehr inklusive nicht richtlinienkonformer Umlaufsperrung zwischen Ludwig-Thoma-Straße und Johann-Sebastian-Bach-Straße

3.2 Mängel und Konfliktbereiche

Die Mängel und Konfliktbereiche sind in Anlage 2 dargestellt und verortet. Diese wurden unter dem Aspekt der Leitvorstellungen und Rahmenbedingungen (vgl. Kapitel 4) herausgearbeitet und sind thematisch nachfolgenden Gesichtspunkten gegliedert:

Table 4: Mängel und Konfliktbereiche nach Themenfeldern

Themenfeld	Mangel
Mängel in der Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende Sicherheitsvorkehrungen (von stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen) für den Radverkehr, z.B. begleitende Rad- bzw. Geh- und Radwege oder Radstreifen, bzw. angeordnete Höchstgeschwindigkeiten werden den Sicherheitsbedürfnissen des Radverkehrs nicht immer gerecht • vorhandene Radverkehrsanlagen sind mangelhaft, entsprechen z.B. nicht den Mindeststandards oder sind in ihrer Ausführung nicht ausreichend (nur einseitig), bzw. insgesamt mangelhafter Zustand • Radverkehrsführung (v.a. an Knotenpunkten) ist ungünstig (z.B. umwegig) oder gefährlich • fehlende Querungshilfen an Gefahrenstellen für den querenden Radverkehr (und Fußverkehr) • fehlende Geschwindigkeitsbremsen am Ortseingang
Mängel in der Netzverknüpfung	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende bzw. wünschenswerte Netzverknüpfung • Barrierewirkung z.B. durch Hindernisse, wie Bahngleise welche mit dem Rad nicht passiert werden können
Mängel in der Beschilderung	<ul style="list-style-type: none"> • unnötige Einschränkungen/Behinderungen des Radverkehrs durch verkehrsrechtliche Anordnungen bzw. bauliche Unzulänglichkeiten (z.B. fehlende Hinweise auf durchlässige Sackgassen, Z. 250 Durchfahrt verboten für alle Fahrzeuge); • Mangelhafte/ unsystematische Beschilderung
Komfortmängel	<ul style="list-style-type: none"> • mangelhafter Oberflächenzustand • nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrern oder Hindernisse • unzureichende Anzahl und Qualität der Fahrradabstellanlagen, insbesondere im öffentlichen Straßenraum, in der Stadtmitte, an zentralen öffentlichen Einrichtungen und vor Einkaufsmärkten

3.3 Handlungsbedarf

Aus den Mängeln und Konfliktbereichen lässt sich ein grundlegender Handlungsbedarf ableiten. Dieser wird in den Maßnahmen in Kapitel 5.2 nochmals vertieft und intensiver betrachtet. Allgemein ergibt sich folgender Handlungsbedarf:

- Bestehende Radverkehrsanlagen an (Mindest-) Standards anpassen mit entsprechenden Erweiterungen, Markierungsarbeiten oder Bordsteinabsenkungen;
- Überprüfung der Radverkehrsführung an einzelnen Knotenpunkten einschließlich Markierungen;
- Bau weiterer Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen;
- Errichtung wirksamer Geschwindigkeitsbremsen an den Ortseingängen wo erforderlich;
- Einrichtung von Temporeduzierungen (z.B. Tempo 30, Verkehrsberuhigter Bereich bzw. Geschäftsbereich);
- Beseitigung ungünstiger Sichtverhältnisse, z.B. durch Rückschnitt von Hecken;
- Kennzeichnung von Furt- bzw. Blockmarkierungen;
- Schaffung neuer Wegeverbindungen;
- Beseitigung unnötiger Einschränkungen und Behinderungen des Radverkehrs durch verkehrsrechtliche Anordnungen (z.B. Hinweise auf durchlässige Sackgassen) bzw. bauliche Unzulänglichkeiten (z.B. nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrn);
- Ertüchtigung des Oberflächenbelags wo erforderlich;
- Schrittweise Erneuerung der Fahrradabstellanlagen (Ersetzen veralteter Modelle durch zeitgemäße Abstellanlagen mit Anlehn- und Ansperrmöglichkeit);
- Errichtung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen im Bereich des Ortskerns, an zentralen öffentlichen Plätzen und Einrichtungen, wenn möglich mit Überdachung, ggf. Ergänzungen mit E-Ladesäulen;
- Errichtung von Fahrrad-Servicestationen an ausgewählten Stellen.



Abbildung 19: Beseitigung unnötiger Einschränkungen (Beschilderung als Fuß- und Radweg) am Beispiel zwischen Josef-Lipf-Straße und Am Ziegelfeld



Abbildung 20: Umlaufsperrn fahrradfreundlich und richtlinienkonform gestalten am Beispiel Berta-Hummel-Volksschule



Abbildung 21: Schaffung neuer Wegeverbindungen am Beispiel nördlich Am Pumperhölzl zur B 388

4 Leitvorstellungen und Rahmenbedingungen

4.1 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/Orts- teile untereinander sowie dem überörtlichen bzw. dem Freizeitverkehr dienen, und
- Erschließungswege/Nebenrouten zur internen Erschließung der einzelnen Siedlungsgebiete.

Ansprüche an Hauptverbindungswege/-routen

- Direkte und möglichst umwegfreie Verbindungen, die ein zügiges und sicheres Vorwärtskommen ermöglichen,
- sinnvolle Verknüpfungen, die eine leichte Orientierung ermöglichen,
- 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/ Nebenrouten

- Sinnfällige Verknüpfung mit den Hauptverbindungs- wegen,
- Sammel- und Verbindungsfunktion auf Quartiersebene,
- Erschließung der Quartierinternen Schwerpunkte des Radverkehrsaufkommens,
- Durchgängigkeit, d.h. beidseitige Anbindung der Wege,
- gute Befahrbarkeit,
- Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit.

Vorgaben zur Dimensionierung von Radverkehrsanlagen

Angaben zur Ausbildung und Dimensionierung von Radverkehrsanlagen sind den einschlägigen Regelwerken „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) und „Richtlinie für Anlage von Stadtstraßen“ (RASt06) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln zu entnehmen. Das Konzept berücksichtigt diese in ihrer aktualisierten Fassung, sowie das Radverkehrshandbuch, Radland Bayern, Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern.

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

(RASt06). Die VwV-StVO (Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung) toleriert noch 1,50 Meter Mindestbreite. Radfahrstreifen, die rechtlich Radwege darstellen und vom Kfz-Verkehr nicht befahren werden dürfen – außer zum Ab- und Einbiegen und um Parkstreifen zu nutzen –, unterliegen den gleichen Vorgaben, wobei eine Breite von 1,85 Meter empfohlen wird. Schutzstreifen sind keine eigenständigen Radwege, sondern ein Teil der Fahrbahn (ähnlich einem Fahrstreifen). Sie sind in der Regel 1,50 Meter breit (mindestens 1,25 Meter). Werden sie entlang von parkenden Fahrzeugen geführt, ist ein zusätzlicher Sicherheitsabstand von 0,50 Meter (Längsparken) bzw. 0,75 Meter (Senkrechtparken) erforderlich. Letzteres ist jedoch nicht zu empfehlen. Die Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitsstreifen sind Tabelle 5 zu entnehmen.

Tabelle 5: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitsstreifen (eigene Darstellung nach ERA 2010)

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitsstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg- /Senkrechtparkständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	-	Sicherheitsraum*: 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	-	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrsstärke)	0,75 m	1,10 m (Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden)
beidseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)			
einseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fußgänger- und Radverkehrsstärke	≥2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

*Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitsstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgebaut sein

Grundsätzlich ist die Anlage von Schutzstreifen ab einer Mindestfahrbahnbreite von 7,0 Meter möglich. Schutzstreifen sollen dem Kfz-Verkehr kontinuierlich einen Aufenthaltsbereich für den Radverkehr und dessen Gegenwart vermitteln. Sie sind vor allem dann sinnvoll, wenn der Radverkehr gefördert werden soll und keine anderen Maßnahmen zu seinem Schutz auf diesem Straßenabschnitt möglich sind (z.B. knappe Platzverhältnisse). Da der Schutzstreifen von großen Fahrzeugen überfahren werden darf, sollte der Schwerverkehr (Lkw, Busse) 1.000 Fahrzeuge/Tag nicht überschreiten. Die verbleibende Kernfahrbahn muss (bei nicht vorhandener Mittelmarkierung) zwischen 4,5 Meter und 5,5 Meter breit sein, um den Pkw-Verkehr ungehindert abzuwickeln.

Bei einem einseitigen Schutzstreifen ist demnach eine Fahrstreifenbreite von 3,5 Meter erforderlich - 1,25 Meter Mindestbreite Schutzstreifen plus 2,25 Meter Restfahrbahn (die Hälfte von 4,5 Meter). Die Gegenfahrbahn (ohne Schutzstreifen) muss eine Regelbreite aufweisen (bei regelmäßigem Busverkehr 3,0 Meter). Somit ergibt sich eine Mindestfahrbahnbreite von 6,5 Meter bei nur einseitigem Schutzstreifen.

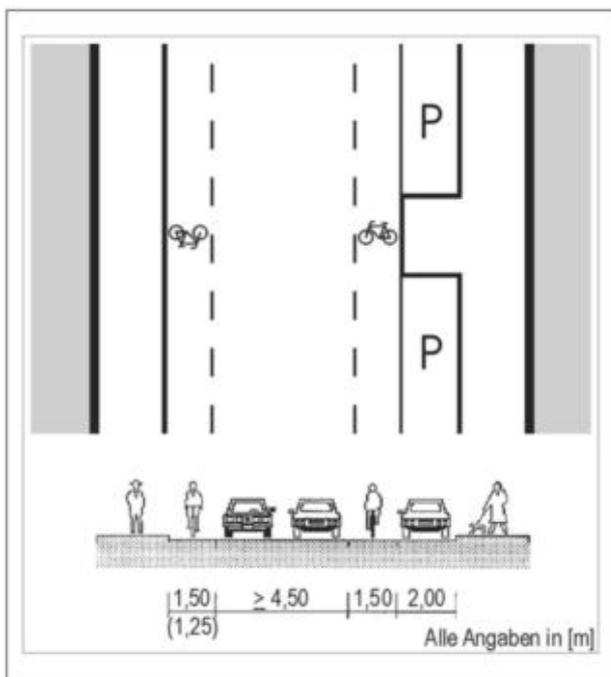


Abbildung 22: Beispiel Abmessung von Schutzstreifen (Quelle: RASt 06)

Ansprüche an Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr

Sicheres Radfahren hängt unmittelbar mit der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zusammen. Eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ermöglicht es, dass Radfahrer auf einer gemeinsamen Fahrläche mit dem Kfz-Verkehr „mitschwimmen“ können. Wenn die Geschwindigkeit eingehalten wird, dann sind gesonderte Sicherungsmaßnahmen im Allgemeinen entbehrlich. In besonderen Fällen können jedoch weitere unterstützende Maßnahmen wie z.B. Fahrbahnverengungen, andere Beläge und Kontrollen sinnvoll sein, wenn die Verkehrsmengen hoch oder Tempo-30 aus der Gestaltung nur schwer ablesbar ist.

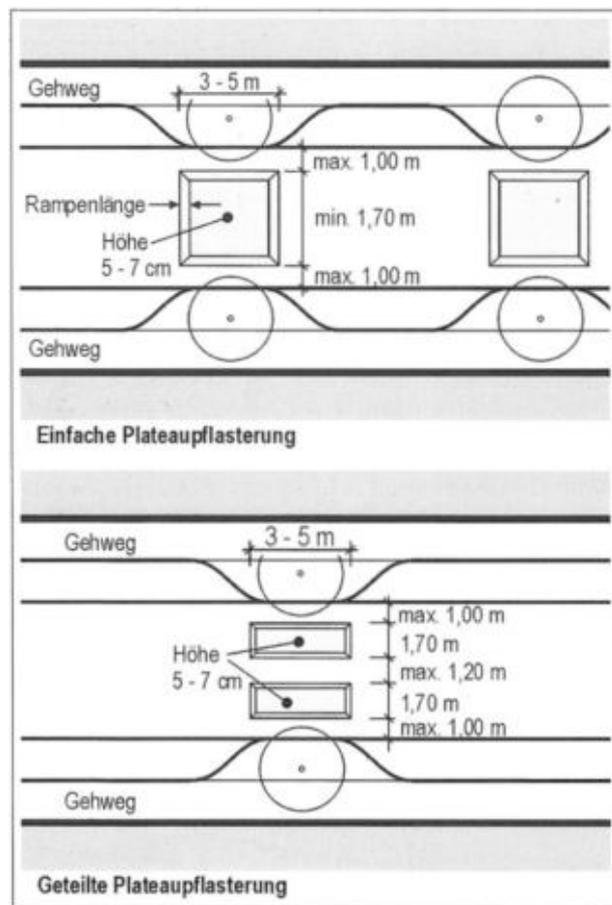


Abbildung 23: Abmessungen von Plateaupflasterungen zur Geschwindigkeitsdämpfung (Quelle: RASt 06)

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 To-

desfolge 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 ohne bauliche Maßnahmen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden.

Ansprüche an Fahrradstraßen

Seit 2007 erlaubt die StVO die Einführung von Fahrradstraßen in besonderen Fällen. In der StVO (2013, S. 42f) heißt es hierzu:

1. „Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt.
2. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.
3. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.
4. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.“

Weiterhin heißt es in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) (2017, S. 20, 36):

„Auf Fahrbahnen und Fahrradstraßen darf der Kraftfahrzeugverkehr nur gering sein (z.B. nur Anliegerverkehr). Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit darf nicht mehr als 30 km/h betragen.

Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.

Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).“

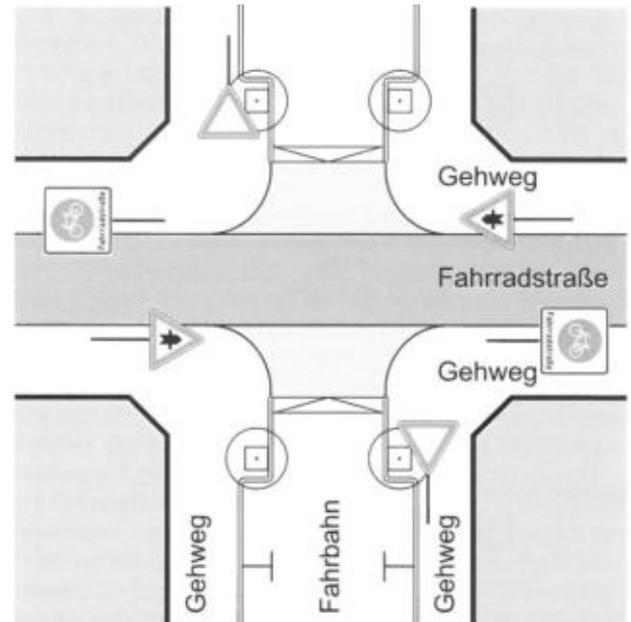


Abbildung 24: Beispiel für die Kreuzung einer Fahrradstraße mit Erschließungsstraße (Quelle: RAS 06)

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.

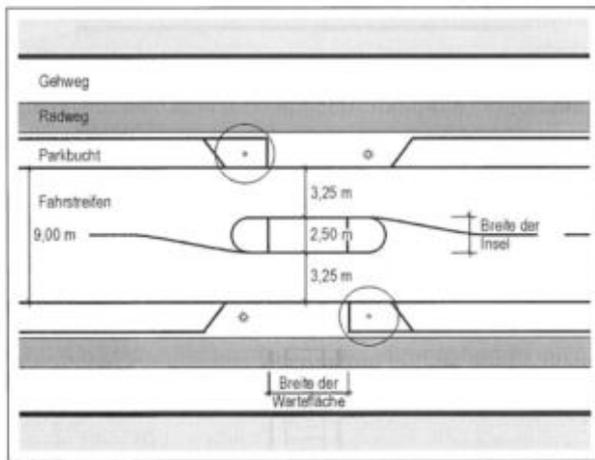


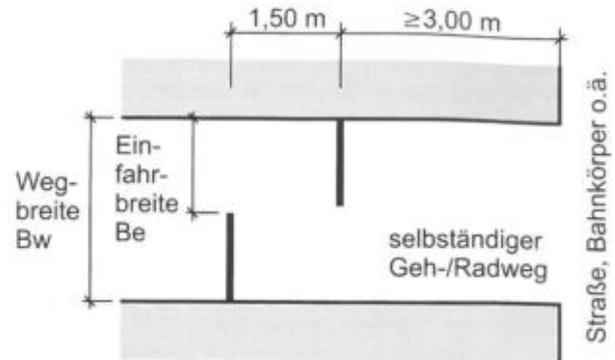
Abbildung 25: Beispiel Anlage einer Mittelinsel als Querungshilfe an überbreiten zweistreifigen Fahrbahnen (Quelle: RAS 06)

Ansprüche an Umlaufsperrn

Umlaufsperrn auf Radwegen, beispielsweise um Kraftfahrzeuge von diesen fernzuhalten, dürfen nur im lichten Raum der Radwege angebracht werden, wenn keine anderweitig geeigneten Maßnahmen möglich sind und die Vorteile den Nachteilen für Radfahrende überwiegen. Sie dürfen sich nicht überlappen, müssen beleuchtet und rot-weiß gestreift sein.

Die Einfahrbreite, also der Bereich zwischen dem Radwegrand und den Absperrgeländern, wird durch die Wegbreite bestimmt (vgl. Abbildung 28). Der Abstand zwischen den Absperrgeländern liegt bei mindestens 1,50 Meter. Außerdem muss ein Abstand von Minimum drei Meter zu querenden Verkehrswegen (Straßen oder Bahnkörpern) gewahrt werden, sodass Radfahrende nicht auf der Straße oder auf Bahngleisen auf eine Passierbarkeit der Umlaufsperrn warten müssen. Auf viel befahrenen Radwegen, sowie an Bahnübergängen, sollten mehrere Möglichkeiten zum Einfahren in die Umlaufsperrn vorhanden sein. Empfohlen wird auch, dass die Durchfahrt von Räum- und Streufahrzeugen weiterhin möglich ist, also die Umlaufsperrn nicht fest in den Boden zu verankern.

Poller sind ebenso bei Gefährdung von Verkehrsteilnehmern oder wo der Verkehr erschwert werden kann, unzulässig. Eine Erkennbarkeit ist bei schlechten Sichtverhältnissen und nachts zu gewährleisten.



Wegbreite [m]	Einfahrbreite [m]
2,00	1,15
> 2,00 – 2,50	1,30
≥ 2,50	1,50

Abbildung 26: Umlaufsperrn an einem selbständigen Geh- und/oder Radweg mit Einfahrbreiten (Quelle: ERA 2010)

Ansprüche an Furtmarkierungen

Furtmarkierungen sind an Einmündungen und viel befahrenen Grundstückszufahrten anzubringen. Ihre Strichlänge beträgt 0,50 Meter mit einer Breite von 0,25 Meter bei Radfahrfurten und 0,12 Meter bei Fußgängerfurten (z.B. auch bei Verkehrszeichen 239 „Fußweg“ + Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“). Zwischen den Strichen ist eine Lücke von 0,20 Metern frei zu lassen. Bei sehr gering abgesetzten Radverkehrsfurten kann in der Regel auf die Fahrbahnrandmarkierung verzichtet werden.

Generell wird für die Furtmarkierung die gleiche Farbgebung wie die des Belags des Radwegs empfohlen. In Konfliktbereichen aber, also bei schlechten Sichtverhältnissen oder einem starken Kraftfahrzeugverkehr, ist für die Sicherung und Führung des Radverkehrs eine deutliche Markierung der Radverkehrsanlage nötig. Dies kann durch eine Einfärbung oder eine Anhebung der Radverkehrsfurt verwirklicht werden. Als wirksamstes Mittel für die Erhöhung der Aufmerksamkeit von Kfz-Fahrern gilt die Anhebung der Radverkehrsfurt. Die Einfärbung sollte nur an besonderen Konfliktbereichen, wie gekennzeichnete Vorfahrtsstraßen und Knotenpunkte, in rot angebracht werden. Zusätzlich sind bei Bedarf Fahrrad-Piktogramme, sowie entsprechende Verkehrszeichen an den Übergängen anzubringen.

Durch eine einheitliche Materialwahl wird ein einheitliches Erscheinungsbild innerhalb der Gemeinde sichergestellt. Außerdem soll bei der Auswahl der Materialien zur Einfärbung der Furten auf eine ausreichende Griffigkeit geachtet werden. Rechtlich hat die Einfärbung jedoch keine Bedeutung.

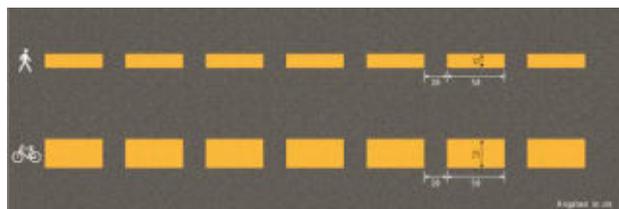


Abbildung 27: Markierung von Radfahr- und Fußgängerfurten nach RMS (Quelle: RSA 95)

Förderung der Nahmobilität (gemäß Kriterienkatalog der AGFK Bayern)

- 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-/Radwege von ruhendem Kfz-Verkehr,
- Wegweisung für den Fuß- und Radverkehr.

Systematik Radwegbeschilderung



Abbildung 28: Systematik Radwegbeschilderung (Quelle: Radlhandbuch Bayern)

4.2 Vertiefte Betrachtung – Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

Das Bundesverwaltungsgericht hat am 18.11.2010 bestätigt, dass eine Radwegbenutzungspflicht nur angeordnet werden darf, wenn eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko der Teilnahme am Straßenverkehr erheblich übersteigt. Dies hat für Städte und Gemeinden zur Folge, dass die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht überprüft werden muss.

Wenn eine Radwegbenutzungspflicht angeordnet wird, müssen die dafür vorgesehenen Radverkehrsanlagen den Normen entsprechen (hierzu zählen u.a. auch die Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen). Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen dürfen also auch keine neuen Gefahren, die das allgemeine Risiko der Teilnahme am Straßenverkehr erheblich übersteigen, verursachen.

Wenn keine sicheren Radfahrmöglichkeiten gefunden werden können, muss die Straßenverkehrsbehörde andere Maßnahmen entwickeln, die die Sicherheit verbessern (z.B. Absenkung der Geschwindigkeit).

Die „Umleitung“ des Radverkehrs auf parallele Nebenstraßen ist nicht zielführend wenn es sich um Wohn-/Geschäftsstraßen mit hohem Quell-/Zielverkehr handelt („Anliegerproblematik“). Umleiten lässt sich lediglich der Durchgangsverkehr, sofern die Umwege nicht zu groß sind (z.B. Freizeitverkehr im Zuge einer ausgeschilderten Touristenroute).

Die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht bedeutet in erster Linie eine Umwandlung von Radwegen mit Benutzungspflicht in Wege mit Benutzungsrecht, d.h. niemand soll gezwungen werden die Fahrbahn zu benutzen. Radfahrer sollten künftig die Wahlfreiheit zwischen Fahrbahn- und Gehbahnbenutzung haben. Dies geschieht mit dem Ziel schnelle Radfahrer im Kfz-Verkehr „mitschwimmen“ zu lassen, ggf. bei reduzierter Kfz-Fahrgeschwindigkeit. „Weniger sichere“ Radfahrer verhalten sich wie Fußgänger und müssen ihre Geschwindigkeit an diesen orientieren.

Das Fahren auf der Fahrbahn ermöglicht meist ein zügigeres Vorwärtkommen und rückt den Radfah-

rer in das Blickfeld des Autofahrers, so dass die Gefahr eines „plötzlichen Auftauchens“ nicht mehr gegeben ist. Für Radfahrer, die auf der Fahrbahn fahren, ist außerdem ein direktes Linksabbiegen möglich.

Wenn die Verkehrsbelastungen moderat sind (die RASt 06 empfiehlt ca. 1.000 Kfz/Std. bei max. 6% Schwerverkehr und 50 km/h, wobei bei reduzierten Geschwindigkeiten und geringerem Schwerverkehr auch höhere Verkehrsstärken toleriert werden können), die Geschwindigkeiten im ortsüblichen Rahmen liegen und im Streckenverlauf nicht mehr als ein Fahrstreifen je Richtung vorhanden ist, ist das Radfahren auf der Fahrbahn im Sichtfeld des Autofahrers meist sicherer.

Radfahrer die zukünftig den frei gegebenen Gehweg benutzen, fahren meist auch bedeutend verhaltener und vor allem langsamer. Dies verschafft ihnen ihrerseits Sicherheit. Auch Autofahrer gewinnen an Sicherheit, da sie nur mit „langsam auftauchenden“ Radfahrern rechnen müssen und sich auf diese dann leichter einstellen können. Insofern ist die Wahlfreiheit ein Gewinn an Sicherheit und Komfort für alle.

Bei der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht sind folgende Maßnahmen notwendig:

- Entfernung der Zeichen 237, 240 und 241 StVO durch welche die Radwegbenutzungspflicht angeordnet wird.
- Ersetzen der Benutzungspflicht durch ein Benutzungsrecht mit Zeichen 239 (Fußweg) plus Zusatzschild 1022-10 (Radverkehr frei). Auf Zweirichtungsradwegen muss jeweils auf dem rechtsseitigen Radweg mit Zusatzzeichen 1000-31 auf den Gegenverkehr hingewiesen werden.
- An Signalanlagen Streuscheibe 05 (Fußgänger + Rad) durch 03 (Fußgänger) ersetzen; für Radfahrer gibt es kein eigenes Lichtsignal mehr, d.h. Radfahrer auf der Fahrbahn richten sich nach dem Signal für den Kfz-Verkehr und Radfahrer auf dem Gehweg richten sich nach dem Signal für Fußgänger.
- Bei querenden Furten, die eine Teilung von Rad- und Fußverkehr aufweisen (bedingt durch Z. 241) sollte auch die trennende Markierung entfernt werden.

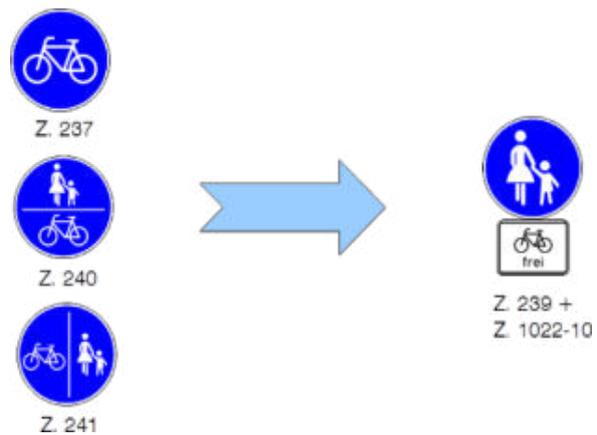


Abbildung 29: Zu ersetzende Verkehrszeichen bei der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

Eine Absenkung der Geschwindigkeiten auf der benutzbaren Fahrbahn durch verkehrsrechtliche bzw. bauliche Maßnahmen sollte geprüft werden. Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen zur Sicherstellung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind erforderlich.

4.3 Ansprüche an Fahrradabstellanlagen

Gute und ausreichend vorhandene Fahrradabstellanlagen machen die Radbenutzung attraktiv, da sie für die Werterhaltung persönlichen Eigentums sorgen und die Wertschätzung des Fahrrads und damit des Fahrradfahrens mitbegründen. „Das Abstellen von Fahrrädern ist eine zentrale Säule der Radverkehrsförderung. Das sichere, komfortable und zielnahe Abstellen ist eine Voraussetzung für die Attraktivität des Systems Fahrrad. Gute Abstellanlagen animieren dazu, auch mit hochwertigen (und damit verkehrssicheren und attraktiven) Rädern zu möglichst vielen Zielen zu fahren.“ (ADFC, Fahrradparken im öffentlichen Raum, 2010). Hinsichtlich Qualität und Akzeptanz sei hier, entsprechend zum Kfz-Verkehr, auf die Qualitätsansprüche und -standards bei Parkplätzen und Tiefgaragen verwiesen. Analog zum Kfz-Verkehr sollen an wichtigen Zielpunkten Abstellplätze angeboten werden. Fahrradabstellplätze sollten in jedem Fall näher zum Ziel liegen als Kfz-Stellplätze.

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 entstehenden Nutzen sind dann einerseits und die Risiken funktionaler und sicherheitsrelevanter Art andererseits stets sorgfältig abzuwägen. Gegebenenfalls sollte dann aber im Zweifel – in Anbetracht der Zielsetzungen und als Bekenntnis zur Förderung des Radverkehrs – auch zugunsten des Radverkehrs entschieden werden.

Seitenständer am Fahrrad selbst dienen zum Halten und Parken an Standorten ohne Halterung und Anlehnmöglichkeit. Die Räder können beim Be- und Entladen und durch Anstoßen oder Wind kippen, das Anschließen des Fahrrads ist nicht möglich. Die übliche Praxis des Fahrradparkens ist deshalb das Anlehnen. Dies lässt sich an vielen Zäunen, Masten und Geländern beobachten.

Fahrradabstellanlagen sollen

- ausreichende Seitenabstände aufweisen, um leichtes Ein- und Ausparken, Anschließen und Beladen ohne Beschädigung von Nachbarrädern zu gewährleisten,
- den abgestellten Fahrrädern festen Halt bieten, d.h. das Drehen der Lenksäule und das Wegrollen muss verhindert werden, damit Fahrräder beim Aufladen von Kindern und Gepäck auch unter Seitenwind- oder Gepäckbelastung nicht kippen (Standicherheit),
- das gleichzeitige Anschließen des Rahmens sowie eines Laufrades ermöglichen,
- Fahrräder mit verschiedenen Abmessungen und Lenkerformen aufnehmen können (dazu zählen

Räder mit Körben, Kindersitzen und Packtaschen sowie Kinderräder),

- das Fahrrad nicht beschädigen (Biegekräfte auf Felge, Dynamohalter, Gangschaltung, Felgenbremshebel, Abreißen von Lichtkabel oder Bowdenzug, Lackschäden durch ungeschützte Anlehnpunkte etc.),
- Passanten vor Verletzungsgefahr schützen,
- aus möglichst vielen Richtungen einsehbar und nachts gut ausgeleuchtet sein,
- regelmäßig gereinigt und auf Beschädigungen kontrolliert werden.

Einfache Vorderradklemmbügel („Felgenkiller“) sind wegen der kurzen Einspannlänge der Felgen gefährlich, da sie ein Fahrrad statisch nicht stabil halten. So kann es leicht seitlich wegklappen und dabei beschädigt werden. Bei bestehenden „Felgenkilleranlagen“ wird wegen des geringen Seitenabstands meist nur jede zweite Halterung genutzt. Dadurch sind weder Kosten noch Platzbedarf günstiger als bei funktionellen Anlehnbügeln. Bestehende „Felgenkilleranlagen“ sind zu ersetzen. Lediglich an Grundschulen kann ein Teil dieser Anlagen zum Abstellen von Rollern erhalten werden.

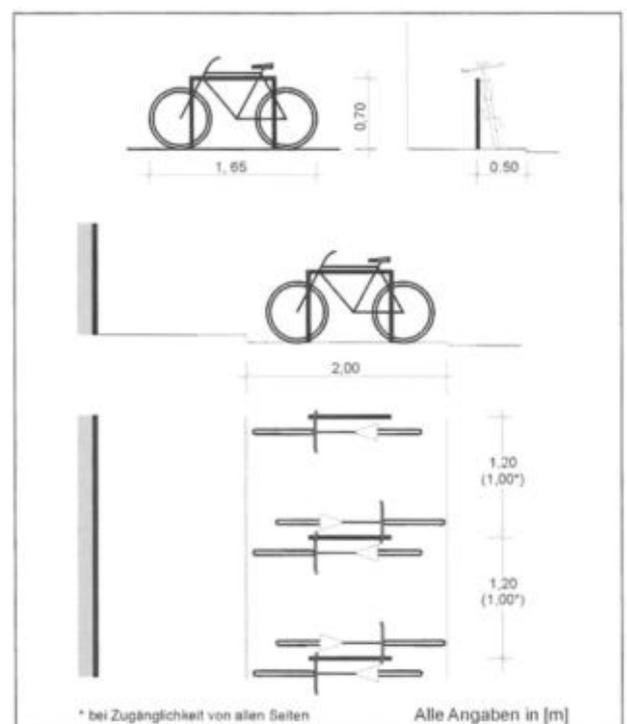


Abbildung 30: Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder
(Quelle: RAST 06)

Anlehnbügel sind städtebaulich gut integrierbar, durchlässig und für jeden Rahmentyp und Gepäck geeignet. Wichtig ist ein ausreichender Seitenabstand, da sich sonst die Lenker verhaken können oder die Gefahr des Kippens oder Wegrollen des Rades besteht, wenn das Fahrrad nur teilweise angelehnt wird (z.B. nur Lenker bzw. Hinterbau). Kombinationen mit Baumschutzbügeln, Pollern oder Sitzgelegenheiten sind möglich.

Darüber hinaus können für Einsatzzwecke bei denen die Fahrräder länger geparkt werden und nicht beladen werden müssen (z.B. Schulen, Bahnhof) auch Reihenanlagen verwendet werden. Eine Ansperrmöglichkeit des Rahmens und eine feste Fixierung des Vorderrades und des Vorbaus sollte gegeben sein.

Als Mindestabstand wird bei Hoch-/Tiefstellung 500mm und bei Tief-/Tiefstellung 700mm vom ADFC empfohlen. Für ein attraktives und komfortables Fahrradparken sind aber großzügigere Dimensionierungen (800mm, Neufert Bauentwurfslehre, 40. Auflage) empfehlenswert.

Grundsätzlich sind dort, wo Fahrräder länger geparkt werden, Überdachungen sinnvoll. Aus Sicherheitsgründen sollten sie gut einsehbar und möglichst hell bzw. transparent sein. Eine Überdachung verhindert nicht nur witterungsbedingte Schäden am Fahrrad und hält damit Fahrräder länger verkehrssicher, sie steigert vor allem die Fahrradnutzung und die Wertschätzung des Fahrrads als Verkehrsmittel (kein Autofahrer würde sich gerne in einen nassen Autositz setzen – genauso wenig wie Radfahrende auf einen nassen Fahrradsattel).

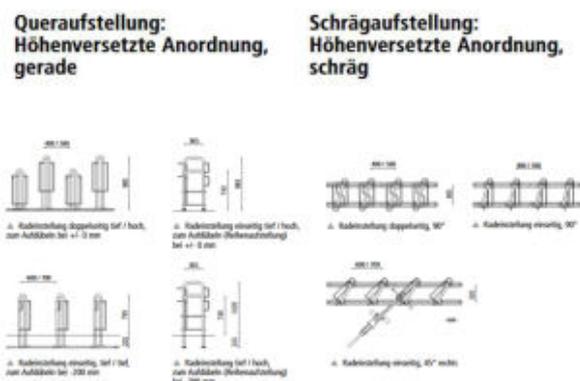
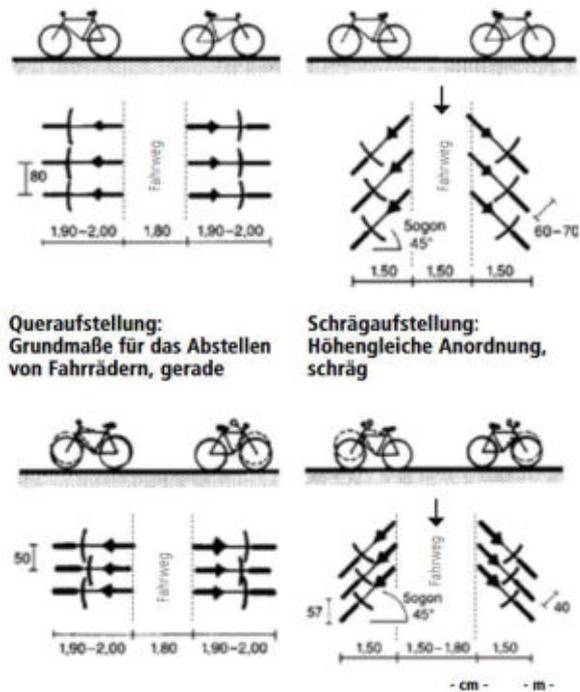


Abbildung 31: Aufstellungsarten von Fahrradabstellanlagen (Quelle: Neufert Bauentwurfslehre, 40. Auflage; Ziegler Außenanlagen von A-Z)

4.4 Weitere Rahmenbedingungen

Werbung für das Radfahren

Mit steigendem Umweltbewusstsein hat die Bedeutung des Fahrrads als inner- und überörtliches Verkehrsmittel stark zugenommen. Eine ökologisch verträgliche Nahmobilität fördert die Lebensqualität in der Stadt, schafft Begegnung, sie ist flächen- und ressourcenschonend, kostengünstig und klimafreundlich.

Grundlage eines Radverkehrskonzepts ist die Vision einer nachhaltig sozialen, ökonomischen und ökologischen Stadtentwicklung. Die Förderung der Nahmobilität - Radfahren und zu Fuß gehen - ist ein wichtiger Beitrag zur nachhaltigen Mobilität.

- Radfahren und zu Fuß gehen haben positive Auswirkungen auf die Gesundheit. Auf Arbeits-, Einkaufs- und Schulwegen, im Bereich der Naherholung und des Sports ist das Fahrrad für viele Menschen bereits ein unverzichtbares Verkehrsmittel.
- Ziel ist eine Partnerschaft zwischen Autofahrern, Radfahrern und Fußgängern – „Miteinander statt Gegeneinander“. Nicht zielführend ist ein isoliertes Konzept für Radfahrer, vielmehr sollen die Belange aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden. Dabei ist es jedoch durchaus sinnvoll, sich an den schutzbedürftigsten Mitgliedern der Verkehrsteilnehmer zu orientieren, den Fußgängern und Radfahrern.
- Durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit soll an der Imageverbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs gearbeitet werden.
- Die „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern (AGFK)“ 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.“



Abbildung 32: Werbung fürs Radfahren (Quelle: Zweirad-Industrie-Verband)

Besondere Berücksichtigung schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmer

Schüler zählen, ebenso wie Senioren, zu „besonders schutzbedürftigen“ Verkehrsteilnehmern. Deshalb ist auf die Sicherheit der Schüler, vor allem auf dem Schulweg, ein verstärktes Augenmerk zu legen. Dies erfordert von allen Verkehrsteilnehmern besondere Rücksichtnahme. Aufgabe der Verkehrsplanung ist es Verkehrssituationen leicht begreifbar und eindeutig zu gestalten, sowie eine „fehlerverzeihende Wirkung“ sicherzustellen. Dazu kann es notwendig sein, die Fahrgeschwindigkeit, insbesondere des Kfz-Verkehrs, soweit zu reduzieren, dass mögliche Konfliktsituationen entschärft und aufgelöst werden können.

5 Konzept

5.1 Entwicklung eines Routennetzes

Aus der Lage der wichtigen Quell- und Zielgebiete des Radverkehrs, der siedlungsstrukturellen und landschaftlichen Gegebenheiten und dem vorhandenen Straßen- und Wegenetz lässt sich ein idealtypisches „Wunschliniennetz“ ableiten, das mit seiner engmaschigen Verknüpfung und komfortablen Befahrbarkeit die Zielvorstellung für ein zukünftiges Radfahrnetz bieten soll. Der Konzeptplan Radfahrnetz (vgl. Anlage 3) unterscheidet zwischen touristischen Routen, Haupt- und Nebenrouten im Sinne der Leitvorstellungen (vgl. Kapitel 4) sowie nach deren Verlauf entlang von Hauptverkehrsstraßen, im geschwindigkeitsreduzierten Straßennetz, auf separaten Wegen abseits von Straßen oder auch in Grünanlagen. Die Entwicklung der Haupttrouten orientiert sich

- am bestehenden beschilderten Radfahrnetz,
- an Durchgängigkeit und Zügigkeit,
- an Komfort und Sicherheit für den Radverkehr,
- an Erlebnisqualität und
- an wichtigen Zielpunkten für den Radverkehr (Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeiteinrichtungen etc.).

Die touristische Routenführung, u.a. des Bayernetzes für Radler, bietet übergeordnete Radwegeverbindungen, welche in Massing durch den „Rottalradweg“ (Bayernnetz), eine Museumsrunde, die nördliche Runde Massing und die „Dachsberg-Runde“ vertreten sind. Die Routenführung verläuft auf ruhigen Nebenstraßen und entlang von Hauptverkehrsstraßen, wie in etwa entlang der

- Hellbsberger Straße (Gottholbing), Riegelbach, Im Moos, Hopfengasse, Marktplatz, Eggenfeldener Straße, Hochholdinginger Straße und Rottwiesenweg.

In Massing werden die touristischen Routen auch in das Ortszentrum geleitet, was grundsätzlich aus wirtschaftlicher Sicht auch empfehlenswert ist. Zum einen kann den Radfahrern somit ein „Rast-Platz“ (z.B. für eine Tasse Kaffee oder ein Mittagessen in einer Wirtschaft) geboten werden, ggf. können E-

Bikes geladen werden und zum anderen kann sich so die Gemeinde auch als „Destination“ an sich repräsentieren.



Abbildung 33: Radwegebeschilderung am Steinbüchl, Ecke Spirknerstraße

In diese übergeordneten Radwegeverbindungen sind zum Teil auch die lokalen Haupttrouten integriert. Bei den Haupttrouten heben sich deutlich „sternförmige“ Achsen heraus, die das Ortsgebiet über größere Längen durchziehen und auf die Ortsmitte zulaufen. Dazu gehören unter anderem:

- von Nordenwesten:
 - aus Richtung Gangkofen über die Spirknerstraße, Neumarkter Straße zum Marktplatz (St2086);
- von Norden:
 - Wolfsegger Straße, Bahnhofstraße, Marktplatz (St2086) und Eggenfeldener Straße (St2086);
- von Osten:
 - Rottalradweg: Hochholdinginger Straße, Eggenfeldener Straße (St2086); Marktplatz (St2086) und PAN56, Öttinger Straße (PAN27), Berta-Hummel-Straße (PAN27), Marktplatz (St2086);

- von Süden:
 - Roßbacher Straße (PAN49), Berta-Hummel-Straße (PAN27), Marktplatz (St2086);
- von Westen:
 - Rottalradweg: Riegelbach, Im Moos, Hopfengasse, Marktplatz (St2086).

Diese das gesamte Stadtgebiet sternförmig durchziehenden Achsen werden ergänzt durch Tangentialen kürzerer Länge, aber ebenfalls großer Bedeutung für den innerstädtischen Radverkehr. Hierzu zählen beispielsweise die:

- Ludwig-Thoma-Straße, Brandgasse, Kirchenweg, Kirchenplatz oder der Bahnweg.



Abbildung 34: Ludwig-Thoma-Straße - Hauptroute

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

Die flächenhafte Erschließung erfolgt überwiegend über zahlreiche Nebenrouten, d.h. über das (meist) nachgeordnete, verkehrsberuhigte Straßennetz, vor allem in Wohngebieten mit Tempo 30. Wenn die zugelassenen Geschwindigkeiten 30

km/h nicht überschreiten, kann in aller Regel auf separate Radverkehrsanlagen verzichtet und der Radverkehr zusammen mit dem Kfz-Verkehr geführt werden.



Abbildung 35: Wolfsegger Straße - Tempo 30

Zur Umsetzung des Konzeptplans sind noch einige Lückenschlüsse erforderlich, damit ein zusammenhängendes, dichtes Radfahrnetz entsteht. Das Massinger 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 reduzierten Geschwindigkeiten.

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

5.2 Maßnahmen

Für die schrittweise Umsetzung des Planungskonzepts werden zahlreiche Maßnahmen vorgeschlagen. Die Maßnahmen sind thematisch in folgende Schwerpunkte unterteilt:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit,
- Verbesserung der Netzverknüpfung,
- Verbesserung der Beschilderung,
- Komfortverbesserungen,
- Flankierende Maßnahmen – Maßnahmen zur Pflege und Instandhaltung.

Teilweise handelt es sich um relativ rasch vollziehbare Maßnahmen, wie z.B. die Änderung einiger verkehrsrechtlicher Anordnungen oder Komfortverbesserungen. Teilweise ist aber auch erheblicher Aufwand über einen mittleren oder längeren Zeitraum notwendig, der entsprechende Vorbereitungen, einschließlich Grunderwerb (z.B. bei der

Anlage neuer Wege (Netzverknüpfungen) oder der Verbreiterung bzw. dem Ausbau bestehender Wege (Verkehrssicherheit)) erfordern kann. Die Schwierigkeit bzw. der zeitliche Rahmen der Umsetzbarkeit von Maßnahmen sollte aber nicht davon abhalten sie zügig vorzubereiten.

Über die konkreten verkehrsrechtlichen und baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs in Massing hinaus, sind flankierende Maßnahmen notwendig, die das Radverkehrskonzept vervollständigen. Diese Maßnahmen erfordern meist keinen oder nur geringen Investitionsbedarf, 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.



Abbildung 36: Schematische Darstellung übergeordneter Maßnahmen für das Radverkehrskonzept

Alle Maßnahmen, die im Rahmen des Radverkehrskonzept in Massing empfohlen werden, sind in der nachfolgenden Maßnahmentabelle zusammengefasst (vgl. Tabelle 6). Die einzelnen Maßnahmen sind gegliedert, unter Einbeziehung der Priorität (niedrig, mittel und hoch) und dem Zeithorizont (kurz-, mittel- und langfristig; vgl. Kapitel 5.3), nach den thematischen Schwerpunkten aufgelistet. Auch die Umsetzung (verkehrsrechtlich, kleinere bauliche Maßnahmen im Rahmen des Bauunterhalts, größere bauliche Maßnahmen mit eigenem Budget) gibt einen Einblick über den zeitlichen Aufwand sowie das aufzubringende Budget. Die Kategorie „Akteure“ verdeutlicht, in welchem Zuständigkeitsbereich die entsprechende Maßnahme liegt. Klassifizierte Straßen (z.B. Staatsstraßen) oder Privatgrundstücke liegen nicht in der Zuständigkeit der Gemeinde, womit diese keine alleinige Entscheidungs- und Handlungsmöglichkeit hat und das Einvernehmen anderer Baulastträger benötigt wird. Für diese Maßnahmen sind meist detaillierte Gespräche notwendig, was den Zeithorizont in die Länge ziehen kann. Für Maßnahmen, die im Kompetenzbereich des Marktes Massing liegen, kann die Umsetzung mit Vorliegen des Konzepts eingeleitet werden. Sofort umgesetzt werden können insbesondere Beschilderungsmaßnahmen.

Die konkreten Maßnahmen sind neben der Planendarstellung (vgl. Anlage 4) und der Maßnahmentabelle (vgl. Tabelle 6) detailliert in einem Maßnahmenkatalog in Anlage 5 beschrieben. In den vorgeschlagenen Maßnahmen sind auch die Anregungen der Gemeinde berücksichtigt.

Einen Handlungsschwerpunkt stellt unter anderem die Ortsmitte und deren direktes Umfeld dar. Hier stehen vor allem Geschwindigkeitsreduzierungen, Querungshilfen, das zusätzliche Anbringen von Fahrradabstellanlagen sowie verbesserte Beschilderungen für den Radverkehr im Vordergrund. Die Erweiterung und Verbesserung der Fahrradabstellanlagen an touristischen Attraktionen sowie an Sport- und Bildungseinrichtungen soll dem Radfahrer eine gewisse Wertschätzung signalisieren. Wichtige neue Wegeverknüpfungen sollen den Radfahrer direkt ans Ziel führen und ihm einen Vorteil gegenüber dem Kfz-Verkehr verschaffen.

Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h sind bei schwer zu bündelnden Querungsvorgängen, knappen Platzverhältnissen und hohen Radverkehrsanteilen auf der Fahrbahn zu empfehlen und stellen ein effektives Mittel zur Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr dar.

An wichtigen Querungsstellen der Radverkehrsverbindungen mit stark befahrenen Straßen sollten Querungshilfen vorgesehen werden, um den Rad- und Fußgängerverkehr an diesen kritischen Punkten besser zu sichern. Dies trifft auch auf bestehende Knotenpunkte zu, an denen eine Querung nur mit Umwegen oder eingeschränkter Sicherheit möglich ist (z.B. an Kreisverkehren).

Besondere Bedeutung kommt auch der Ergänzung des Radwegenetzes und den Lückenschlüssen zu. Oft sind es in diesem Zuge relativ einfach realisierbare Maßnahmen mit wenig Aufwand, wie beispielsweise die Beseitigung von Barrieren (z.B. nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrern) oder Beschilderungen (z.B. Beseitigung von Verkehrsschildern mit Zeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“), die bereits zu Verbesserungen im alltäglichen Verkehr führen.

Ergänzt werden die Maßnahmen durch Komfortverbesserungen, die neben der Steigerung einer angenehmeren Passierbarkeit auch wesentlich zur Erhöhung der Sicherheit beitragen können (z.B. durch die Verbesserung des Oberflächenbelags).

Die flankierenden Maßnahmen runden das Gesamtpaket ab. Es wird jedoch in den Maßnahmenblättern nur auf einzelne, ausgewählte flankierende Maßnahmen detaillierter eingegangen (vgl. Anlage 5). Die restlichen flankierenden Maßnahmen sind ebenso Tabelle 6 zu entnehmen.

Tabelle 6: Maßnahmentabelle

Erläuterung:

 Umsetzung: VR = verkehrsrechtlich
 KLB = kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
 GRB = größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget

 Priorität: N = niedrig
 M = mittel
 H = hoch

 Zeithorizont: KF = kurzfristig (bis 2 Jahre)
 MF = mittelfristig (2 - 5 Jahre)
 LF = langfristig (über 5 Jahre)

 Akteure: MM = Markt Massing
 LKR = Landkreis Rottal-Inn
 StBA = Staatliches Bauamt
 GE = Grundstückseigentümer
 NGE = Nachbargemeinde
 DB = Deutsche Bahn

Kategorie	Nr.	Maßnahmenempfehlung vgl. Maßnahmenplan, Anlagen 4	Lagebeschreibung	Umsetzung	Priorität	Zeithorizont	Akteure	Bestehende Infrastruktur vgl. Bestandsplan, Anlage 1.1 und 1.2	Mängel und Konfliktbereiche vgl. Mängelplan, Anlage 2
Verbesserung der Verkehrssicherheit	1.1.1	Verbesserung der Radwegführung (an Knotenpunkten)	Tankstelle an der B388	VR	H	KF/MF	MM	Anbaufreie Straße, klassifiziert	Keine sichere Verkehrsführung für den Radverkehr
	1.1.2		Eggenfeldener Straße / Hochholdinger Straße	GRB	M	MF	MM, GE, StBA,	Örtliche Einfahrtstraße, Tempo 50, Wohnstraße Tempo 30	
	1.2.1	Geschwindigkeitsreduzierung Zone 30/ Tempo 30/ Tempo 50	Tempo 30: Wolfsegger Straße	VR	H	KF	MM	Anbaufreie Straße, örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße, Tempo 50,	Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr bzw. fehlende Geschwindigkeitsbegrenzung für sichere Fortbewegung
	1.2.2		Tempo 30: Bahnhofstraße	VR	H	KF	MM	Gewerbestraße, Tempo 50	
	1.2.3		Tempo 30: Eggenfeldener Straße (St 2086) zwischen Hochholdinger Straße und Marktplatz	VR	H	MF	MM, StBA	Örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße, Tempo 50	
	1.2.4		Tempo 30: Marktplatz/ Neumarkter Straße (St 2086) zwischen Klosterweg und Im Moos	VR	H	MF	MM, StBA	Örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße, Örtliche Geschäftsstraße/Hauptgeschäftsstraße Tempo 50	
	1.2.5		Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Zone 30: Marktplatz	VR	H	MF	MM, StBA	Örtliche Geschäftsstraße/Hauptgeschäftsstraße Tempo 50	
	1.2.6		Tempo 50: Richtung Oberdiefurt von Geflügelhof Ertl bis Ortseingang	VR	H	KF	MM	Anbaufreie Straße, Tempo 70	
	1.2.7		Tempo 50: Wolfsegger Straße, außerorts	VR	H	KF	MM	Anbaufreie Straße, keine Geschwindigkeitsbegrenzung	
	1.2.8		Piktogramme Tempo 50 Oberzauner Weg	VR	H	KF	MM	Anbaufreie Straße, Tempo 50	
	1.3.1	Bestehende Geh- und Radverkehrsanlagen ausbauen/ verbreitern	Entlang der Bahnlinie (Nordseite) zwischen Wolfsegger Straße und Spirknerstraße (Fußweg, Z. 239))	VR/KLB	H	MF	MM, DB	Fußweg, Z 239	Bestehender Weg zu schmal bzw. entspricht nicht den Mindestanforderungen, keine Freigabe für den Radverkehr
	1.3.2		Entlang Eggenfeldener Straße (Westseite) zwischen Ludwig-Thoma-Str. und Johann-Sebastian-Bach-Str. (Fußweg, Z. 239)	VR/KLB	H	KF	MM	Fußweg, Z 239	Bestehender Weg zu schmal bzw. entspricht nicht den Mindestanforderungen, keine Freigabe für den Radverkehr
	1.3.3		Südlich Am Ziegelfeld zwischen Josef-Lipf-Straße und Wolfsegger Straße (Fuß- und Radweg, Z.240)	KLB	M	KF	MM	Gemeinsamer Fuß- und Radweg, Benutzungspflichtig, Z. 240	Bestehende Radverkehrsanlage sehr schmal bzw. entspricht nicht den Mindestanforderungen,
	1.4.1	Fahrradstraße (mit Freigabe für Kfz-Anlieger)	Weg entlang B 388 östlich Mainbacher Str. (Oberdiefurt) bis Wendehammer Gewerbegebiet Vordersarling	VR	H	KF	MM, NGE	Weg entlang der B388, Tempo 70,	Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr
	1.5.1	(Mittelinsel als) Querungshilfe	Marktplatz (St 2086), Höhe östl. Rathaus	GRB	M	KF/MF	MM, StBA	Örtliche Geschäftsstraße, Hauptgeschäftsstraße, Tempo 50	Fehlende, sichere Querungsmöglichkeit
1.5.2	Ortseinfahrt Nord (Eggenfeldener Straße (St 2086))		GRB	H	MF	MM, LKR	Örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße, Tempo 50		

Kategorie	Nr.	Maßnahmenempfehlung vgl. Maßnahmenplan, Anlagen 4	Lagebeschreibung	Umsetzung	Priorität	Zeithorizont	Akteure	Bestehende Infrastruktur vgl. Bestandsplan, Anlage 1.1 und 1.2	Mängel und Konfliktbereiche vgl. Mängelplan, Anlage 2
	1.6.1	Geschwindigkeitsbremse am Ortseingang	Ortseinfahrt Nord (Eggenfeldener Straße (St 2086))	GRB	H	MF	MM, LKR	Örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße, Tempo 50	Fehlende Geschwindigkeitsbremse am Ortseingang
	1.6.2		Ortseinfahrt Süd (Roßbacher Straße (PAN 49))	GRB	H	MF	MM, LKR		
Verbesserung der Netzverknüpfung	2.1.1	Ausbau einer Wegeverbindung	Zwischen Am Pumperhölzl und Binastraße	KLB	H	KF	MM, GE	Keine Infrastruktur vorhanden	Fehlende, wünschenswerte Netzverknüpfung
	2.1.2		Zwischen Am Pumperhölzl und Am Ziegefeld	KLB	M	MF	MM, GE		
	2.1.3		Zwischen Wolfsegger Str. südlich Schule und Spirknerstraße	GRB	M	LF	MM, GE		
	2.1.4		Zwischen Hochholdinginger Straße und Siemensstraße (Bahnquerungsmöglichkeit – barrierefrei)	GRB	N	LF	MM, GE, DB		
	2.1.5		Zwischen Hochholdinginger Straße und Bahnhofstraße/ Industriestraße	KLB	M	MF/LF	MM, GE		
	2.1.6		Zwischen Goethestraße und Marktplatz (Bahnquerungsmöglichkeit – barrierefrei)	GRB	M	LF	MM, DB, GE		
	2.1.7		Zwischen Gottholbinger Straße und Verbindungsstraße Steinbüchel/ Freilichtmuseum (Bahnquerungsmöglichkeit)	GRB	N	LF	MM, GE, DB		
	2.1.8		Zwischen Kreuzöd Richtung Piering	KLB	H	MF	MM, GE, NGE		
	2.1.9		Zwischen Am Pumperhölzl und Eggenfeldener Straße (St 2086)	GRB	N	LF	MM, GE		
	2.1.10		Entlang St 2086 zwischen Spirknerstraße und Gemeindegrenze West	GRB	N	LF	MM, StBA, GE		
	2.1.11		Entlang St 2086 zwischen Johann-Sebastian-Bach-Straße und B 388	GRB	N	LF	MM, StBA, GE		
Verbesserung der Beschilderung	3.1.1	Wegweisende Beschilderung korrekt ausrichten	Knotenpunkt Berta-Hummelstraße/ Eggenfeldener Straße	VR	H	KF	MM	Örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße, Tempo 50	Wegweisende Beschilderung derzeit unübersichtlich
	3.1.2		Radwegbeginn an der Rott bei Geflügelhof Ertl	VR	H	KF	MM	Gemeinsamer Fuß- und Radweg, Benutzungspflichtig, Z. 240	Wegweisende Beschilderung derzeit unübersichtlich
	3.2.1	Pfosten mit Zeichen Z.240 versetzen	Fuß- und Radverbindung Goethestraße – Spielmannstraße – Schuhmacherstraße	VR	H	KF	MM	Gemeinsamer Fuß- und Radweg, Benutzungspflichtig, Z. 240	Ungünstige Situierung des Pfostens
	3.3.1	Freigabe des Fußwegs für den Radverkehr	Entlang der Bahnlinie (Nordseite) zwischen Wolfsegger Straße und Spirknerstraße, vgl. 1.3.1	VR	H	KF	MM	Fußweg, Z. 239	Fehlende Freigabe des Fußwegs (Z. 239) für den Radverkehr
	3.3.2		Entlang Eggenfeldener Straße (Westseite) zwischen Ludwig-Thoma-Str. und Johann-Sebastian-Bach-Str., vgl. 1.3.2	VR	H	KF	MM		
	3.4.1	Beschilderung als durchlässige Sackgasse	Hochholdinginger Straße/ Rottwiesenweg	VR	H	KF	MM	Wohnstraße, Tempo 30	Fehlender Hinweis auf durchlässige Sackgasse
	3.4.2		Bgm.-Osterholzer-Straße/ An der Roßwiese	VR	H	KF	MM		

Kategorie	Nr.	Maßnahmenempfehlung vgl. Maßnahmenplan, Anlagen 4	Lagebeschreibung	Umsetzung	Priorität	Zeithorizont	Akteure	Bestehende Infrastruktur vgl. Bestandsplan, Anlage 1.1 und 1.2	Mängel und Konfliktbereiche vgl. Mängelplan, Anlage 2
	3.5.1	Freigabe der gesperrten Straße mit Zeichen 250 für den Radverkehr	Zufahrt von B388 nach Wolfsegg	VR	H	KF	MM	Sonstiger Weg	Durchfahrt für den Radverkehr durch Zeichen 250 („Verbot für Fahrzeuge aller Art“ – Fahrräder sind Fahrzeuge) nicht freigegeben
Komfortverbesserung	4.1.1	Oberflächenverbesserung des Straßenbelags	Abschnitt Riegelbach	KLB	H	KF	MM	Sonstiger Weg	Sicherheitsdefizit durch mangelhaften Oberflächenzustand
	4.1.2		Wege zwischen Spielmannstraße und Schuhmacherstraße/ Am Pumperhölzl	KLB	H	KF	MM	Fußweg	
	4.2.1	Entfernung bzw. Veränderung von Umlaufsperrn/ Hindernissen	Am Ziegelfeld	KLB	H	KF	MM	Umlaufsperrn, Fußweg, Z. 239	Nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrn/ Hindernisse
	4.2.2		Berta-Hummel-Volksschule	KLB	H	KF	MM		
	4.2.3		Gehweg entlang Eggenfeldener Straße (St 2086) zwischen Ludwig-Thoma-Straße und Johann-Sebastian-Bach-Str.	KLB	H	KF	MM		
	4.3.1	Verbesserung bzw. Ergänzung von Fahrradabstellanlagen	Berta-Hummel-Grundschule	KLB	H	KF	MM	Fahrradabstellanlage in ausreichender Qualität	Mangelhafte Fahrradabstellanlagen
	4.3.2		Ortsmitte Massing	KLB	H	KF	MM		Mangelhafte Fahrradabstellanlagen in unzureichender Anzahl,
	4.3.3		Bahnhof Massing	KLB	H	KF	MM		Mangelhafte Fahrradabstellanlagen
	4.3.4		Friedhof Massing	KLB	H	KF	MM		Mangelhafte Fahrradabstellanlagen
	4.3.5		Freilichtmuseum Massing, E-Bike-Ladestation	KLB	H	KF	MM		Mangelhafte Fahrradabstellanlagen in unzureichender Anzahl
	4.3.6		Freilichtmuseum Massing	KLB	H	KF	MM		Mangelhafte Fahrradabstellanlagen
4.3.7	Hallenbad Massing		KLB	H	KF	MM	Mangelhafte Fahrradabstellanlagen, ggf. fehlende Überdachung		
4.3.8	Jugendtreff Hochholdinger Straße		KLB	H	KF	MM	Mangelhafte Fahrradabstellanlagen ggf. fehlende Überdachung		
4.3.9	Sportheim Wolfsegger Straße		KLB	H	KF	MM	Mangelhafte Fahrradabstellanlagen ggf. fehlende Überdachung		

Kategorie	Nr.	Themenfeld	Maßnahmenempfehlung
Flankierende Maßnahmen – Maßnahmen zur Pflege und Instandhaltung	5.1.1	Bauleitplanung	Berücksichtigung des Radverkehrs in allen Bau- und Planungsphasen der Bauleitplanung (von der Regional- bis zur Objektplanung)
	5.1.2		Integration in die einzelnen Planwerke
	5.1.3		Sensibilisierung der Bauherren (z.B. Fahrradstellplätze)
	5.1.4		Ggf. Erstellung einer Fahrradabstellsatzung
	5.2.1	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 (z.B. Nutzungsrecht von Fußwegen für Radfahrer im Baustellenabschnitt)
	5.2.2		Absicherung des Radverkehrs ggf. durch Geschwindigkeitsreduzierung für den Kfz-Verkehr
	5.2.3		Minimierung von Sperrungen bzw. Umleitungsbeschilderung bei unvermeidlichen Sperrungen (z.B. kein „Radfahrer absteigen“)
	5.3.1	Verkehrsrechtliche Anordnungen	Prüfung jeder verkehrsrechtlichen Anordnung hinsichtlich ihrer Notwendigkeit und Wirkung auf den Radverkehr
	5.3.2		Überprüfung bestehender Anordnungen in Bezug auf Sinnhaftigkeit und Zulässigkeit
	5.3.3		Kommunale Park- und Geschwindigkeitsüberwachung (Einhaltung der reduzierten Geschwindigkeit, konsequente Ahndung des Geh- und Radwegparkens)
	5.3.4		Überprüfung von Park- und Halteverboten im geschwindigkeitsreduzierten Straßennetz
	5.3.5		Überprüfung der Beschilderung auf Sinnhaftigkeit und Stringenz
	5.4.1	Winterdienst	Anwendung des „differenzierten Winterdienstes“ auch auf den Radverkehr (u.a. vorzugsweise Räumung der Haupttrouten)
	5.4.2		Sicherstellung der Benutzungsmöglichkeit von Radverkehrsanlagen auch im Winter (Radfahren ist kein „Sommersport“)
	5.5.1	Allgemeiner Straßen- und Wegeunterhalt	Überprüfung von Bordsteinabsenkungen an Knotenpunkten und Querungen
	5.5.2		Regelmäßige Inspektion hinsichtlich Befahrbarkeit, Schäden und Verschmutzungen (z.B. Scherben), Mängelmelder
	5.5.3		Abstimmung mit anderen Unterhaltsmaßnahmen („gemeinsame Erledigung“)
	5.5.4		Überprüfung von Beleuchtung an Radwegen auf Notwendigkeit
	5.6.1	Wegweisung	Sicherstellung der vorhandenen Netzfunktion und Netzqualität nicht nur für Ortskundige
	5.6.2		Abstimmung mit dem Radwegenetz des Landkreises (Forführung an den „Übergabepunkten“ im Zuständigkeitsbereich der Marktgemeinde)
	5.6.3		Ausschilderung von Durchfahrtrouten
	5.6.4		Wegweisung zu wichtigen innerörtlichen Zielen (z.B. Schulen, Schwimmbäder, Rathaus, Bahnhof, etc.)
	5.7.1	Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit	Aktionen, regelmäßige Presse- und Öffentlichkeitsarbeit; „Positiv-Schlagzeilen“
	5.7.2		Sensibilisierung des Einzelhandels, damit auch Radfahrer als Kunden begriffen werden
	5.7.3		Werbe- und Motivationskampagne für das Fahrradfahren (z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“); Bike & Ride
	5.7.4		Vermarktung der überregionalen Radrouten (z.B. „Rottalradweg“)
	5.7.5		Aktuelle Radnetzkarten
	5.7.6		Werbekampagne „E-Bike“
	5.7.7		Reparaturcafé
	5.7.8		Förderung beim Kauf von Fahrradanhängern o.ä.
5.7.9	Sensibilisierung von Arbeitgebern den Radverkehr zu fördern (z.B. Jobbike, Duschen, ausreichend und ansprechende Fahrradabstellanlagen)		
5.8.1	Infrastruktur/Service	E-Bike-Ladestationen an ausgewählten Stellen (vgl. Anlage 4)	
5.8.2		Gemeinde-Lastenrad zum Verleih für die Öffentlichkeit	
5.8.3		Fahrrad-Service-Stationen an ausgewählten Stellen (vgl. Anlage 4)	

5.3 Prioritäten

5.3.1 Grundsätzliches Vorgehen

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 in erster Linie Aspekte der Verkehrssicherheit, aber auch der Akzeptanz des Radverkehrs eine wichtige Rolle. Andererseits soll die Dauer des Planungs- und Abstimmungsprozesses sowie der Umfang der erforderlichen Investitionsmittel berücksichtigt werden.

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

- kurzfristig
- A. Startmaßnahmen bzw. kurzfristige Maßnahmen**
Maßnahmen, die schnell realisierbar sind und zu sichtbaren Ergebnissen führen;
 - B. „Win-win“**
umfangreichere Maßnahmen, die allen nützen;
 - C. Akzeptanz:**
Maßnahmen, die Radfahrern nützen, ohne anderen Verkehrsteilnehmern Nachteile zu bringen;
 - D. Priorisierung**
Maßnahmen, die Radfahrern Vorteile einräumen und andere Verkehrsteilnehmer zu Änderungen zwingen, aber mehrheitlich akzeptiert werden;
 - E. Investition**
Maßnahmen, die organisatorisch und finanziell aufwändig sind;
 - F. Restriktion**
Maßnahmen, die nicht von allen Bevölkerungsgruppen akzeptiert werden, möglicherweise von einigen als nachteilig empfunden werden und damit politisch schwieriger umsetzbar sind.
- langfristig

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 Aufmerksamkeit erzeugen und die Präsenz des Radverkehrs im Straßenbild erhöhen. Darüber hinaus bieten anstehende Baumaßnahmen (z.B. Straßenbau, neue Bebauungspläne) die Chance notwendige Maßnahmen für den Radverkehr gleich mit einzuplanen.

5.3.2 Prioritätenliste

Kurzfristige Maßnahmen

Kurzfristige Maßnahmen sind dringliche und vorrangig zu realisierende Maßnahmen, die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Komforts für den Radverkehr notwendig sind. Kurzfristige Maßnahmen beschränken sich in erster Linie auf verkehrsrechtliche Maßnahmen und deren Klärung, einschließlich Markierungsarbeiten und kleinerer baulicher Maßnahmen im Rahmen des Straßenunterhalts. Darüber hinaus ist auch die Einleitung von Planungsmaßnahmen für mittel- und langfristige Projekte möglich. Für die kurzfristigen Maßnahmen wird ein Zeithorizont von ca. einem bis maximal zwei Jahren definiert.

Mittelfristige Maßnahmen

Als mittelfristige Maßnahmen werden Maßnahmen vorgeschlagen, die zeitlich nach den kurzfristigen Maßnahmen einzuordnen sind, aber dennoch eine hohe Dringlichkeit aufweisen und hauptsächlich im Zuständigkeitsbereich der Stadt Herrieden liegen. Insbesondere – auch kleinere – Baumaßnahmen können aufgrund technischer, wirtschaftlicher oder politischer Erfordernisse verschiedenen zeitlichen Prioritäten unterliegen. Um dem nicht vorzugreifen, wird hier bewusst eine breite Zeitspanne mit flexi-

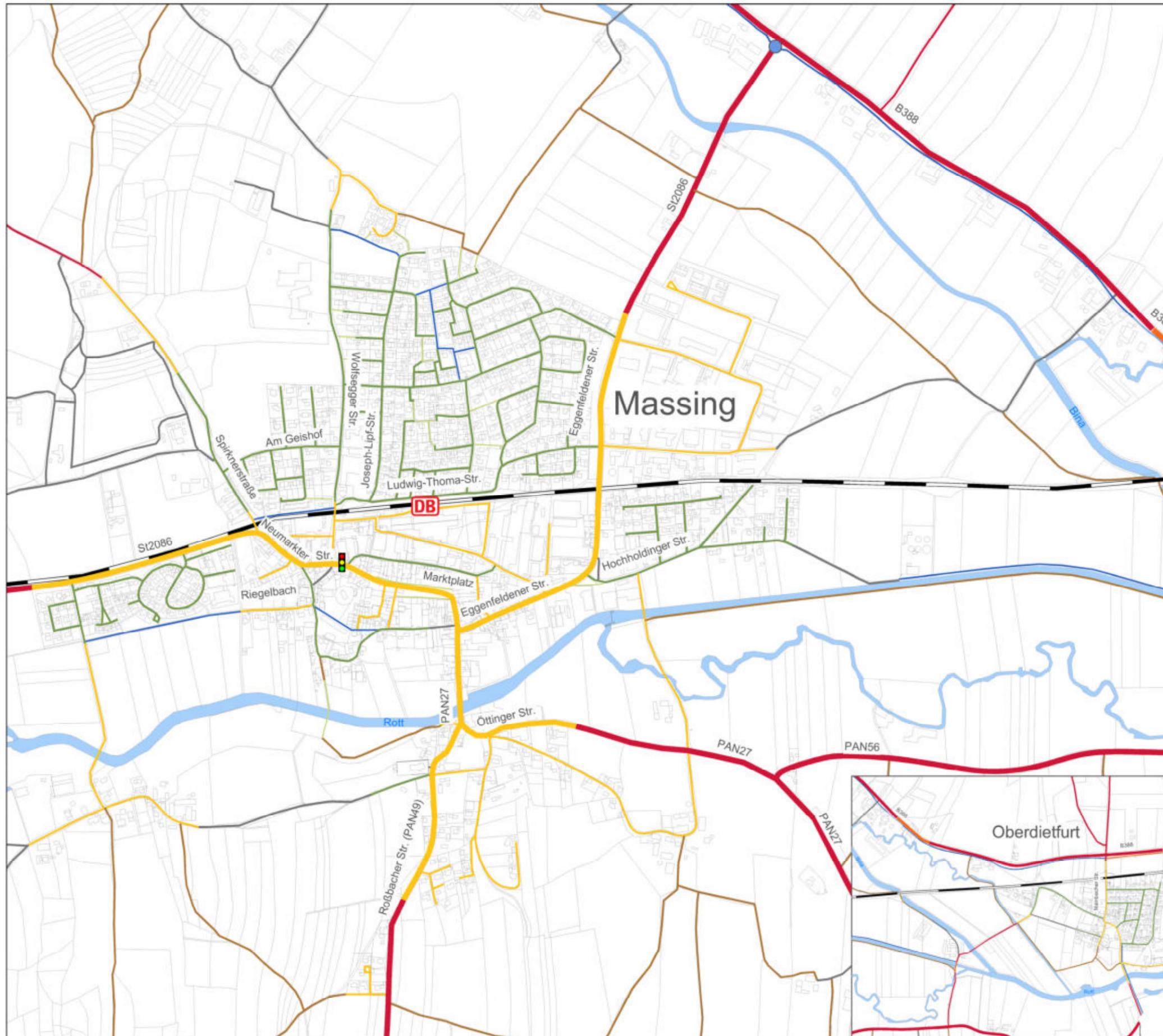
blem Gestaltungsspielraum für die Stadt gewählt. Die Einleitung von Planungsmaßnahmen für langfristige Maßnahmen sollte in dieser Phase erfolgen. Für mittelfristige Maßnahmen wird ein Zeithorizont von zwei bis fünf Jahren definiert.

Langfristige Maßnahmen

Als langfristige Maßnahmen werden Maßnahmen eingeordnet, die mit größeren baulichen Veränderungen, insbesondere im Straßenprofil verbunden sind, oder die von anderen Baulastträgern abhängig sind, bzw. nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt Herrieden liegen. Dies muss jedoch nicht zwangsläufig mit einer späten Realisierung verbunden sein. Manchmal können sich auch für baulich aufwändige oder politisch komplexe Maßnahmen kurzfristige Lösungsmöglichkeiten ergeben, die dann in jedem Fall genutzt werden sollten. Eine Überschneidung der gewählten Zeithorizonte ist durchaus möglich. Für langfristige Maßnahmen wird ein Zeithorizont ab fünf Jahren definiert.

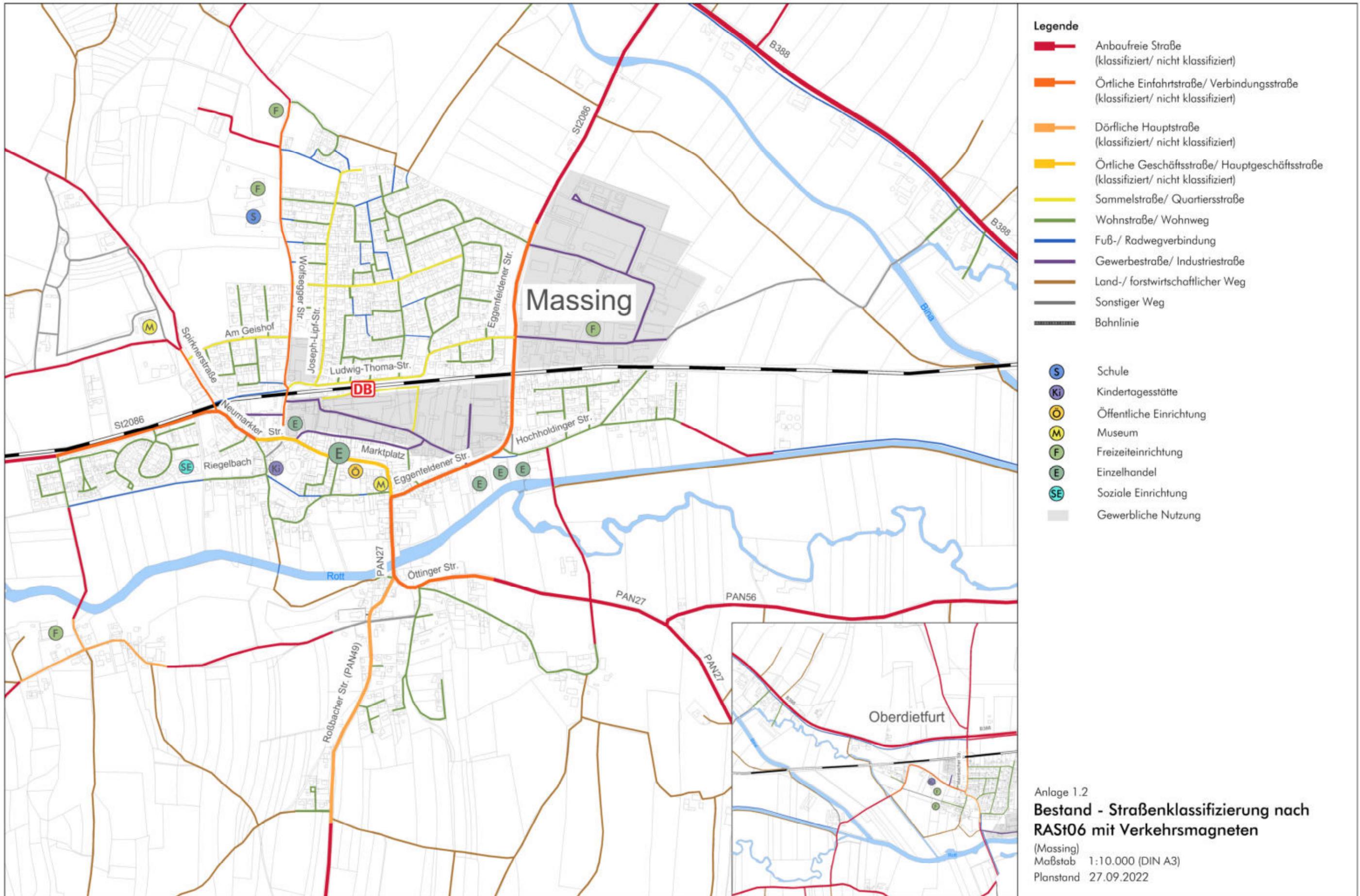
ANLAGEN

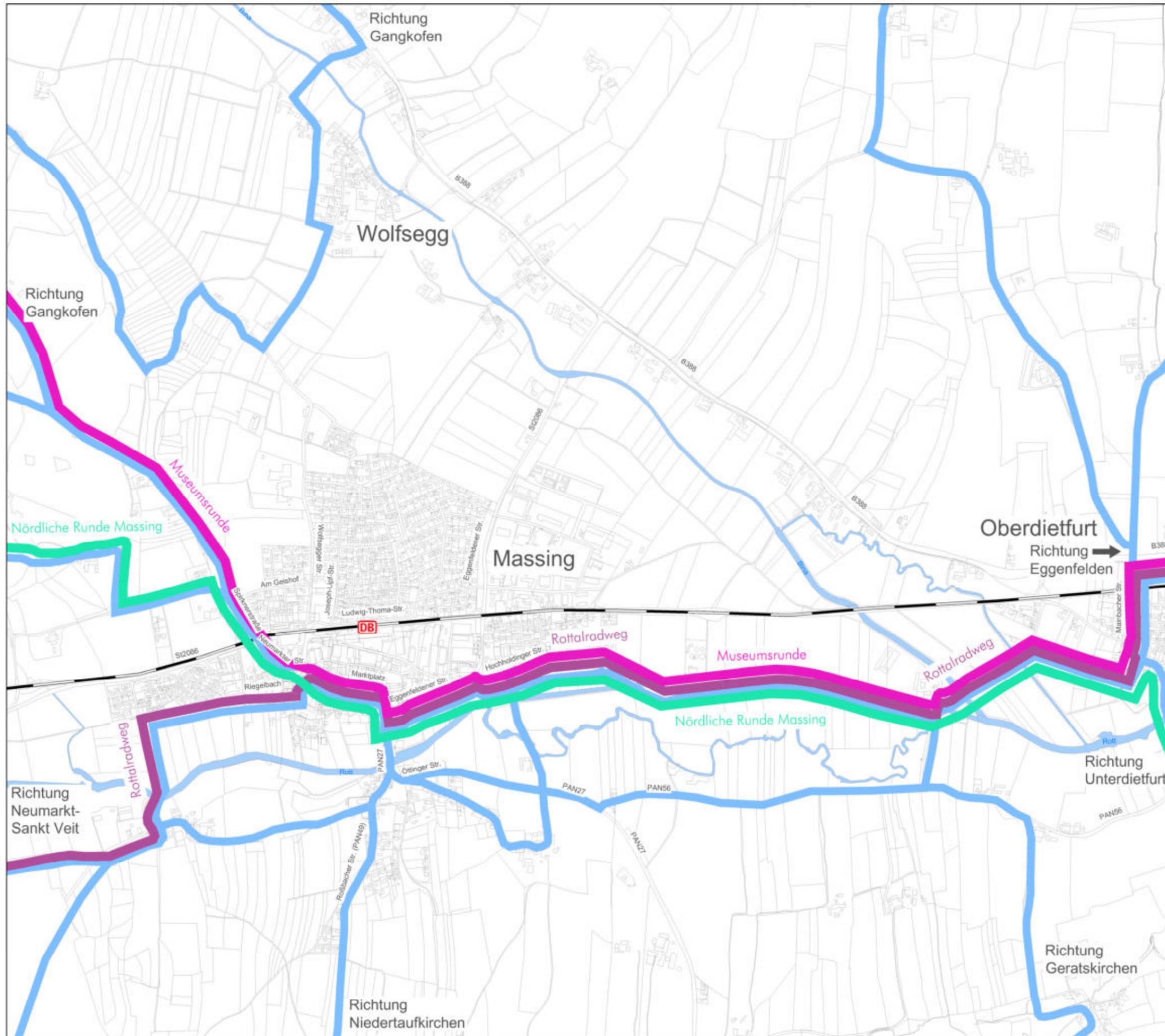
Anlage 1:	Bestandspläne	i - iv
Anlage 1.1:	Verkehrsregelungen nach StVO	i
Anlage 1.2:	Straßenklassifizierung nach RASt 06 mit Verkehrsmagneten	ii
Anlage 1.3:	Überörtliche Radfahrverbindungen	iii
Anlage 1.4:	Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung.....	iv
Anlage 2:	Mängel und Konfliktbereiche	v
Anlage 3:	Radwegekonzept - Radfahrnetz - Haupt- und Nebenrouten.....	vi
Anlage 4:	Radwegekonzept - Maßnahmen	vii
Anlage 5:	Maßnahmenkatalog	ix



- Legende**
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit > 70km/h (klassifiziert/ nicht klassifiziert)
 - Zulässige Höchstgeschwindigkeit 60/70km/h (klassifiziert/ nicht klassifiziert)
 - Zulässige Höchstgeschwindigkeit 50km/h (klassifiziert/ nicht klassifiziert)
 - Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30km/h
 - Verkehrsberuhigter Bereich
 - Gemeinsamer Fuß- & Radweg (benutzungspflichtig)
 - Fußweg "Radfahrer frei"
 - Fußwegverbindung
 - Land-/ forstwirtschaftlicher Weg
 - Sonstiger Weg
 - Signalanlage (Fußgänger "Druckkappel")
 - Mittelsinsel als Querungshilfe

Anlage 1.1
Bestand - Verkehrsregelungen nach StVO
(Massing)
Maßstab 1:10.000 (DIN A3)
Planstand 27.09.2022

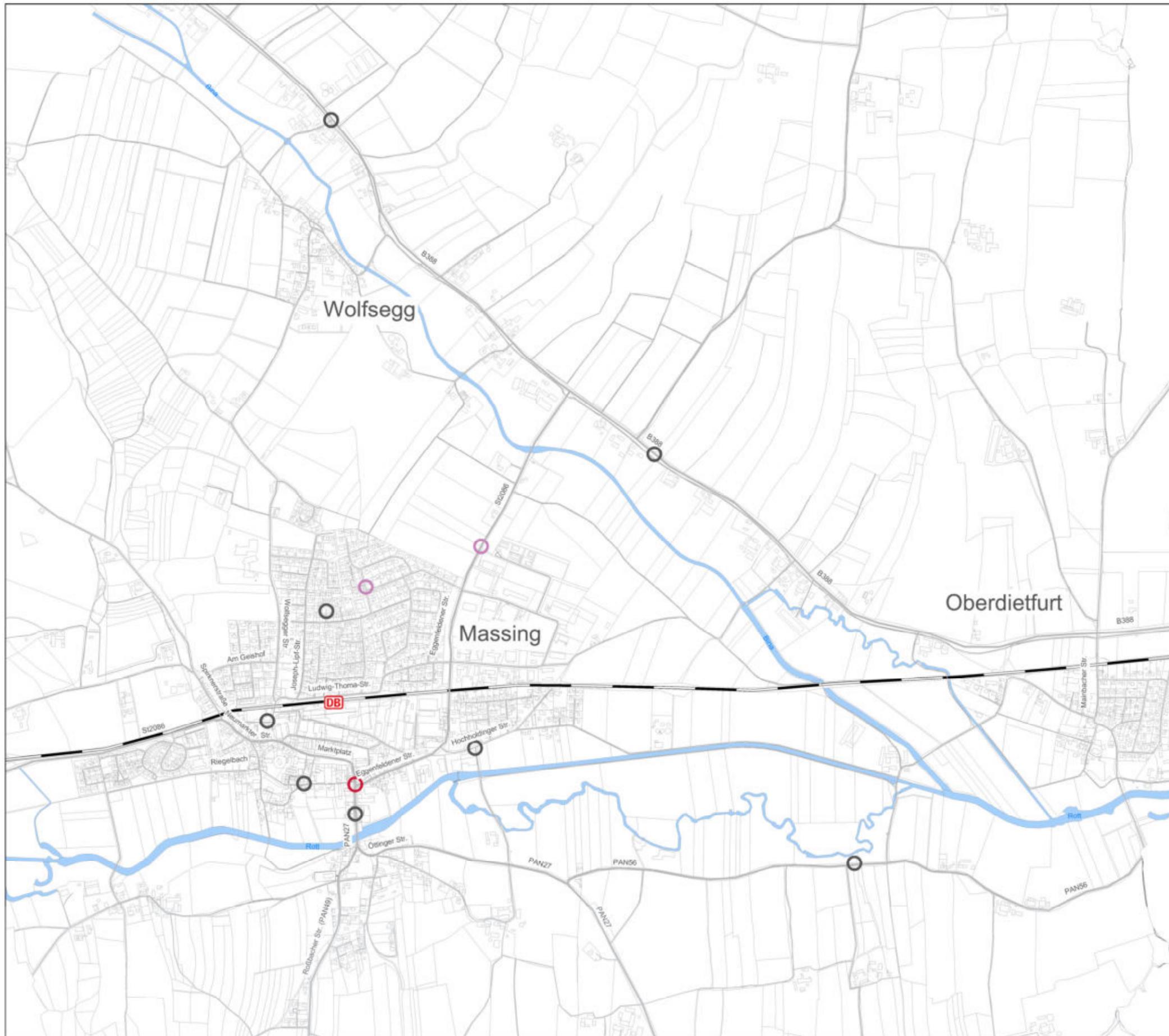




- Legende**
- Radroute gemäß Bayernatlas
 - Route überregional - Bayernnetz für Radler
- Rottalradweg/ Mühldorfer Radlsterm*
 - - Museumsrunde
 - -Nördliche Runde Massing

*Route des Rottalradweg entspricht im dargestellten Massinger Gemeindegebiet der "Route Passau" des Mühldorfer Radlsterm

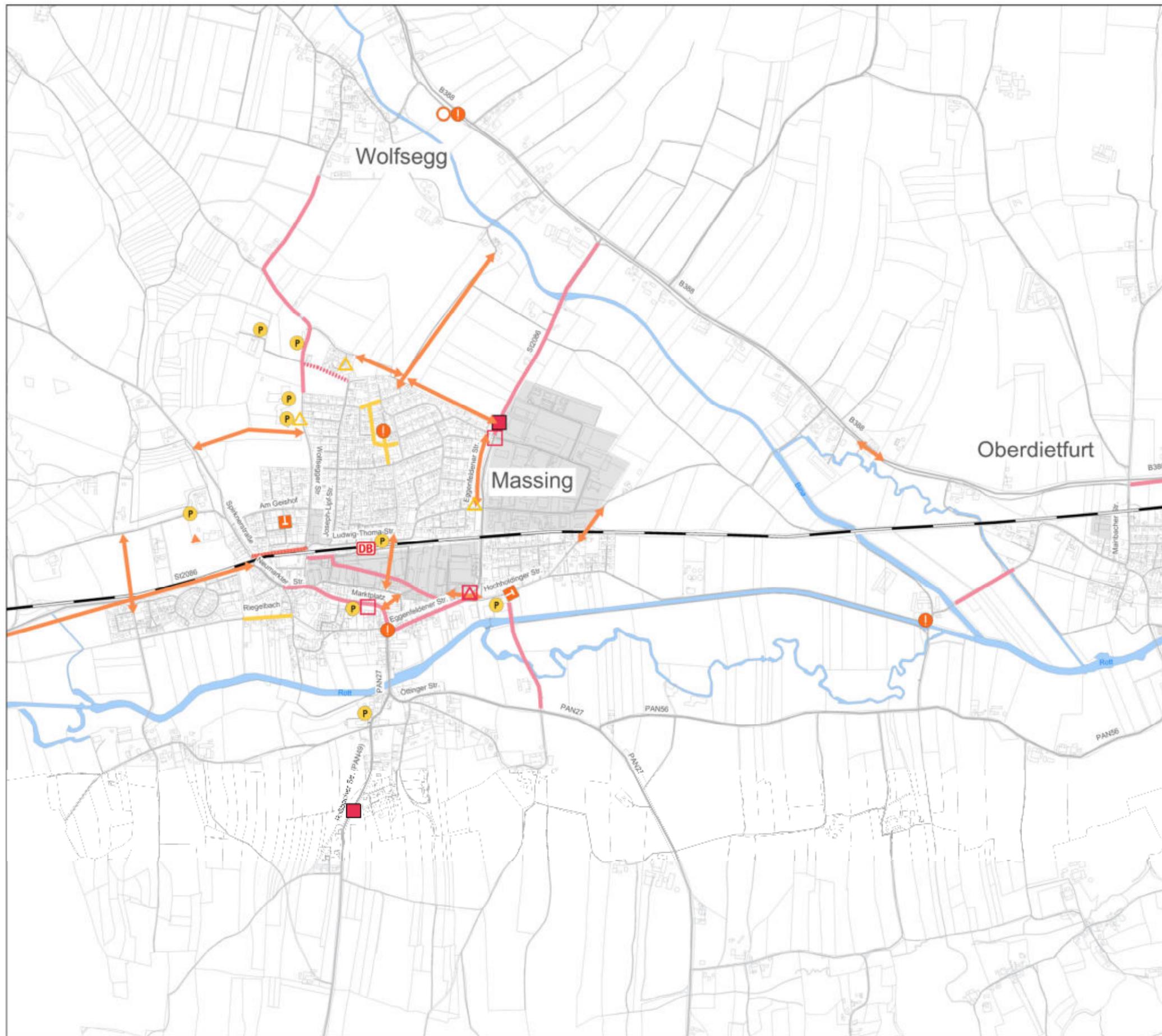
Anlage 1.3
Bestand - Überörtliche Radfahrverbindungen
 (Massing)
 Maßstab 1:15.000 (DIN A3)
 Planstand 27.06.2022



Legende

- Einbiege-/ Kreuzen-Unfall (Typ 3)
- Unfall im Längsverkehr (Typ 6)
- Sonstiger Unfall (Typ 7)
- Straßen- und Wegenetz

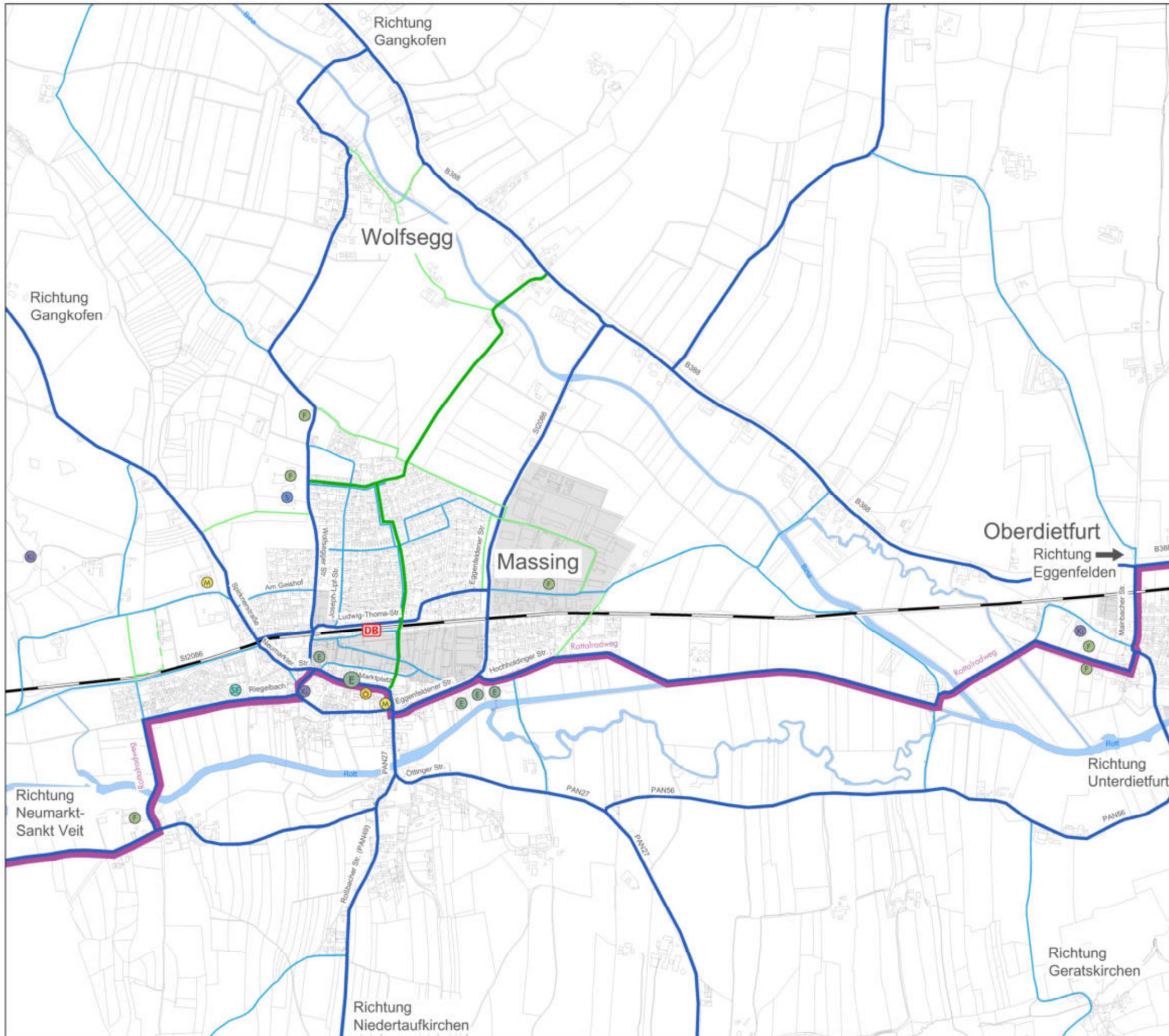
Anlage 1.4
**Bestand - Verkehrsunfälle mit
 Fahrradbeteiligung**
 (Massing)
 Maßstab 1:15.000 (DIN A3)
 Planstand 27.06.2022



- Legende**
- Mängel in der Verkehrssicherheit**
- Fehlende Sicherheitsvorkehrung für Radverkehr
 - - - Mangelhafte Radverkehrsanlage
 - △ Verkehrsführung an Knotenpunkt ungünstig/ gefährlich
 - Fehlende Querungshilfe
 - Fehlende Geschwindigkeitsbremse am Ortseingang
- Mängel in der Netzverknüpfung**
- ↔ fehlende/ wünschenswerte Netzverknüpfung
- Mängel in der Beschilderung**
- ⓘ Fußweg nicht für Radverkehr freigegeben
 - Zeichen 250 ohne "Radfahrer frei"
 - ! Mangelhafte/ unsystematische Beschilderung
 - T Fehlender Hinweis auf Durchlässigkeit der Sackgasse
- Komfortmängel**
- Mangelhafter Oberflächenzustand
 - △ Nicht richtlinienkonforme Umlaufsperre/ Hindernis
 - P Fehlende/ mangelhafte Fahrradabstellanlagen
- Bestand**
- Bestehende Verkehrswege

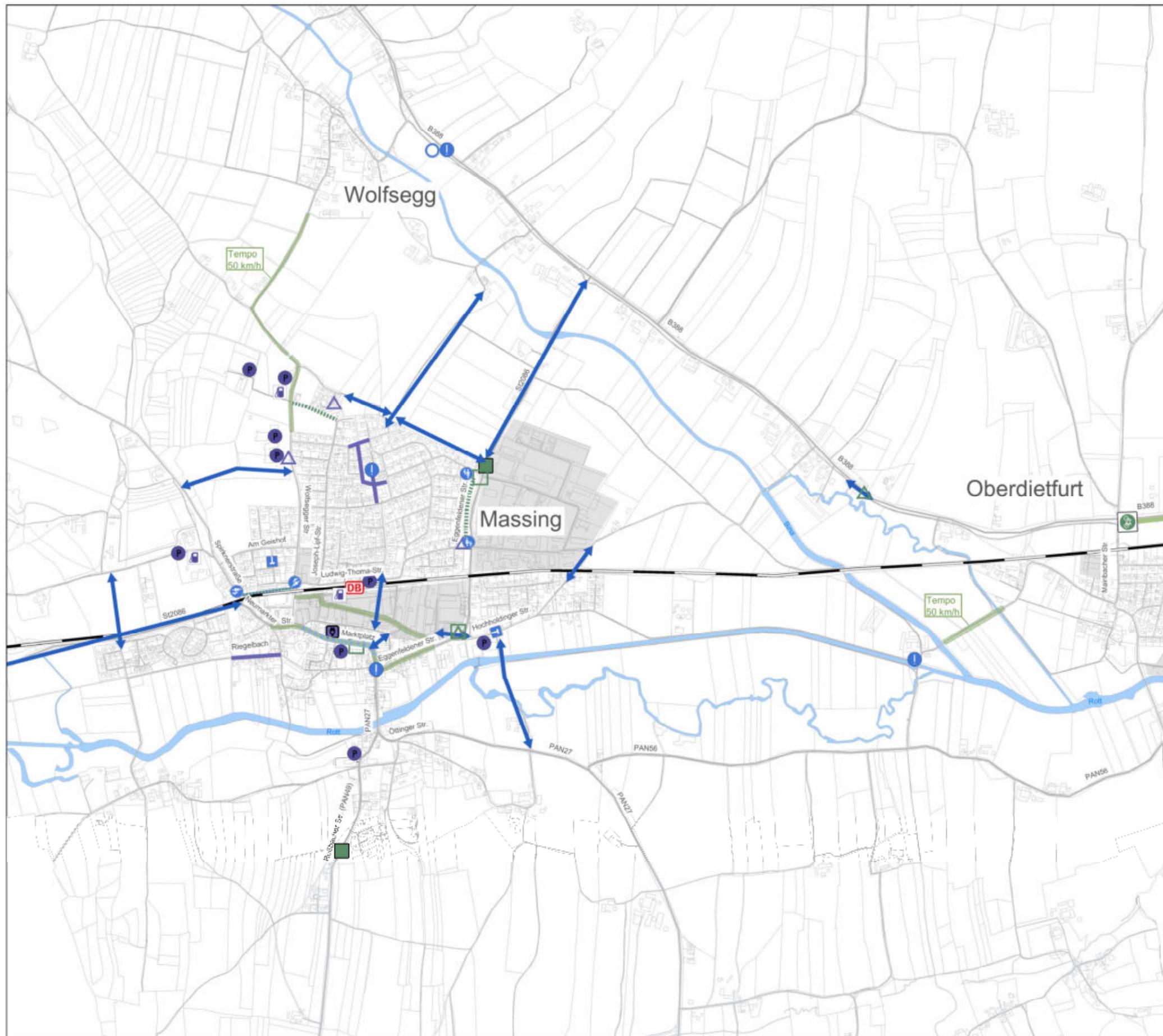
Anlage 2
Mängel und Konfliktbereiche
(Massing)

Maßstab 1:15.000 (DIN A3)
Planstand 27.10.2022



- Legende**
- █ Hauptroute lokal
 - █ Nebenroute lokal
 - █ Rottalradweg
 - █ Hauptroute lokal - zukünftig
 - █ Nebenroute lokal - zukünftig
 - S Schule
 - Ki Kindertagesstätte
 - Ö Öffentliche Einrichtung
 - M Museum
 - F Freizeiteinrichtung
 - E Einzelhandel
 - SE Soziale Einrichtung
 - Gewerbeflächen

Anlage 3
**Radwegkonzept - Radfahrnetz -
 Haupt- und Nebenrouten**
 (Massing)
 Maßstab 1:15.000 (DIN A3)
 Planstand 27.10.2022



Legende

Verbesserung der Verkehrssicherheit

- Geschwindigkeitsreduzierungszone/ Tempo 30
- Bestehende Radverkehrsanlagen ausbauen/verbreitern
- Fahrradstraße (mit Freigabe für Kfz)
- Verbesserung der Radwegführung an Knotenpunkt
- (Mittelinsel als) Querungshilfe
- Geschwindigkeitsbremse am Ortseingang
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (evtl. Pflasterung)

Verbesserung der Netzverknüpfung

- Herstellung von Wegverknüpfungen

Verbesserung der Beschilderung

- Freigabe von Fußweg für Radverkehr
- Zeichen 260 anstelle von Zeichen 250
- Beschilderung überprüfen/ verbessern
- Hinweis auf Sackgasse durchlässig für F+R

Komfortverbesserung

- Oberflächenverbesserung
- Entfernung/ Veränderung Umlaufsperre/ Hindernis
- Verbesserung/ Ergänzung von Fahrradabstellanlagen
- Ladesäulen für E-Bikes
- Servicestation für Räder

Bestand

- Bestehende Verkehrswege

Anlage 4
Radwegekonzept - Maßnahmen
(Massing)

Maßstab 1:15.000 (DIN A3)
Planstand 27.10.2022

ANLAGE 5: MASSNAHMENKATALOG

Verkehrsführung Tankstelle an der B388

Tankstelle in Hochholding



Maßnahmennummer:	1.1.1
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:	Gemeinsamer Geh- und Radweg endet abrupt. Keine Verkehrsführung im Bereich der Tankstelle.
Ziel:	Verbesserung der Sichtverhältnisse und sichere Führung des Radwegs ohne Unterbrechung.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Anhebung des Geh- und Radwegs auf das Niveau der Fahrbahn (über ca.10-15m); Fortführung des gemeinsamen Geh- und Radwegs durch Markierung auf dem Flurstück (373/14) mit Roteinfärbung.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurz- mittelfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Akteure:	Markt Massing

Grafische Darstellungen:	<p>Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas</p>
---------------------------------	---

Verkehrsführung Eggenfeldener Straße/ Hochholdinginger Straße

Eggenfeldener Straße / Hochholdinginger Straße

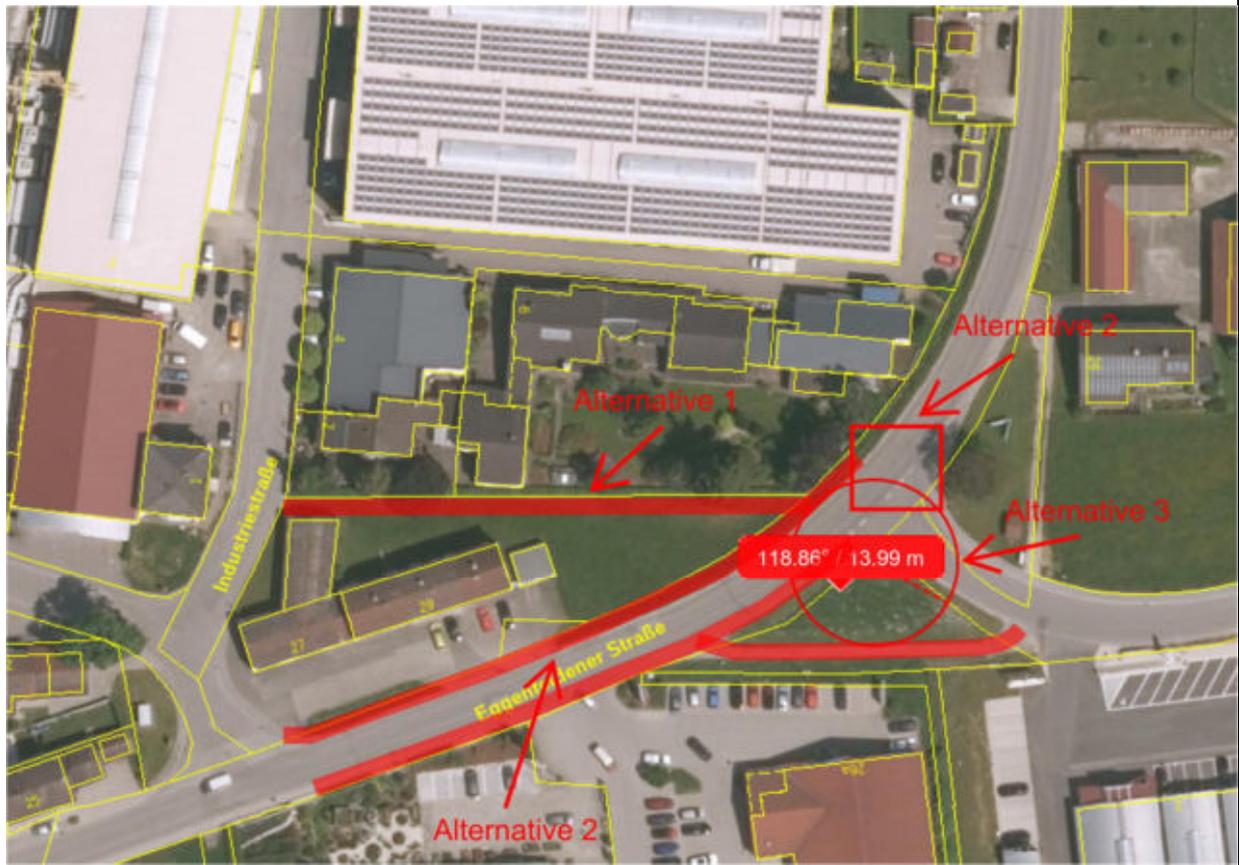


Maßnahmennummer:	1.1.2
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:
Der Knotenpunkt der Staatsstraße 2086/ Hochholdinginger Straße, der Teil des Haupttroutennetzes und Rottalradweges ist, bietet keine sichere Querung der Staatsstraße für Fußgänger und Radfahrer. Der Gehweg südlich am Knotenpunkt ist nicht für Radfahrer freigegeben. Die Netzverknüpfung zur Industrie- und Bahnhofstraße ist nicht optimal.
Ziel:
Schaffung einer Netzverknüpfung inklusive sicherer Querungsmöglichkeit der Staatsstraße von der Hochholdinginger Straße zur Industrie- und Bahnhofstraße.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Alternative 1: Schaffung der Verbindung zur Industrie- und Bahnhofstraße nördlich der Grundstücke Eggenfeldener Straße Hs. Nr. 27 und 29 (vgl. 2.7). Alternative 2: Bau einer Mittelinsel als Querungsmöglichkeit der St 2086 im Bereich des Knotenpunktes und Schaffung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs (mindestens 2,50m) auf der Nordseite zwischen Hochholdinginger Straße und Bahnhofstraße und Verbreiterung des Gehwegs auf der Südseite zwischen Bahnhofstraße und Hochholdinginger Straße (mindestens 2,50m) Alternative 3: Bau eines kleinen Kreisverkehrs (26-30m) zur Geschwindigkeitsdämpfung und Führung des Radverkehrs auf der Eggenfeldener Straße zwischen Hochholdinginger Straße und Bahnhofstraße.

Priorität:	mittel
Zeithorizont:	mittelfristig
Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Akteure:	Markt Massing, StBA Passau, Grundstückseigentümer

Grafische Darstellungen:



Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas

Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30 als Einzelmaßnahme Wolfsegger Straße

Wolfsegger Straße auf Höhe der Sportanlagen



Maßnahmennummer:	1.2.1
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:
In der Wolfsegger Straße ist fast im ihrem ganzen Verlauf Tempo 30 angeordnet. Im Bereich des Sportheims beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit jedoch 50 km/h.
Ziel:
Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fahrradverkehr zu den Sportanlagen
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Erweiterung der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (Einzelmaßnahme) in der Wolfsegger Straße im Bereich des Sportheims bis zum Ortsende. Bei Erweiterung des Wohnbaugebiets Einbeziehung in Tempo-30-Zone.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Akteure:	Markt Massing

Grafische Darstellungen:	
 Z. 274-53 StVO	<p style="text-align: center; font-size: small;">Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas</p>

Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30 als Einzelmaßnahme in der Bahnhofstraße

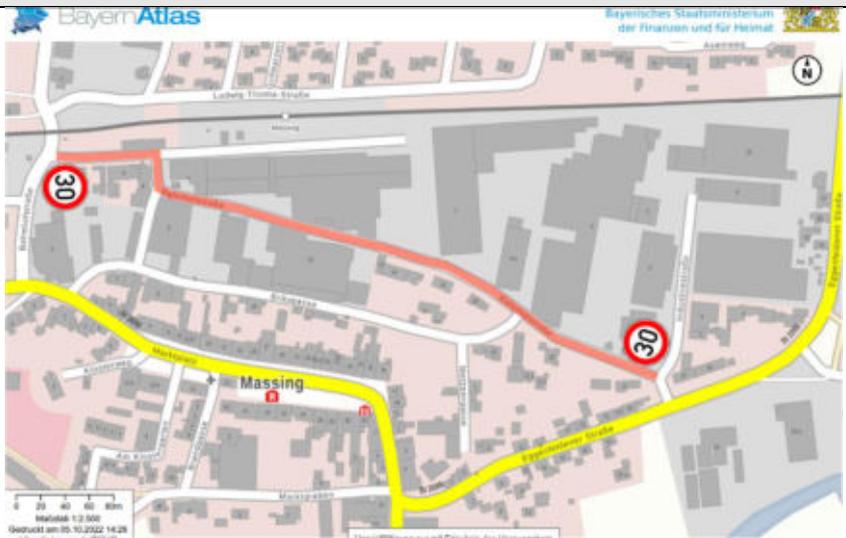
Bahnhofstraße



Maßnahmennummer:	1.2.2
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:
Die Bahnhofstraße ist eine wichtige Radfahrverbindung, die vor allem die östlichen Ortsteile von Massing mit dem Bahnhof verbindet. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen) wären wünschenswert, sind aufgrund zu geringer und wechselnder Fahrbahnbreiten jedoch nicht möglich.
Ziel:
Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fahrradverkehr
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Alternativ zur Markierung von Schutzstreifen wird vorgeschlagen auf der gesamten Länge der Bahnhofstraße durchgängig eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (Einzelmaßnahme) anzuordnen.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Akteure:	Markt Massing

Grafische Darstellungen:	
 Z. 274-53 StVO	 <p style="text-align: center; font-size: small;">Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas</p>

Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30 als Einzelmaßnahme in der Eggenfeldener Straße

Eggenfeldener Straße (St 2086) zwischen
Bahnhofstraße und Marktplatz



Maßnahmennummer:	1.2.3
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:
Die Eggenfeldener Straße zwischen Bahnhofstraße und Marktplatz ist eine wichtige Radfahrverbindung in Massing über die auch überregionale Radrouten geführt werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen) wären wünschenswert, sind aufgrund wechselnder Fahrbahnbreiten nur in einigen Abschnitten möglich.
Ziel:
Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fahrradverkehr
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Alternativ zur abschnittswisen Markierung von Schutzstreifen wird vorgeschlagen zwischen Bahnhofstraße und Marktplatz durchgängig eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (Einzelmaßnahme) in der Eggenfelder Straße bzw. Berta-Hummel-Straße (St 2086) anzuordnen.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Akteure:	Markt Massing, StBA Passau

Grafische Darstellungen:	
 Z. 274-53 StVO	
<small>Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas</small>	

Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30 als Einzelmaßnahme Marktplatz/Neumarkter Straße

Marktplatz/ Neumarkter Straße (St 2086)
zwischen Klosterweg und Im Moos



Maßnahmennummer:	1.2.4
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:
Die Neumarkter Straße zwischen Klosterweg. und Im Moos ist eine wichtige Radfahrverbindung in Massing über die auch überregionale Fahrrouten geführt werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen) wären wünschenswert, sind aufgrund zu geringer Fahrbahnbreiten aber nicht möglich.
Ziel:
Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fahrradverkehr
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Alternativ zur abschnittswisen Markierung von Schutzstreifen wird vorgeschlagen zwischen Im Moos und Klosterweg durchgängig eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (Einzelmaßnahme) in der Neumarkter Straße bzw. Marktplatz (St 2086) anzuordnen.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Akteure:	Markt Massing, StBA Passau

Grafische Darstellungen:

Z. 274-53 StVO

Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas

Geschwindigkeitsreduzierung
Verkehrsberuhigter
Geschäftsbereich (30 km/h)

Marktplatz



Maßnahmennummer:	1.2.5
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:	
Der Marktplatz ist ein wichtiges Geschäftszentrum in Massing. Die Straße ist gekennzeichnet durch eine Vielzahl von Ein- und Ausparkvorgängen (Senkrechtparker!) und intensive Querungsbedürfnisse. Die derzeit zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h wird der Verkehrssicherheit weder für den Kfz-Verkehr noch für den Fahrradverkehr gerecht. Der Marktplatz (St 2086) ist zudem Teil des Haupttroutennetzes und des Rottalradwegs und somit eine wichtige Verbindung für den Radverkehr.	
Ziel:	
Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten und Förderung des Radverkehrs für den Einkauf.	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	
Anordnung eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs 30 km/h auf dem Marktplatz. Beispiele: Hengersberg, Geiselhöring, Schönberg (Freyung-Grafenau), Neustadt a.d. Waldnaab	

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Akteure:	Markt Massing, StBA Passau

Grafische Darstellungen:	
 <p>Z. 274-50 StVO</p>	 <p>Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas</p>

Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 50, Oberdietfurt

Richtung Oberdietfurt von Geflügelhof Ertl bis
Ortseingang



Maßnahmennummer:	1.2.6
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:
Die Verbindungsstraße zwischen Rottenwöhr und der Rottenwöhrer Straße in Oberdietfurt ist eine wichtige Verbindung für den Radverkehr und Teil des Haupttroutennetzes und des Rottalradwegs. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung gibt es auf diesem Abschnitt der Straße nicht.
Ziel:
Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fahrradverkehr durch Absenkung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h (bei geringem Kfz-Verkehr).
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h in der Verbindungsstraße zwischen Rottenwöhr und dem westlichen Ortseingang bzw. der Rottenwöhrer Straße in Oberdietfurt.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Akteure:	Markt Massing

Grafische Darstellungen:



Z. 274-55 StVO



Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas

Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 50, Wolfsegger Straße außerorts

Verbindungsstraße zwischen Massing und
Wolfsegg außerorts



Maßnahmennummer:	1.2.7
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:
Die Verbindungsstraße zwischen Massing und Wolfsegg ist eine wichtige Verbindung für den Fuß- und Radverkehr und Teil des Haupttroutennetzes. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung gibt es auf diesem Abschnitt der Straße derzeit nicht.
Ziel:
Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fahrradverkehr durch Absenkung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h (gemeinsame Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn bei geringem Kfz-Verkehr).
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h in der Verbindungsstraße zwischen Ortseingang Massing und Ortseingang Wolfsegg. Zusätzlich Beschilderung von Z. 138 um auf den Radverkehr aufmerksam zu machen. Ggf. zusätzliche Markierung von „50“ (weiß) oder Z. 274 auf der Fahrbahn östlich der Bebauung in Richtung Wolfsegg und etwa 150m nach Ortsausgang Wolfsegg in Richtung Massing. Ergänzend wäre auch ein separater einseitiger straßenbegleitender Gehweg für Fußgänger in diesem Abschnitt sinnvoll, um den Fußgängerverkehr vom fahrenden Verkehr abzugrenzen.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Akteure:	Markt Massing

Grafische Darstellungen:	
 Z. 274-55 StVO Z. 138-10 StVO	 Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas

Oberzauner Weg, Pktogramme Tempo 50 km/h

Oberzauner Weg zwischen Fott und PAN 27



Maßnahmennummer:	1.2.8
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:
Der Oberzauner Weg ist ohne Fuß- und Radverkehrsanlagen ausgebaut und weitgehend anbaufrei. Das Ortsschild steht bereits im Bereich des Weilers Oberzaun. Die Geschwindigkeit von 50 km/h wird oft überschritten. Zusätzlich ist der Oberzauner Weg für eine nicht-klassifizierte Straße relativ hoch belastet.
Ziel:
Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Markierung von „50“ (weiß) oder Z. 274 auf der Fahrbahn jeweils nördlich und südlich der beiden Brücken Richtung ortsaus- und einwärts. Zusätzlich mittelfristig Bau eines einseitigen straßenbegleitenden Gehwegs mit ausreichender Breite (Freigabe für Radverkehr).

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig/ mittelfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtlich/ größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Akteure:	Markt Massing

Grafische Darstellungen:	
<p>Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas</p>	<p>Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas</p>

Verbreiterung des Gehwegs und Freigabe für den Radverkehr entlang der Bahnlinie

entlang der Bahnlinie (Nordseite) zwischen Wolfsegger Straße und Spirknerstraße



Maßnahmennummer:	1.3.1/3.3.1
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:
Gehweg zu schmal für Fußgänger und Radfahrer, aber wichtige Verbindung auch für Radfahrer, abseits des Kfz-Verkehrs
Ziel:
Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Verbreiterung des Gehwegs zum Zweirichtungs-Geh- und Radweg zwischen Wolfsegger Straße und Flurnummer 431/28, um eine gemeinsame Nutzung Fußgänger und Radfahrer zu ermöglichen. Mindestbreite 2,50 m; Empfohlene Breite: 3,0 m. Im Bereich der Flurnummer 431/28 ist die Einbeziehung der Deutschen Bahn erforderlich (Verbreiterung bis zum Sicherheitszaun).

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Akteure:	Markt Massing, Deutsche Bahn (Teilabschnitt)

Grafische Darstellungen:




Z. 239 + Z. 1022-10
SVO



Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas

Verbreiterung des Gehwegs und Freigabe für den Radverkehr entlang der Eggenfeldener Straße

entlang Eggenfeldener Straße (Westseite)
zwischen Ludwig-Thoma-Str. und Johann-Sebastian-Bach-Str.



Maßnahmennummer:	1.3.2/3.3.2
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:	Hohe Verkehrsbelastung und fehlende Radverkehrsanlagen entlang der Eggenfeldener Straße.
Ziel:	Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Entfernung der Umlaufsperrren. Verbreiterung des Gehwegs zum Zweirichtungs-Geh- und Radweg auf der Westseite, um eine gemeinsame Nutzung Fußgänger und Radfahrer zu ermöglichen. Mindestbreite 2,50 m, Empfohlene Breite: 3,0 m. Beschilderung mit Z. 239+ 1022-10. Alternativ: Auflösung des bestehenden Gehwegs mit zu geringer Breite und Neuschaffung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs mit ausreichender Breite straßenbegleitend an der St 2086.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Akteure:	Markt Massing, evtl. StBA Passau

Grafische Darstellungen:

Z. 239 + Z. 1022-10
StVO

Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas

Verbreiterung des Geh- und Radwegs (Z 240, StVO) südlich Am Ziegelfeld

südlich Am Ziegelfeld zwischen Josef-Lipf-Straße und Wolfsegger Straße



Maßnahmennummer:	1.3.3
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:
Gehweg zu schmal für Fußgänger und Radfahrer, aber wichtige Verbindung auch für Radfahrer, abseits des Kfz-Verkehrs.
Ziel:
Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Verbreiterung des Gehwegs zum Zweirichtungs-Geh- und Radweg, um eine gemeinsame Nutzung Fußgänger und Radfahrer zu ermöglichen. Mindestbreite 2,50 m; Empfohlene Breite: 3,0 m.

Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Akteure:	Markt Massing

Grafische Darstellungen:



Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas

Anordnung einer Fahrradstraße in Oberdietfurt

Weg entlang B 388 östlich Mainbacher Str. (Oberdietfurt) bis Wendehammer Gewerbegebiet Vordersarling (in Zusammenarbeit mit Unterdietfurt)



Maßnahmennummer:	1.4.1
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:
Die Straße entlang der B 388 östlich der Mainach Str. (Ortseinfahrt Oberdietfurt) ist die Fortführung des gemeinsamen straßenbegleitenden Geh- und Radwegs entlang der B 388 und die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 70 km/h.
Ziel:
Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fahrradverkehr
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Einrichtung einer Fahrradstraße am Weg entlang B 388 östlich Mainbacher Str. (Oberdietfurt) bis Wendehammer Gewerbegebiet Vordersarling (Kfz-Verkehr der Anlieger bleibt zugelassen). Diese Maßnahme sollte mit Unterdietfurt abgestimmt werden.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Akteure:	Markt Massing, Gemeinde Unterdietfurt

Grafische Darstellungen:

Z. 244-SVO

Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas

Mittelinsel als Querungshilfe Marktplatz (St 2086)

Marktplatz (St 2086), Höhe östl. Rathaus



Maßnahmennummer:	1.5.1
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:	Keine sichere Querungsmöglichkeit des Marktplatzes (St 2086) vorhanden.
Ziel:	Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr und für Fußgänger. Schaffung einer Querungsstelle über den Marktplatz (Höhe östl. vom Rathaus)
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Bau einer Mittelinsel als Querungshilfe im Marktplatz (St 2086) östlich des Rathauses

Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurz- bis mittelfristig
Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Akteure:	Markt Massing, StBA Passau

Grafische Darstellungen:



Geschwindigkeitsbremse/ Querungsmöglichkeit an der Ortseinfahrt Nord

Ortseinfahrt Nord (Eggenfeldener Straße (St 2086))

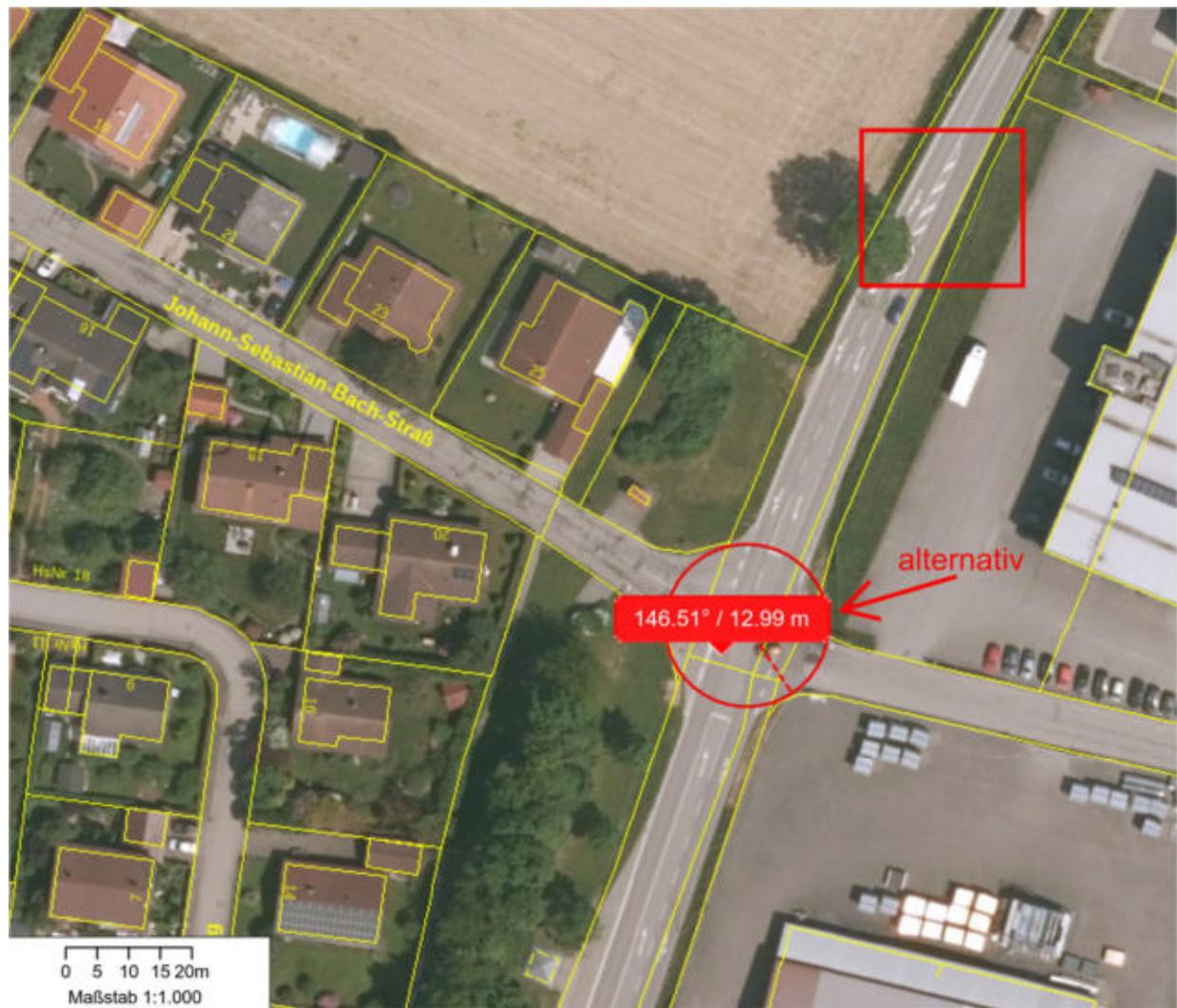


Maßnahmennummer:	1.5.2/1.6.1
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:
Keine gesicherten Querungsstellen auf Höhe der Siemensstraße; hohe Geschwindigkeiten am Ortseingang durch unzureichende Erkennbarkeit und frühzeitige Beschleunigungsvorgänge bei der Ortsausfahrt;
Ziel:
Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr/ querenden Fußverkehr; sichere Querungsmöglichkeit ins Gewerbegebiet Siemensstraße; Geschwindigkeitsreduzierung am Ortseingang Nord.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Bau einer auch für den Radverkehr nutzbaren Querungshilfe mit Gestaltung einer Ortseingangssituation als Geschwindigkeitsbremse; Alternativ: Gestaltung einer Ortseingangssituation ohne Querungsmöglichkeit zur Geschwindigkeitsbremse – bei Bebauung der freien Flächen an der Eggenfeldener Straße: Ausbau zu einer nutzbaren Querungshilfe; Alternativ Bau eines kleinen Kreisverkehrs am Knotenpunkt Eggenfeldener Straße/ Johann-Sebastian-Bach-Straße/ Siemensstraße.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Akteure:	Markt Massing, StBA Passau

Grafische Darstellungen:



Geschwindigkeitsbremse an der Ortseinfahrt Süd Roßbacher Straße

Ortseinfahrt Süd (Roßbacher Straße (PAN 49))



Maßnahmennummer:	1.6.2
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:
Hohe Geschwindigkeiten am Ortseingang durch unzureichende Erkennbarkeit (z.T. anbaufrei) und frühzeitige Beschleunigungsvorgänge bei der Ortsausfahrt;
Ziel:
Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr, Geschwindigkeitsreduzierung am Ortseingang;
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Bau einer begrünten Mittelinsel zur Geschwindigkeitsdämpfung zwischen Ortseingang Süd und Bergstraße, möglicherweise Eingreifen in die Grundstücke westlich der PAN 49 und Verschwenkung der Kreisstraße.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Akteure:	Markt Massing, Landkreis Fottal-Inn

Grafische Darstellungen:

Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas

Ausbau einer Wegeverbindung

Zwischen Am Pumperhölzl und Binastraße



Maßnahmennummer:	2.1.1
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:	
Mangelhafte Anbindung an den Radweg an der B388, da kein Radweg vorhanden an der St 2086.	
Ziel:	
Schaffung direkter und zügiger Wegverbindungen abseits des Kfz-Verkehrs.	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	
Richtlinienkonformer Ausbau eines Geh- und Radwegs zwischen Am Pumperhölzl Hsnr. 21 und Binastraße (Schernegg)	

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Akteure:	Markt Massing, Grundstückseigentümer

Grafische Darstellungen:



Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas

Ausbau einer Wegeverbindung

Zwischen Am Pumperhölzl und Am Ziegelfeld



Maßnahmennummer:	2.1.2
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:	Mangelhafte Anbindung an den Radweg an der B388, sowie mangelhafte Verbindung zwischen den Wohngebieten.
Ziel:	Schaffung direkter und zügiger Wegverbindungen abseits des Kfz-Verkehrs.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Richtlinienkonformer Ausbau eines Geh- und Radwegs.

Priorität:	mittel
Zeithorizont:	mittelfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Akteure:	Markt Massing, Grundstückseigentümer

Grafische Darstellungen:

Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas

Ausbau einer Wegeverbindung

Zwischen Wolfsegger Str. südlich Schule und Spirknerstraße



Maßnahmennummer:	2.1.3
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:	
Mangelhafte Verbindung.	
Ziel:	
Schaffung direkter und zügiger Wegverbindungen abseits des Kfz-Verkehrs.	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	
Richtlinienkonformer Ausbau eines Geh- und Radwegs. Möglicherweise Erwerb von Grund notwendig.	

Priorität:	mittel
Zeithorizont:	langfristig
Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Akteure:	Markt Massing, Grundstückseigentümer

Grafische Darstellungen:



Ausbau einer Wegeverbindung

Zwischen Hochholdinger Straße und Siemensstraße (Bahnquerungsmöglichkeit – barrierefrei)

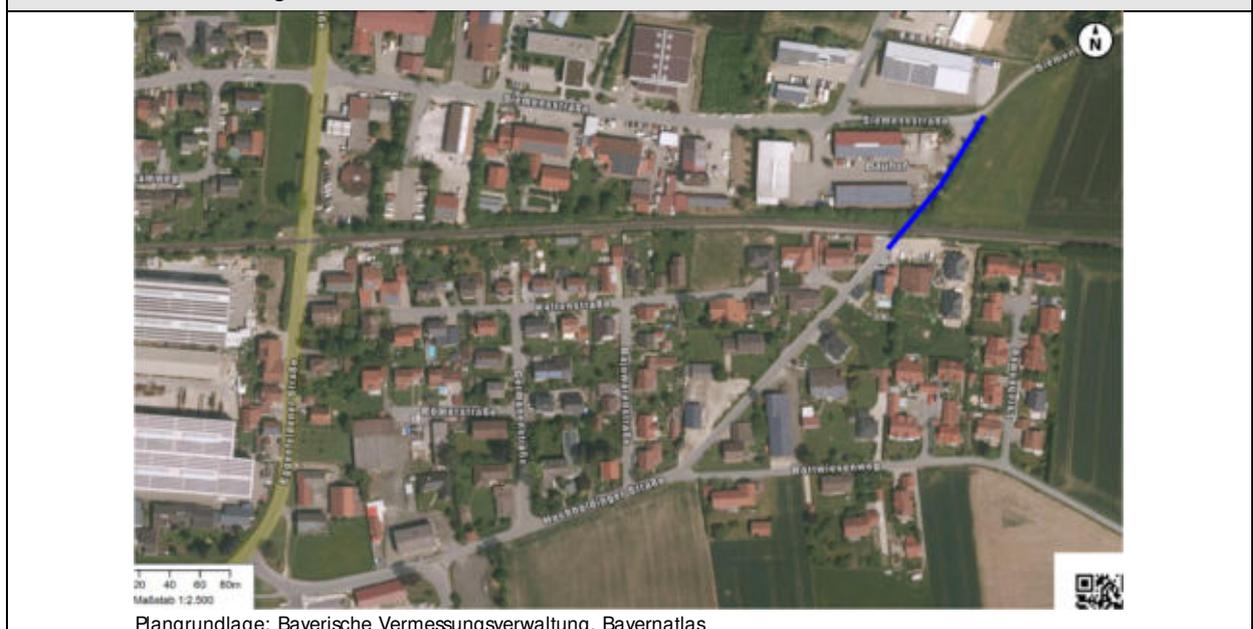


Maßnahmennummer:	2.1.4
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:
Mangelhafte Anbindung; keine höhenfreien Bahnquerungsmöglichkeiten; keine Verbindung zwischen östlichen Wohngebieten und Gewerbegebiet.
Ziel:
Schaffung direkter und zügiger Wegverbindungen abseits des Kfz-Verkehrs.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Richtlinienkonformer Ausbau eines Geh- und Radwegs mit Querungsmöglichkeit der Bahnlinie (z.B. Unterführung)

Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	langfristig
Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Akteure:	Markt Massing; Deutsche Bahn (Teilstück), Grundeigentümer

Grafische Darstellungen:



Ausbau einer Wegeverbindung

Zwischen Hochholdinger Straße und Bahnhofstraße/ Industriestraße im Zuge der Anpassung des Knotenpunkts (vgl. 1.2)



Maßnahmennummer:	2.1.5
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:
Mangelhafte Anbindung
Ziel:
Schaffung direkter und zügiger Wegverbindungen abseits des Kfz-Verkehrs.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Richtlinienkonformer Ausbau eines Geh- und Radwegs, auch im Zuge des Aus- bzw. Umbaus des Knotenpunkts Eggenfeldener Straße/ Hochholdinger Straße z.B. mit Mittelinsel als Querungshilfe. Möglicherweise Grunderwerb notwendig.

Priorität:	mittel
Zeithorizont:	mittel- langfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Akteure:	Markt Massing, Grundstückseigentümer

Grafische Darstellungen:

Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas

Ausbau einer Wegeverbindung

Zwischen Goethestraße und Marktplatz
(Bahnquerungsmöglichkeit – barrierefrei)



Maßnahmennummer:	2.1.6
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:	
Mangelhafte Anbindung, keine höhenfreien Bahnquerungsmöglichkeiten zwischen Ortsmitte und nördlichem Wohngebiet.	
Ziel:	
Schaffung direkter und zügiger Wegverbindungen abseits des Kfz-Verkehrs.	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	
Richtlinienkonformer Ausbau eines Geh- und Radwegs mit Bahnquerungsmöglichkeit (z.B. Unterführung) mit Verbindung im weiteren Verlauf bis zum Marktplatz.	

Priorität:	mittel
Zeithorizont:	langfristig
Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Akteure:	Markt Massing; Deutsche Bahn, Grundstückseigentümer

Grafische Darstellungen:



Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas

Ausbau einer Wegeverbindung

Zwischen Gottholbinger Straße und Verbindungsstraße Steinbüchl/ Freilichtmuseum
(Bahnquerungsmöglichkeit)

Maßnahmennummer:	2.1.7
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:
Mangelhafte Anbindung
Ziel:
Schaffung direkter und zügiger Wegverbindungen abseits des Kfz-Verkehrs.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Richtlinienkonformer Ausbau eines Geh- und Radwegs mit Bahnquerungsmöglichkeit und Querungsmöglichkeit der St 2086 zur Gottholbinger Straße. Möglicherweise Grunderwerb notwendig.

Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	langfristig
Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Akteure:	Markt Massing, Deutsche Bahn, Grundstückseigentümer

Grafische Darstellungen:

Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas

Ausbau einer Wegeverbindung

Zwischen Kreuzöd Richtung Piering Verbindung
(In Zusammenarbeit mit der Stadt Neumarkt-Sankt Veit)



Maßnahmennummer:	2.1.8
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:
Mangelhafte Anbindung; mangelhafter Oberflächenbelag des vorhandenen Weges.
Ziel:
Schaffung direkter und zügiger Wegverbindungen abseits des Kfz-Verkehrs.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Richtlinienkonformer Ausbau eines Geh- und Radwegs, Fortführung der Gespräche mit der Stadt Neumarkt-Sankt Veit bzgl. der kurzen fehlenden Verbindungsstelle in Piering.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Akteure:	Markt Massing Neumarkt-Sankt Veit, Grundstückseigentümer

Grafische Darstellungen:



Ausbau einer Wegeverbindung

Zwischen Am Pumperhölzl und Eggenfeldener Straße (St 2086)



Maßnahmennummer:	2.1.9
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:	
Mangelhafte Anbindung	
Ziel:	
Schaffung direkter und zügiger Wegverbindungen abseits des Kfz-Verkehrs.	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	
Richtlinienkonformer Ausbau eines Geh- und Radwegs.	

Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	langfristig
Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Akteure:	Markt Massing, Grundstückseigentümer

Grafische Darstellungen:

Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas

Ausbau einer Wegeverbindung

Entlang St 2086 zwischen Spirknerstraße und Gemeindegrenze West



Maßnahmennummer:	2.1.10
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:	
Mangelhafte Anbindung	
Ziel:	
Schaffung direkter und zügiger Wegverbindungen abseits des Kfz-Verkehrs. Schaffung einer besseren Netzknüpfung Richtung Neumarkt-Sankt Veit.	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	
Richtlinienkonformer Ausbau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs an der St 2086 bzw. entlang der Bahnlinie.	

Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	langfristig
Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Akteure:	Markt Massing, StBA Passau, Grundstückseigentümer

Grafische Darstellungen:

Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas

Ausbau einer Wegeverbindung

Entlang St 2086 zwischen Johann-Sebastian-Bach-Straße und B 388



Maßnahmennummer:	2.1.11
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:	
Mangelhafte Anbindung	
Ziel:	
Schaffung direkter und zügiger Wegverbindungen abseits des Kfz-Verkehrs. Schaffung einer besseren Netzknüpfung zur B388.	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	
Richtlinienkonformer Ausbau eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs an der St 2086.	

Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	langfristig
Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Akteure:	Markt Massing, StBA Passau, Grundstückseigentümer

Grafische Darstellungen:



Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas

Wegweisende Beschilderung korrekt ausrichten

Knotenpunkt Berta-Hummel-straße/
Eggenfeldener Straße



Maßnahmennummer:	3.1.1
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:	Wegweisende Beschilderung derzeit unübersichtlich und spät sichtbar.
Ziel:	Überprüfung der wegweisenden Beschilderung hinsichtlich Sichtbarkeit, Ausrichtung der Schilder und Standort im Rahmen der Fortschreibung des Beschilderungskonzepts.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Neuausrichtung der grün-weißen wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, evtl. auch durch Versetzung bzw. Neusetzung von Pfosten.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Akteure:	Markt Massing, Landkreis Pottal-Inn

Grafische Darstellungen:



Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas

Wegweisende Beschilderung korrekt ausrichten

Radwegbeginn an der Rott bei Geflügelhof Ertl



Maßnahmennummer:	3.1.2
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:	
	Wegweisende Beschilderung nach Massing weist sowohl nach Ost als auch nach West.
Ziel:	
	Überprüfung der wegweisenden Beschilderung hinsichtlich Sichtbarkeit, Ausrichtung der Schilder und Standort im Rahmen der Fortschreibung des Beschilderungskonzepts.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	
	Entfernen oder neu ausrichten des falsch weisenden Schildes.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Akteure:	Markt Massing

Grafische Darstellungen:



Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas

Pfosten mit Zeichen Z.240 versetzen

Fuß- und Radverbindung Goethestraße – Spielmannstraße – Schuhmacherstraße

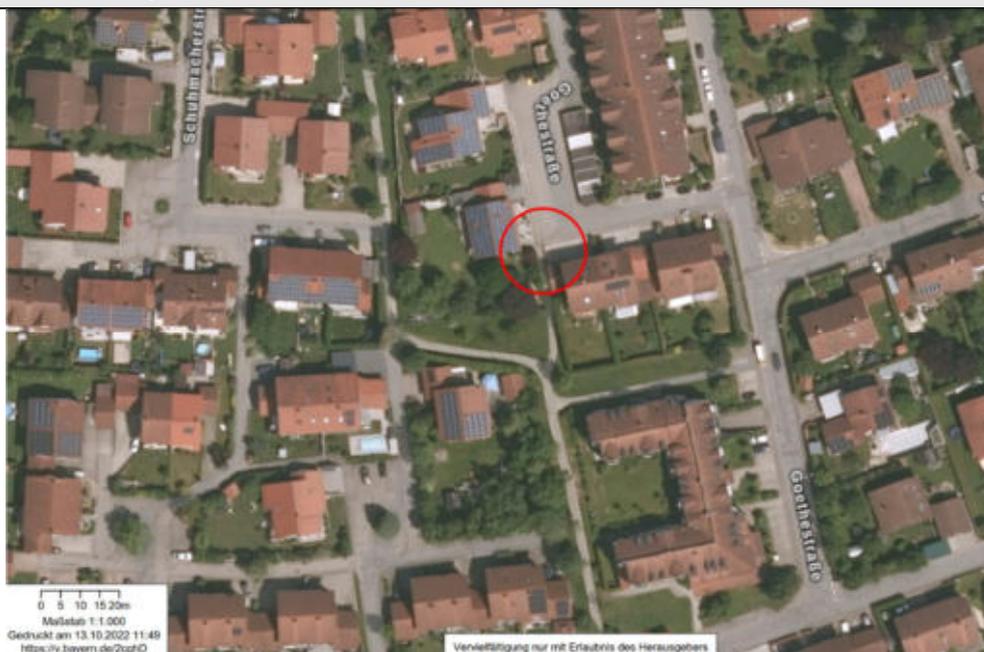


Maßnahmennummer:	3.2.1
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:
Pfosten mit Z 240 steht mitten in der Durchfahrt und erschwert v.a. für Fahrräder mit Anhänger oder Kinderwagen die Durchfahrt.
Ziel:
Verbesserung der Netzverknüpfung; Verkürzung der Wege.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Versetzen des Pfostens mit Beschilderung um eine bessere Einfahrt zu ermöglichen.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Akteure:	Markt Massing

Grafische Darstellungen:



Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas

Beschilderung als durchlässige Sackgasse

Hochholdinger Straße/ Rottwiesenweg



Maßnahmennummer:	3.4.1
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:
Durchlässige Sackgasse ist nicht als solche beschildert.
Ziel:
Hinweis auf Durchlässigkeit der Sackgasse, Netzverknüpfung verbessern.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Hinweis auf Durchlässigkeit der Sackgasse durch Ersetzen des Sackgassenschildes durch Z 357-50 StVO .

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Akteure:	Markt Massing

Grafische Darstellungen:

Z. 357-50 StVO

Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas

Beschilderung als durchlässige Sackgasse

Bgm.-Osterholzer-Straße/ An der Roßwiese



Maßnahmennummer:	3.5
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:
Durchlässige Sackgasse ist nicht als solche beschildert.
Ziel:
Hinweis auf Durchlässigkeit der Sackgasse, Netzverknüpfung verbessern.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Hinweis auf Durchlässigkeit der Sackgasse durch Ersetzen des Sackgassenschildes durch Z 357-50 StVO.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Akteure:	Markt Massing

Grafische Darstellungen:

Z. 357-50 StVO

0 5 10 15 20m
 Maßstab: 1:1.000
 Gedruckt am 13.10.2022 11:07
<https://www.bayern.de/ROInfo>

Vervielfältigung nur mit Erlaubnis des Herausgebers

Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas

Anpassung der Beschilderung

Zufahrt von B388 nach Wolfsegg



Maßnahmennummer:	3.5.1
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:
Durch das Z. 250 sind die genannten Straßen nicht nur für Kraftfahrzeuge, sondern auch für den Fahrradverkehr gesperrt (Verbot für Fahrzeuge aller Art – Fahrräder sind Fahrzeuge gemäß StVO).
Ziel:
Freigabe für den Radverkehr der durch Zeichen 250 gesperrten Straßen
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Freigabe entweder durch Anbringen des Zusatzzeichens Z. 1020-12 oder durch Ersetzung des Zeichens 250 durch das Zeichen 260. Auch grün-weiße wegweisende Beschilderung kann zusätzlich an dieser Stelle angebracht werden (Zwischenwegweiser ausreichend)

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Akteure:	Markt Massing

Grafische Darstellungen:	
<p>Ergänzung von Z. 250 mit Z. 1020-12 StVO</p> <p>alternativ:</p> <p>Z 260 StVO mit Z 1020-30</p>	<p>Zwischenwegweiser</p> <p>Zwischenwegweiser geben die Fahrtrichtung an. Sie bestätigen den Wegeverlauf, verdeutlichen eine Verschwenkung der Route und helfen z. B. an Weggabelungen bei der Orientierung. Sie werden auf Augenhöhe und im Blickfeld der Radfahrenden angebracht. Sie sind nur dann sinnvoll, wenn alle Ziele in der angegebenen Richtung erreichbar sind. Zwischenwegweiser haben die Größen von 350 x 350 mm, 300 x 300 mm oder 250 x 250 mm.</p> <p><i>Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Bayern, Bay. Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr</i></p>

Verbesserung des Oberflächenbelags im Abschnitt Riegelbach

Abschnitt Riegelbach



Maßnahmennummer:	4.1.1
Kategorie:	Komfortverbesserung

Mangel:	
Mangelhafter Oberflächenbelag	
Ziel:	
Schaffung einer direkten und zügigen Wegverbindung, Komfortverbesserung.	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	
Ausbau zu einer mit dem Fahrrad befahrbaren Verbindung im Abschnitt Riegelbach.	

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Akteure:	Markt Massing

Grafische Darstellungen:



Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas

Verbesserung des Oberflächenbelags und Verbreiterung des Wegs

Wege zwischen Spielmannstraße und Schuhmacherstraße/ Am Pumperhölzl

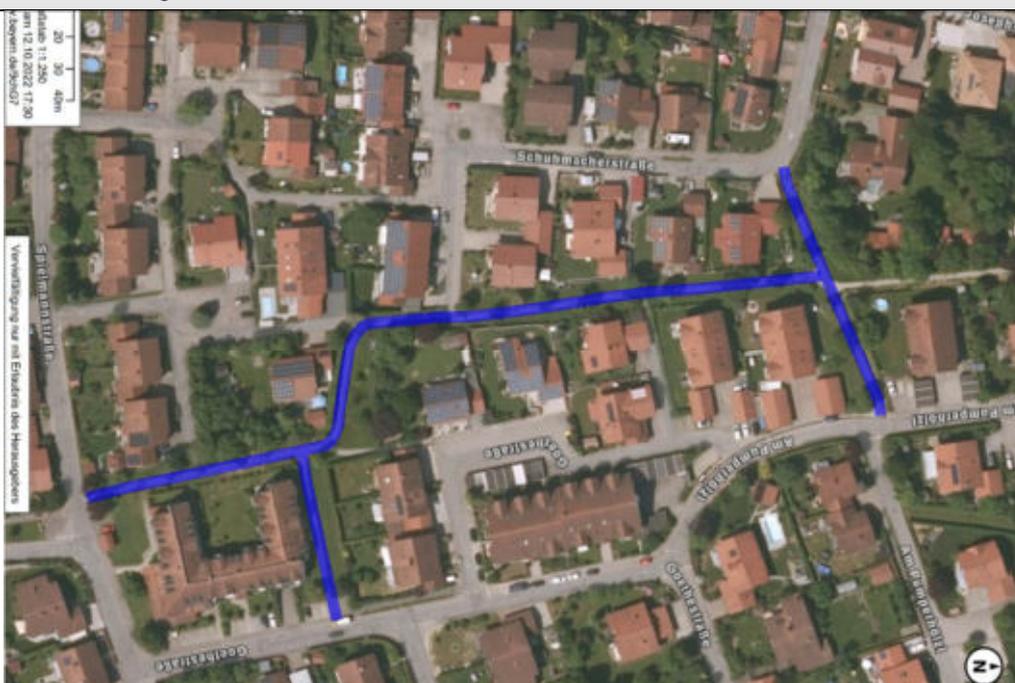


Maßnahmennummer:	4.1.2
Kategorie:	Komfortverbesserung

Mangel:	
Mangelhafter Oberflächenbelag	
Ziel:	
Schaffung einer direkten und zügigen Wegverbindungen abseits des Kfz-Verkehrs.	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	
Ausbau zu einer mit dem Fahrrad befahrbaren Verbindung zwischen Spielmannstraße und Schuhmacherstraße/ Am Pumperhölzl bzw. Verbreiterung der vorhandenen Wege.	

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Akteure:	Markt Massing

Grafische Darstellungen:



Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas

Entfernung bzw. Aufweitung von Umlaufsperrn

Am Ziegelfeld

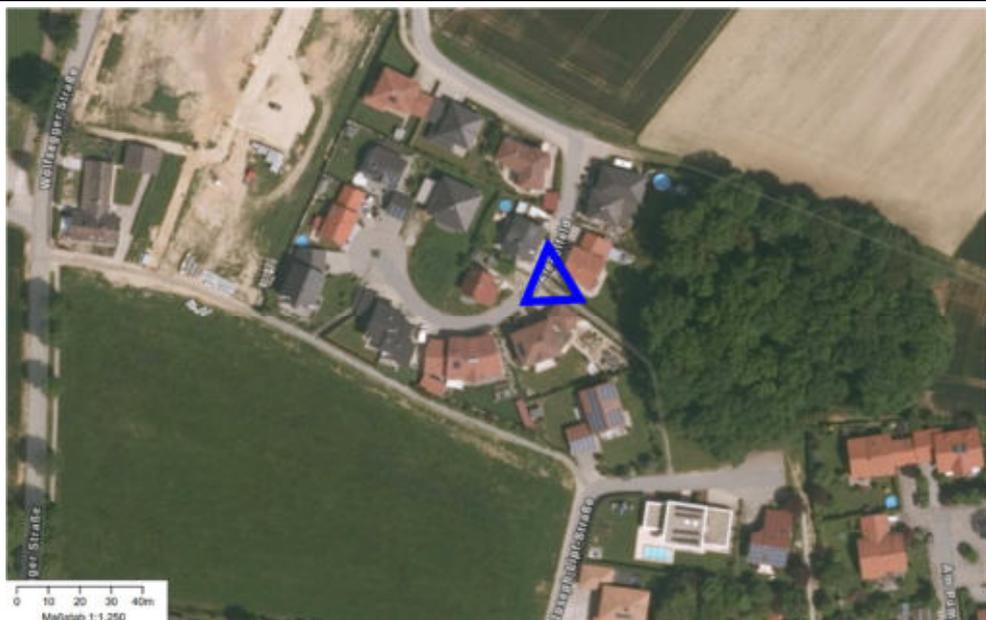


Maßnahmennummer:	4.2.1
Kategorie:	Komfort

Mangel:
Umlaufsperrn behindert den Radverkehr unnötig; am Durchgang zum Ziegelfeld ist auch ein Radschieben nicht möglich; Umlaufsperrn entspricht zudem nicht den Richtlinien und ist nachts schlecht zu sehen.
Ziel:
Komfortablere Fortbewegung für den Radverkehr; Radschieben muss möglich sein;
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Entfernung bzw. Aufweitung der Umlaufsperrn.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Akteure:	Markt Massing

Grafische Darstellungen:



Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas

Entfernung bzw. Aufweitung von Umlaufsperrn

Berta-Hummel-Volksschule



Maßnahmennummer:	4.2.2
Kategorie:	Komfort

Mangel:
Umlaufsperrn behindert den Radverkehr unnötig.
Ziel:
Komfortablere Fortbewegung für den Radverkehr.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Umlaufsperrn durch richtlinienkonforme Umlaufsperrn in rot-weiß mit entsprechenden Abständen ersetzen.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Akteure:	Markt Massing

Grafische Darstellungen:



Entfernung bzw. Aufweitung von Umlaufsperrn

Gehweg entlang Eggenfeldener Straße (St 2086) zwischen Ludwig-Thoma-Straße und Johann-Sebastian-Bach-Str.



Maßnahmennummer:	4.2.3
Kategorie:	Komfort

Mangel:	Umlaufsperrn behindert den Radverkehr unnötig; ein Radschieben bzw. Fahren auf dem Fußweg ist nicht möglich.
Ziel:	Komfortablere Fortbewegung für den Radverkehr; Radschieben muss möglich sein;
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Entfernung bzw. Aufweitung der Umlaufsperrn, bei Verbreiterung und Freigabe des Fußwegs für den Radverkehr (vgl. 1.11) Umlaufsperrn entfernen.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Akteure:	Markt Massing

Grafische Darstellungen:

Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas

Verbesserung bzw. Ergänzung der Fahrradabstellanlagen Berta-Hummel-Volksschule

Berta-Hummel-Grundschule



Maßnahmennummer:	4.3.1
Kategorie:	Abstellanlagen

Mangel:
Fahrradabstellanlagen entsprechen nicht den aktuellen Standards (sog. „Felgenbrecher“) und sind nur teilweise überdacht
Ziel:
Errichtung attraktiver ADFC-zertifizierter Fahrradabstellanlagen mit zeitgemäßem Standard; Erhöhung der Wertschätzung des Fahrrades;
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Austausch der sog. „Felgenbrecher“ durch aktuelle Modelle mit Ansperr- und Anlehmöglichkeit in ausreichender Anzahl. Gute Fahrradabstellanlagen animieren dazu, den Schulweg mit hochwertigen und damit verkehrssicheren und attraktiven Rädern zu fahren. Fehlen gute Abstellanlagen können Fahrräder nicht angeschlossen abgestellt werden, oder sie werden ungeordnet an nicht geeignete Stellen angekettet. Es werden minderwertige Fahrräder verwendet oder es wird gleich ganz auf die Fahrradnutzung verzichtet. Eine Voraussetzung, dass Kinder mit dem Rad zur Schule fahren und nicht mit dem Elterntaxi, sind gute Fahrradabstellanlagen, die auch in direkter Nähe zum Eingang liegen. (Quelle: ADFC: Fahrradständer an Schulen)

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Akteure:	Markt Massing

Grafische Darstellungen:	

Verbesserung bzw. Ergänzung der Fahrradabstellanlagen Ortsmitte

Ortsmitte



Maßnahmennummer:	4.3.2
Kategorie:	Abstellanlagen

Mangel:
Fahrradabstellanlagen entsprechen nicht den aktuellen Standards (sog. „Felgenbrecher“)
Ziel:
Errichtung attraktiver ADFC-zertifizierter Fahrradabstellanlagen mit zeitgemäßem Standard; Erhöhung der Wertschätzung des Fahrrades;
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Austausch der sog. „Felgenbrecher“ durch aktuelle Modelle mit Ansperr- und Anlehmöglichkeit in ausreichender Anzahl.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Akteure:	Markt Massing

Grafische Darstellungen:	

Verbesserung bzw. Ergänzung der Fahrradabstellanlagen Bahnhof

Bahnhof



Maßnahmennummer:	4.3.3
Kategorie:	Abstellanlagen

Mangel:
Fahrradabstellanlagen entsprechen nicht den aktuellen Standards (sog. „Felgenbrecher“) und sind nur teilweise überdacht
Ziel:
Errichtung attraktiver ADFC-zertifizierter Fahrradabstellanlagen mit zeitgemäßem Standard; Erhöhung der Wertschätzung des Fahrrades;
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Austausch der sog. „Felgenbrecher“ durch aktuelle Modelle mit Ansperr- und Anlehmöglichkeit in ausreichender Anzahl und Überdachung. Erweiterung der Fahrradabstellanlagen auf der Nordseite der Bahnlinie, Anbringung einer Überdachung.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Akteure:	Markt Massing

Grafische Darstellungen:	

Verbesserung bzw. Ergänzung der Fahrradabstellanlagen Friedhof

Friedhof Massing



Maßnahmennummer:	4.3.4
Kategorie:	Abstellanlagen

Mangel:
Fahrradabstellanlagen entsprechen nicht den aktuellen Standards (sog. „Felgenbrecher“).
Ziel:
Errichtung attraktiver ADFC-zertifizierter Fahrradabstellanlagen mit zeitgemäßem Standard; Erhöhung der Wertschätzung des Fahrrades.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Austausch der sog. „Felgenbrecher“ durch aktuelle Modelle mit Ansperr- und Anlehnmöglichkeit in ausreichender Anzahl und mit Überdachung.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Akteure:	Markt Massing

Grafische Darstellungen:	

Verbesserung bzw. Ergänzung der Fahrradabstellanlagen an den E-Bike-Ladestationen

Freilichtmuseum Massing



Maßnahmennummer:	4.3.5
Kategorie:	Abstellanlagen

Mangel:
Fahrradabstellanlagen entsprechen nicht den aktuellen Standards (sog. „Felgenbrecher“);
Ziel:
Errichtung attraktiver ADFC-zertifizierter Fahrradabstellanlagen mit zeitgemäßem Standard; Erhöhung der Wertschätzung des Fahrrades;
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Erweiterung bzw. Austausch der sog. „Felgenbrecher“ durch aktuelle Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens für E-Bikes ermöglichen.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Akteure:	Markt Massing

Grafische Darstellungen:	
	<p style="text-align: center;">E-Bike-Ladestation Schliersee</p>

Verbesserung bzw. Ergänzung der Fahrradabstellanlagen Freilichtmuseum Massing

Freilichtmuseum Massing



Maßnahmennummer:	4.3.6
Kategorie:	Abstellanlagen

Mangel:
Fahrradabstellanlagen entsprechen nicht den aktuellen Standards (sog. „Felgenbrecher“);
Ziel:
Errichtung attraktiver ADFC-zertifizierter Fahrradabstellanlagen mit zeitgemäßem Standard; Erhöhung der Wertschätzung des Fahrrades;
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Austausch der sog. „Felgenbrecher“ durch aktuelle Modelle mit Ansperr- und Anlehnmöglichkeit in ausreichender Anzahl.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Akteure:	Markt Massing

Grafische Darstellungen:	

Verbesserung bzw. Ergänzung der Fahrradabstellanlagen Hallenbad Massing.

Hallenbad Massing



Maßnahmennummer:	4.3.7
Kategorie:	Abstellanlagen

Mangel:
Fahrradabstellanlagen entsprechen nicht den aktuellen Standards (sog. „Felgenbrecher“);
Ziel:
Errichtung attraktiver ADFC-zertifizierter Fahrradabstellanlagen mit zeitgemäßem Standard; Erhöhung der Wertschätzung des Fahrrades;
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Erweiterung der Abstellanlagen mit aktuellen Modellen mit Ansperr- und Anlehnmöglichkeit in ausreichender Zahl. Bei Freizeiteinrichtungen ist vor allem die Anlehnmöglichkeit wichtig, da Gepäck (z.B. Badetasche) transportiert wird oder auch Kinder auf Kindersitzen mitfahren.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Akteure:	Markt Massing

Grafische Darstellungen:	

Verbesserung bzw. Ergänzung der Fahrradabstellanlagen Jugendtreff

Jugendtreff Hochholdinger Straße



Maßnahmennummer:	4.3.8
Kategorie:	Abstellanlagen

Mangel:
Fahrradabstellanlagen entsprechen nicht den aktuellen Standards (sog. „Felgenbrecher“);
Ziel:
Errichtung attraktiver ADFC-zertifizierter Fahrradabstellanlagen mit zeitgemäßem Standard; Erhöhung der Wertschätzung des Fahrrades;
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Austausch der sog. „Felgenbrecher“ durch aktuelle Modelle mit Ansperr- und Anlehnmöglichkeit in ausreichender Anzahl.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Akteure:	Markt Massing

Grafische Darstellungen:	

Verbesserung bzw. Ergänzung der Fahrradabstellanlagen Sportheim

Sportheim Wolfsegger Straße



Maßnahmennummer:	4.3.9
Kategorie:	Abstellanlagen

Mangel:
Fahrradabstellanlagen entsprechen nicht den aktuellen Standards (sog. „Felgenbrecher“);
Ziel:
Errichtung attraktiver ADFC-zertifizierter Fahrradabstellanlagen mit zeitgemäßem Standard; Erhöhung der Wertschätzung des Fahrrades;
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Austausch der sog. „Felgenbrecher“ durch aktuelle Modelle mit Ansperr- und Anlehnmöglichkeit in ausreichender Anzahl. Bei Freizeiteinrichtungen ist vor allem die Anlehnmöglichkeit wichtig, da Gepäck (z.B. Sporttasche) transportiert wird oder auch Kinder auf Kindersitzen mitfahren.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Akteure:	Markt Massing

Grafische Darstellungen:	

Verbesserung bzw. Ergänzung der Fahrradabstellanlagen Sportplatz

Sportplatz Matthäus-Haberl Straße



Maßnahmennummer:	4.3.10
Kategorie:	Abstellanlagen

Mangel:
Fahrradabstellanlagen entsprechen nicht den aktuellen Standards (sog. „Felgenbrecher“);
Ziel:
Errichtung attraktiver ADFC-zertifizierter Fahrradabstellanlagen mit zeitgemäßem Standard; Erhöhung der Wertschätzung des Fahrrades;
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Austausch der sog. „Felgenbrecher“ durch aktuelle Modelle mit Ansperr- und Anlehnmöglichkeit in ausreichender Anzahl. Bei Freizeiteinrichtungen ist vor allem die Anlehnmöglichkeit wichtig, da Gepäck (z.B. Sporttasche) transportiert wird oder auch Kinder auf Kindersitzen mitfahren.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Akteure:	Markt Massing

Grafische Darstellungen:	

E-Bike-Ladestation am Marktplatz

Ortskern Massing - Marktplatz



Maßnahmennummer:	5.8.1
Kategorie:	Service

Mangel:
Für Radtouristen, die das Ortszentrum zum Ziel haben wäre eine E-Bike-Ladestation am Marktplatz sinnvoll.
Ziel:
Errichtung attraktiver ADFC-zertifizierter Fahrradabstellanlagen mit zeitgemäßem Standard; Erhöhung der Wertschätzung des Fahrrades;
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Erweiterung bzw. Austausch der sog. „Felgenrecher“ durch aktuelle Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens für E-Bikes ermöglichen.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Akteure:	Markt Massing

Grafische Darstellungen:	
E-Bike-Ladestation Föthenbach	

Fahrrad-Service-Station am Sportheim

Sportheim Massing



Maßnahmennummer:	5.8.3
Kategorie:	Service

Mangel:
Die Anfahrt zu den Sportanlagen mit dem Fahrrad sollte gefördert werden, deshalb wäre auch eine Fahrradreparaturstation sinnvoll.
Ziel:
Serviceangebot für kleinere Reparaturen in Eigenleistung sowie Ersatzteile.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Einrichtung einer Reparaturservicestation mit Luftpumpe und ggf. Ersatzteilautomat;

Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Akteure:	Markt Massing

Grafische Darstellungen:	
 <p>Reparaturstation (Gemeinde Planegg)</p>	 <p>Ersatzteilautomat (München-Neuaußing)</p>

Fahrrad-Service-Station am Freilichtmuseum

Freilichtmuseum Massing



Maßnahmennummer:	5.8.3
Kategorie:	Service

Mangel:
Für Radtouristen, die das Freilichtmuseum zum Ziel haben wäre dort eine Fahrradreparaturstation sinnvoll zudem es hier ja schon eine E-Bike-Ladestation gibt.;
Ziel:
Serviceangebot für kleinere Reparaturen in Eigenleistung sowie Ersatzteile, auch für Radtouristen, die auf überregionalen Radrouten in Massing vorbeikommen;
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Einrichtung einer Reparaturservicestation mit Luftpumpe und ggf. Ersatzteilautomat;

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Akteure:	Markt Massing

Grafische Darstellungen:	
<p>Reparaturstation (Gemeinde Planegg)</p>	<p>Ersatzteilautomat (München-Neuaubing)</p>