

# STADT GUNDELFINGEN A.D.DONAU



Landkreis Dillingen a.d. Donau

## RADVERKEHRSKONZEPT für die Stadt Gundelfingen a.d. Donau



Auftraggeber: Stadt Gundelfingen a.d. Donau

Fassung vom 11.08.2023

# OPLA

BÜROGEMEINSCHAFT  
FÜR ORTSPLANUNG  
UND STADTENTWICKLUNG

Architekten und Stadtplaner  
Otto-Lindenmeyer-Str. 15  
86153 Augsburg  
Tel: 0821 / 508 93 78 0  
Mail: info@opla-augsburg.de

Projektnummer: 21066  
Bearbeitung: IS, AD

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
1.1	Verortung und Rahmenbedingungen	4
1.2	Vorgehen	5
<b>2.</b>	<b>Bestand</b>	<b>7</b>
2.1	Vorhandenes Radwegenetz	7
2.2	Ziele im Stadtgebiet	9
<b>3.</b>	<b>Bestandsbewertung</b>	<b>11</b>
3.1	Radwege	11
3.2	Gefahrenstellen	14
3.3	Unfalldaten	17
3.4	Verkehrsdaten	19
3.5	Fahrradabstellplätze	20
3.6	Beschilderung	21
<b>4.</b>	<b>Bürgerbeteiligung</b>	<b>22</b>
<b>5.</b>	<b>Planungsgrundlagen</b>	<b>24</b>
5.1	Breitenanforderungen	24
5.2	E-Mobilität	26
<b>6.</b>	<b>Handlungskonzept</b>	<b>27</b>
6.1	Lauinger Straße – Lösungsvorschläge zur Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer	27
6.2	Ausweich- und Verbindungstrassen	30
6.3	Behebung von Gefahrenpunkten	34
6.4	Leitsystem	35
6.5	Allgemeine Maßnahmen	36
<b>7.</b>	<b>Priorisierung der Maßnahmen</b>	<b>37</b>
<b>8.</b>	<b>Fördermöglichkeiten</b>	<b>38</b>
<b>9.</b>	<b>Zusammenfassung</b>	<b>39</b>
<b>10.</b>	<b>Ausblick</b>	<b>39</b>

## Planverzeichnis

<b>1</b>	<b>Bestandspläne</b>
P 1-1	Bestand Radwege und Ziele Innerorts
P 1-2	Bestand Radwege Überregional
P 1-3	Bestand Gefahren- und Unfallpunkte
P 1-4	Bestandsbewertung
<b>2</b>	<b>Bürgerbeteiligung</b>
P 2-1	Karte: Bürgerbeteiligung
<b>3</b>	<b>Handlungskonzept, Maßnahmenpläne</b>
P 3-1	Handlungskonzept Gundelfingen
P 3-2	Handlungskonzept Peterswörth
P 3-3	Maßnahmen Durchgängigkeit Lauinger Straße
P 3-4	Karte: Verortung Bewertungsmatrix

## Anlagenverzeichnis

A 1	Steckbriefe Radwegebestand
A 2	Steckbriefe und Zusammenstellung der Gefahrenpunkte
A 3	Auswertung Bürgerbeteiligung
A 4	Protokoll zur Begehung der Lauinger Straße
A 5	Bewertungsmatrix
A 6	Maßnahmenliste mit Kostenschätzung

## 1. EINLEITUNG

---

Der Fahrradverkehr gewinnt insbesondere vor dem Hintergrund des Klimawandels und der Notwendigkeit der CO<sub>2</sub>-Einsparung zunehmend an Bedeutung. Darüber hinaus ist Fahrradfahren gesundheitsfördernd und zugleich geld- und zeitsparend.

Gerade im Stadtverkehr sind Menschen mit dem Fahrrad oft schneller als mit dem Auto oder öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs, zumal bei einem gut ausgebauten Radwegenetz. Die kürzeren Fahrtzeiten machen das Fahrrad als Alternative zum motorisierten Individualverkehr interessant, insbesondere wenn die Wegeführung sicher und durch ein begrüntes Umfeld, eine Beleuchtung und eine hindernisarme Durchgängigkeit attraktiv ist.

Ein attraktives Radwegenetz trägt zur Reduzierung von Luftverschmutzung und Lärmbelästigung bei und es werden weniger Flächen für ruhenden Verkehr benötigt. Umfragen bestätigen, dass Städte mit einer guten Radwegeausstattung als lebenswerter empfunden werden.

Neben der Bedeutung als Verkehrsmittel für den Alltag (Weg zur Schule, Arbeit oder zum Einkaufen) spielt das Fahrrad auch in der Freizeit eine zunehmend wichtige Rolle. Dabei ändern sich mit steigendem Anteil von E-Bikes und Lastenrädern auch die Anforderungen an die Fahrrad-Infrastruktur (Wege, Abstellmöglichkeiten, Service-Leistungen, etc.).

Die Stadt Gundelfingen a.d.Donau möchte mit dem vorliegenden Radverkehrskonzept die vorhandenen Radverbindungen ausbauen, neue Radwege ergänzen und ein zusammenhängendes und attraktives Radwegenetz herstellen. Die Netzlücken im innerörtliche Radwegenetz sollen dabei geschlossen werden.

### 1.1 Verortung und Rahmenbedingungen

Die Stadt Gundelfingen a.d.Donau liegt im Landkreis Dillingen a.d.Donau, ca. 10 km südwestlich der Stadt Dillingen a.d.Donau. Gundelfingen hat derzeit 7.983 Einwohner (31. Dez. 2022) und umfasst eine Fläche von insgesamt 54,05 km<sup>2</sup>. Über die Bundesstraße B16 ist Gundelfingen an das südwestlich gelegene Günzburg und die Autobahn A8 angeschlossen. Die Bundesstraße B16 führt in nordöstliche Richtung über Lauingen, Dillingen bis nach Donauwörth.

Gundelfingen liegt im Donautal und ist daher topographisch wenig bewegt. Steigungen müssen zumeist nicht oder nur im geringen Umfang überwunden werden, z.B. bei Unter- oder Überführungen.

Durch die Lage im Donautal ist Gundelfingen sehr gut in das touristische Radwegenetz eingebunden und liegt an überregional bedeutenden Radrouten. Die attraktiv gestaltete Innenstadt ist touristisch sehenswert, so dass die Radrouten zumeist durch diese hindurchführen.

Die Ausgangslage für eine stärkere Ausrichtung der Stadt auf das Verkehrsmittel Fahrrad ist also gut.



mit Maßnahmenvorschlägen für ein durchgängiges und sicheres Radwegekonzept mit sinnvollen Ergänzungen des Radwegenetzes erarbeitet.

Letztendlich besteht zwar eine ausgeschilderte Radwegeführung des Landkreises, die sich an die Trassenführung der überregionalen Freizeit-Radwege anlehnt, für die Stadt Gundelfingen selbst ist jedoch derzeit kein eigenständiges Konzept für ein Radwegenetz vorhanden.

## 2. BESTAND

### 2.1 Vorhandenes Radwegenetz

#### Freizeitradwege

Im Donautalraum ist bereits ein umfassendes Netz an überregionalen Freizeit-Fahrradwegen vorhanden. Diese wurden durch den Landkreis Dillingen und Tourismusverein Dillinger Land e.V. ausgeschildert. Teilweise bestehen Themenwege, wie der Radweg „Dillinger Land - Moor und Wasser“ oder die „Via Danubia“.

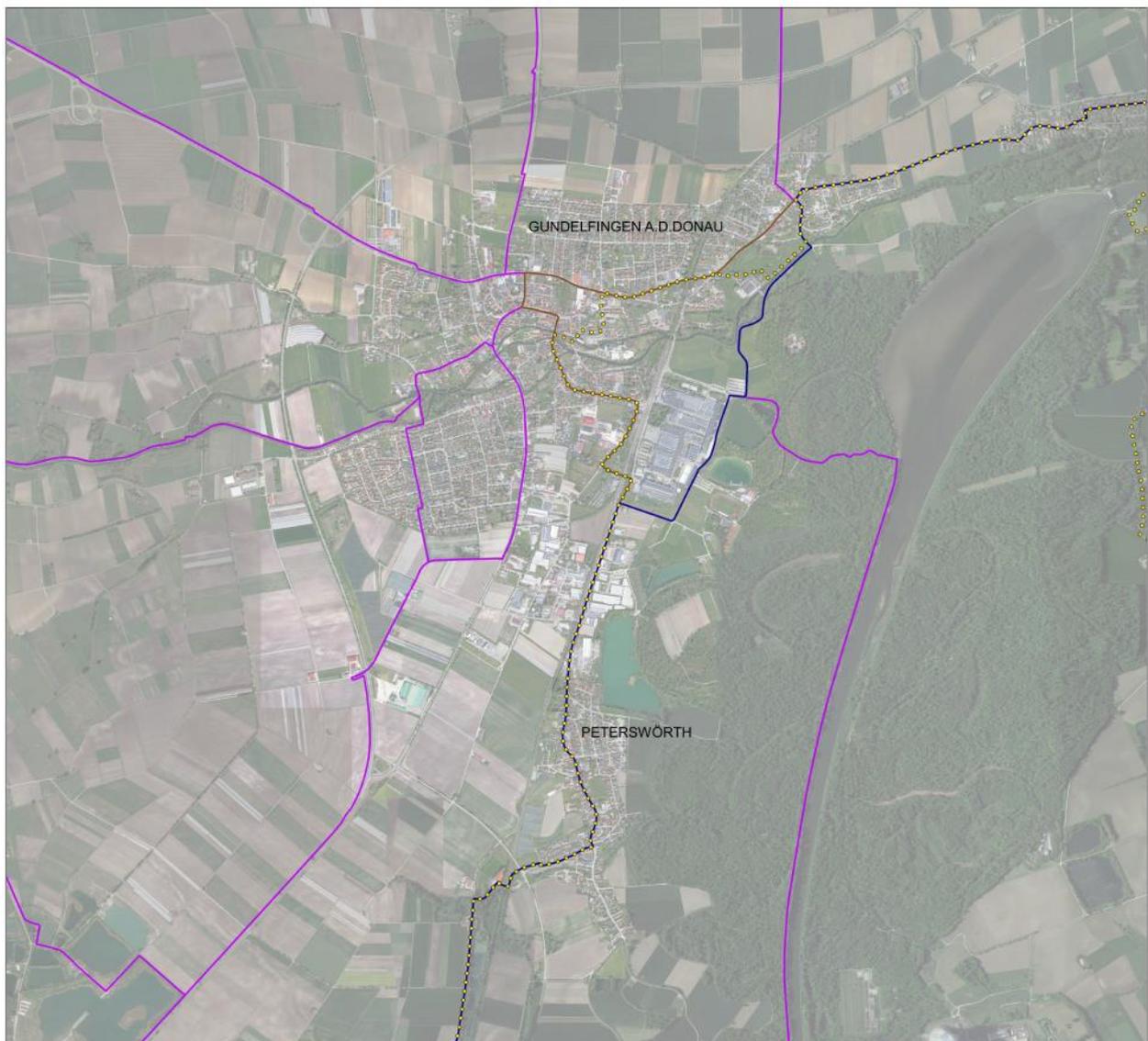


Abb. 2. Bestand Radwege Überregional

## Legende

-  Bayernnetz für Radler Donauradweg
-  Fernradwanderweg Via Danubia Günzburg-Staudheim
-  Radwanderweg Landkreis Dillingen adDonau Wegenetz des Landkreises
-  Radwanderweg Dillinger Land Energie-Quiztour

Folgende überregionale Freizeit-Radwege verlaufen durch Gundelfingen:

- Bayernnetz für Radler, Donauradweg
- Fernradwanderweg, „Via Danubia“ (Günzburg-Staudheim)
- Radwanderweg: Landkreis Dillingen a.d.Donau, Wegenetz des Landkreises
- Radwanderweg: „Dillinger Land, Energie-Quiztour“
- Radwanderweg „Dillinger Land, Moor und Wasser“

Der Donauradweg (dunkelblaue Kennzeichnung) ist ein touristisch bedeutender Radweg, der von Donaueschingen (Donauursprung) über Gundelfingen bis zur Mündung ins Schwarze Meer verläuft und eine Gesamtlänge von rund 2.850 km aufweist.

Auf dem Fernradwanderweg Via Danubia (braune Kennzeichnung) wird man direkt durch die Innenstadt geleitet.

Die Radwanderwege vom Landkreis Dillingen (lila Kennzeichnung) durchziehen die Stadt Gundelfingen mit ausgeschilderten Radrouten. Auf diesen Routen verlaufen auch die Themenwege „Energie-Quiztour“ sowie „Moor und Wasser“ vom Tourismusverein Dillinger Land e.V. (gelbe Kennzeichnung).

Die touristischen Radwege sind gut ausgeschildert und wurden so geführt, dass ein hoher Erlebniswert gegeben ist. Sie nutzen die bestehenden Wege und vermeiden dabei weitgehend Hauptverkehrsstraßen. Aufgrund der am touristischen Erlebniswert ausgerichteten Streckenführung und der Ausschilderung überregionaler Ziele sind sie oftmals nicht geeignet, um im Stadtgebiet infrastrukturell wichtige Ziele sicher und schnell zu erreichen.

## Alltagsradwege

Die Stadt Gundelfingen orientiert sich beim Ausbau von Radwegeverbindungen stark an den vom Landkreis ausgeschilderten Routen. Dabei setzt die Stadt auf Gehwege mit „Radfahrer frei“, Schutzstreifen als Markierung auf der Fahrbahn und gering befahrene Straßen. Ein eigenständiges städtisches Radwegenetz, das die innerörtlich wichtigen Ziele berücksichtigt, ist derzeit nicht vorhanden. Für Radfahrer ist durch die Nutzung von Gehwegen eine schnelle und barrierefreie Routenführung nicht möglich.

Um das Verkehrsmittel Fahrrad als echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu etablieren, benötigt es ein attraktives und alltagstaugliches Radwegenetz.

## 2.2 Ziele im Stadtgebiet

Das zukünftige Radwegenetz sollte sich an den vorhandenen Ziel- und Quellpunkten orientieren. Dies sind Ziele der städtischen Infrastruktur, wie Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, Kindergärten, Rathaus, etc., Freizeitziele und wichtige Mobilitäts-Ziele, wie der Bahnhof, außerdem die Wohngebiete.

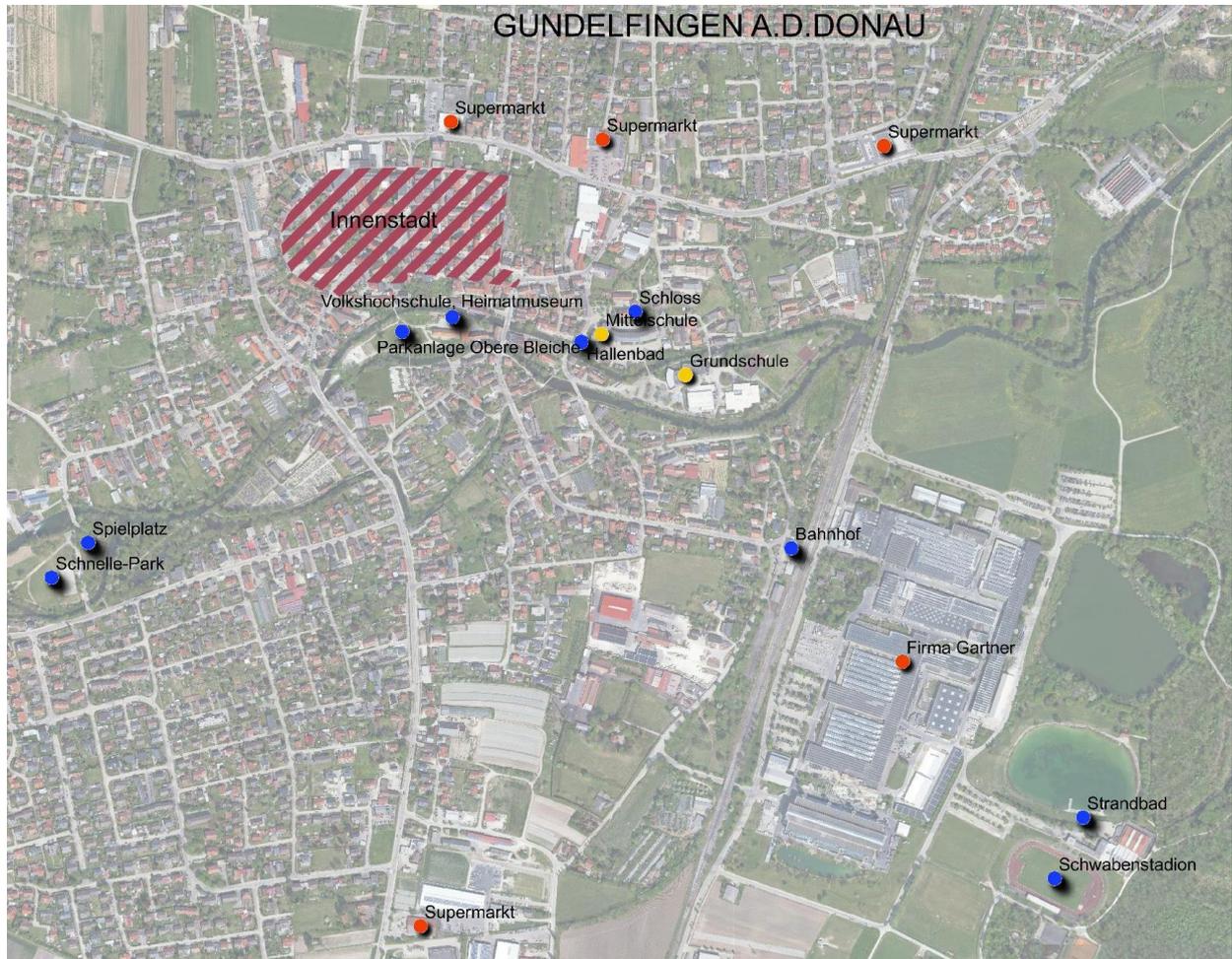


Abb. 3. Bestand Ziele Gundelfingen

### Legende

#### Ziele

-  Freizeitziele
-  Soziale Ziele
-  Versorgungsziele

Die attraktive Innenstadt von Gundelfingen ist sowohl für Touristen und Freizeitradler als auch für Alltagsradler ein besonders wichtiges Ziel, das aus allen Richtungen gut und unkompliziert erreichbar sein sollte. An der Professor-Bamann-Straße und Hauptstraße befinden sich u.a. Einzelhandel, Restaurants, Cafés, Bäckereien, Ärzte und Apotheken.

Der Bahnhof ist als Anschlusspunkt an den Nah- und Fernverkehr ebenfalls ein wichtiges Ziel.

Zu den Zielen der sozialen Infrastruktur zählen die Mittelschule, die Grundschule und der Kindergarten in Gundelfingen sowie das Gemeindehaus mit Kindergarten in Peterswörth.

Die Firma Gartner stellt als großer regionaler Arbeitgeber mit einer Arbeitsplatzkonzentration ein Ziel für die Mitarbeiter dar, das vermutlich zu einem größeren Radfahrer-Aufkommen beiträgt.

Freizeitziele sind unter anderem die Parkanlage Obere Bleiche, der Schnelle-Park, Hallenbad, Strandbad am Gartnersee und das Schwabenstadion.

Neben einer attraktiven, eindeutigen und sicheren Wegeführung zu den Zielen sind auch sichere Fahrradstellplätze an den einzelnen Zielpunkten wichtig.

### 3. BESTANDSBEWERTUNG

---

#### 3.1 Radwege

##### **Bewertungsmethodik**

Die bestehenden Radverbindungen in Gundelfingen wurden bei der Bestandserhebung nach dem Radverkehrsanlagen-Typ in folgende Kategorien eingeteilt (s. Plan P 1-1, Bestand Radwege und Ziele Innerorts):

- eigenständig geführte Radwege,
- getrennte Geh- und Radwege,
- Gehwege mit „Radfahrer frei“,
- Schutzstreifen auf der Fahrbahn,
- Radwegführung auf einer gering, mittel oder stark befahrenen Straße.

Darüber hinaus wurden Steckbriefe erstellt, die für definierte Streckenabschnitte Auskunft über den Radverkehrsanlagen-Typ, den Zustand und den Belag sowie über Sonstiges geben und so einen zusammenfassenden Überblick ermöglichen (s. Anlage A 1, Steckbriefe Radwegebestand).

Die Zustandsbewertung erfolgte in fünf Kategorien (++, +, +-, -, --) nach Verkehrssicherheit, Befahrbarkeit, Barrieren und Durchgängigkeit. Bei negativen Bewertungen wurden die jeweiligen Mängel in den Anmerkungen benannt.

##### **Vorhandene Radverkehrsanlagen**

Die Radverkehrsanlagen wurden mit Steckbriefen beschrieben und bewertet. Diese sind als Anlage A 1 dem Bericht beigelegt.

Im Folgenden soll ein zusammenfassender Überblick über die Radverkehrsanlagen und Radwegführungen in der Stadt Gundelfingen gegeben werden.

##### **Außerhalb der Stadt**

Außerorts befinden sich entlang der Hauptverkehrsstraßen, wie der Medlinger und der Haunsheimer Straße gemeinsame Geh- und Radwege.

Zwischen den landwirtschaftlichen Flächen sind zudem teilweise asphaltierte landwirtschaftliche Straßen, Feldwege oder eigenständig geführte Radwege vorhanden (z.B. Siebenviertelweg).

Die außerörtlichen Radwege befinden sich größtenteils in einem guten Zustand, haben eine ausreichende Dimensionierung und sind durch den Landkreis größtenteils deutlich beschildert.

Derzeit findet südlich des Siebenviertelweges der Ausbau der Bundesstraße B16 mit straßenbegleitenden, ein- oder beidseitigen Rad- und Flurwegen und Untertunnelungen für Fußgänger und Fahrradfahrer statt. Diese bieten eine gute Grundlage für den Fahrradweganschluss zur Günzburger Straße nach Gundelfingen und zur Offinger Straße nach Peterswörth. Die Weiterführung des Radweges nach Peterswörth fehlt jedoch.

Die Verbindung von der Innenstadt / vom Bahnhof nach Peterswörth östlich der Peterswörther Straße (ab der Stadionstraße nach Süden) ist zu schmal, sanierungsbedürftig und endet am Anfang des Ortsteils abrupt.



Abb. 4. Medlinger Straße Richtung B 16



Abb. 5. Asphaltierter Flurweg, südliche Fortsetzung der Max-Planck-Straße



Abb. 6. Peterswörther Straße



Abb. 7. Tunnel, Kreuzung Offinger und Günzburger Straße

## Im Stadtgebiet

### Gehweg mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“

Innerorts wird der Fahrradverkehr entlang der **Lauinger/ Medlinger Straße** und einem Abschnitt der Peterswörther Straße über Gehwege mit dem Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ geführt. Die Breite beträgt derzeit zwischen 1,50 m und 3,14 m. Die Fahrradfahrer dürfen hier offiziell nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren und müssen auf Fußgänger Rücksicht nehmen. Es besteht allerdings keine Benutzungspflicht. Der schnellere Radverkehr darf weiterhin die Fahrbahn nutzen.

Die Lauinger Straße ist jedoch als Kreisstraße stark frequentiert und weist gem. Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2021<sup>2</sup> eine Belastung von 7.141 KFZ täglich auf (davon 175 mit Schwerverkehr). Die Medlinger Straße ist vermutlich geringfügig weniger stark befahren, hat aber als Zubringer zur Bundesstraße 16 ebenfalls eine hohe Verkehrsbedeutung. Somit ist das Befahren dieser Hauptverkehrsstraßen mit einem hohen Gefährdungspotenzial verbunden, was sich auch an der Häufung der Unfallpunkte zeigt (vgl. Kap 3.2 und 3.3).

Entlang der Brenz, im Bereich vom **Schnelle-Park**, verläuft ein Gehweg mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“. Hier besteht insbesondere nachmittags und an den Wochenenden ein sehr hohes Aufkommen an Spaziergängern und Kindern, die den Spielplatz sowie die Kneippanlage nutzen. Damit ist besondere Vorsicht für Radfahrer geboten und ein zügiges Fahren nicht möglich. Die Brücken im Schnelle Park sind zudem für eine gemeinsame Nutzung zu schmal dimensioniert.

Die Weiterführung zur Günzburger Straße ist aufgrund von sehr engen Wegeabschnitten an der Friedhofsmauer für Radfahrer nur als Fußgänger (Radfahrer absteigen und schieben) möglich. Die Schilder an der Günzburger Straße in Richtung Schnelle-Park sind in ihrer Aussage widersprüchlich: zwar ist der Weg als Fußweg mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“ ausgewiesen, darunter befindet sich jedoch das Schild „Radfahrer absteigen“.



Abb. 8. Brücke im Schnelle-Park



Abb. 9. Enger Wegeabschnitt an der Friedhofsmauer

### Schutzstreifen

In der Günzburger Straße und Teilbereichen der Hauptstraße und Lauinger Straße sind neben dem Gehweg beidseitig Schutzstreifen auf der Straße markiert. Diese sind die meistbefahrensten Straßen im Stadtgebiet

An der Lauinger Straße in Echenbrunn werden Radfahrer an Engstellen, an denen eine Radfahrerführung auf den Gehwegen schwierig ist, auf die Straße geleitet. Hier besteht ein sehr schmaler Schutzstreifen. Der Schutzstreifen entlang der Lauinger Straße kann ausgebaut werden.

---

<sup>2</sup> Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, BASIS; <https://www.baysis.bayern.de/webgis/synserver?project=webgis> (Datenabfrage vom 12.05.2022)



Abb. 10. Schutzstreifen an der Lauinger Straße in Echenbrunn



Abb. 11. Schutzstreifen an der Hauptstraße/Günzburger Straße

### Bereiche ohne gesonderte Radfahrerführung

In den Bereichen ohne Radwege, Schutzstreifen oder Gehweg mit „Radfahrer frei“ müssen die Fahrradfahrer direkt auf der Straße fahren. Dies ist in großen Teilen des Stadtgebietes und der Innenstadt der Fall.

Die Innenstadt gilt als wichtiges Ziel für Fahrradfahrer und weist nach der Sanierung und der damit verbundenen gestalterischen Aufwertung eine besondere Attraktivität auf.

Die Professor-Bamann-Straße ist zwischen der Kreuzung Hauptstraße und dem Stadttor gepflastert, die Hauptstraße nur im Kreuzungsbereich. Die Straßen lassen sich gut befahren und die Frequentierung mit motorisiertem Individualverkehr ist überschaubar. Im Innenstadtbereich ist Tempo 30 erlaubt. Die Radwegeführung auf der Straße ist hier somit unproblematisch.

In Wohngebieten oder verkehrsberuhigten Bereichen wie z.B. Obere Vorstadt, Mozartstraße und Am Saumweg ist das Fahrradfahren auf der Straße ebenfalls möglich. Aufgrund der zum Teil überbreiten Straßenquerschnitte und fehlenden Bäume sind die Radrouten durch die Wohngebiete oftmals sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer unattraktiv. Es ist dort weder Schatten noch eine Straßenraumgliederung vorhanden.

## **3.2 Gefahrenstellen**

### **Lauinger Straße/ Medlinger Straße**

Bei der Bestandsaufnahme mit dem Fahrrad wurden einige Gefahrenstellen für Fahrradfahrer erfasst. Diese sind in Anlage A 2 „Steckbriefe und Zusammenstellung der Gefahrenpunkte“ beschrieben.

Besonders im Verlauf der Lauinger Straße/ Medlinger Straße häufen sich die Gefahrenstellen, denn dort gibt es zahlreiche Kreuzungspunkte durch die einmündenden Straßen und stark frequentierte Ein- und Ausfahrten zu Supermärkten, Läden oder Tankstellen. Nicht überall sind Markierungen auf der Straße vorhanden. Die Bordsteinabsenkungen an den Straßeneinmündungen sind oftmals zu schmal ausgebildet, fallen auf kurzer Länge steil ab und liegen teilweise so, dass kein direktes und geradliniges Queren möglich ist.

Bei der Kreuzung Medlinger und Haunsheimer Straße ist eine Engstelle nach der Querungshilfe auf dem Gehweg vorhanden. Der Gehweg misst an der engsten Stelle eine Breite 1,96 m. Es ist keine Überschaubarkeit der Kurve möglich und es kann zu Unfällen führen.

Bei der Lauinger Straße, auf Höhe Rewe, endet der Zweirichtungsradweg. Zwischen den beiden Zufahrten zum Supermarkt befindet sich ein Zebrastreifen zur Überquerung und Weiterfahrt auf der anderen Straßenseite. Durch die Zufahrten ist die Lage sehr unübersichtlich und stellt einen Gefahrenpunkt dar.

Die Bushaltestellen im Verlauf der Lauinger Straße stellen beim Ein- und Aussteigen mögliche Nutzungskonflikte zwischen Fahrradfahrern und Busfahrgästen dar.

Es befinden sich teilweise zu hohe Bordsteinkanten, die mögliche Stolperkanten für Fußgänger und Fahrradfahrer sind, in der Lauinger Straße.

Außerdem ist beim Treppenaufgang zum Gebäude im Bereich Gehweg mit Radfahrer frei eine Engstelle vorhanden. Darüber hinaus gibt es zahlreiche weitere Engstellen durch Hindernisse, wie Gartenmauern, Straßenlaternen und Bordsteinabsenkungen, wie z.B. durch die schmale Borsteinabsenkung bei der Einmündung in die Alte Lauinger Straße. Hier ist keine Überschaubarkeit der Kurve möglich und es kann zu Unfällen kommen.

In Echenbrunn bei der Einmündung der Leitenstraße in die Lauinger Straße (Hauptradwegeverbindung, Via Danubia und Donauradweg) ist die Wegeführung unklar, da eine eindeutige Beschilderung für Radfahrer nach Offingen fehlt. Die Radfahrer werden hier zunächst entgegen der Fahrtrichtung bis zur Fußgängerampel auf dem Gehweg geführt, müssen dann absteigen und die Lauinger Straße queren. Aufgrund der Vielzahl an Schildern stehen Radfahrer oftmals fragend vor den Wegweisern.



Abb. 12. Radfahrergruppe an Kreuzung Lauinger Straße, Vogteistraße (Echenbrunn)

Weitere Gefahrenpunkte befinden sich auch an anderen Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet. An der Peterswörther Straße fehlt der Übergang für Fußgänger und Radfahrer von der Einfahrt der Fa. Gartner in Richtung Xaver-Schwarz-Straße.

Der Radweg von Gundelfingen nach Peterswörth, entlang der Peterswörther Straße endet bei der Ortseinfahrt des Ortsteils. Der Radweg führt auf die Straße, es ist keine Überquerungshilfe oder Markierung vorhanden.

Entlang der Industriestraße ist der Radweg im Süden, in West-Ost-Richtung noch nicht ausgebaut. Die Fahrradfahrer fahren demnach auf der Straße mit dem KFZ-Verkehr, die mit bis zu 60 km/h unterwegs sind.

Die von der Polizeiinspektion Dillingen erhobenen Unfalldaten decken sich teilweise mit den im Rahmen der Bestandserhebung ausgemachten Gefahrenpunkten (s. Kap. 3.3).



Abb. 13. Bestand Gefahren- und Unfallpunkte in Gundelfingen

### Legende

-  Gefahrenpunkt
-  Unfallpunkt

### 3.3 Unfalldaten

Die Unfallstatistik der Polizeiinspektion Dillingen zeigt, wo im Stadtgebiet von Gundelfingen Unfälle passiert sind und um welche Art von Unfall es sich handelt. Die Unfallstatistik bietet eine gute Grundlage zur Ermittlung der tatsächlichen Gefahrenstellen.

Besonders viele Unfälle haben sich auf der Lauinger Straße ereignet, meist an den Einmündungsbereichen von Nebenstraßen.

Weitere Unfälle verteilen sich im Stadtgebiet auf die Hauptverkehrsstraßen und die dortigen Kreuzungspunkte. Einzelne Unfälle fanden aber auch auf Nebenstraßen in Wohngebieten statt.

Viele der im Rahmen der Bestandsaufnahme bereits ermittelten Gefahrenpunkte wurden durch die Unfallstatistik der Polizeiinspektion Dillingen, besonders im Bereich der Lauinger Straße und Günzburger Straße, bestätigt.

Andere Punkte der Unfallstatistik stellen keine offensichtlichen Gefahrenpunkte dar und haben sich eher durch Unachtsamkeit der Fahrrad- oder Autofahrer ereignet.

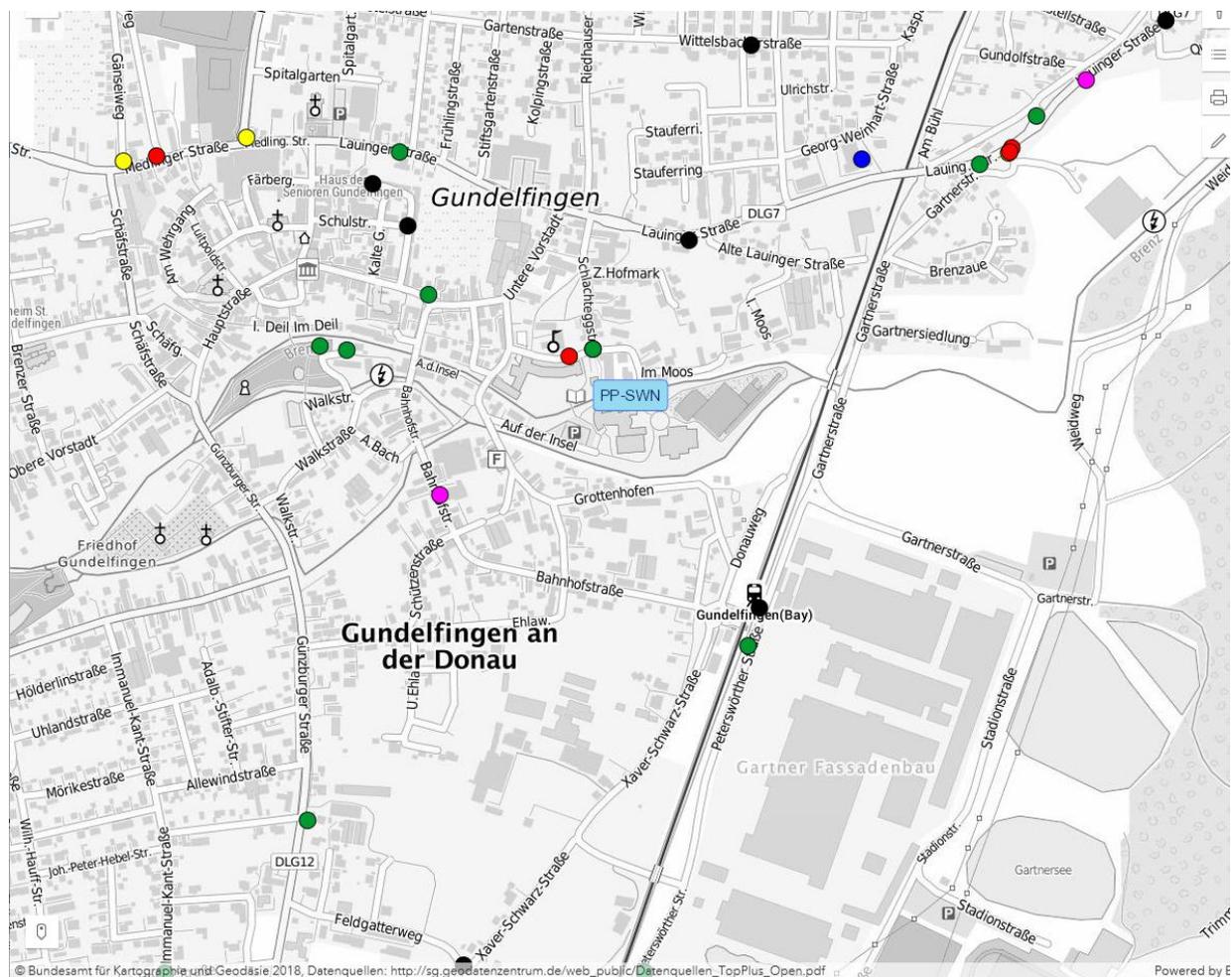


Abb. 14. Unfallstatistik 2018-2021, Polizeiinspektion Dillingen

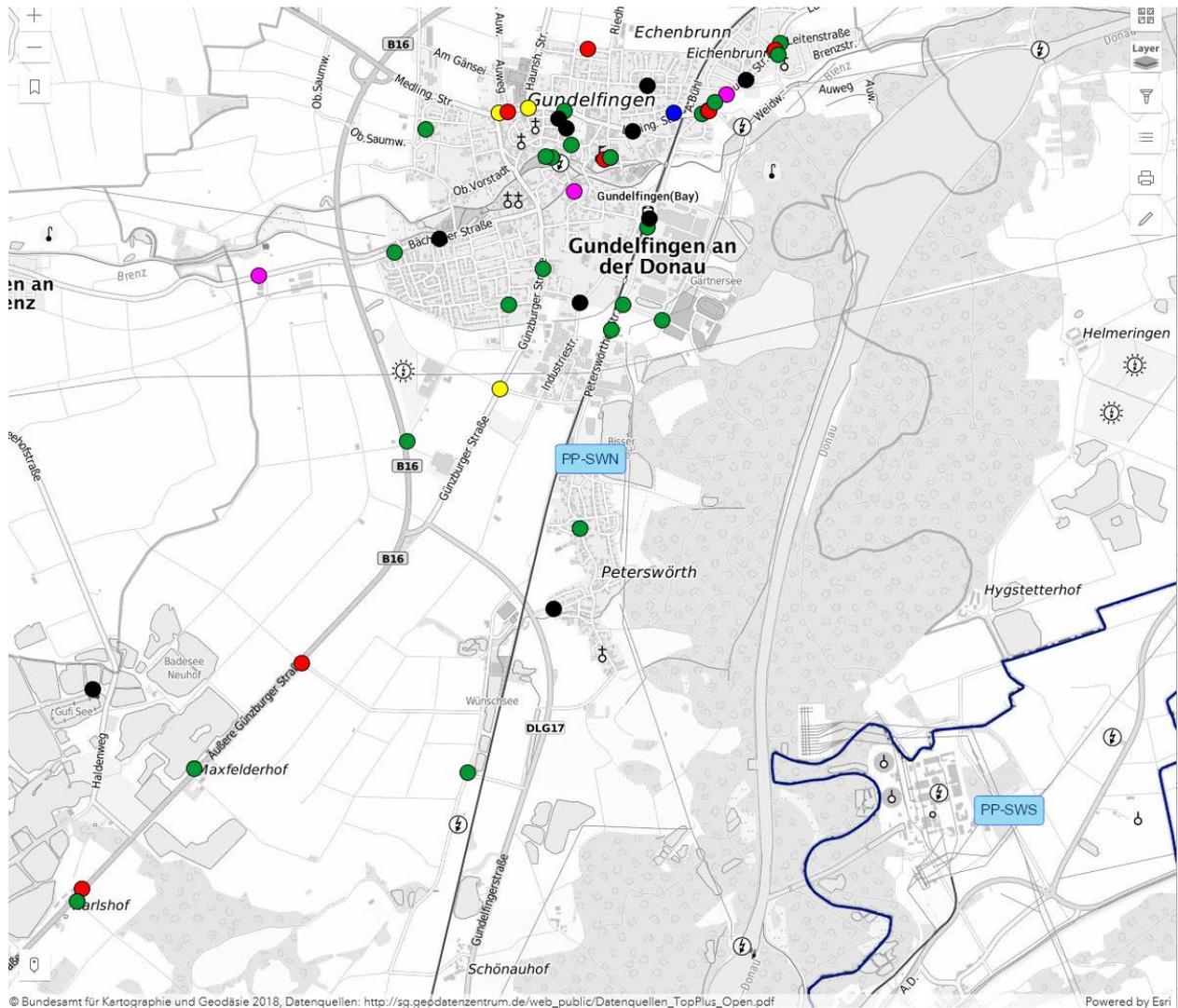


Abb. 15. Unfallstatistik 2018-2021, Polizeiinspektion Dillingen

## Legende

### Unfalltyp

Entscheidend für den Unfalltyp ist die Konfliktsituation, nicht das Ereignis des Unfalls.



#### Fahrerfall (F)

**Unfalltyp 1:** Der Unfall wurde ausgelöst durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug (z.B. wg. nicht angepasster Geschwindigkeit oder falscher Einschätzung des Straßenverlaufes), ohne Beitrag anderer Verkehrsteilnehmer, infolge unkontrollierter Fahrzeugbewegungen kann es aber dann zur Kollision mit anderen Verkehrsteilnehmern gekommen sein.



#### Abbiege-Unfall (AB)

**Unfalltyp 2:** Der Unfall wurde ausgelöst durch den Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer (auch Fußgänger) an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten.



### **Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)**

**Unfalltyp 3:** Der Unfall wurde ausgelöst durch den Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem Vorfahrt-berechtigten Fahrzeug, an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken oder Parkplätzen.



### **Überschreiten-Unfall (ÜS)**

**Unfalltyp 4:** Der Unfall wurde ausgelöst durch den Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem Fußgänger auf der Fahrbahn, sofern dieser nicht in der Längsrichtung ging und sofern das Fahrzeug nicht abgebogen ist. Dies gilt auch, wenn der Fußgänger nicht erfasst wurde.



### **Unfall des ruhenden Verkehrs (RV)**

**Unfalltyp 5:** Der Unfall wurde ausgelöst durch den Konflikt zwischen einem Fahrzeug des fließenden Verkehrs und einem Fahrzeug, das parkt, hält bzw. Fahrmanöver im Zusammenhang mit dem Parken/Halten durchführte.



### **Unfall im Längsverkehr (LV)**

**Unfalltyp 6:** Der Unfall wurde durch den Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht.



### **Sonstiger Unfall (SO)**

**Unfalltyp 7:** Unfall, der sich nicht den Typen 1-6 zuordnen lässt, z.B. Wenden, Rückwärtsfahren, Parker untereinander, Hindernis oder Tier auf der Fahrbahn, plötzlicher Fahrzeugschaden (Bremsversagen, Reifenschaden).

## **3.4 Verkehrsdaten**

Neben den Gefahren- und Unfallpunkten ist auch die Straßenverkehrszählung ein wichtiger Parameter, um das Gefährdungspotenzial für Radfahrer zu ermitteln.

Die Verkehrsdaten der Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2021 sagen aus, dass die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke beider Richtungen (DTV) in der Lauinger Straße bei 7.141 Kfz/24h und in der Günzburger Straße bei 4.140 Kfz/24h liegen. Diese sind neben der Bundesstraße B16 die meist befahrensten Straßen in Gundelfingen. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung in der Lauinger Straße und Günzburger Straße ist dort eine sichere Radwegführung besonders anzustreben.

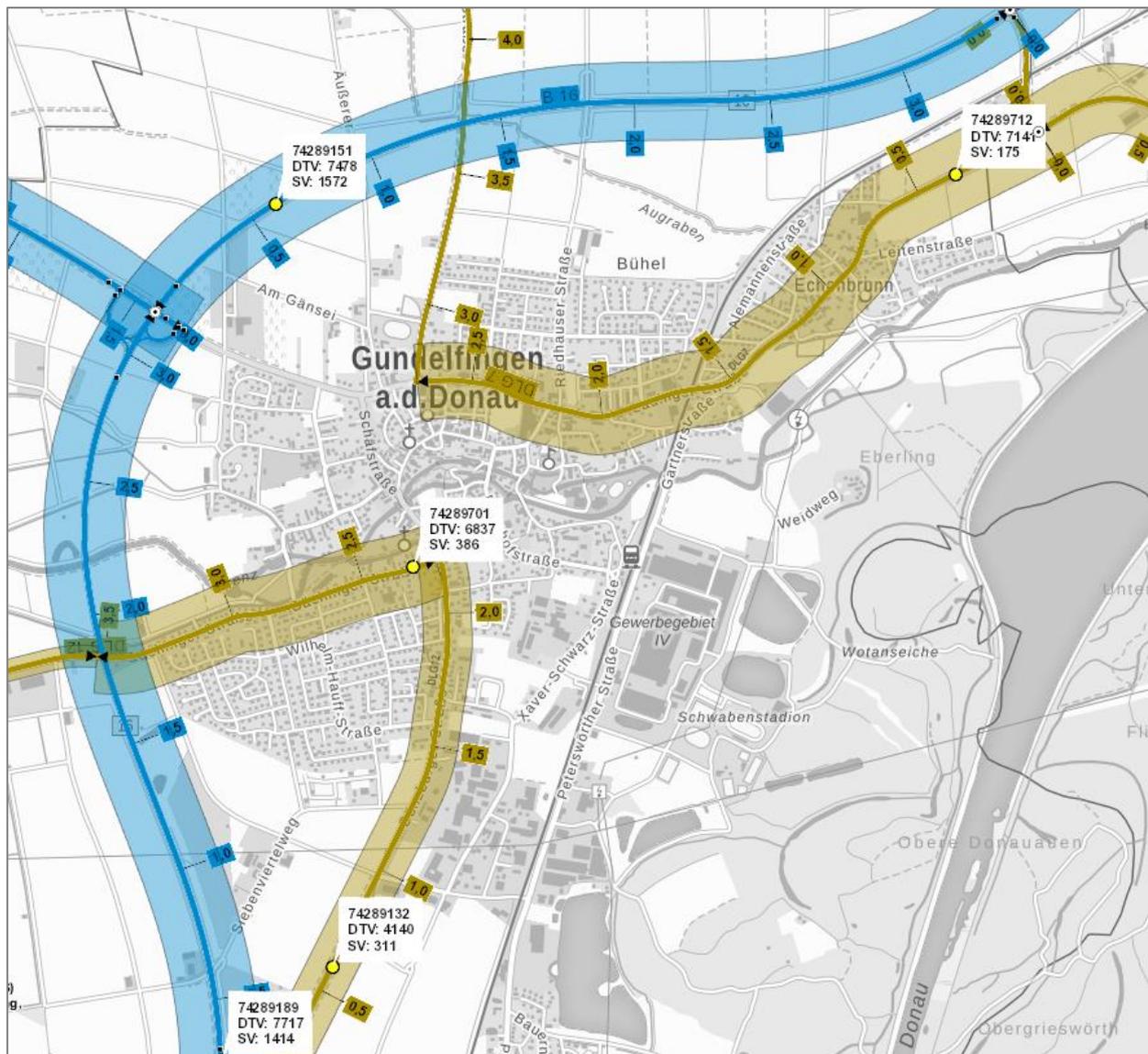


Abb. 16. Verkehrsdaten, Straßenverkehrszählung 2021 (© 2021 BAYSIS)

### 3.5 Fahrradabstellplätze

Um Fahrräder im öffentlichen Raum sicher abzustellen, sind Fahrradabstellplätze mit geeigneten Fahrradständern /-bügeln notwendig. Fahrradabstellanlagen ermöglichen ein geordnetes Abstellen ohne Behinderung von Fußgängern und erhöhen die Attraktivität der Fahrradnutzung.

Öffentliche und private Abstell- und Anschließmöglichkeiten sollten vor allem an Orten aufgestellt werden, die quantitativ oft mit Fahrrädern erreicht werden sollen. Somit sollten an allen wichtigen Ziel- und Anschlusspunkten Fahrradabstellplätze in ausreichender Anzahl vorhanden sein. Dazu gehören unter anderem der Bahnhof, die Innenstadt, Schulen, Kindergärten, Supermärkte, Badeseen und Sportanlagen.

Die Fahrradstellplätze sollten so platziert sein, dass sie sich nah am Ziel befinden und dabei gut sichtbar und barrierefrei erreichbar sind. Je kürzer die von den Nutzenden geplante Parkdauer ist, umso geringer ist die akzeptierte Distanz zu den Eingängen.

Bei Langzeitparkern und für E-Bikes ist zudem eine Überdachung und Beleuchtung sinnvoll. Um Beschädigungen oder Diebstahl vorzubeugen, können deutlich sichtbare Videoüberwachungsanlagen eingebaut werden.

In der Stadt Gundelfingen befinden sich bereits einige Fahrradabstellplätze mit Fahrradständern, Fahrradanhlenbügeln und Vorderradhaltern in unterschiedlichen Ausführungen. Da alle unterschiedlich sind, ist kein Wiedererkennungswert vorhanden.

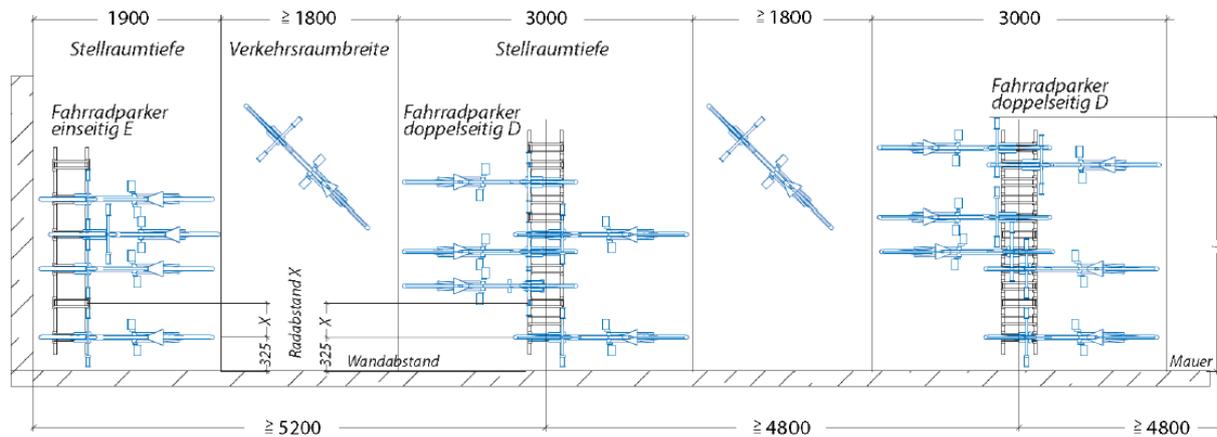


Abb. 17. Platzbedarf von Fahrrad-Abstellanlagen (Reihenanlagen), adfc Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club

### 3.6 Beschilderung

Die Radrouten werden mit unterschiedlichen Wegweisern durch Gundelfingen geführt. Neben der Beschilderung des Landkreises (weiße Schilder mit grüner Beschriftung und Pfeil) gibt es auch noch Zusatzschilder verschiedener Themenwege sowie Infopunkte für Radfahrer mit Übersichtskarten (Peterswörther Straße und Schnelle-Park).

Die Beschilderung des Landkreises bezieht sich auf Orte/ Zielpunkte außerhalb von Gundelfingen und ist somit für Radwanderer und Freizeitradler geeignet. Gleiches gilt für die Auschilderung der Themenwege.

Die kleinen Pfeilwegweiser z.B. am Grünzug an der Brenz und dem Stadtgarten Obere Bleiche sind nur schwer lesbar. Die Fahrradfahrer müssen dazu anhalten. Für eine klare und deutliche Wegeführung sind größere, lesbare Pfeilwegweiser zu empfehlen, die an allen wichtigen Kreuzungspunkten vorhanden und lesbar sind.

Außerdem fehlt ein eigenständiges Beschilderungskonzept für Ziele in Gundelfingen. Dabei ist auf eine durchgängige Beschilderung sowie einheitliche Gestaltung der Schilder zu achten.

## 4. BÜRGERBETEILIGUNG

Im Zeitraum vom 03.08.2022 bis 30.09.2022 fand eine Online-Bürgerbeteiligung über die Plattform PUBinPLAN der Technischen Hochschule Deggendorf statt. Dabei konnten die Bürger innerhalb einer Karte Meldungen zu Ausbauzustand, Gefahrenpunkt, Lückenschluss, Orientierung/ Beschilderung und sonstige Anmerkungen abgeben. Insgesamt gingen bei der Online-Bürgerbeteiligung 88 Meldungen ein (s. Plan P 2-1, Karte: Bürgerbeteiligung).

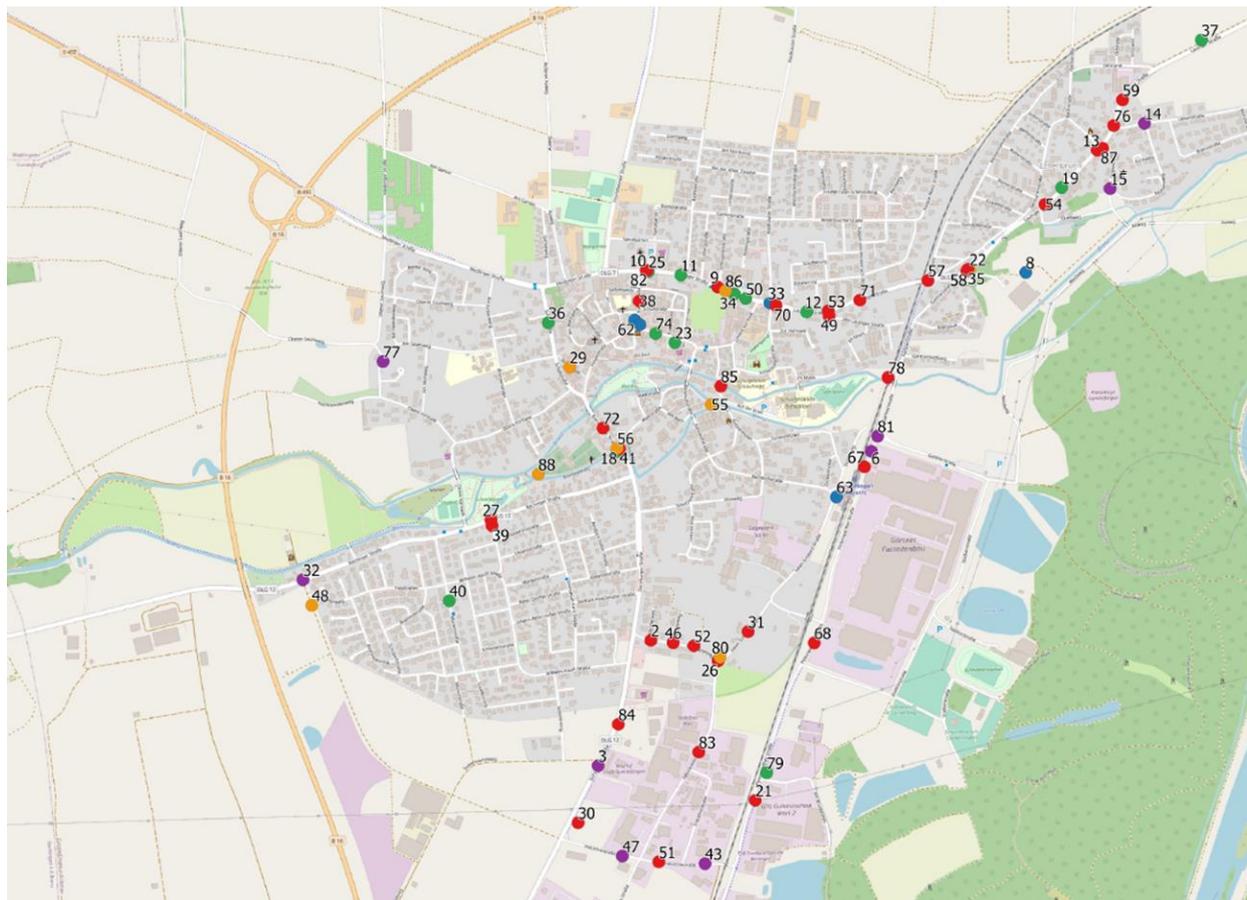


Abb. 18. Kartenauszug aus Bürgerbeteiligung mit Meldungen

Diese wurden nach Lage und Art sortiert (s. Anlage A 3, Auswertung der Bürgerbeteiligung). Besonders viele Meldungen wurden zur Lauinger Straße abgegeben. Dabei wurde der unübersichtliche Radwegeausbau, Fahrradführung (über Gehweg mit Zusatzzeichen Radfahrer frei) nur auf einer Straßenseite, kein abgesenkter Bordstein, zu schmale Fahrradwege/ Fahrradschutzstreifen, unübersichtliche Kreuzungen, unzureichende Beschilderung/ Markierungen bzw. unklare Regelungen für den Radverkehr, zu hohe Geschwindigkeiten des Autoverkehrs, fuß- und fahrradunfreundliche Ampelschaltung, fehlende Verbindung zum Bahnhof, fehlende Beleuchtung und unebene Übergänge an Kreuzungen, schlechte Übersicht und Fahrbahneinengung durch parkende Autos sowie zu hohe Geschwindigkeiten des Radverkehrs angemerkt. Die Punkte decken sich oftmals mit den bereits erfassten Gefahrenpunkten der Bestandsaufnahme. Bei der Bürgerbeteiligung wurden neben den Gefahrenpunkten auch Lösungen, wie der Fahrradwegausbau der Lauinger Straße durch breitere Fahrradwege oder

Anlage von Schutzstreifen vorgeschlagen. Außerdem wurde der Ausbau alternativer Fahrradrouten angeregt.

In der Peterswörther Straße wurden ebenfalls Gefahrenpunkte gemeldet. Dabei wurden der schlechte Ausbauzustand/ Fahrbahnbeschaffenheit, zu hohe Geschwindigkeiten des Autoverkehrs, abrupt endender Fahrradweg, unzureichende Fuß- und Fahrradwegbreite sowie die schlechte Fahrbahnoberfläche (Wasseransammlung, Glatteisbildung, Schlaglöcher etc.) genannt.

Bei der Bürgerbeteiligung wurde auch der Wunsch nach einem Lückenschluss des Radwegenetzes geäußert. In diesem Zusammenhang wurden die Verlängerung des Fahrradweges entlang der Günzburger und Offinger Straße, der Ausbau des Feldgatterweges sowie die Umsetzung des geplanten Fuß- und Radweges an der Industriestraße genannt.

Zudem gab es Vorschläge für Radwegführungen durch die Innenstadt. Weitere Anregungen betrafen vorwiegend die sonstige Infrastruktur und Regelungen, wie Lademöglichkeiten für E-Bikes, abschließbare Fahrradboxen sowie eine Fahrradstellplatzsatzung für Neubauvorhaben.

Die eingegangenen Meldungen der Online-Bürgerbeteiligung wurden – soweit planerisch als sinnvoll erachtet - in das Handlungskonzept eingearbeitet.

## 5. PLANUNGSGRUNDLAGEN

### 5.1 Breitenanforderungen

Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA), Ausgabe 2010 von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. stellen eine Grundlage für die Dimensionierung der Radweg dar.

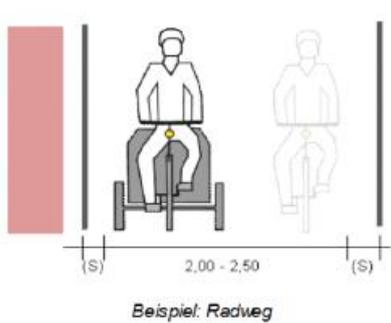
Radverkehrsanlage	Breite (incl. Markierung)		Breite des Sicherheitsraums		
	Regelmaß	Mindestmaß	an Fahrbahn	an Längspark- ständen	an Schräg- und Senkrechtpark- ständen
	m	m	m	m	m
Schutzstreifen	1,50	1,25	-	0,25 bis 0,50	0,75
Radfahrstreifen	1,85	-	-	0,50 bis 0,75	0,75
Einrichtungsweg	2,00	1,60(1)	0,50 bzw. 0,75(2)	0,75	1,10(3)
Zweirichtungsweg einseitig	3,00	2,50(1)	0,50 bzw. 0,75(2)	0,75	1,10(3)
Zweirichtungsweg beidseitig	2,50	2,00(1)	0,50 bzw. 0,75(2)	0,75	1,10(3)
Geh- und Radweg innerorts	-	2,50	0,50 bzw. 0,75(2)	0,75	1,10(3)
Geh- und Radweg außerorts	2,50	-	1,75		

Der Sicherheitsraum muß nicht baulich ausgebildet bzw. markiert werden.  
 (1) bei geringer Radverkehrsstärke  
 (2) bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrsstärke  
 (3) Überhangstreifen kann angerechnet werden

Abb. 19. : Breitenanforderungen nach ERA (© 2010 ERA)

Die ERA soll an heutige Anforderungen an Radwegbreiten – bedingt durch E-Bikes, Anhänger und Lastenräder – angepasst werden. Das voraussichtliche Erscheinungsdatum soll das Jahresende 2023 sein.

Die Stadt Augsburg hat in einem Grundsatzbeschluss zur Anlage von Radwegen bereits die Breiten von Lastenfahrräder und Fahrräder mit Anhänger berücksichtigt.



IR II	inngemeindliche Radschnellverbindung	Standardanforderung	≥ 4,00	≥ 3,00	-	≥ 3,00	nicht anzustreben	≥ 4,50*	≥ 4,00	-	-	≥ 4,00
		Regelanforderung	≥ 3,00	≥ 2,50	-	≥ 2,30	≥ 1,50	≤ 3,25*	≥ 3,00	-	-	≥ 3,00
IR III	inngemeindliche Radhauptverbindung	Standardanforderung	≥ 3,70 <sup>(1)</sup>	≥ 2,50	-	≥ 2,50	nicht anzustreben	≥ 4,50*	≥ 3,70	-	≥ 4,50	≥ 3,70
		Regelanforderung	≥ 3,00 <sup>(1)</sup>	≥ 2,30	-	≥ 2,30	≥ 1,50	≤ 3,25*	≥ 3,00	-	≥ 3,00	≥ 3,00
IR IV	inngemeindliche Radverkehrsverbindung	Standardanforderung	≥ 3,00 <sup>(1)</sup>	≥ 2,30	-	≥ 2,30	≥ 1,50	≥ 4,50*	≥ 3,70	≥ 5,50	≥ 4,50	≥ 3,00
		Regelanforderung	-	≥ 2,00	-	≥ 1,85	≥ 1,40	≤ 3,25*	≥ 3,00	≥ 5,00	≥ 3,00	-
IR V	inngemeindliche Radverkehrsanbindung	Standardanforderung	≥ 3,00 <sup>(1)</sup>	≥ 2,00	≥ 4,00	≥ 1,85	≥ 1,50	≥ 4,50*	≥ 3,70	≥ 5,50	≥ 4,50	≥ 3,00
		Regelanforderung	≥ 2,50	≥ 1,60	≥ 3,00	-	≥ 1,40	≤ 3,25*	≥ 3,00	≥ 5,00	≥ 3,00	-
ERA	allgemeine Anforderungen	Regelbreite	≥ 3,00	≥ 2,00	≥ 2,50	≥ 1,85	≥ 1,50	≥ 4,50	RASt	RASt	RASt	RASt
		Mindestbreite	≥ 2,50	≥ 1,60	-	-	≥ 1,25	≤ 3,25				

Anmerkungen:

alle Angaben in Meter [m]

alle Breiten zuzüglich Sicherheitsräumen (S)

<sup>(1)</sup> nur als selbständiger Weg  
 \* an Haltestellen mind. 5,00 m



im klassifizierten Netz  
 grundsätzlich zu vermeiden

Abb. 20. Standardbreiten und Regelbreiten für Engstellen für Radverkehrsanlagen an Radhauptverbindungen der Stadt Augsburg (© 2021 Stadt Augsburg, Beschlussvorlage BSV/15/03039 öffentlich)

## 5.2 E-Mobilität

Anzahl an E-Bikes in Deutschland von 2013 bis 2020 (in Millionen Stück)

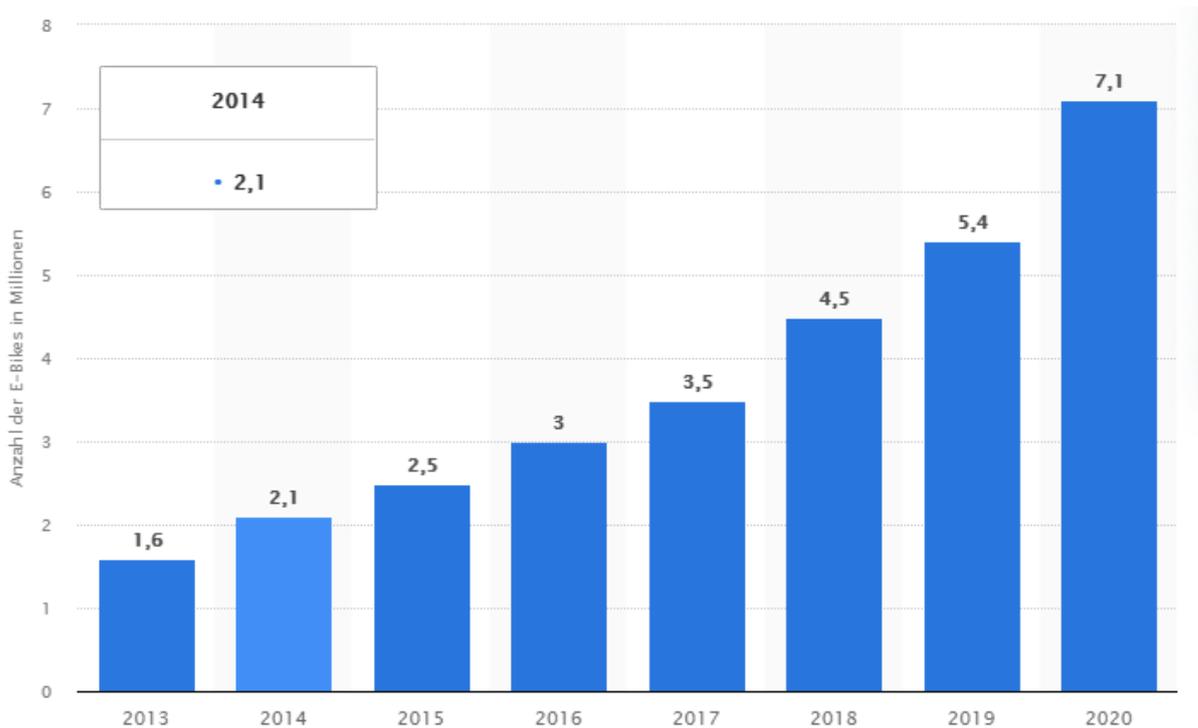


Abb. 21.: Anzahl an E-Bikes in Deutschland von 2013 bis 2020 (© 2021 Statista<sup>3</sup>)

Wie in der oben dargestellten Statistik deutlich wird, nimmt die Anzahl der E-Bikes in Deutschland stetig zu. Gleichzeitig steigt dadurch der Bedarf an Ladestationen für E-Bikes. Durch Gundelfingen führen einige überregionale Radwege wie z.B. der Donauradweg. Die Stadt stellt daher ein wichtiges (Zwischen-) Ziel für Radtouristen dar. Gerade an solchen überregional wichtigen Fahrradstrecken und touristischen Zielen sollten Ladestationen für E-Bikes vorgesehen werden. Zudem wären Ladestationen auch an ausgewählten Rastplätzen am Donauradweg sinnvoll. Ein möglicher Standort dafür könnte z.B. der Gartnersee sein, wo Touristen während des Ladvorgangs am See verweilen können.

Auch in der Innenstadt sollten Ladestationen vorgesehen werden. Neben ein oder zwei zentralen Ladepunkten eignen sich auch die Infopoints an den Stadteingängen (Peterswörther Straße an der Einmündung Xaver-Schwarz-Straße) als Standorte.

Um eine flexible und nachhaltige Mobilität – unabhängig vom motorisierten Individualverkehr (MIV) – für Einheimische und Auswärtige zu fördern, könnten Leihstationen für Fahrräder oder E-Bikes angeboten werden, z.B. am Bahnhof und in der Innenstadt. Der Verleih könnte mit einer App gesteuert werden. Dadurch könnten Parkplätze eingespart, Straßen entlastet und die Aufenthaltsqualität weiter erhöht werden.

<sup>3</sup> Statista GmbH, <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/152721/umfrage/absatz-von-e-bikes-in-deutschland/> (Datenabfrage vom 12.05.2022)

## 6. HANDLUNGSKONZEPT

Das Handlungskonzept basiert auf den vier Handlungsfeldern Ausweich- und Verbindungstrassen, Behebung von Gefahrenpunkten, Leitsystem und Allgemeine Maßnahmen.



Abb. 22. Handlungsfelder Radverkehrskonzept

Vorrangig sollte die Behebung der Gefahrenstellen an den Unfallschwerpunkten erfolgen. Insgesamt kann jedoch mit dem Ausbau von Ausweich- und Verbindungstrassen, einem schlüssigen Leitsystem und allgemeinen Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradmobilität ein stimmiges Radverkehrskonzept umgesetzt werden.

### 6.1 Lauinger Straße – Lösungsvorschläge zur Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer

Die Lauinger Straße nimmt durch ihre besondere Verbindungsfunktion, durch die verhältnismäßig hohe Verkehrsbelastung und durch die Nahversorger, die wichtigen Ziele darstellen, eine Sonderstellung ein. Zudem häufen sich hier die Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen.

Um die Sicherheit für Radfahrer zu erhöhen, wurde zunächst geprüft, ob die Straße über ruhige Nebenstraßen umfahren werden kann. Hierfür müsste allerdings die Bahnlinie mit einer Fußgänger- und Radfahrerbrücke gequert werden (vgl. Kap. 7). Aufgrund des finanziellen Aufwands und eines erhöhten Abstimmungsbedarfs, z. B. mit der Bahn, ist diese Lösung nicht zeitnah umsetzbar (s. Anlage A 5, Bewertungsmatrix).

Zudem wurde anhand der Flurkarte geprüft, ob beidseitig ein Schutzstreifen angelegt werden kann, um eine klare und eindeutige Radverkehrsführung zu erreichen und Begegnungsverkehr auf Gehwegen zu vermeiden. Zur Überprüfung der Umsetzbarkeit vor Ort und der Entschärfung der weiteren Gefahrenpunkte wurde eine Verkehrsschau durchgeführt.

## Ergebnisse der Verkehrsschau

Am 02.03.2023 fand eine Begehung der Lauinger Straße mit Mitarbeitern der Stadt Gundelfingen, des Landratsamtes Dillingen, der Polizeiinspektion Dillingen und dem Büro OPLA statt. Das Protokoll zur Begehung der Lauinger Straße ist als Anlage A 4 beigefügt. Die Maßnahmen zur Durchgängigkeit der Lauinger Straße sind in Plan P 3-3 dargestellt.

Die Lauinger Straße hat eine Verkehrsbelastung von 750 Kfz/ Stunde und entspricht damit dem Belastungsbereich 2. Durch diese Verkehrsbelastung besteht hier die Möglichkeit für die Anlage eines Schutzstreifens mit einer Breite von 1,50 m. Die fachgerechte Markierung des Schutzstreifens erfolgt durch die Markierung von einem 1 m langen Strich und einem Abstand von jeweils 1 m zwischen den Strichen.

Der Gehweg mit „Radfahrer frei“ (Breite 2,50 m und 50 cm durchgehendes Pflaster als Abstand zur Fahrbahn) kann belassen bzw. ausgebaut werden. Ein Radfahrstreifen oder ein gemeinsamer Geh- und Radweg ist an der Lauinger Straße jedoch nicht möglich, da die Verkehrsbelastung der Lauinger Straße dafür zu gering ist.

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr
I	- Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn
II	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schutzstreifen</li> <li>- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“</li> <li>- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht</li> <li>- Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“</li> <li>- Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht</li> </ul>
III / IV	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Radfahrstreifen</li> <li>- Radweg</li> <li>- Gemeinsamer Geh- und Radweg</li> </ul>

Abb. 23. Belastungsbereiche, VwV-StVo 2021

Von West nach Ost (südliche Straßenseite) soll im Abschnitt von der Verkehrsinsel bei Medlinger Straße HsNr. 33 bis zur Verkehrsinsel bei der Bahnbrücke/ Lauinger Straße HsNr. 38 ein Schutzstreifen angelegt werden. Danach soll der Gehweg mit „Radfahrer frei“ bis zum Ortsausgang Echenbrunn ausgebaut werden.

Von Ost nach West (nördliche Straßenseite) soll im Abschnitt von der Kreuzung Leitenstraße bis zur Kreuzung Schlachteggstraße ein Schutzstreifen angelegt werden. Danach führt ein Gehweg mit „Radfahrer frei“ bis zur Medlinger Str. 33. Ab HsNr. 33 führt ein Zweirichtungsradweg nach Medlingen. Der Zweirichtungsradweg zwischen Medlinger Str. 33 und Rewe (ortseinwärts) entfällt.

Für den Teilausbau der Gehwege mit „Radfahrer frei“ entlang der Lauinger Straße ist eine Breite von 2,50 m sowie ein zusätzlicher Pflasterstreifen von 50 cm erforderlich.

Bei der Kreuzung Medlinger Straße/ Haunsheimer Straße besteht derzeit eine Engstelle nach der Querungshilfe auf dem Gehweg, es ist keine Überschaubarkeit der Kurve möglich. Die bestehende Querungshilfe soll baulich nach vorne verlegt werden, sodass die Furt an der Medlinger Straße verläuft und eine Überschaubarkeit der kompletten Straßenkreuzung gegeben ist. Für die Fahrradfahrer, die von Richtung Haunsheim kommen, soll ein Übergang über die Medlinger Straße hergestellt werden.

Bei der Kreuzung Lauinger Straße/ Leitenstraße kann der bestehende Gefahrenpunkt entschärft und die unklare Wegführung entgegen der Fahrbahn zur Ampel aufgelöst werden. Die Fahrradfahrer sollen direkt in der Leitenstraße auf einen Schutzstreifen zur Lauinger Straße geführt werden. Auf der Lauinger Straße kann im Anschluss der bestehenden Verkehrsinsel eine Sperrfläche mit einem Übergang markiert werden. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite beginnt dann der Schutzstreifen in Richtung Gundelfingen. Durch die Markierung des Übergangs und der Schutzstreifen könnten Fahrradfahrer künftig die Lauinger Straße sicher überqueren.

Sollte sich diese Lösung bewähren, kann mittelfristig die bestehende, begrünte Verkehrsinsel um die schraffierte Sperrfläche erweitert werden.



Abb. 24. Skizze Übergang Kreuzung Lauinger Straße, Leitenstraße

Da es nun gelingt, die Radfahrer durchgängig auf beidseitigen Schutzstreifen oder auf ausreichend breiten Gehwegen (Zusatzzeichen „Radfahrer frei“) in der Verkehrsrichtung zu führen, entfallen die meisten Gefahrenpunkte an den Einmündungen entlang der Lauinger Straße.

Des Weiteren sollen die Bushaltepunkte entlang der Medlinger und Lauinger Straße barrierefrei umgebaut werden, sodass der Bus auf der Straße hält und die Busbuchten entfallen.

## 6.2 Ausweich- und Verbindungstrassen

In Gundelfingen sollen bestehende Fahrradverbindungen ausgebaut werden, Lücken im Radwegenetz geschlossen werden und Ausweichrouten angeboten werden.

Folgende Verbindungen wurden untersucht:

- **Von Nordwest nach Nordost**
- **Von Wohngebieten im Südwesten ins Zentrum**
- **Von Bahnhof ins Zentrum**
- **Verbindung Gartnersee**
- **Von Peterswörth zur Innenstadt / Bahnhof**
- **Von Innenstadt / Wohngebieten nach Süden (überörtlich, Freizeit, Günzburg)**
- **Von Peterswörth nach Westen (überörtlich, Freizeit, Günzburg)**

### Von Nordwest nach Nordost

Die wichtigsten und meistgenutzten Verbindungen durch Gundelfingen sind die Lauinger und Medlinger Straße. Durch die Begehung der Lauinger Straße (02.03.2023) konnten bereits geeignete Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit festgelegt werden (s. Kap. 6.1).

Langfristig wäre jedoch auch die Anlage einer Ausweichroute sinnvoll. Dies wäre insbesondere für ältere Menschen, Familien oder Kinder attraktiv, da abseits der stark befahrenen Lauinger Straße eine sichere Verbindung geschaffen werden könnte.

Diese Ausweichroute könnte nördlich der Lauinger Straße verlaufen und über die Wittelsbacherstraße, Gundolfstraße, Gartenstraße, Spitalgarten, Germanenstraße, Bachstraße erfolgen. Aufgrund der Bedeutung der Radwegeverbindung könnte auch eine Fahrradstraße angelegt werden.

Eine Fahrradstraße wird mit dem Zeichen 244.1 StVO markiert und stellt beschilderte Fahrbahnen dar, auf denen der Radverkehr Vorrang hat. Fahrzeuge dürfen nicht schneller als 30 km/h fahren, das Nebeneinanderfahren von Radfahrern ist erlaubt und die Fahrradstraße hat Vorfahrt gegenüber einmündenden Straßen. Die Fahrradstraße ist insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs geeignet und dient der Bündelung des Radverkehrs.

Um diese Verbindung zu einer attraktiven und schnellen Ausweichroute zur Lauinger Straße auszubauen, wäre der Bau einer Brücke über die topographisch tieferliegende Bahnlinie erforderlich. Das ist jedoch mit hohen Kosten und intensiven Abstimmungen mit der Deutschen Bahn verbunden, also zeitnah nicht umsetzbar. Hierbei könnten jedoch Fördermittel durch das Sonderprogramm des Bundes „Stadt und Land“ in Anspruch genommen werden.

Durch die Nord-Süd-verlaufenden Seitenstraßen, wie z.B. Riedhauser Straße, besteht eine Verbindung zur Innenstadt und zu den Schulen. Die Straßen sind als Anbindung der nördlichen Wohngebiete von Bedeutung. Gerade die Riedhauser Straße eignet sich gut zum Ausbau als Fahrradstraße, da sie als direkte Verbindung zur Grund- und Mittelschule eine hohe Bedeutung für Kinder hat.



Abb. 25. Bahnline zwischen Wittelsbacherstraße (Gundelfingen) und Gundolfstraße (Echenbrunn)



Abb. 26. Gartenstraße, mögliche Markierung beim Ausbau als Fahrradstraße in Ost-West-Richtung sowie Anlage von Bauminselfen



Abb. 27. Riedhauser Straße, möglicher Ausbau zur Fahrradstraße mit Bauminseln zur Verkehrsabbremmung und Beschattung, als Verbindung zu den Schulen und ins Zentrum

### **Von Wohngebieten im Südwesten ins Zentrum, bzw. vom Zentrum nach Süden**

Von den Wohngebieten im Südwesten Gundelfingens gelangt man von der Mozartstraße, Wilhelm-Hauff-Straße und dann weiter über die Bächinger Straße und „Obere Vorstadt“ zum Schnelle-Park sowie ins Zentrum. Bis auf die Bächinger Straße weisen alle (Wohn-) Straßen geringe Verkehrsmengen auf, so dass hier eine sichere Radfahrerführung auf der Straße möglich ist. Allerdings sind die Straßen in den Wohngebieten überbreit und weisen keinerlei straßenbegleitende Grünflächen auf. Die geradlinigen, ungegliederten Straßenräume sind daher für Radfahrer und Fußgänger unattraktiv, insbesondere in den zunehmend heißer werdenden Sommermonaten.

Da über die Wilhelm-Hauff-Straße und Mozartstraße auch der Radweg des Landkreises nach Süden in Richtung Günzburg verläuft, haben gerade diese Straßen eine hohe Bedeutung als Verbindungsfunktion. Hier wäre die Anlage einer Fahrradstraße zu empfehlen. Im Zuge der Änderungen sollten Grüninseln mit straßenbegleitenden Bäumen angelegt werden.

Im weiteren Verlauf Richtung Innenstadt sollte ein sicherer Übergang über die Bächinger Straße geschaffen werden. Derzeit ist hier auch die Orientierung schwierig, da lediglich die wenig auffällig platzierten Schilder des Landkreises Hinweise geben, wie man als Radfahrer Richtung Günzburg oder in die Innenstadt kommt. Neben einer Verbesserung und Ergänzung der Beschilderung um städtische Wegweiser sollten auf den Fahrbahnen der Wilhelm-Hauff-Straße, Mozartstraße und der Bächinger Straße mit Weiterführung in den Siebenviertelweg nach Süden und in die „Obere Vorstadt“ nach Norden Richtungs-Markierungen aufgebracht werden.



Abb. 28. Mozartstraße, möglicher Ausbau zur Fahrradstraße, mit Bauminseln und Richtungspfeilen

Weiter Richtung Günzburg sind bereits ausgebaute Radwege bzw. wenig befahrene Straßen und Wege (Siebenviertelweg, Radweg an der B 16) vorhanden.

An der Günzburger Straße sollte der Schutzstreifen bis zur Einmündung Siebenviertelweg verlängert werden. Außerdem ist eine Beschilderung der Wegeführung notwendig.

### **Schnelle-Park**

Die Wege im Schnelle-Park sind derzeit für Radfahrer frei. Der Park ist in den Sommermonaten sehr stark frequentiert und die Brücken über die Brenz-Arme sind eng. Entlang der Erlöser-Kirche ist der Weg derart schmal, dass Radfahrer absteigen müssen, eine Quermöglichkeit der Günzburger Straße in Richtung Stadtgebiet ist nicht vorhanden (vgl. Kap. 3.1 Im Stadtgebiet).

Aus planerischer Sicht sollte der Schnelle-Park für Radfahrer gesperrt und als „grüne Oase“ ganz der entsleunigten, entspannenden Naherholung gewidmet werden. Mit der Verbindung über die „Obere Vorstadt“ steht eine ausreichend sichere Radwegeverbindung in die Innenstadt zur Verfügung.

Dennoch sollte eine Quermöglichkeit an der Günzburger Straße geschaffen werden, da diese Verbindung ins Zentrum auch für Fußgänger relevant ist.

### **Von Bahnhof ins Zentrum**

Eine weitere wichtige Verbindung besteht zwischen Bahnhof und Zentrum über die Bahnhofstraße. Es empfiehlt sich die Anlage von einem Gehweg mit „Radfahrer frei“ und eine Begrünung der Bahnhofstraße. Es wäre auch eine Linksabbiegerspur/ Markierung von der Bahnhofstraße zum Bahnhof zum sichern Queren der Straße denkbar.

Über „Grottenhofen“ werden die Schulen erreicht. Die Straße ist wenig befahren und stellt somit eine sichere Radverbindung dar. Hier sollte auch eine Beschilderung angebracht werden.

### **Verbindung Gartnersee**

Der Gartnersee ist ein beliebtes Ausflugsziel und wird mit dem Fahrrad über die Gartnerstraße und Stadionstraße erreicht. Die Straßen dienen jedoch auch der Firma Gartner als Zufahrt und sind daher durch LKWs frequentiert. Entlang der Gartnerstraße, direkt neben der Grünfläche des Gartnersees, parken an warmen Sommertagen zahlreiche Autos. Um die Sicherheit insbesondere für Familien und Kinder zu erhöhen, sollte ein Parkverbot in der Stadionstraße und Gartnerstraße sowie Tempo 30 angeordnet werden. Zur Beschattung der Radverbindung könnten Bäume entlang der Straße gepflanzt werden.

### **Von Peterswörth zur Innenstadt / Bahnhof**

Um von Peterswörth zur Innenstadt oder zum Bahnhof zu gelangen, gibt es verschiedene Routen, die genutzt werden können.

Zum einen gelangt man über die Peterswörther und Xaver-Schwarz-Straße zur Innenstadt oder Bahnhof. Die bestehende, zu schmale und sanierungsbedürftige Radwegeverbindung entlang der Peterswörther Straße sollte auf eine Breite von mind. 2,50 m verbreitert werden. Zur sicheren Querung der Peterswörther Straße in die Xaver-Schwarz-Straße wird eine Querungshilfe vorgeschlagen. In der Xaver-Schwarz-Straße fährt der Radfahrer mit dem Verkehr auf der Straße. Hier kann eine Reduzierung auf Tempo 30 und eine Beleuchtung des Tunnels die Sicherheit für Fahrradfahrer erhöhen.

Eine weitere Verbindung besteht über die Industriestraße, den Feldgatterweg und die Günzburger Straße. In der Industriestraße sollte der bereits im Unterbau hergestellte Radweg ausgebaut und asphaltiert werden. Auf der Günzburger Straße bestehen bereits beidseitig Schutzstreifen.

### **Von Peterswörth nach Westen (überörtlich, Freizeit, Günzburg)**

Von Peterswörth gelangt man über die Peterswörther Straße, Stegweide, Offinger Straße, Radweg neben der B16 und Flurwege nach Westen zu überörtlichen Freizeitzielen sowie nach Günzburg. Der Ausbau eines Radwegs parallel zur Offinger Straße (nördlich) kann erfolgen. Dabei ist der Höhengsprung / Böschung vom Radweg Stegweide zur Offinger Straße zu überwinden.

## **6.3 Behebung von Gefahrenpunkten**

Die Gefahrenpunkte sind im Maßnahmenkonzept und in der Anlage A 2 aufgelistet.

Bei der Lauinger Straße und Medlinger Straße können durch die Anlage des Schutzstreifens und der Beschilderung Gehweg mit „Radfahrer frei“ bereits einige Gefahrenpunkte gelöst werden (vgl. Kap. 6.1).

Die verbleibenden Gefahrenpunkte können beim Umbau der jeweiligen Straßen oder als Einzelmaßnahmen durchgeführt werden.

#### 6.4 Leitsystem

Es wäre zielführend, in Abstimmung mit dem Landkreis Dillingen ein Leitsystem für die Stadt Gundelfingen zu entwickeln. Die Beschilderung sollte deutlich und einheitlich sein. Die im Radwegekonzept geplanten Ausweichtrassen sollten beschildert werden. Außerdem könnten interaktive Fahrradkarten auf die Homepage der Stadt Gundelfingen gestellt werden.

Ein gutes Beispiel für ein Leitsystem für Fahrradfahrer durch die Innenstadt bietet die Stadt Wien. Mit Bodenmarkierungen wurden die Routen auf der Straße gekennzeichnet.

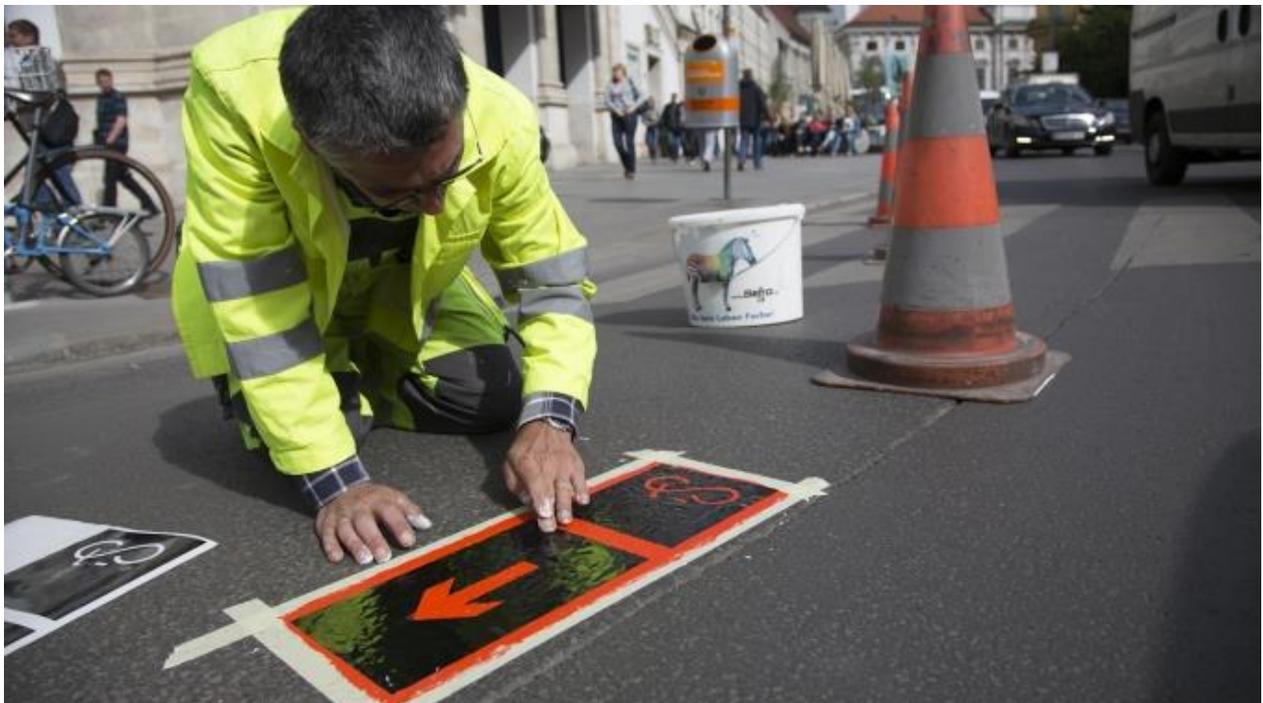


Abb. 29. Beispiel einer Bodenmarkierung aus Wien (Quelle: <https://www.fahrradwien.at/2013/05/23/bessere-orientierung-fur-radfahrende-in-der-innenstadt/>)

#### Infopoints

Am Ortseingang sollten attraktive und informative Info-Points angelegt, bzw. bestehende aufgewertet werden. Mit übersichtlichen, ggf. interaktiven Karten sollte über Radrouten und interessante Ziele informiert werden. Die Stadt könnte hier auch für einen Besuch der historischen Innenstadt und verschiedene Gastronomie-Angebote werben. Außerdem wären Hinweise zu Bahnverbindungen und Fahrradmitnahmemöglichkeiten sinnvoll.

Die Infopoints sollten mit Ladestationen ausgestattet werden oder es sollte Informationen zu den nächstgelegenen Lademöglichkeiten geben. Auch öffentliche Fahrradreparaturstationen mit Werkzeugtools wären wünschenswert.



Abb. 30. Öffentliche Fahrradreparaturstation mit Werkzeugtools (Quelle: [fahrrad service station | Fahrradgarage, Fahrrad aufbewahrung, Fahrrad \(pinterest.cl\)](#))

## 6.5 Allgemeine Maßnahmen

Neben den konkret im Stadtgebiet verorteten Maßnahmen sollten auch allgemeine Maßnahmen umgesetzt werden.

Die Fahrradtrassen sollen zukünftig an die benötigten Breiten für Lastenräder und E-Bikes angepasst werden. Zudem können am Bahnhof und im Zentrum Gundelfingens gemeindliche E-Bikes und Lastenräder zum Verleih sowie öffentliche Ladesäulen angeboten werden. Für ein einheitliches Bild können im gesamten Stadtgebiet zukünftig einheitliche Abstellanlagen verwendet werden.

Außerdem können gestalterische Maßnahmen zur Aufwertung von Fahrradverbindungen mit der Anlage von Begleitgrün sowie Info-Points an den Ortseingängen umgesetzt werden.

## 7. PRIORISIERUNG DER MAßNAHMEN

---

Für die Priorisierung der Maßnahmen wurde eine Bewertungsmatrix (vgl. Anlage A 5) erstellt. Die Verbindungen wurden jeweils nach den Kriterien Sicherheit allgemein, Sicherheit Familien/ Kinder, Direktheit der Wegeführung, Zielerreichung, baulicher Aufwand, Kosten, zeitliche Umsetzung sowie Attraktivität bewertet.

### Beispiel: Verbindung von Nordwest nach Nordost

Bei der Verbindung von Nordwest nach Nordost wurden die Lauinger und Medlinger Straße (vgl. Bewertungsmatrix Nr. 1) sowie die mögliche Umfahrroute der Lauinger Straße über die Wittelsbacherstr., Gundolfstr., Gartenstr., Spitalgarten, Germanenstr. und Bachstr. (vgl. Bewertungsmatrix Nr. 2) untersucht.

Bei der Lauinger und Medlinger Straße wurde die Anlage von einem Schutzstreifen und die Beschilderung Gehweg mit „Radfahrer frei“ untersucht. Der bauliche Aufwand sowie Kosten sind dabei sehr gering und die zeitliche Umsetzung ist sehr schnell möglich. Aufgrund der Bedeutung der Verbindung, der Unfallhäufungen und der geringen Umsetzungswiderstände wurde die Priorität dieser Maßnahme als „**hoch**“ eingestuft.

Die Anlage der Fahrradstraße (Ausweichroute Lauinger Straße) setzt einen Brückenbau über die Bahnlinie, eine Anbindung an die Innenstadt z.B. über die Riedhauser Straße und eine Beschilderung der Fahrradstraße voraus. Besonders durch den Brückenbau besteht ein sehr hoher baulicher Aufwand, verbunden mit sehr hohen Kosten. Die zeitliche Umsetzung kann sehr langwierig sein. Aus den genannten Gründen wird die Priorität dieser Maßnahme als „**gering**“ eingestuft.

Letztendlich obliegt es jedoch dem Stadtrat und insbesondere dem Bau- und Umweltausschuss, die Maßnahmen zu priorisieren. Dabei kann sukzessive ein Teilbereich des Radwegenetzes ausgebaut und ertüchtigt werden. Auch dem stadteigenen Leitsystem kommt eine hohe Bedeutung zu.

## 8. FÖRDERMÖGLICHKEITEN

---

Der **Bund** stellt den Ländern seit dem Jahr 2020 durch das Sonderprogramm „Stadt und Land“ Finanzhilfen für Investitionen in den Radverkehr zur Verfügung.

Damit sollen Investitionen in die Radverkehrsinfrastruktur gefördert und das Angebot flächendeckend ausgebaut werden. Insbesondere interkommunale Maßnahmen werden dabei bevorzugt genannt, wie z. B. Stadt-Umland-Verbindungen und weitere Maßnahmen zur Bildung interkommunaler Radverkehrsnetze. Gefördert werden dabei u.a.:

- Neu-, Um- und Ausbau flächendeckender, möglichst getrennter und sicherer Radverkehrsnetze,
- eigenständige Radwege,
- Fahrradstraßen,
- Radwegebrücken oder -unterführungen (inkl. Beleuchtung und Wegweisung),
- Abstellanlagen und Fahrradparkhäuser,
- Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses für den Radverkehr wie getrennte Ampelphasen (Grünphasen),
- Erstellung von erforderlichen Radverkehrskonzepten zur Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger und
- Lastenradverkehr.

Der **Freistaat Bayern** hat im Jahr 2016 das „Radverkehrsprogramm Bayern 2025“ ins Leben gerufen, das Bayern zum „Radl-Land“ machen will. Neben dem Neubau liegt der Fokus auch auf der Erneuerung der Radwege. Außerdem werden Fahrradabstellanlagen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und im öffentlichen Raum, Radschnellwege, eine einheitliche, wegweisende Beschilderung gefördert. Dazu wurden zahlreiche Radwegebauprogramme ins Leben gerufen.

Das Land Bayern unterstützt die Kommunen beim Bau von kommunalen Radwegen nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und dem Bayerischen Finanzausgleichsgesetz.

Darüber hinaus möchte das Land mit der Pressemitteilung vom 23.03.2023 den Radwegeausbau durch die Förderung selbstständig geführter Radwege sowie öffentlicher Feld- und Waldwege mit Bedeutung für den Radverkehr weiter vorantreiben.

Beim Radwegekonzept Gundelfingen wären insbesondere die außerörtlichen Radwege z.B. Siebenviertelweg, Max-Planck-Straße sowie Flurwege neben der B16 förderfähig.

---

## 9. ZUSAMMENFASSUNG

---

Im Radverkehrskonzept für die Stadt Gundelfingen a.d.Donau wurden zuerst die vorhandenen Radwege mit dem Fahrrad befahren. Der Radwegebestand wurde aufgenommen und bewertet. Dabei wurden auch die Gefahrenpunkte, Fahrradstellplätze und Beschilderungen erfasst. Im August/ September 2022 fand eine Online-Bürgerbeteiligung statt, bei der insgesamt 88 Meldungen eingingen und in das Konzept eingearbeitet wurden.

Im März 2023 fand die Begehung der Lauinger Straße statt und es konnten geeignete Lösungsmaßnahmen für den Radverkehr erarbeitet werden. Auf Grundlage der Bestandsaufnahme, Bürgerbeteiligung, Begehung der Lauinger Straße sowie allgemeiner Planungsgrundlagen wurde ein umfassendes Handlungskonzept erstellt. Das Handlungskonzept beinhaltet die vier Themen: Ausweich- und Verbindungstrassen, Behebung der Gefahrenpunkte, Leitsystem. Die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden im Weiteren anhand einer Bewertungsmatrix priorisiert. Dabei wurde vor allem der Ausbau der Lauinger und Medlinger Straße priorisiert.

---

## 10. AUSBLICK

---

Das Radwegekonzept gibt ein Handlungskonzept vor und beinhaltet zahlreiche Maßnahmen für Ausweich- und Verbindungstrassen, die Behebung der Gefahrenpunkte, ein Leitsystem sowie allgemeine Maßnahmen. Die einzelnen Radwegeverbindungen wurden durch das Büro OPLA anhand einer Bewertungsmatrix priorisiert.

Die Stadt Gundelfingen – vertreten durch den Bau- und Umweltausschuss und den Stadtrat – hat nun zu entscheiden, welche der vorgeschlagenen Maßnahmen in die Tat umgesetzt werden. Die Umsetzung der Maßnahmen richtet sich auch nach den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln.

Entscheidend ist es jedoch, anzufangen und kontinuierlich mit der Umsetzung fortzufahren.

Der Ertüchtigung und Förderung des Fahrradverkehrs kommt insgesamt eine sehr hohe Bedeutung zu, da mittel- und langfristig nur mit dem Baustein der Schaffung attraktiver und schneller Wegverbindungen und ansprechender Fahrrad-Infrastruktur die Verkehrswende und damit ein großer Schritt zur Klimaneutralität zu schaffen ist.