

**PV**

Planungsverband  
Äußerer  
Wirtschaftsraum  
München

STADT  
DORFEN



**Stadt Dorfen**

**Radverkehrskonzept**

gefördert durch die  
Regierung von Oberbayern



Stadtratssitzung am  
13.12.2023

Regierung von Oberbayern



# Bestand

- Quellen und Ziele
- Radverkehrsinfrastruktur
- Barrieren und Restriktionen

- Ortsmitte (Gastronomie, Einzelhandel, Dienstleistungen, öffentliche Einrichtungen, etc.)
- Arbeitsplatzschwerpunkt
- Bahnhof
- Supermarkt
- Schule
- Kinderbetreuung
- Senioren-/ Behinderteneinrichtung, Krankenhaus
- Kirche/ Friedhof
- Freizeiteinrichtung/ Grünfläche
- Biergarten
  
- Wohn- und gemischte Nutzung Bestand
- Wohn- und gemischte Nutzung Planung

0 0,2 0,4 0,6 km



Maßstab 1:15.000 in DIN A4

**PV** Planungsverband  
Außerer  
Wirtschaftsraum  
München

Stand 09/2023

OpenStreetMap WMS

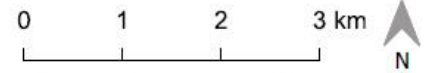


Stadt Dorfen

Radverkehrskonzept

Verkehrsziele Radverkehr  
im Stadtgebiet

- Bahnhof
- Supermarkt
- Schule
- Kinderbetreuung
- Senioren-/ Behinderteneinrichtung, Krankenhaus
- Kirche/ Friedhof
- Freizeiteinrichtung/ Grünfläche
- Biergarten
  
- Wohn- und gemischte Nutzung Bestand
- Wohn- und gemischte Nutzung Planung
- Arbeitsplatzschwerpunkt
  
- Stadtgrenze

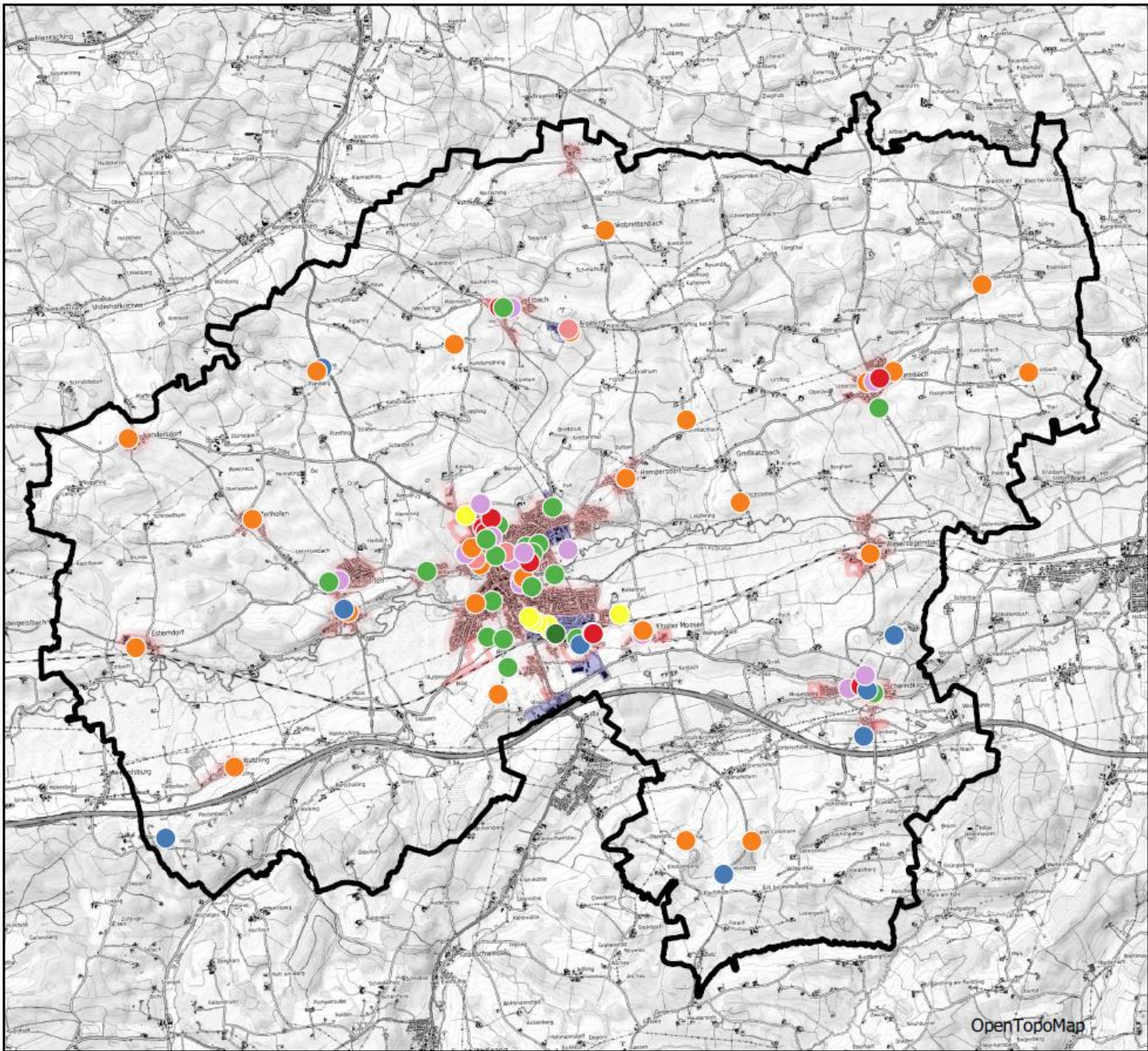


Maßstab 1: 65.000 in DIN

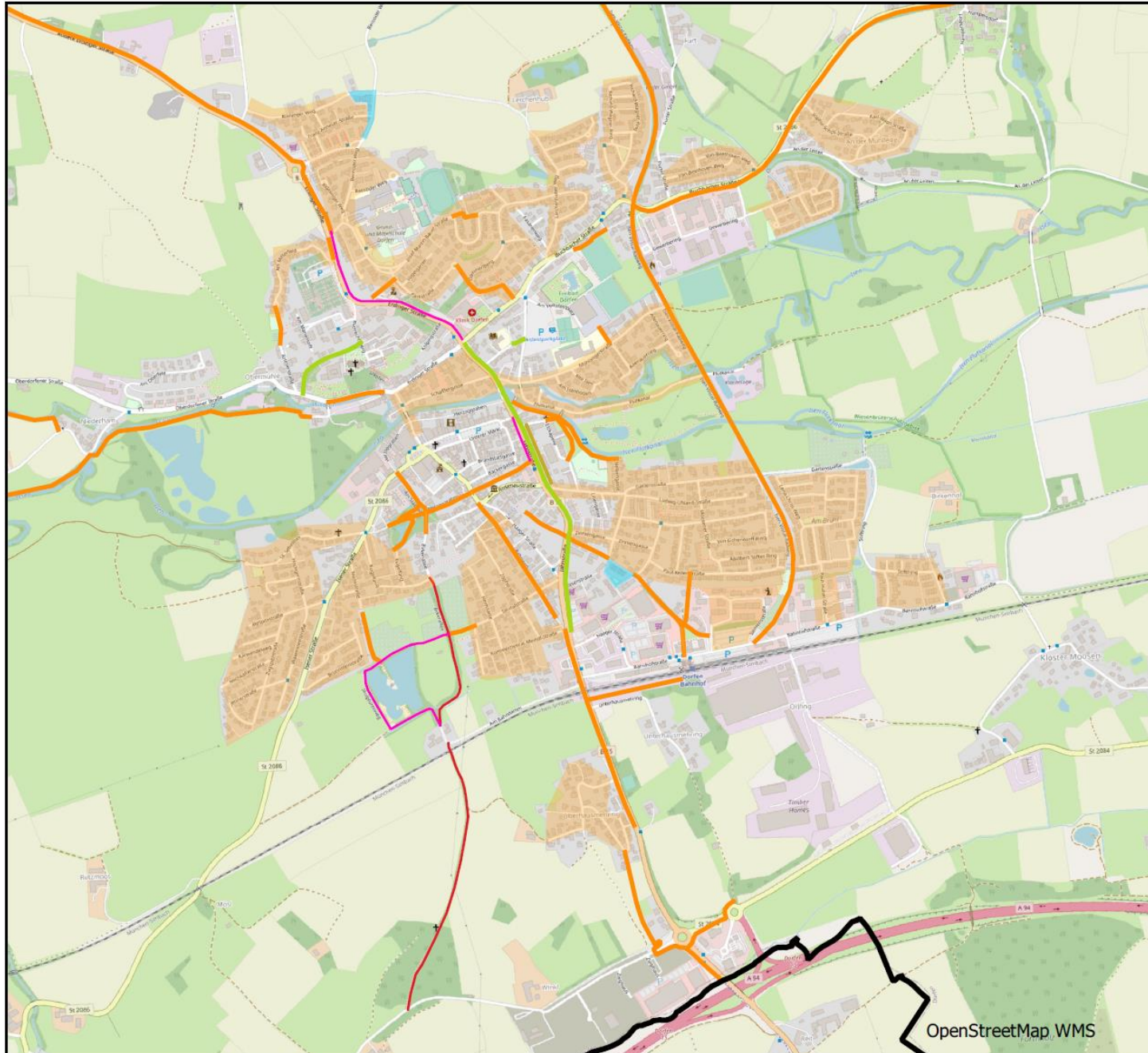
**PV** | Planungsverband  
Äußerer  
Wirtschaftsraum  
München

Stand: 07/2022

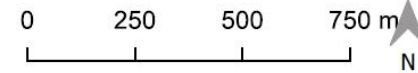
OpenTopoMap














-  Gemeinsamer Geh- und Radweg
-  Fahrradstraße
-  Weg für Kfz-Verkehr gesperrt
-  Gehweg (Radfahrer frei)
-  unklare Beschilderung
- 
-  Tempo 30-Zone
-  Verkehrsberuhigter Bereich

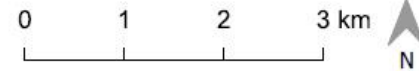


Maßstab 1: 15.000 in DIN

**PV** Planungsverband  
Äußerer  
Wirtschaftsraum  
München



-  Gemeinsamer Geh- und Radweg
-  Fahrradstraße
-  Weg für Kfz-Verkehr gesperrt
-  Gehweg (Radverkehr frei)
-  unklare Beschilderung
-  Tempo 30-Zone
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  Stadtgrenze



Maßstab 1: 65.000 in DIN

**PV** | Planungsverband  
Äußerer  
Wirtschaftsraum  
München

# Konzeption

- Wunschlinien
- Netzanforderungen
- Netz für den Alltagsradverkehr
- Netz für den Freizeitverkehr



— Wunschlinien\_Hauptort  
■ Zielschwerpunkte Hauptort

■ Wohnbebauung  
□ Planung Wohnbebauung

■ Ortsmitte (Gastronomie,  
Einzelhandel, Dienstleistungen,  
öffentliche Einrichtungen, etc.)

■ Arbeitsplatzschwerpunkt

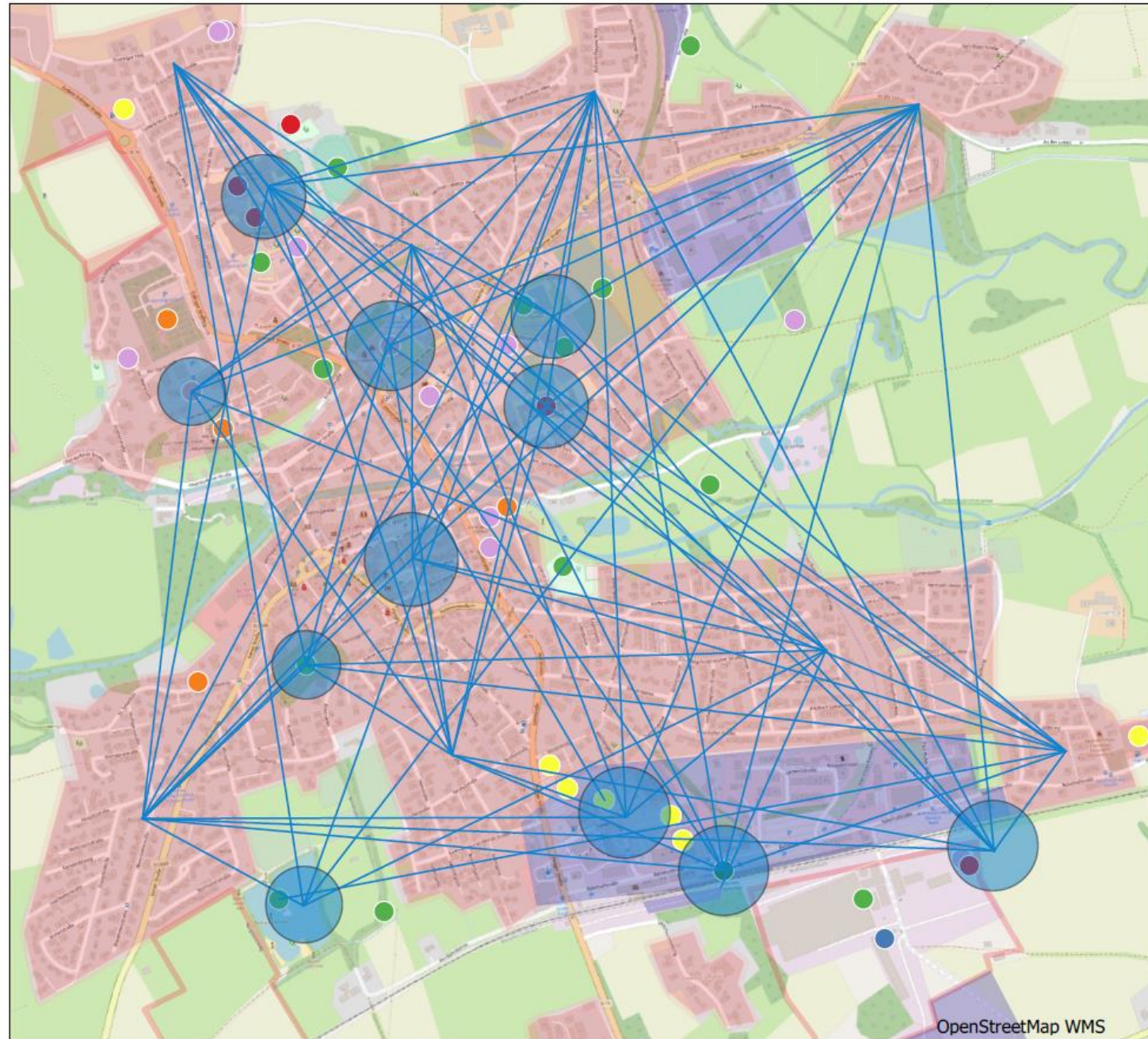
- Bahnhof
- Supermarkt
- Schule
- Kinderbetreuung
- Senioren- / Behinderteneinrichtung/
- Kirche/ Friedhof
- Freizeiteinrichtung/ Grünfläche
- Biergarten

0 0,1 0,2 0,3 0,4 km

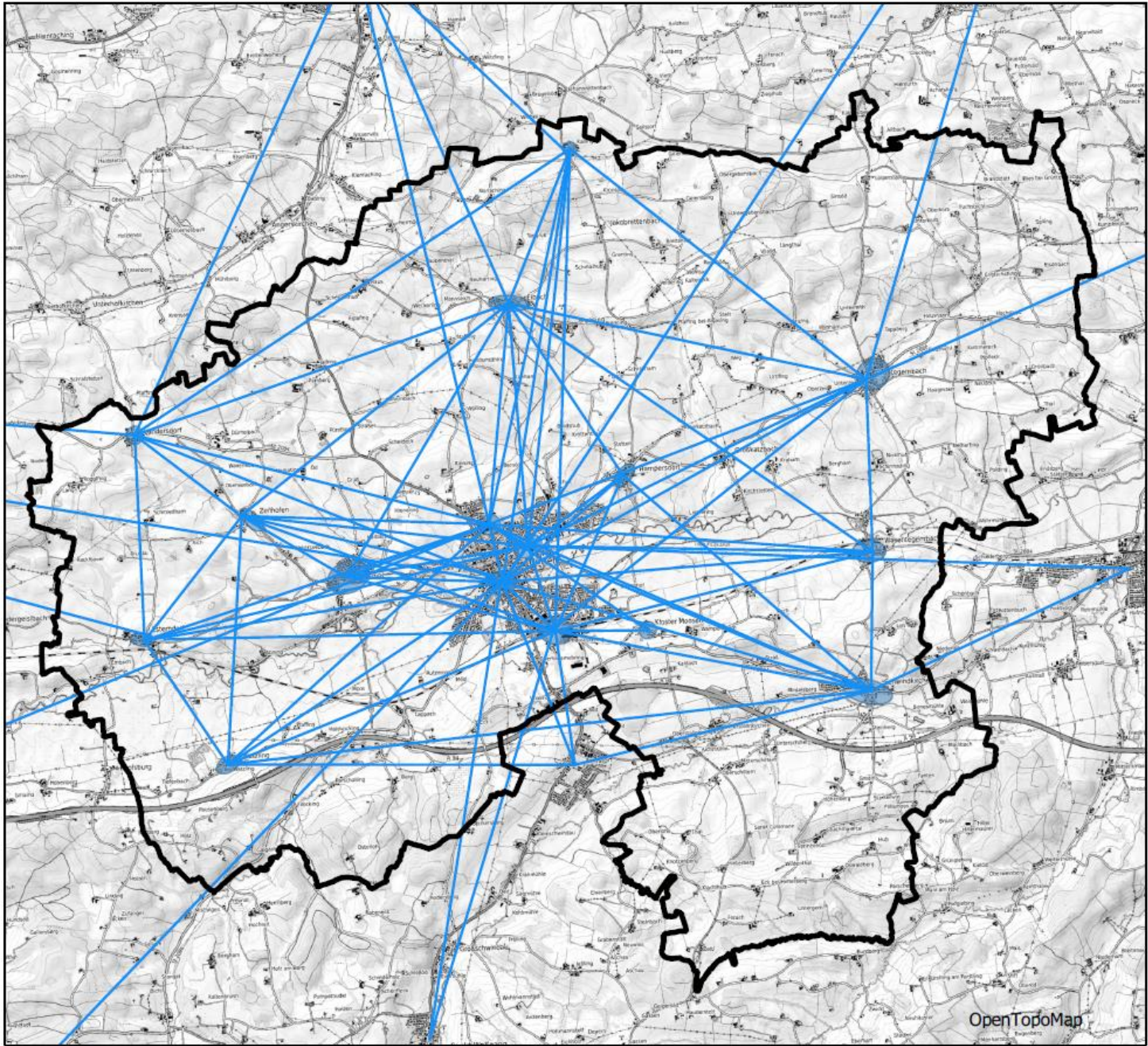


Maßstab 1:10.000 in DIN A4

**PV** Planungsverband  
Außerer  
Wirtschaftsraum  
München








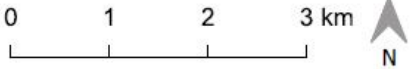


Stadt Dorfien

Radverkehrskonzept

Zielschwerpunkte und  
Wunschlinien

-  Zielschwerpunkte
-  Wunschlinien Stadtgebiet Dorfien
-  Stadtgrenze



Maßstab 1: 65.000 in DIN

**PV** | Planungsverband  
Äußerer  
Wirtschaftsraum  
München

OpenTopoMap

Stand: 09/2023

# Netzhierarchie für den Radverkehr

Übergeordnete Hauptverbindung  
(AR II und IR II)

Überörtliche Hauptverbindung  
(AR III und IR III)

Gemeindliche Hauptverbindung /  
Basisverbindung (IR IV)

Radverkehrsanbindung  
(IR V)

Haupt-  
verbindungen  
des  
Radverkehrs

AR=außerhalb  
bebauter Gebiete

IR= innerhalb  
bebauter Gebiete

Ziel:

Maschenweite des Netzes der Hauptverbindungen soll gewährleisten, dass 90% der Einwohner maximal 200 m von einer Hauptverbindung entfernt wohnen.



# Netzhierarchie für den Radverkehr

## Überregionale Radhauptverbindung

Radschnellverbindungen, Radfernstraßen

Beleuchtung  
innerorts  
Wegweisung  
Winterdienst

## Überörtliche Radhauptverbindung

Verbindung zum Mittelzentrum Taufkirchen, Verbindung zu den Grundzentren  
Ggf. weitere Landkreisrouten für den Alltagsverkehr

Beleuchtung  
innerorts  
Wegweisung  
tw. Winterdienst

## Basisverbindung Gemeindliche Radhauptverbindung

Verbindung zu den Hauptorten der sonstigen Nachbargemeinden  
Verbindung der großen Ortsteile mit dem Hauptort  
Verbindung zwischen Wohngebieten im Hauptort und den wichtigen Zielen  
Verbindung der großen Ortsteile untereinander

Beleuchtung  
(Ausgestaltung  
angepasst an  
örtliche Gegebenheiten  
Wegweisung  
(sofern Teil des  
Wegweisungsnetzes)

## Nebenverbindung

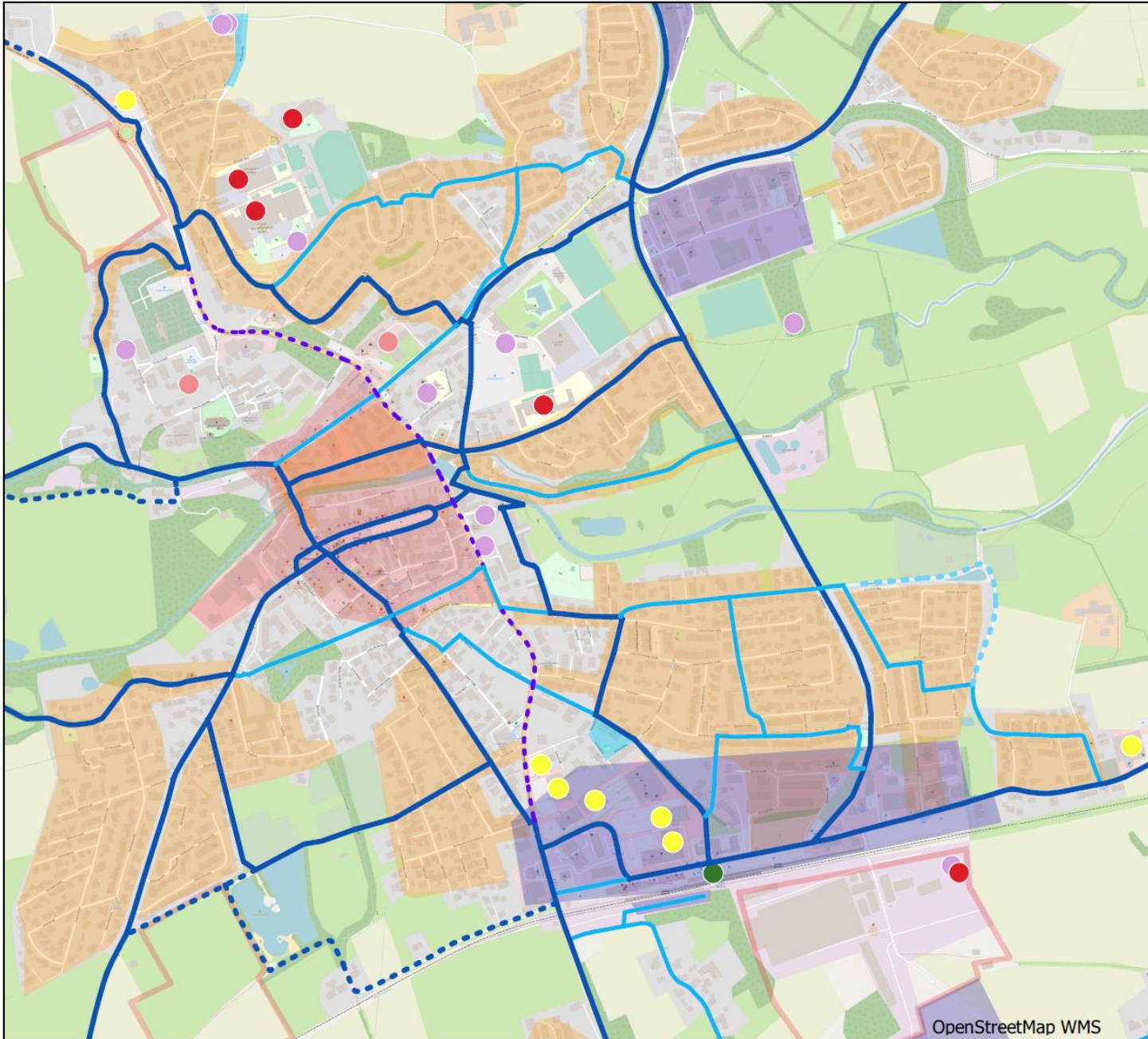
Anbindung der kleinen Ortsteile an den Hauptort  
Innerörtliche Ergänzung der gemeindl. Radhauptverbindungen

## Radverkehrsanbindung

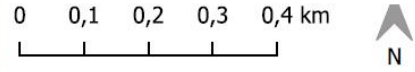
Fahrradfreundliche Flächenerschließung

Radverkehrskonzept

Zielnetz für den Alltagsverkehr  
- Hauptort  
(enthält auch bestehende Wege)



- Hauptverbindung
- - - Hauptverbindung - Alternative
- Nebenverbindung
- - - Nebenverbindung - Alternative
- · · Langfristverbindung
- Tempo 30-Zone
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Ortsmitte (Gastronomie, Einzelhandel, Dienstleistungen, öffentliche Einrichtungen, etc.)
- Arbeitsplatzschwerpunkt
- Planung Wohnbebauung
- Bahnhof
- Supermarkt
- Schule
- Kinderbetreuung
- Senioren-/ Behinderteneinrichtung, Krankenhaus



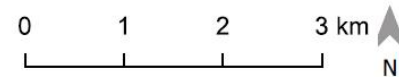
Maßstab 1:10.000 in DIN A4

**PV** | Planungsverband  
 Äußerer  
 Wirtschaftsraum  
 München



Zielnetz für den Alltagsverkehr  
- Stadtgebiet  
(enthält auch bestehende Wege)

-  Hauptverbindung
-  Hauptverbindung - Alternative
-  Nebenverbindung
-  Nebenverbindung - Alternative
-  Langfristverbindung
  
-  Tempo 30-Zone
-  Verkehrsberuhigter Bereich
  
-  Stadtgrenze



Maßstab 1:65.000 in DIN A4

**PV** | Planungsverband  
Außerer  
Wirtschaftsraum  
München

Stand 09/2023



Zielnetz für den Freizeitverkehr  
Hauptort  
(enthält auch bestehende Wege)

-  Isen-Vilstal-Radweg /  
Sempt-Isen-Radweg
-  Sonst. Freizeitverbindung
-  Ortsmitte (Gastronomie,  
Einzelhandel, Dienstleistungen,  
öffentliche Einrichtungen, etc. )
-  Bahnhof
-  Senioren- / Behinderteneinrichtung/  
Krankenhaus
-  Kirche/ Friedhof
-  Freizeiteinrichtung/ Grünfläche
-  Biergarten

0 0,1 0,2 0,3 0,4 km



Maßstab 1:10.000 in DIN A4

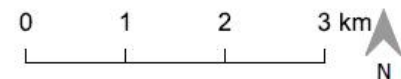
**PV** | Planungsverband  
Außerer  
Wirtschaftsraum  
München



Radverkehrskonzept

Zielnetz für den Freizeitverkehr  
Stadtgebiet  
(enthält auch bestehende Wege)

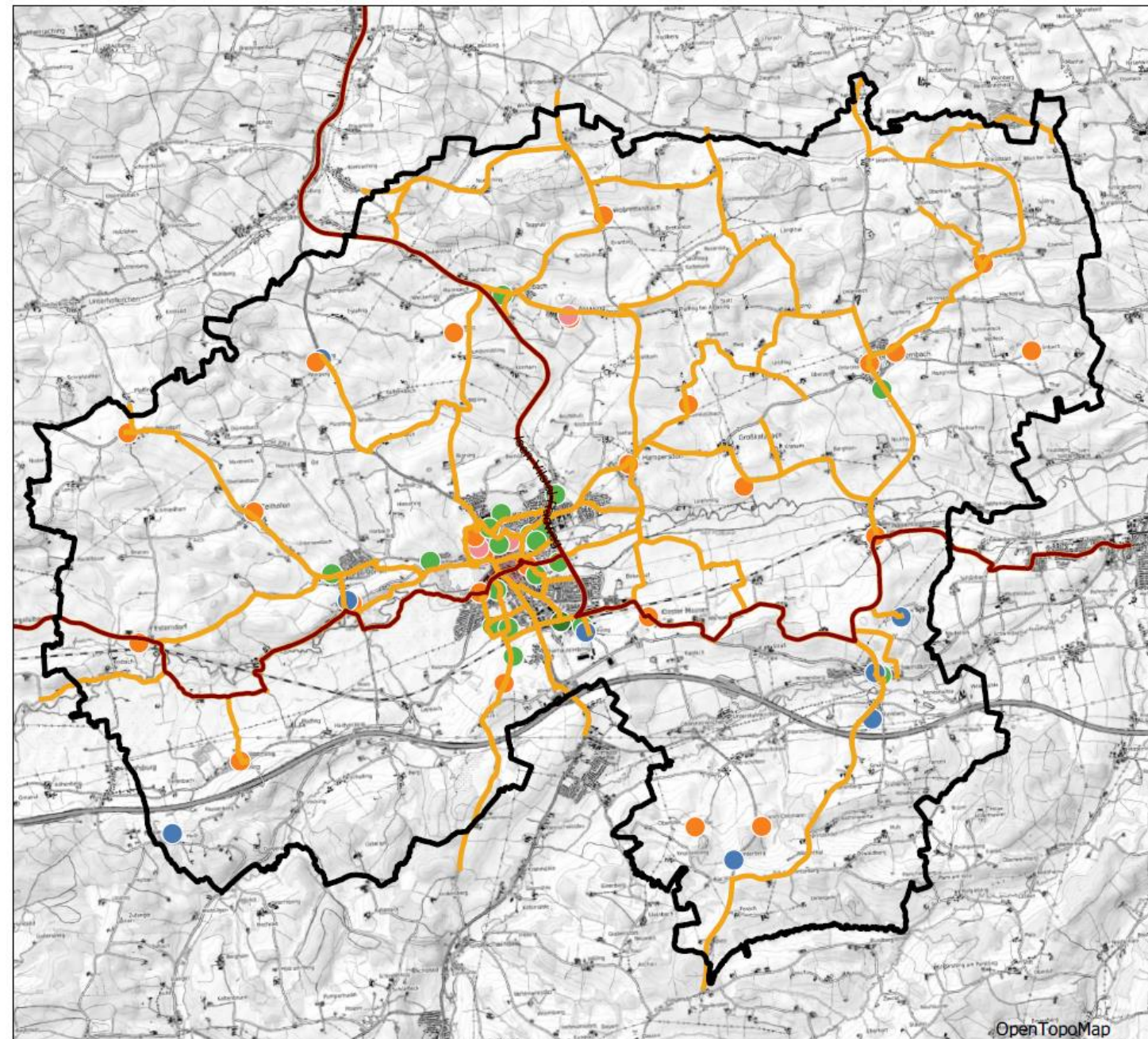
-  Isen-Vilstal-Radweg /  
Sempt-Isen-Radweg
-  Sonst. Freizeitverbindung
-  Ortsmitte (Gastronomie,  
Einzelhandel, Dienstleistungen,  
öffentliche Einrichtungen, etc.)
-  Bahnhof
-  Senioren- / Behinderteneinrichtung/  
Krankenhaus
-  Kirche/ Friedhof
-  Freizeiteinrichtung/ Grünfläche
-  Biergarten
-  Stadtgrenze



Maßstab 1:65.000 in DIN A4

**PV** | Planungsverband  
Außerer  
Wirtschaftsraum  
München

Stand 09/2023

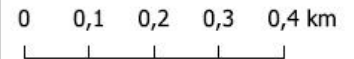




Radverkehrskonzept

Zielnetz für den Alltags- und  
Freizeitverkehr - Hauptort  
(enthält auch bestehende Wege)

-  Hauptverbindung
-  Hauptverbindung - Alternative
-  Nebenverbindung
-  Nebenverbindung - Alternative
-  Langfristverbindung
-  Sonst. Freizeitverbindung
-  Ortsmitte (Gastronomie,  
Einzelhandel, Dienstleistungen,  
öffentliche Einrichtungen, etc. )
-  Bahnhof
-  Senioren- / Behinderteneinrichtung  
/ Krankenhaus
-  Kirche/ Friedhof
-  Freizeiteinrichtung/ Grünfläche
-  Biergarten







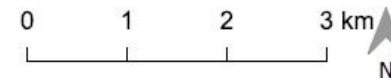
Maßstab 1:10.000 in DIN A4

**PV** | Planungsverband  
Außerer  
Wirtschaftsraum  
München



Zielnetz für den Alltags- und  
Freizeitverkehr - Stadtgebiet  
(enthält auch bestehende Wege)

-  Hauptverbindung
-  Hauptverbindung - Alternative
-  Nebenverbindung
-  Nebenverbindung - Alternative
-  Langfristverbindung
-  Isen-Vilstal-Radweg /  
Sempt-Isen-Radweg
-  Sonst. Freizeitverbindung
-  Ortsmitte (Gastronomie,  
Einzelhandel, Dienstleistungen,  
öffentliche Einrichtungen, etc. )
-  Bahnhof
-  Senioren- / Behinderteneinrichtung,  
Krankenhaus
-  Kirche/ Friedhof
-  Freizeiteinrichtung/ Grünfläche
-  Biergarten



Maßstab 1:65.000 in DIN A4

**PV** | Planungsverband  
Außerer  
Wirtschaftsraum  
München

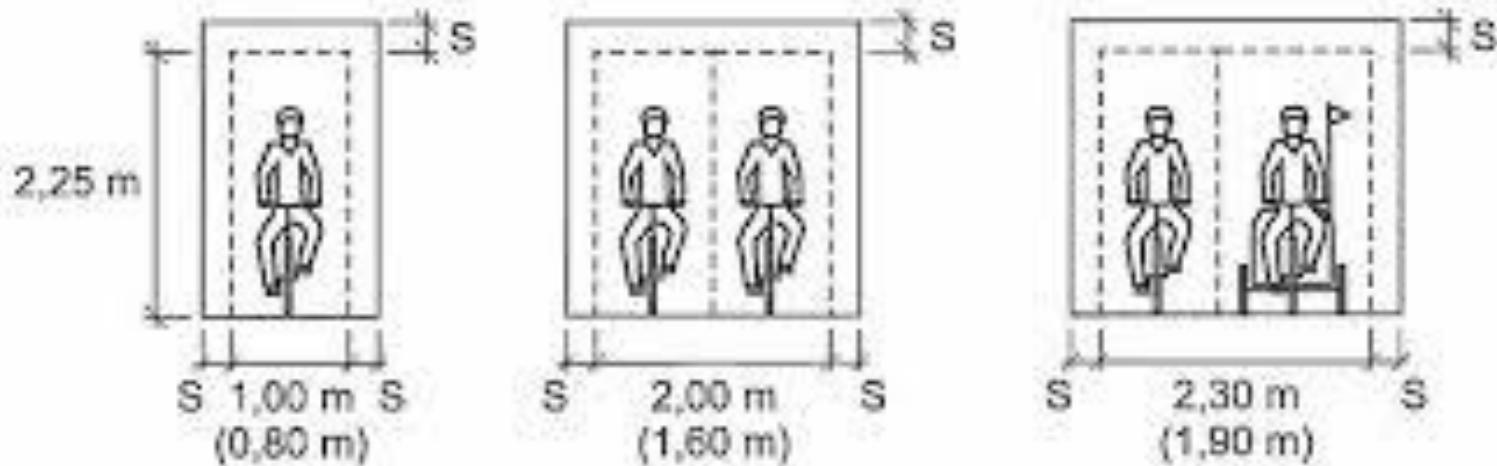
# Maßnahmen

## Maßnahmen innerorts



# Basisinfo

## Begegnen und Nebeneinanderfahren



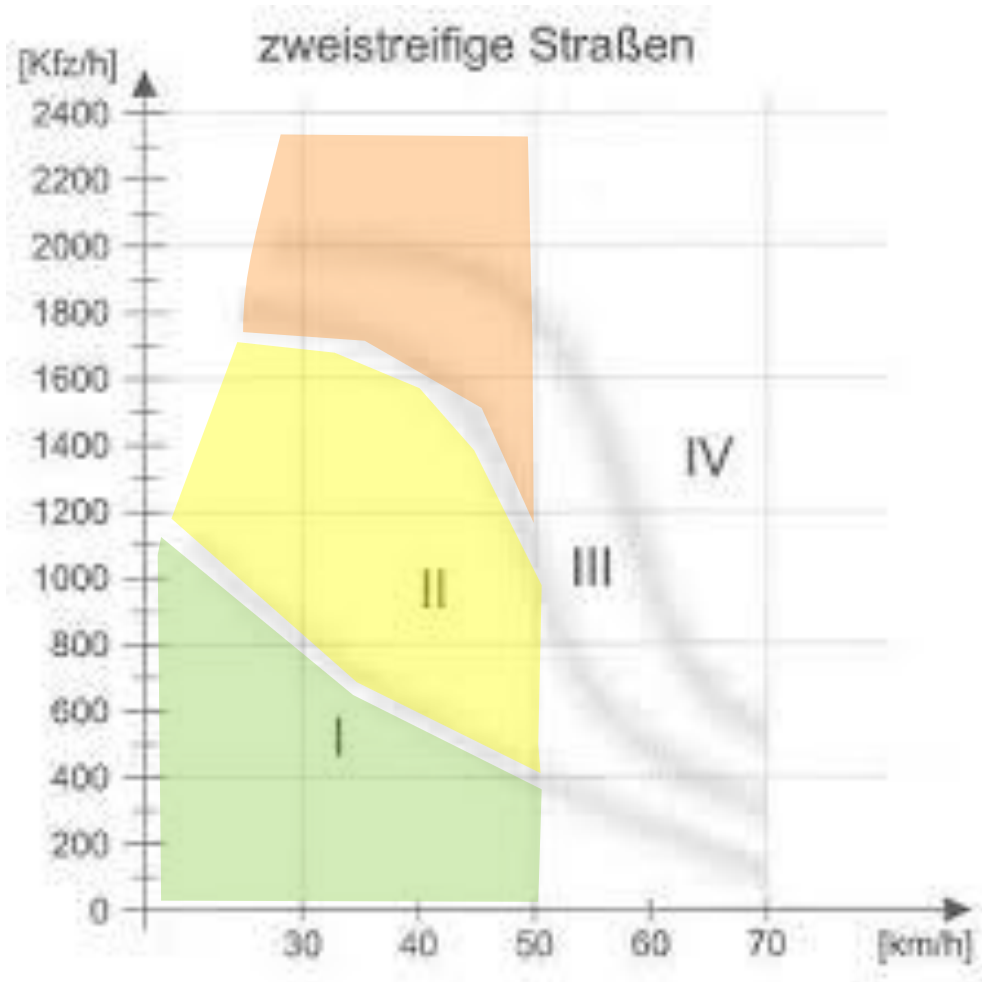
—— Lichter Raum    - - - - - Verkehrsraum  
(Klammerangaben: bei beengten Verhältnissen)

S = Sicherheitsraum

⇒ Überholen und Nebeneinanderfahren erfordert ausreichende Breiten der Wege

# Maßnahmen

## Mischen und Trennen innerorts (Regeleinsatzbereich nach ERA)



### Regeleinsatzbereich

- I** Mischen mit Kfz auf Fahrbahn
- II**
  - Schutzstreifen
  - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und ‚Gehweg‘ mit Zusatz ‚Radfahrer frei‘ oder nicht benutzungspflichtiger Radweg
- III/IV** Trennen: Radfahrstreifen, Radweg mit Benutzungspflicht



# Maßnahmen – Mindestbreiten von Radwegen

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg-/ Senkrechtpark- ständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	-	Sicherheitsraum <sup>1)</sup> : 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
Einrichtungs- radweg	Regelmaß	2,00 m	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrs- stärke)	0,75 m	1,10 m (Überhang- streifen kann darauf angerechnet werden)
	(bei geringer Rad- verkehrsstärke)	(1,60 m)			
beidseitiger Zwei- richtungsradweg	Regelmaß	2,50 m			
	(bei geringer Rad- verkehrsstärke)	(2,00 m)			
einseitiger Zwei- richtungsradweg	Regelmaß	3,00 m			
	(bei geringer Rad- verkehrsstärke)	(2,50 m)			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fuß- gänger- und Rad- verkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

<sup>1)</sup> Ein Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein.

# Maßnahmen

## Einrichtungsrادweg

2,00 m (Basisstandard)

bei geringem  
Radverkehr 1,60 m  
dann zu begründen

## Radfahrstreifen

2,00 m (Basisstandard)

bei geringem Radverkehr  
1,60 m  
dann zu begründen

## Schutzstreifen

ab 1,50 m

Gegenüber der Kernfahrbahn  
zuerst Schutzstreifen  
verbreitern

## Gemeinsamer Geh- und Radweg

ab 3,00 m

Abhängig von der Fuß- und  
Radverkehrsstärke



© Planungsbüro VIA

## Zweirichtungsrادweg

2,50 m (beidseitige Führung)

3,00 m (einseitige Führung)

Verbleibende Fahrbahn  
mind. 4,5 m, bei hohem  
Verkehrsaufkommen  
besser 5 m

+ Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn und zu Parkständen (0,5 – 0,75 m)

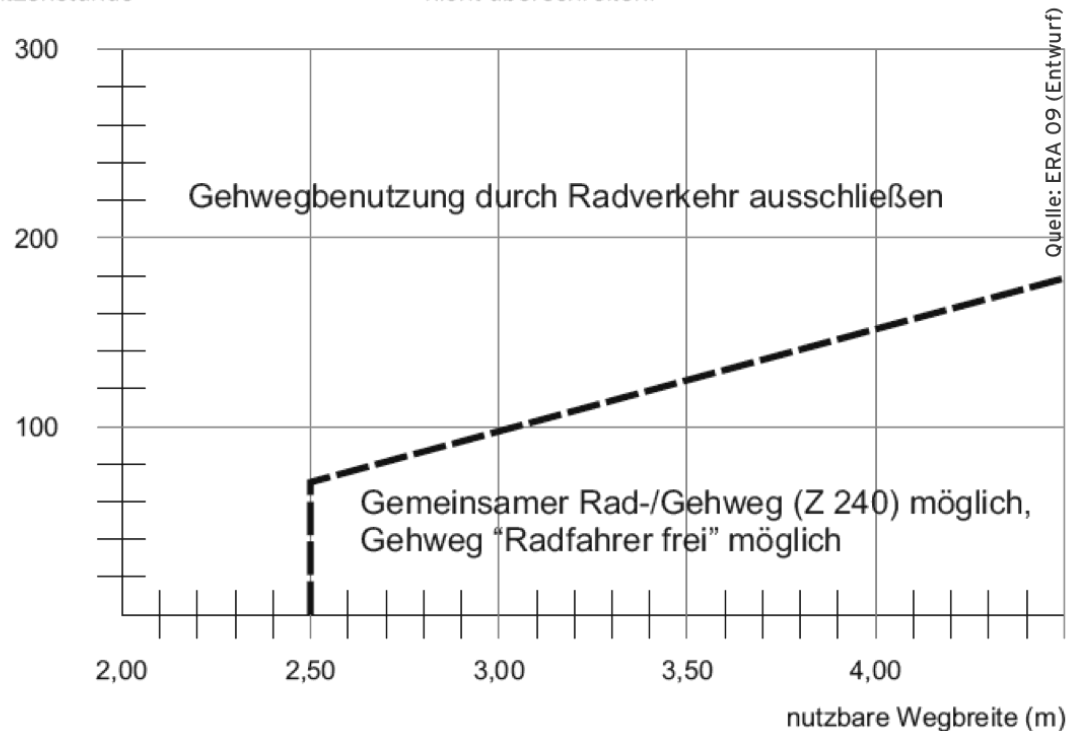


# Maßnahmen

## Ausschlusskriterien Gehwegnutzung

Fußgänger und  
Radfahrer je  
Spitzenstunde

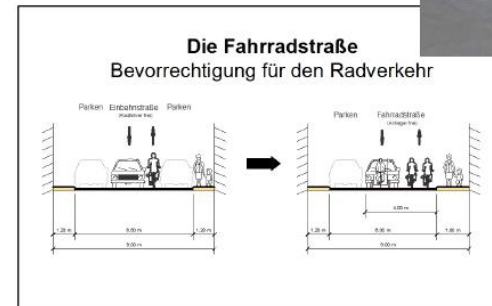
Hinweis: Der Anteil der Radfahrer soll bei hoher  
Gesamtbelastung etwa ein Drittel der Gehwegnutzer  
nicht überschreiten.



- Straßen mit intensiver Geschäftsnutzung
- überdurchschnittlich hohe Benutzung durch besonders schutzbedürftige Fußgänger
- Hauptverbindungen des Radverkehrs
- ...

# Maßnahmen

Innerorts: Netzelemente abseits der Hauptverkehrsstraßen



© Planungsbüro VIA



# Maßnahmen

## Fahrradstraße

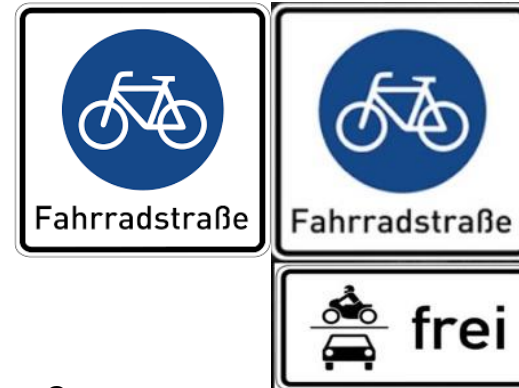
Auf Fahrradstraßen gelten die Vorschriften über die Benutzung von Fahrbahnen; abweichend davon gilt:

1. Andere Fahrzeugführer als Radfahrer dürfen Fahrradstraßen nur benutzen, soweit dies durch Zusatzschild zugelassen ist.
2. Alle Fahrzeuge dürfen nur max. 30 km/h fahren.
3. Radfahrer dürfen auch nebeneinander fahren.

Die Anordnung einer Fahrradstraße kommt nur auf Straßen mit einer **hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte**, einer **hohen Netzbedeutung für den Radverkehr** oder auf **Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr** in Betracht.

Eine hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzen nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird.

Zeichen 244.1



# Maßnahmen für die Hauptverbindungen

(AR IV / IR IV gemäß ERA 2010)

## Radwege



Radwege  
Radfahrstreifen



Gemeinsamer Fuß- und Radweg  
(außerorts und innerorts bei geringen Fußgängermengen)

## Erschließungsstraßen



Fahrradstraße



Tempo 30 Zone



Schutzstreifen



Sonstige Wege

Nicht geeignet:



Gehweg, Radfahrer frei

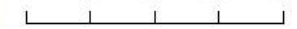


Verkehrsberuhigter  
Bereich



-  Mischverkehr in Tempo 30-Zone
-  Mischverkehr
-  Strassenbegleitender einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg
-  Strassenbegleitender beidseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg (auch Gehweg Radf. frei)
-  Gemeinsamer Geh- und Radweg
-  Fahrradstraße
-  Sonstiges, z.B. landwirtschaftliche Wege
-  Tempo 30 Zone
-  Verkehrsberuhigter Bereich

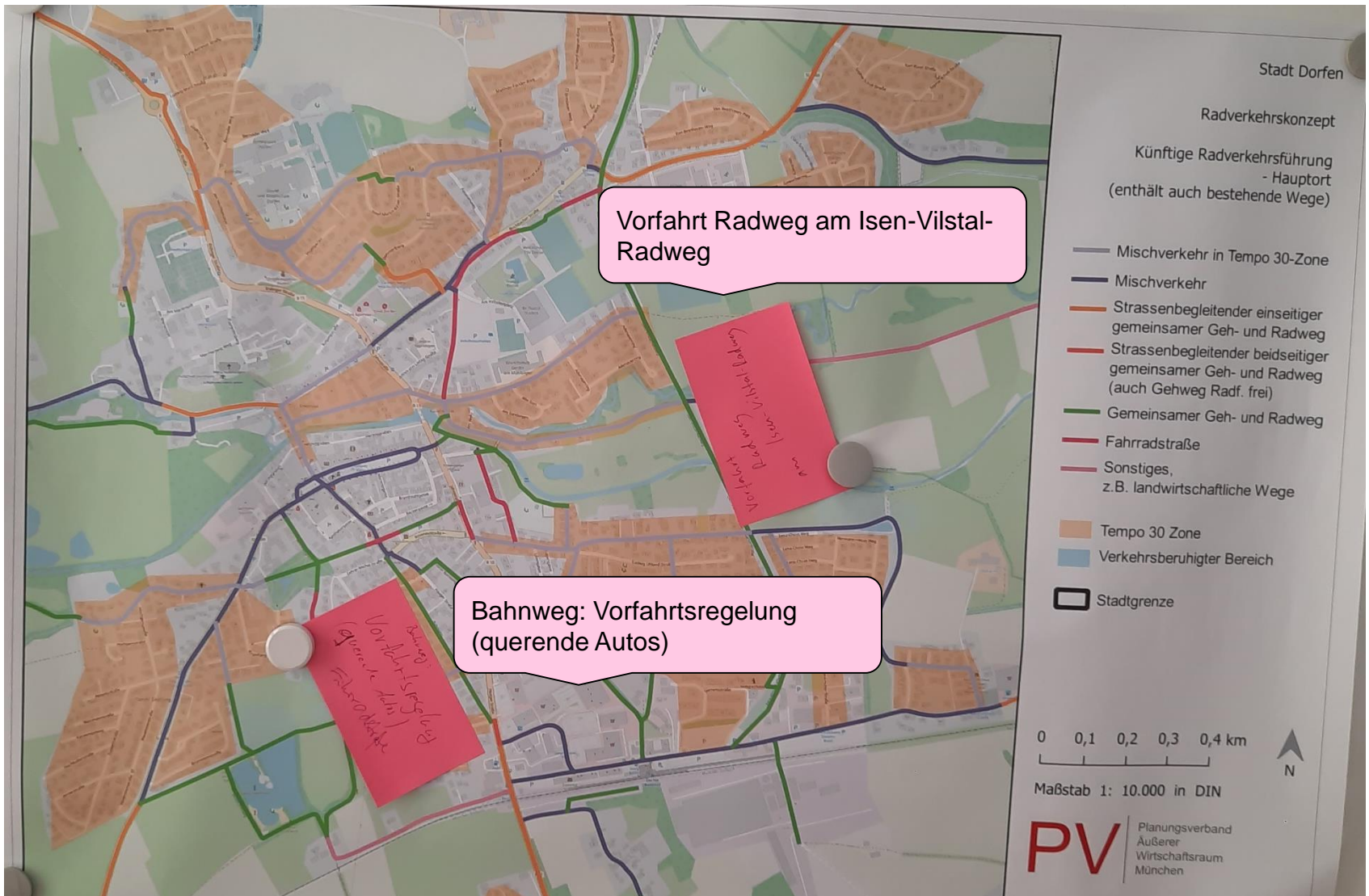
0 0,1 0,2 0,3 0,4 km



Maßstab 1: 10.000 in DIN

**PV** | Planungsverband  
Äußerer  
Wirtschaftsraum  
München

# Anregungen aus dem AK Radverkehr




















Stadt Dorfen

Radverkehrskonzept

Maßnahmen  
Hauptort

-  Befestigung
-  Verbreiterung
-  Befestigung und Verbreiterung
-  Neubau Radweg/gem. Geh-/Radw.
-  Neubau Radweg/gem. Geh-/Radw.  
(Alltagsradkonzept Lks. ED)
-  Schutzstreifen prüfen
-  Fahrradstraße prüfen
-  Reduktion auf Tempo 70 prüfen
-  Reduktion auf Tempo 50 prüfen
-  Reduktion auf Tempo 30 prüfen
-  Beschilderung überprüfen
-  Beibehalt der bestehenden Situation
-  Querungshilfe ergänzen
-  Tempo 30 Zone
-  Verkehrsberuhigter Bereich

0 0,1 0,2 0,3 0,4 km



Maßstab 1: 10.000 in DIN

**PV** | Planungsverband  
Äußerer  
Wirtschaftsraum  
München

OpenStreetMap WMS

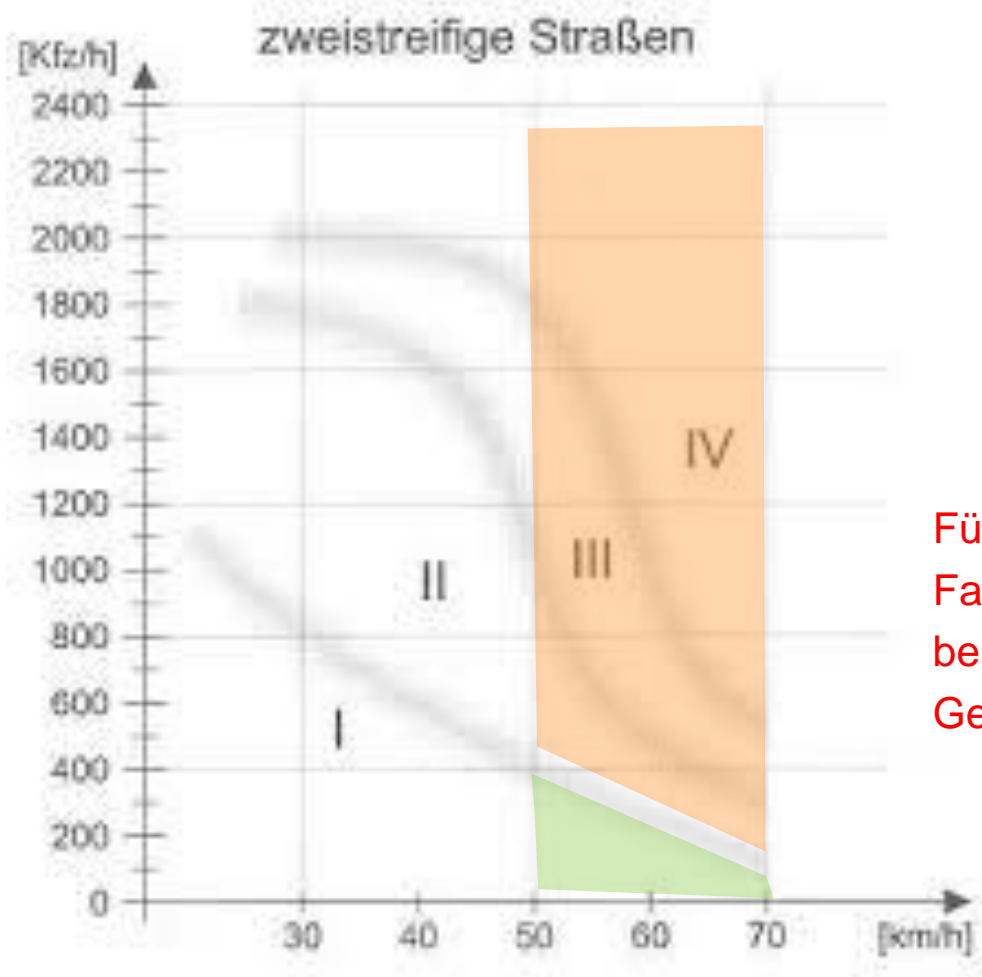
Stand: 09/2023

# Maßnahmen außerorts



# Maßnahmen

## Mischen und Trennen außerorts



### Regeleinsatzbereich

- I** Mischen mit Kfz auf Fahrbahn
- II/III/IV** Radfahrstreifen, Radweg mit Benutzungspflicht

Führen des Radverkehrs auf der Fahrbahn außerorts nur auf schwach belasteten Straßen und Geschwindigkeiten bis 70 km/h möglich

# Maßnahmen außerorts

Mischung mit dem Kfz-Verkehr nur bei geringen Verkehrsstärken und geringen Geschwindigkeiten

## Gestaltungsmöglichkeiten auf der Strecke außerorts

- Die Möglichkeiten sind hier eingeschränkt
- Schutzstreifen außerorts sind nicht zulässig

## Führungsformen außerorts



landwirtschaftliche Wege



straßenbegleitende Radwege



Mischverkehr

auch Fahrradstraßen





# Maßnahmen – Mindestbreiten von Radwegen

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)	Breite des Sicherheitstrennstreifens		
		zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg-/ Senkrechtpark- ständen



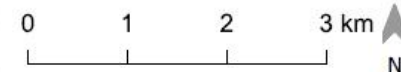
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)
---	----------	--------	-----------------------------------

1) Ein Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein.

-  30 km/h
-  50 km/h
-  60 km/h
-  70 km/h
-  80 km/h
-  100 km/h

Anmerkung:  
Bei unterschiedlichen  
Geschwindigkeiten auf den  
Fahrspuren wurde die höhere  
verwendet

 Stadtgrenze



Maßstab 1:65.000 in DIN A4

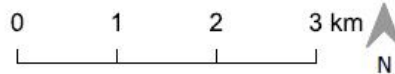
**PV** Planungsverband  
Äußerer  
Wirtschaftsraum  
München



Radverkehrskonzept

Künftige Radverkehrsführung  
- Stadtgebiet  
(enthält auch bestehende Wege)

-  Mischverkehr in Tempo 30-Zone
-  Mischverkehr
-  Strassenbegleitender einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg
-  Strassenbegleitender beidseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg (auch Gehweg Radf. frei)
-  Gemeinsamer Geh- und Radweg
-  Fahrradstraße
-  Sonstiges, z.B. landwirtschaftlicher Weg, Mischverkehr + Gehweg - Radfahrer frei
-  Stadtgrenze



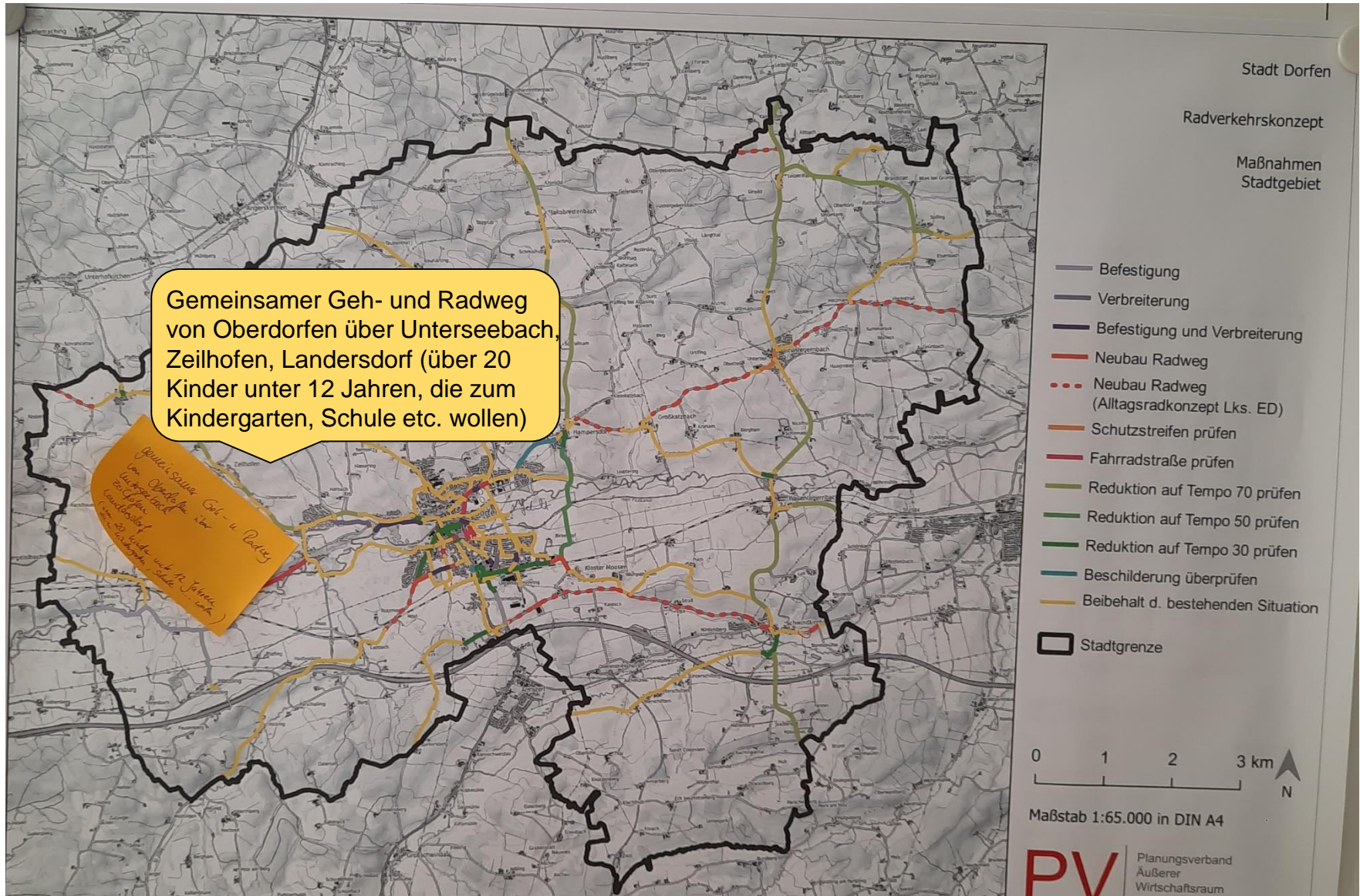
Maßstab 1:65.000 in DIN A4



Stand 09/2023



# Anregungen aus dem AK Radverkehr



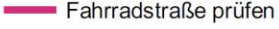
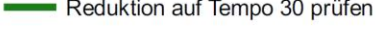
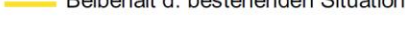


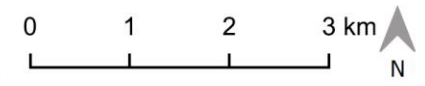


Stadt Dorfen

Radverkehrskonzept

Maßnahmen  
Stadtgebiet

-  Befestigung
-  Verbreiterung
-  Befestigung und Verbreiterung
-  Neubau Radweg/gem. Geh-/Radw.
-  Neubau Radweg/gem. Geh-/Radw.  
(Alltagsradkonzept Lks. ED)
-  Schutzstreifen prüfen
-  Fahrradstraße prüfen
-  Reduktion auf Tempo 70 prüfen
-  Reduktion auf Tempo 50 prüfen
-  Reduktion auf Tempo 30 prüfen
-  Beschilderung prüfen
-  Beibehalt d. bestehenden Situation
-  Stadtgrenze



Maßstab 1:65.000 in DIN A4

**PV** | Planungsverband  
Äußerer  
Wirtschaftsraum  
München

# Weitere Handlungsfelder

## Beschilderung

- Zielorientierte Wegweisung
- Beschilderung von Freizeitrouten

## Fahrradparken

- Bike & Ride
- Fahrradverleih (Tourismusförderung)
- Qualität und Quantität  
Abstellanlagen
  - an öffentlichen Gebäuden und im öffentlichen Raum
  - im Wohnungsbau, bei Handel und Gewerbe (Bauherrenberatung)
  - E-Ladestationen

## Information / Kommunikation

- Zielgruppenspezifische Ansprache (Schüler, Arbeitnehmer, Senioren ..)
- Fahrradfreundliche Aktionen (z.B. Radltour mit Stadtrat, Stadtradeln)
- Internetpräsenz
- Mängelmeldesystem
- Insgesamt fahrradfreundliches Klima erzeugen

## Service

- Beleuchtung
- Winterdienst auf Haupttrouten



# Weitere Handlungsfelder

## Beschilderung

- Zielorientierte Wegweisung
- Beschilderung von Freizeitrouten



Name der Route

Route im Bayernnetz für Radler

Deutschlandweite D-Route



# Nächste Schritte

- Priorisierung und Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen
- Umsetzung einer zielorientierten wegweisenden Beschilderung (Einholung Angebote, Beauftragung Büro) ⇒ Druck der Schilder ⇒ Umsetzung durch Bauhof

