

Verkehrsgutachten im Rahmen des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts

Vorgelegt in der Stadtratssitzung am 19.07.2023

Auftraggeber:

Stadt Vilsbiburg
Stadtplatz 26
84137 Vilsbiburg

Auftragnehmer:

PSLV Planungsgesellschaft
Josephspitalstraße 7
80331 München

in Zusammenarbeit mit:

Professor Dr.-Ing. Harald Kurzack
apl. Professor an der Technischen Universität München
Ingenieur für Verkehrsplanung
Gabelsbergerstraße 53
80333 München

Inhaltsverzeichnis

Verkehrsgutachten im Rahmen des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts	Seitenzahl (mittig unten):	1 – 58
Grobkonzept Fuss- und Radverkehr	Seitenzahl (mittig unten):	59 – 107
Maßnahmenkatalog Stand: 05.09.2022	Seitenzahl (mittig unten):	108 – 155
Haushaltsbefragung	Seitenzahl (mittig unten):	156 – 234
Verkehrsuntersuchung – Verkehrsentwicklung Vilsbiburg Nordumfahrung	Seitenzahl (mittig unten):	235 - 282

Stadt Vilsbiburg

Verkehrsgutachten im Rahmen des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts

Stand 01.08.2023

Auftraggeber:
Stadtbauamt
Stadtplatz 26
84137 Vilsbiburg

Auftragnehmer:
PSLV Planungsgesellschaft
Josephspitalstraße 7
80331 München



in Zusammenarbeit mit:
Professor Dr.-Ing. Harald Kurzack
apl. Professor an der Technischen Universität München
Ingenieur für Verkehrsplanung
Gabelsbergerstr. 53
80333 München

INHALTSVERZEICHNIS

1	Aufgabenstellung	1
2	Verkehrsanalysen Kfz-Verkehr	1
2.1	Verkehrserhebungen	1
2.2	Verkehrsentwicklung	1
2.2.1	Wirkung der Westumfahrung	1
2.2.2	Verkehrsentwicklung im Stadtgebiet	2
2.2.3	Durchgangsverkehr durch Vilsbiburg	3
2.2.4	Prognose-Nullfall 2035	4
3	Planfall Nordumfahrung Vilsbiburg	4
3.1	Verkehrsprognose mit Nordumfahrung	4
3.2	Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte	5
4	Planfälle Innenstadt Vilsbiburg	6
4.1	Einbahnregelung durch das Stadttor in Fahrtrichtung stadteinwärts zum Stadtplatz	6
4.2	Einbahnregelung durch das Stadttor in Fahrtrichtung stadtauswärts zur Oberen Stadt	6
5	Bewertung und Empfehlung	7

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Veränderung der Bewegungsströme in Deutschland - Vergleich 2020 zu 2019	1
--------------	---	---

ANLAGENVERZEICHNIS

- Anlage 1: Verkehrsbelastung Stadt Vilsbiburg und Umgebung, Analyse 2019/2020
- Anlage 2: Verkehrsbelastung Stadt Vilsbiburg (Nord), Analyse 2019/2020
- Anlage 3.1: Knotenpunktsbelastungen Vilsbiburg, Analyse 2020 - Gesamtverkehr
- Anlage 3.2: Knotenpunktsbelastungen Vilsbiburg, Analyse 2020 - Schwerverkehr
- Anlage 3.3: Knotenpunktsbelastungen Vilsbiburg, Analyse 2020 - Morgenspitze
- Anlage 3.4: Knotenpunktsbelastungen Vilsbiburg, Analyse 2020 - Abendspitze
- Anlage 4: Verkehrsbelastung Stadt Vilsbiburg, Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.
- Anlage 5: Vergleich von 2019/2020 mit 2001/2004, Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.
- Anlage 6.1: Knotenpunktsbelastungen Vilsbiburg Innenstadt - Zählung 2019 INGEVOST - Gesamtverkehr
- Anlage 6.2: Knotenpunktsbelastungen Vilsbiburg Innenstadt - Zählung 2019 INGEVOST - Morgenspitze
- Anlage 6.3: Knotenpunktsbelastungen Vilsbiburg Innenstadt - Zählung 2019 INGEVOST - Abendspitze
- Anlage 7: Herkunft-Ziel-Verteilung der Benutzer der St 2083, Frontenhausener Straße
- Anlage 8: Herkunft-Ziel-Verteilung der Benutzer der LA 2, Seyboldsdorfer Straße
- Anlage 9: Verkehrsbelastung Stadt Vilsbiburg (Nord), Prognose-Nullfall 2035
- Anlage 10.1: Verkehrsbelastung Stadt Vilsbiburg (Nord) mit Nordumfahrung, Prognose 2035
- Anlage 10.2: Nordumfahrung Vilsbiburg - Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall
- Anlage 10.3: Nordumfahrung Vilsbiburg - Herkunft-Ziel B 299 West
- Anlage 10.4: Nordumfahrung Vilsbiburg - Herkunft-Ziel-Verteilung
- Anlage 11: Verkehrsbelastung Stadt Vilsbiburg, Ausbau B 299 und Nordumfahrung
- Anlage 12.1: Knotenpunktsbelastungen Ausbau B 299, Prognose 2035 - Gesamtverkehr, Schwerverkehr
- Anlage 12.2: Knotenpunktsbelastungen Ausbau B 299, Prognose 2035 - Morgenspitze, Abendspitze
- Anlage 13.1: Knotenpunktsbelastungen Nordumfahrung Vilsbiburg, Prognose 2035 - Gesamtverkehr
- Anlage 13.2: Knotenpunktsbelastungen Nordumfahrung Vilsbiburg, Prognose 2035 - Morgenspitze
- Anlage 13.3: Knotenpunktsbelastungen Nordumfahrung Vilsbiburg, Prognose 2035 - Abendspitze
- Anlage 14.1: Verkehrsbelastung Kreisverkehr, B 299 nicht ausgebaut Prognose 2035 mit Nordumfahrung Vilsbiburg - Morgenspitze in Pkw-Einheiten/Std.
- Anlage 14.2: Leistungsberechnung Kreisverkehr, B 299 nicht ausgebaut Prognose 2035 mit Nordumfahrung Vilsbiburg - Morgenspitze
- Anlage 14.3: Verkehrsbelastung Kreisverkehr, B 299 nicht ausgebaut Prognose 2035 mit Nordumfahrung Vilsbiburg - Abendspitze in Pkw-Einheiten/Std.
- Anlage 14.4: Leistungsberechnung Kreisverkehr, B 299 nicht ausgebaut Prognose 2035 mit Nordumfahrung Vilsbiburg - Abendspitze
- Anlage 15.1: Leistungsberechnung Einmündung Urbanstraße Prognose 2035 mit Nordumfahrung Vilsbiburg - Morgenspitze
- Anlage 15.2: Leistungsberechnung Einmündung Urbanstraße Prognose 2035 mit Nordumfahrung Vilsbiburg - Abendspitze
- Anlage 16.1: Leistungsberechnung Einmündung Nordumfahrung in St 2083 Prognose 2035 mit Nordumfahrung Vilsbiburg - Morgenspitze

- Anlage 16.2: Leistungsberechnung Einmündung Nordumfahrung in St 2083 Prognose 2035 mit Nordumfahrung Vilsbiburg - Abendspitze
- Anlage 17.1: Verkehrsbelastung Vilsbiburg, Analyse Istzustand - Gesamtverkehr in 1.000 Kfz/24 Std.
- Anlage 17.2: Knotenpunktsbelastungen Obere und Untere Stadt, Analyse - Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.
- Anlage 18.1: Maßnahmenübersicht Planfall 1
- Anlage 18.2: Verkehrsbelastung Vilsbiburg, Planfall 1 - Gesamtverkehr in 1.000 Kfz/24 Std.
- Anlage 18.3: Knotenpunktsbelastungen Obere und Untere Stadt, Planfall 1 - Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.
- Anlage 19.1: Maßnahmenübersicht Planfall 2
- Anlage 19.2: Verkehrsbelastung Vilsbiburg, Planfall 2 - Gesamtverkehr in 1.000 Kfz/24 Std.
- Anlage 19.3: Knotenpunktsbelastungen Obere und Untere Stadt, Planfall 2 - Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.
- Anlage 20: Nordumfahrung Vilsbiburg, verkehrliche Notwendigkeit, Stellungnahme Prof. Kurzak

1 Aufgabenstellung

Die Stadt Vilsbiburg lässt seit Jahrzehnten die verkehrliche Entwicklung in der Stadt überprüfen mit dem Ziel, die Durchgangsverkehre durch das Stadtgebiet durch Umfahrungen zu vermindern und die Belastung des Stadtplatzes deutlich zu verringern. Nachdem mit der Westumfahrung, die als Kreisstraße LA 13neu im Jahr 2000 fertiggestellt und inzwischen zur B 299 aufgestuft wurde, versucht die Stadt Vilsbiburg die Planung für eine Nordumfahrung voranzubringen, für deren verkehrliche Wirkung bereits 2008 eine Verkehrsuntersuchung vom Gutachter vorgelegt wurde.

Die Untersuchung erfolgt durch die Gutachtergemeinschaft PSLV und Prof. Kurzak, die Verkehrserhebungen im September 2020 wurden vom Erhebungsbüro Schuh & Co., Germering, durchgeführt, zusätzlich wurden die Zählergebnisse der Innenstadt vom Juni 2019 des Büros INGEVOST verwendet.

2 Verkehrsanalysen Kfz-Verkehr

2.1 Verkehrserhebungen

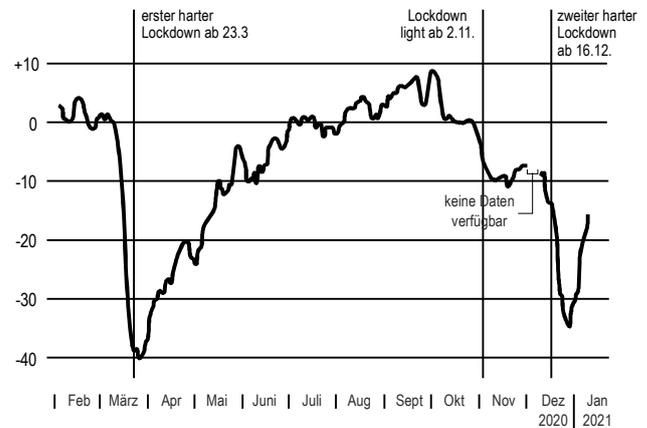
Das Verkehrsmodell Vilsbiburg war auf Grundlage der umfassenden Verkehrszählungen und Verkehrsbefragungen sowie einer Haushaltsbefragung im Jahr 1992 erstellt worden und wurde anhand der Zählungen 2001 und 2004 aktualisiert, so dass 2008 die ersten Untersuchungen zur Nordumfahrung von Vilsbiburg durchgeführt werden konnten.

Mit Hilfe der aktuellen Zählungen und Verkehrsbefragungen wurde das Verkehrsmodell Vilsbiburg auf den Zustand 2019/2020 geeicht. Dabei stellt sich die Frage, inwieweit die Ende September 2020 erhobenen Verkehrsdaten im Bereich Vilsbiburg aufgrund der Corona-Pandemie-Auswirkungen auf die Mobilität der Bevölkerung vom werktäglichen Normalzustand abweichen. Eine Auswertung des RKI und der Humboldt-Universität Berlin zur Mobilität 2020 in Deutschland hat ergeben, dass nach dem starken Verkehrsrückgang im März 2020 um 40 % die Mobilität wieder schrittweise zugenommen hat, so dass im Juli bis Oktober wieder fast normale Verkehrsverhältnisse vorhanden waren. Erst Ende Oktober erfolgte mit dem 2. Lockdown wieder eine Abnahme der Mobilität (vgl.

Abbildung 1).

Corona und Mobilität

Veränderung der Bewegungsströme in Deutschland gegenüber dem Vorjahreswert in Prozent, geglätteter Mittelwert über sieben Tage, auf Basis von Mobilfunkdaten



Quelle: RKI/Humboldt-Universität

Abbildung 1: Veränderung der Bewegungsströme in Deutschland - Vergleich 2020 zu 2019 (Quelle: Robert-Koch-Institut (RKI) / Humboldt-Universität)

Das Ergebnis der Verkehrsumlegung Analyse 2019/2020 ist für den Raum Vilsbiburg in Anlage 1 dargestellt. Es besteht eine weitgehende Übereinstimmung mit den aktuellen Zählungen 2020. Anlage 1 zeigt die große Bedeutung der Westumfahrung für die Verkehrssituation in Vilsbiburg.

Anlage 2 stellt den Ausschnitt Vilsbiburg Nord dar, der die Basis für die Prognose 2035 ohne und mit Nordumfahrung Vilsbiburg ist.

2.2 Verkehrsentwicklung

2.2.1 Wirkung der Westumfahrung

Am Dienstag, den 29. September 2020 erfolgte eine 24-Stunden-Video-Verkehrserfassung aller Knotenpunkte der Westumfahrung. Die Auswertung in Form von Knotenstrombelastungen für den gesamten Straßenzug ist aus den Anlagen 3.1-3.4 zu ersehen:

- Anlage 3.1: Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.
- Anlage 3.2: Schwerverkehr in Kfz/24 Std.
- Anlage 3.3: Morgenspitze 7.00 – 8.00 Uhr in Kfz/Std.
- Anlage 3.4: Abendspitze 16.30 – 17.30 Uhr in Kfz/Std.

Die werktäglichen Gesamtbelastungen sind in Anlage 4 dargestellt, Anlage 5 zeigt die Veränderungen im Vergleich zur Zählung 2001, als die neu gebaute Westumfahrung gezählt worden ist.

Die B 299 hat im Nordwesten von Vilsbiburg eine werktägliche Belastung von 16.600 Kfz/24 Std., im Jahr 2001 waren es 12.800 Kfz/24 Std., das entspricht einer Zunahme um 30 %. Die Westumfahrung beginnt am 4-armigen Kreisverkehr mit Bypass mit einer Belastung von 11.500 Kfz/24 Std. Im Juli 2001 waren erst 6.200 Kfz/24 Std., so dass sich eine Zunahme um 5.300 Kfz/24 Std. eingestellt hat. Vom Kreisverkehr führt die mit 10.700 Kfz/24 Std. belastete Landshuter Straße nach Vilsbiburg hinein, 2001 war sie mit 8.800 Kfz/24 Std. belastet, so dass sich in den fast 20 Jahren nur eine Zunahme um 1.900 Kfz/24 Std. bzw. rd. 20 % ergeben hat. Auf der Westumfahrung liegt der Zuwachs bei 85 %.

Im Jahr 2001 gab es an der Westumfahrung noch nicht die Anbindung Maybachstraße, die jetzt mit 2.200 Kfz/24 Std. belastet ist. Dafür ist an der teilplanfreien Anbindung der LA 13, Herrnfeldener Straße die Belastung der Rampe um 1.300 Kfz/24 Std. auf 1.700 Kfz/24 Std. zurückgegangen. Zwischen Maybachstraße und Herrnfeldener Straße ist die Westumfahrung jetzt mit 12.500 Kfz/24 Std. belastet, bis zur Einmündung Veldener Straße sind es jetzt 13.300 Kfz/24 Std. Die Veldener Straße weist nur einen leichten Verkehrszuwachs um 600 Kfz/24 Std. von 4.600 auf 5.200 Kfz/24 Std. auf.

Südlich der Veldener Straße ist die B 299, Westumfahrung Vilsbiburg jetzt werktags mit 14.800 bis 15.000 Kfz/24 Std. belastet, das sind gut 40 % mehr als 2001. An der höhenfreien Anbindung der Westumfahrung an die B 388 verteilt sich die Zusatzbelastung. Auffallend ist die starke Verkehrszunahme um +2.400 Kfz/24 Std. auf der GVS nach Bonbruck, deren Belastung im Jahr 2001 bei nur 800 Kfz/24 Std. lag. Jetzt wurden hier 3.200 Kfz/24 Std. per Videoaufnahme gezählt. Die Belastung der B 388 südlich Vilsbiburg ist 2020 nicht erfasst worden, aber aufgrund der Monitoring-Ergebnisse 2019 liegt die werktägliche Belastung bei ca. 9.000 Kfz/24 Std., was einem Zuwachs seit 2001 um 3.100 Kfz/24 Std. entspricht. Nach der Trennung von der B 388 weist die B 299 im Südosten von Vilsbiburg eine werktägliche Belastung von ca. 9.500

Kfz/24 Std. auf.

Die hohe verkehrliche Wirkung der Westumfahrung von Vilsbiburg zeigt der Anlage 5 mit aller Deutlichkeit. In den letzten knapp 20 Jahren wird der auf der B 299 stark angewachsene Durchgangsverkehr mit der Westumfahrung erfolgreich um die Stadt herumgeleitet. Die in die Stadt führende Landshuter Straße weist nur noch relativ geringe Verkehrszunahmen auf und die im Südosten aus der Stadt herausführende Bergstraße ist um rd. 20 % geringer belastet als im Jahr 2001.

Es war eine richtige Entscheidung der Verantwortlichen von damals, die kleine Lösung Westumfahrung Vilsbiburg der großen Lösung B 15neu vorzuziehen und kurzfristig zu realisieren. Sie wird in einem Jahrzehnt, wenn die Ostumfahrung von Landshut im Zuge der B 15neu gebaut sein könnte, weiterhin die erforderliche Entlastungsfunktion für Vilsbiburg übernehmen, wenn in absehbarer Zeit der Kreisverkehr auf der B 299 im Nordwesten von Vilsbiburg durch eine Direktführung der B 299 in beiden Fahrrichtungen ergänzt wird. Jetzt ist nur ein freies Rechtsabbiegen über den Bypass von der B 299 Nord zur Westumfahrung gegeben.

2.2.2 Verkehrsentwicklung im Stadtgebiet

Im Juni 2019 waren durch das Büro INGEVOST die Knotenpunktsbelastungen in der Innenstadt mit den beiden Brücken über die Vils gezählt worden. Die Ergebnisse sind in den Anlagen 6.1-6.3 für den Gesamtverkehr und die Spitzenstunden dargestellt. Die Querschnittsbelastungen sind in Anlage 4 den von 2004 gezählten Werten gegenübergestellt, die Unterschiede von 2019 zu 2004 sind in Anlage 5 gut sichtbar (grün = Entlastung, rot = Mehrbelastung).

Nördlich der Vils trifft die Landshuter Straße mit 11.900 Kfz/24 Std. auf die mit 4.000 Kfz/24 Std. belastete Herrnfeldener Straße. Die Landshuter Straße ist um 9 % bzw. 1.000 Kfz/24 Std. stärker belastet als 2004, die Herrnfeldener Straße ist um 300 Kfz/24 Std. stärker belastet. Beide Straßen zusammen ergeben in der Oberen Stadt eine Belastung von 13.500 Kfz/24 Std., das sind 6 % bzw. 800 Kfz/24 Std. mehr als im Jahr 2004 mit 12.700 Kfz/24 Std.

In die Obere Stadt mündet der Stadtplatz. Am Stadtplatz konnte einerseits durch die Westumfahrung, andererseits durch verkehrsberuhigende Maßnahmen

mit entsprechenden Signalschaltungen eine wesentliche Verkehrsabnahme erreicht werden. Im Vergleich zur Zählung 2004 hat die Belastung um 30 % von 8.100 auf 5.600 Kfz/24 Std. abgenommen. Auch in der Unteren Stadt ist die Belastung um fast 25 % von 6.700 auf 5.200 Kfz/24 Std. zurückgegangen. Andererseits hat die Belastung der 2. Vilsbrücke, der Pfarrbrückenweg um 25 % bzw. um bis zu 2.200 Kfz/24 Std. auf jetzt 11.100 Kfz/24 Std. zugenommen. Im Jahr 2004 waren es hier „nur“ 8.900 Kfz/24 Std. In Anlage 5 ist diese Umlagerung deutlich erkennbar.

Zwischen diesen beiden Vilsquerungen hat nördlich der Vils die Belastung der Frontenhausener Straße um bis zu 15 % bzw. 1.700 Kfz/24 Std. auf bis zu 13.200 Kfz/24 Std. zugenommen. Östlich des Pfarrbrückenweges ist die Belastung der Frontenhausener Straße um 14 % bzw. 1.700 Kfz/24 Std. von 12.100 auf 13.800 Kfz/24 Std. angewachsen, obwohl am östlichen Stadtrand wegen Schließung des 2004 vorhandenen ALDI-Marktes die Belastung der St 2083 um 1.700 Kfz/24 Std. von 7.700 Kfz/24 Std. im Jahr 2004 auf jetzt 6.000 Kfz/24 Std. abgenommen hat. Deshalb ist auch die Belastung der Gobener Straße leicht um 300 Kfz/24 Std. von 4.200 auf 3.900 Kfz/24 Std. zurückgegangen.

Südlich der Vils hat die Belastung der Frauensattlinger Straße seit 2004 um 900 bis 1.100 Kfz/24 Std. auf bis zu 7.700 Kfz/24 Std. zugenommen (+16 %). Stark zugenommen hat die Belastung der Veldener Straße um 35 % bzw. 1.700 Kfz/24 Std. auf jetzt 6.300 Kfz/24 Std. westlich der Bergstraße, deren Belastung um fast 20 % bzw. 1.100 Kfz/24 Std. von 6.300 auf 5.200 Kfz/24 Std. aufgrund der Verkehrsrückgangs am Stadtplatz und Verlagerung von verbliebenen Durchgangsverkehren auf die Westumfahrung abgenommen hat.

2.2.3 Durchgangsverkehr durch Vilsbiburg

St 2083, Frontenhausener Straße

Nach der Entlastung von Vilsbiburg vom Durchgangsverkehr der B 299 durch die Westumfahrung stellt sich die Frage, wie viel Durchgangsverkehr die St 2083, Frontenhausener Straße aufweist. Dazu erfolgte am Dienstag, den 29. September 2020 eine Verkehrsbefragung nach Herkunft und Ziel der Fahrt am östlichen Stadtrand in Richtung stadteinwärts. Die 8-stündige Befragung wurde auf den 24-Stunden-Verkehr hochgerechnet, das Ergebnis ist in Anlage 7 dargestellt. Der Einzugsbereich der St 2083 ist sehr groß bis über die Donau in den Bayrischen Wald. Die Benutzer der Frontenhausener Straße gaben zu 79 % Ziele in Vilsbiburg an, nur 21 % entfallen auf Durchgangsverkehre, vor allem in Richtung Südwest zur B 388 nach Velden, Taufkirchen, Dorfen und weiter Richtung Erding und München (insgesamt 370 Kfz/24 Std.). Ein kleinerer Anteil hat Landshut und weiter zum Ziel (110 Kfz/24 Std.) und ca. 150 Kfz/24 Std. haben Ziele südöstlich von Vilsbiburg. Auch wenn der reine Durchgangsverkehr der St 2083, Frontenhausener Straße mit 21 % nicht besonders stark ist, ist der Anteil von Zielen im nordwestlichen Gewerbegebiet von Vilsbiburg mit rd. 25 % erheblich, so dass sich eine Nordumfahrung von Vilsbiburg rechtfertigt.

LA 2, Seyboldsdorfer Straße

Eine weitere Verkehrsbefragung erfolgte auf der Kreisstraße LA 2, Seyboldsdorfer Straße am nördlichen Stadtrand nördlich des Kreisverkehrsplatzes. Das Ergebnis ist in Anlage 8 dargestellt. Von den 1.700 Kfz/24 Std. stadteinwärts hatten 36 % bzw. 620 Kfz/24 Std. Seyboldsdorf als Herkunft angegeben. Der Einzugsbereich der LA 2 ist aber deutlich größer und reicht z.T. bis nördlich der Isar.

Die Ziele der Benutzer der LA 2, Seyboldsdorfer Straße liegen zu 81 % in Vilsbiburg, nur ein kleiner Teil ist Durchgangsverkehr zur B 388 bzw. B 299. Aber auch hier entfällt ein größerer Anteil der Ziele (fast ein Viertel) auf das Gewerbegebiet im Nordwesten von Vilsbiburg.

2.2.4 Prognose-Nullfall 2035

Anlage 9 zeigt die Prognosebelastungen in Vilsbiburg (Nord), wenn noch keine Nordumfahrung vorhanden ist, andererseits aber die B 15neu als Ostumfahrung von Landshut zu einer deutlichen Zunahme der Belastung der B 299 nordwestlich Vilsbiburg von jetzt 16.600 auf 20.100 Kfz/24 Std. führt. Der größere Teil der Zusatzbelastung geht auf die Westumfahrung (Zunahme des werktäglichen Verkehrs von 11.300 auf 13.200 Kfz/24 Std.), die Belastung der am Kreisverkehr beginnenden Landshuter Straße steigt „nur“ von 10.200 auf 11.600 Kfz/24 Std. an. Im Verkehrsmodell wurde der Umbau der B 299 am Kreisverkehr vorerst bewusst nicht dargestellt, um die Verkehrsströme leichter verfolgen zu können.

Im nördlichen Stadtzentrum steigt die Belastung der Oberen Stadt im Prognose-Nullfall von 13.900 auf 15.500 Kfz/24 Std. an. Ebenfalls nimmt die Belastung der Frontenhausener Straße im Stadtzentrum weiter zu, westlich der Einmündung Pfarrbrückenweg von 13.400 auf 15.200 Kfz/24 Std. und auch östlich davon bis zur Gobener Straße werden es um rd. 1.000 Kfz/24 Std. mehr sein. Östlich der Gobener Straße ist dagegen nur eine Verkehrszunahme der St 2083, Frontenhausener Straße von 6.000 auf 6.500 Kfz/24 Std. zu erwarten, sofern es hier nicht verkehrsentensive Strukturänderungen gibt. Die Belastung des Pfarrbrückenweges steigt von 11.300 auf 12.800 Kfz/24 Std.

3 Planfall Nordumfahrung Vilsbiburg

3.1 Verkehrsprognose mit Nordumfahrung

Die Nordumfahrung von Vilsbiburg beginnt am Kreisverkehr der B 299 und verläuft hier auf der bestehenden Urbanstraße, die das kleine Gewerbegebiet Rieder im Feld und einen Großparkplatz der Fa. Dräx-Imaier erschließt. Die in Anlage 10.1 dargestellte Prognosebelastung ergibt für diesen Streckenabschnitt eine Belastung von 5.700 – 6.100 Kfz/24 Std. Wo die Urbanstraße in Richtung Stadt abknickt, beginnt der Neubau der Nordumfahrung. Im vorliegenden Planfall ist die Rombachstraße angeschlossen, dieser Abschnitt der Nordumfahrung erhält eine Prognose-

belastung von 5.400 Kfz/24 Std. Die stadteinwärts führende Urbanstraße wird mit 1.700 Kfz/24 Std. belastet sein (Analyse 900 Kfz/24 Std., Nullfall 1.000 Kfz/24 Std.) und die stadteinwärts führende Rombachstraße erhält 1.000 Kfz/24 Std. (Analyse 800 Kfz/24 Std., Nullfall 900 Kfz/24 Std.).

Im Abschnitt zwischen der Rombachstraße und der LA 2, Seyboldsdorfer Straße erhält die Nordumfahrung eine Prognosebelastung von 5.100 Kfz/24 Std. Östlich der Seyboldsdorfer Straße weist die Nordumfahrung bis zur St 2083, Frontenhausener Straße eine Prognosebelastung von 3.600 Kfz/24 Std. auf.

Durch die Nordumfahrung kommt es in der Frontenhausener Straße, der Oberen Stadt und der Landshuter Straße sowie im gesamten nördlichen Stadtgebiet zu Entlastungen (vgl. Anlage 10.2, in dem die Entlastungen in grün dargestellt sind).

- Die Landshuter Straße wird je nach Teilstrecke um 1.000 bis 2.800 Kfz/24 Std. entlastet, die Prognosebelastung liegt dann im Bereich der heutigen Belastung.
- Die Obere Stadt wird um 2.100 Kfz/24 Std. von 15.500 auf 13.400 Kfz/24 Std. entlastet, das ist eine Abnahme um 14 %, was für die Verkehrssituation an der Einmündung Stadtplatz sehr wichtig ist. Damit ergibt sich für die Obere Stadt wieder die Belastung, die 2019 mit 13.500 Kfz/24 Std. ermittelt wurde.
- Die Frontenhausener Straße wird auf ganzer Länge um 2.100 – 2.500 Kfz/24 Std. entlastet. Im Altstadtbereich ist das eine Abnahme um 16 %. Außerhalb des Pfarrbrückenweges bis zur Gobener Straße ist das eine Reduzierung um 20 – 25 % und außerhalb der Gobener Straße bis zum Stadtrand bzw. dem Beginn der Nordumfahrung ist das eine Abnahme um gut 30 %. Die gesamte Frontenhausener Straße wird mit der Nordumfahrung geringer belastet sein als im Ist-Zustand.
- Die Seyboldsdorfer Straße wird um 1.700 – 2.100 Kfz/24 Std. entlastet (je nach Abschnitt), das ist eine Abnahme um 25 – 35 %.
- Ebenfalls deutlich entlastet werden die Gobener Straße um 700 bis 1.500 Kfz/24 Std., die Pfründestraße um 300 – 900 Kfz/24 Std. sowie die Ziegeleistraße und Brückenstraße um bis zu 1.200 Kfz/24 Std.

Durch die Nordumfahrung von Vilsbiburg kann somit eine deutliche Entlastung der Hauptstraßen in Vilsbiburg und der Haupteinmündungsstraßen im nördlichen Wohngebiet erreicht werden.

In den Anlagen 10.3 und 10.4 ist zusätzlich die Herkunft-Ziel-Verteilung der Benutzer der B 299 westlich des Kreisverkehrs und der Benutzer der Nordumfahrung dargestellt. Es ist zu erkennen, dass die Nordumfahrung sehr stark von Verkehren zum Gewerbegebiet West angenommen wird, die heute die Frontenhausener Straße belasten.

Die Verkehrsprognose mit direkter Führung der B 299 am bestehenden Kreisverkehr ist in Anlage 11 dargestellt. Aufgrund der z.T. etwas längeren Fahrstrecken im Anschlußbereich ergeben sich im Vergleich zu Anlage 10.1 geringfügig veränderte Belastungen. Der Ausbau der B 299 sollte aber vor Fertigstellung der Nordumfahrung abgeschlossen sein. Die künftigen Knotenstrombelastungen nach dem Umbau sind für den Fall mit Nordtangente aus den Anlagen 12.1 und 12.2 zu ersehen.

3.2 Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte

Zu den Knotenpunkten der Nordumfahrung mit den Radialstraßen ist folgendes festzustellen (Knotenstrombelastungen, vgl. Anlagen 13.1-13.3):

- Die Verknüpfung mit der B 299 erfolgt über den bestehenden Kreisverkehrsplatz, es treten keinerlei Leistungsprobleme nach höhenfreier Anbindung der B 299 auf (vgl. Anlagen 12.1 und 12.2). Ohne höhenfreie Anbindung der B 299 wäre der Kreisverkehr überlastet, in der Morgen- und Abendspitze Verkehrsqualität F (vgl. Anlagen 14.1-14.4).
- Die Anbindung der mit 1.750 Kfz/24 Std. belasteten Urbanstraße an die Nordumfahrung kann als normale Einmündung ohne Signalanlage erfolgen, mit Linksabbiegespur auf der Nordumfahrung. Der Leistungsnachweis ergibt in der Morgen- und Abendspitze die optimale Verkehrsqualität A (vgl. Anlagen 15.1 und 15.2).
- Die Rombachstraße braucht nicht angebunden werden, da hier nur wenige hundert Abbieger auftreten (vgl. Anlage 13.1-13.3). Die höhenfreie Führung über die hier verlaufende Bahnlinie und den Bach ist im Detail maßgebend für die hier vorzusehende Gesamtlösung ohne oder mit Anbin-

dung der Rombachstraße. Falls es zu keiner Anbindung kommt, ergibt sich eine geringe Erhöhung der Belastung der Urbanstraße. Es verbleibt dann immer noch eine gute Verkehrsqualität an der Einmündung der Urbanstraße in die Nordumfahrung.

- Der Knoten LA 2, Seyboldsdorfer Straße sollte aufgrund der hier vorhandenen Verteilerwirkung und wegen der Verkehrssicherheit als Kreisverkehrsplatz ausgebildet werden. Die Leistungsfähigkeit ist wegen der geringen Belastung gegeben, es wird sich die optimale Leistungsfähigkeit mit der Qualitätsstufe A auf der Skala von A = optimal bis F = überlastet nach HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) ergeben.
- Die Verknüpfung mit der St 2083 sollte eigentlich so ausgebildet werden, dass die St 2083 in die Nordumfahrung übergeht und die Frontenhausener Straße als Einmündung angebunden wird. Da es kaum Linkseinbieger von der Stadt in die Nordumfahrung gibt, wäre diese Lösung leistungsfähig, sie benötigt aber viel Platz wegen der erforderlichen großzügigen Linienführung zur Nordumfahrung. Wenn das nicht vertretbar ist und die Nordumfahrung als Einmündung ohne Signalanlage an die St 2083, Frontenhausener Straße angebunden wird, dann ergibt sich trotz des Linkseinbiegens von der Nordumfahrung in die St 2083 in der Morgen- und Abendspitze die optimale Verkehrsqualität A (vgl. Anlage 16.1) und in der Abendspitze für die Linkseinbieger die gute Verkehrsqualität B, alle anderen Ströme haben die Verkehrsqualität A (vgl. Anlage 16.2).

4 Planfälle Innenstadt Vilsbiburg

Ergänzend zum Planfall der Nordumfahrung war es Wunsch der Stadt Vilsbiburg weitere Planfälle zur innerstädtischen Verkehrsführung untersuchen zu lassen. Der Gutachter legte hierzu der Stadt mehrere Vorschläge vor. Die Stadt wählte folgende Vorschläge aus:

- Planfall 1: Einbahnregelung durch das Stadttor in Fahrtrichtung stadteinwärts zum Stadtplatz;
- Planfall 2: Einbahnregelung durch das Stadttor in Fahrtrichtung stadtauswärts zur Oberen Stadt.

Beide Planfälle sehen eine Einbahnregelung nur im Bereich des Stadttors vor, der Stadtplatz selbst darf in beiden Richtungen befahren werden. Dies stellt sich für die Erschließung des Stadtplatzes wesentlich günstiger dar, als eine Einbahnregelung über den gesamten Stadtplatz hinweg, die darüber hinaus Umwegfahrten erzeugen würde. Der Stadtplatz bietet auch ausreichend Platz zum Wenden aus den Parkständen heraus. Zusätzlich ist die Sperrung des „Löchls“ in beiden Planfällen unterstellt, da diese Ausfahrtmöglichkeit vom Stadtplatz aufgrund eines Bauvorhabens zukünftig nicht mehr zur Verfügung steht. In Anlage 17.1 ist die zugrunde gelegte Kfz-Verkehrsbelastung (Analyse Istzustand) zum Vergleich ohne Maßnahmen dargestellt. Anlage 17.2 zeigt die Knotenströme an den beiden wesentlichen Knoten beiderseits des Stadtplatzes im Analysefall (Bestand).

4.1 Einbahnregelung durch das Stadttor in Fahrtrichtung stadteinwärts zum Stadtplatz

Der Planfall 1 umfasst folgende Maßnahmen (siehe Anlage 18.1):

- Einbahnregelung durch das Stadttor in Fahrtrichtung stadteinwärts zum Stadtplatz;
- Zweirichtungsverkehr auf dem Stadtplatz;
- Linksabbiegeverbot für den Kfz-Verkehr von der Frontenhausener Straße kommend zum Stadtplatz und Entfall der Linksabbiegespur;
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich in der Oberen Stadt;
- Sperrung Löchl;
- Ein- und Ausfahrt über Untere Stadt.

Der Entfall der Linksabbiegespur ermöglicht Flächengewinne, die den Seitenbereichen vor den Geschäften zugeschlagen werden können. Damit wird die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich deutlich verbessert. Darüber hinaus kann die Signalanlage entfallen und ggf. durch einen Zebrastreifen ersetzt werden.

Die Verkehrsumlegung (Anlage 18.2) zeigt, dass der Kfz-Verkehr durch das Stadttor sehr deutlich von 5200 Kfz/24 Std. auf 1900 Kfz/24 Std. zurückgeht, während er in der Unteren Stadt von 4400 Kfz/24 Std. auf 7000 Kfz/24 Std. ansteigt. In der Oberen Stadt südlich des Stadttors steigt die Belastung von 14000 auf 14700 Kfz/24 Std., während sie sich zwischen Stadttor und Seyboldsdorfer Straße von 13500 auf 12600 Kfz/24 Std. reduziert. Am Pfarrbrückenweg kommt es zu einer deutlichen Zunahme von 11300 auf 13400 Kfz/24 Std. In der Frauensattlinger Straße ergibt sich im Planfall 1 zwischen Mareiskreuzung und Pfarrbrückenweg eine deutliche Zunahme des Kfz-Verkehrs von 6900 auf 9700 Kfz/24 Std. In allen übrigen Straßen ergeben sich nur geringfügige Veränderungen.

Die Knotenstromdarstellung (Anlage 18.3) der beiden wesentlichen Knoten beiderseits des Stadtplatzes zeigt im Planfall 1 eine deutliche Vereinfachung der Verkehrssituation und den Entfall vor allem kritischer Ströme in der Oberen Stadt, aber zugleich auch die sehr deutliche Zunahme des (kritischen) Linkseinbiegers von der Unteren Stadt in die Frauensattlinger Straße (Zunahme von 430 auf 2380 Kfz/24 Std.).

4.2 Einbahnregelung durch das Stadttor in Fahrtrichtung stadtauswärts zur Oberen Stadt

Der Planfall 2 umfasst folgende Maßnahmen (siehe Anlage 19.1):

- Einbahnregelung durch das Stadttor in Fahrtrichtung stadtauswärts zur Oberen Stadt;
- Zweirichtungsverkehr auf dem Stadtplatz;
- Einfahrtverbot für den Kfz-Verkehr zum Stadtplatz und Entfall der Linksabbiegespur;
- Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich in der Oberen Stadt;
- Sperrung Löchl;
- Ein- und Ausfahrt über Untere Stadt.

Der Entfall der Linksabbiegespur ermöglicht Flächen-
gewinne, die den Seitenbereichen vor den Geschäften
zugeschlagen werden können. Damit wird die Aufent-
haltsqualität in diesem Bereich deutlich verbessert.
Eine Signalanlage wird weiterhin erforderlich sein, um
insbesondere das Linkseinbiegen vom Stadtplatz zur
Oberen Stadt zu erleichtern.

Die Verkehrsumlegung (Anlage 19.2) zeigt, dass der
Kfz-Verkehr durch das Stadttor sehr deutlich von 5200
Kfz/24 Std. auf 2200 Kfz/24 Std. zurückgeht, wäh-
rend er in der Unteren Stadt von 4400 Kfz/24 Std.
auf 6200 Kfz/24 Std. ansteigt. In der Oberen Stadt
südlich des Stadttors geht die Belastung von 14000
auf 13600 Kfz/24 Std. zurück, während sie zwischen
Stadttor und Seyboldsdorfer Straße geringfügig von
13500 auf 13600 Kfz/24 Std. zunimmt. Am Pfarrbrü-
ckenweg kommt es zu einer deutlichen Zunahme von
11300 auf 11400 Kfz/24 Std.). In der Frauensattlinger
Straße ergibt sich im Planfall 1 zwischen Mareiskreu-
zung und Pfarrbrückenweg eine deutliche Zunahme
des Kfz-Verkehrs von 6900 auf 9200 Kfz/24 Std. In
allen übrigen Straßen ergeben sich nur geringfügige
Veränderungen.

Die Knotenstromdarstellung (Anlage 19.3) der beiden
wesentlichen Knoten beiderseits des Stadtplatzes zeigt
im Planfall 2 eine leichte Vereinfachung der Verkeh-
rsituation in der Oberen Stadt, aber zugleich auch eine
nur geringe Zunahme des (kritischen) Linkseinbiegers
von der Unteren Stadt in die Frauensattlinger Straße
(Zunahme von 430 auf 600 Kfz/24 Std.).

5 Bewertung und Empfehlung

Im Planfall 1 erhält der Stadtplatz zwei Zuläufe und
einen Ablauf, im Planfall 2 einen Zulauf, aber zwei
Abläufe.

Durch den Entfall (kritischer) Fahrtbeziehungen kann
sich trotz leichter Zunahmen eine Verbesserung der
verkehrlichen Gesamtsituation ergeben, da das Ver-
kehrsgeschehen übersichtlicher wird. Wenn allerdings
kritische Fahrbeziehungen, insbesondere Linkseinbie-
ger überproportional zunehmen, kann dies für die
Leistungsfähigkeit des gesamten Knotenpunkts nega-
tive Folgen haben.

Im Planfall 1 ergibt sich eine starke Vereinfachung der
Verkehrssituation in der Oberen Stadt. Dies wird je-
doch erkaufte durch eine überproportionale Zunahme
der Linkseinbieger von der Unteren Stadt in die Frau-
ensattlinger Straße. Im Planfall 2 sind die positiven
Effekte im Bereich der Oberen Stadt geringer, aller-
dings ergibt sich auch nur eine geringe Zunahme der
kritischen Linkseinbieger von der Unteren Stadt in die
Frauensattlinger Straße. In Anbetracht des Fehlens ei-
ner Linksabbiegespur aufgrund der räumlichen Enge
und der weit zurückversetzten Haltelinie in der Unteren
Stadt, sowie daraus resultierender langer Räumzeiten,
wird der hier der deutlich verträglichere Planfall 2 zur
Realisierung empfohlen.

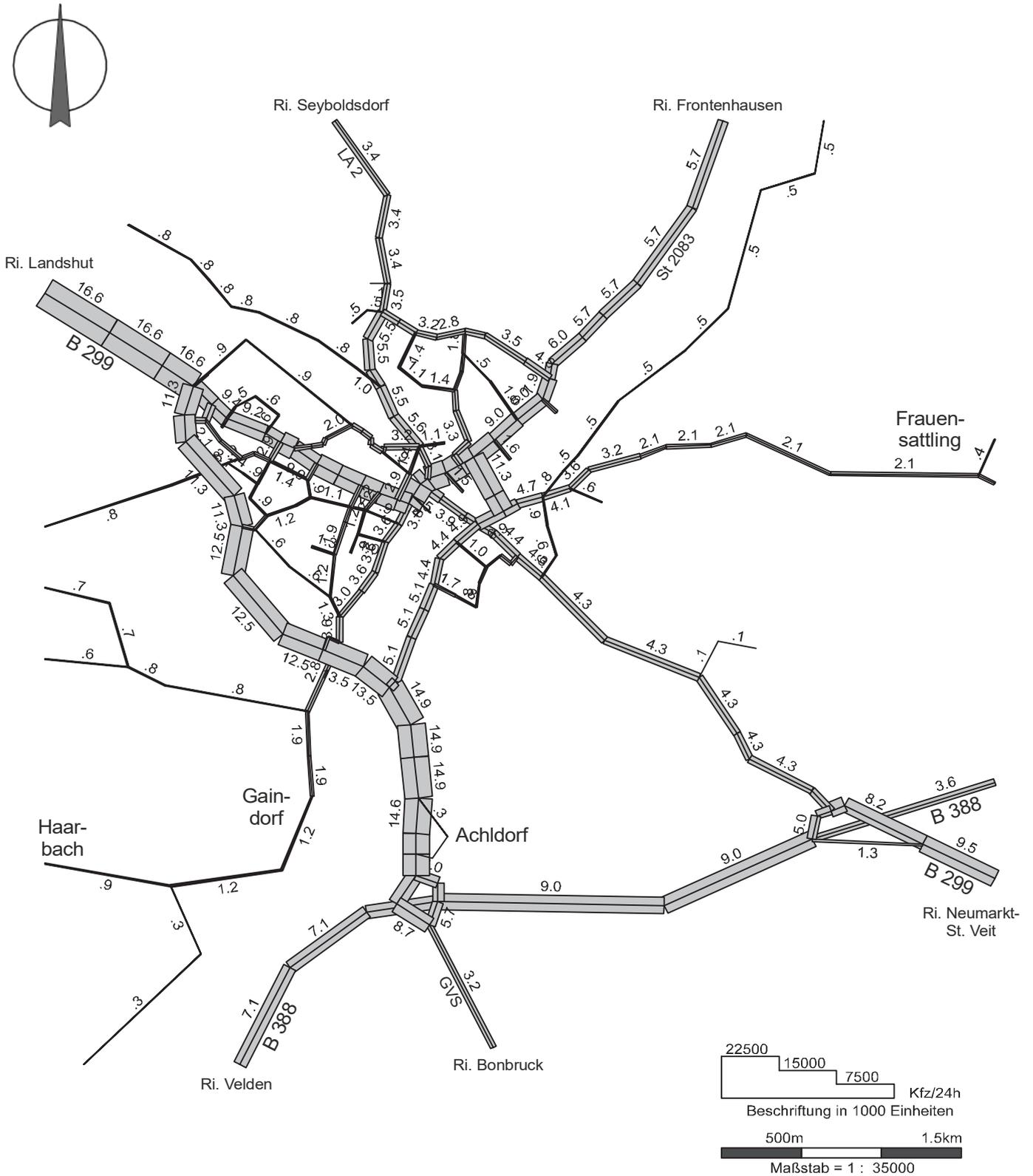
In Bezug auf die Nordumfahrung wird hinsichtlich der
Wirksamkeit auf die Darstellungen in den Kapiteln 1
bis 3 verwiesen, sowie auf die Verkehrsuntersuchung
von Prof. Kurzak „Verkehrsentwicklung Vilsbiburg,
Nordumfahrung“, Vorabzug 2020. Eine verkehrliche
Stellungnahme von Prof. Kurzak zur Notwendigkeit
der Nordumfahrung und ihre Empfehlung ist in Anla-
ge 20 beigefügt.

ANLAGENVERZEICHNIS

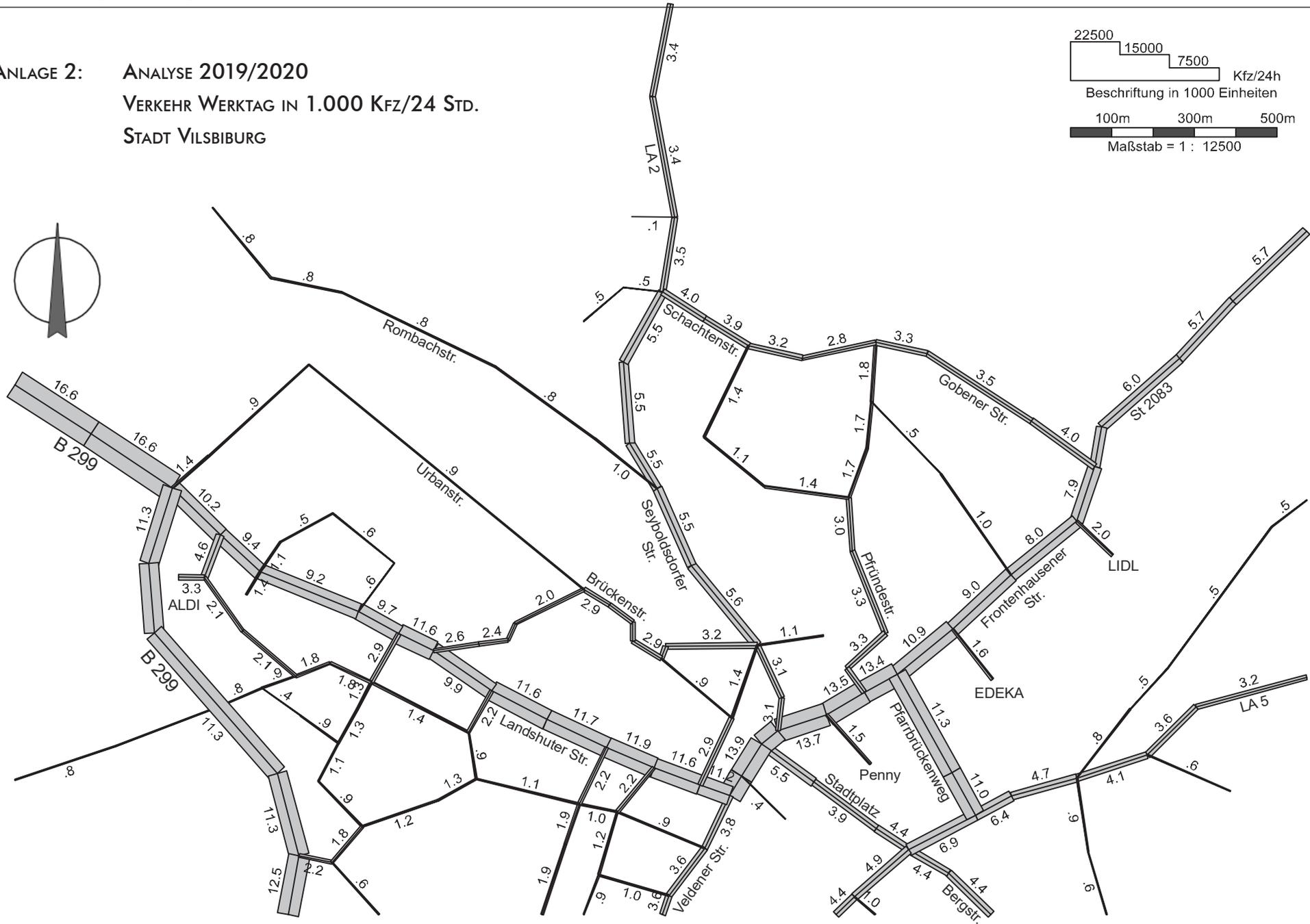
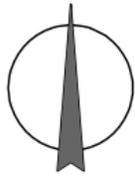
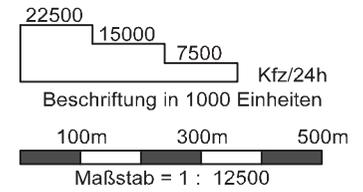
- Anlage 1: Verkehrsbelastung Stadt Vilsbiburg und Umgebung, Analyse 2019/2020
- Anlage 2: Verkehrsbelastung Stadt Vilsbiburg (Nord), Analyse 2019/2020
- Anlage 3.1: Knotenpunktsbelastungen Vilsbiburg, Analyse 2020 - Gesamtverkehr
- Anlage 3.2: Knotenpunktsbelastungen Vilsbiburg, Analyse 2020 - Schwerverkehr
- Anlage 3.3: Knotenpunktsbelastungen Vilsbiburg, Analyse 2020 - Morgenspitze
- Anlage 3.4: Knotenpunktsbelastungen Vilsbiburg, Analyse 2020 - Abendspitze
- Anlage 4: Verkehrsbelastung Stadt Vilsbiburg, Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.
- Anlage 5: Vergleich von 2019/2020 mit 2001/2004, Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.
- Anlage 6.1: Knotenpunktsbelastungen Vilsbiburg Innenstadt - Zählung 2019 INGEVOST - Gesamtverkehr
- Anlage 6.2: Knotenpunktsbelastungen Vilsbiburg Innenstadt - Zählung 2019 INGEVOST - Morgenspitze
- Anlage 6.3: Knotenpunktsbelastungen Vilsbiburg Innenstadt - Zählung 2019 INGEVOST - Abendspitze
- Anlage 7: Herkunft-Ziel-Verteilung der Benutzer der St 2083, Frontenhausener Straße
- Anlage 8: Herkunft-Ziel-Verteilung der Benutzer der LA 2, Seyboldsdorfer Straße
- Anlage 9: Verkehrsbelastung Stadt Vilsbiburg (Nord), Prognose-Nullfall 2035
- Anlage 10.1: Verkehrsbelastung Stadt Vilsbiburg (Nord) mit Nordumfahrung, Prognose 2035
- Anlage 10.2: Nordumfahrung Vilsbiburg - Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall
- Anlage 10.3: Nordumfahrung Vilsbiburg - Herkunft-Ziel B 299 West
- Anlage 10.4: Nordumfahrung Vilsbiburg - Herkunft-Ziel-Verteilung
- Anlage 11: Verkehrsbelastung Stadt Vilsbiburg, Ausbau B 299 und Nordumfahrung
- Anlage 12.1: Knotenpunktsbelastungen Ausbau B 299, Prognose 2035 - Gesamtverkehr, Schwerverkehr
- Anlage 12.2: Knotenpunktsbelastungen Ausbau B 299, Prognose 2035 - Morgenspitze, Abendspitze
- Anlage 13.1: Knotenpunktsbelastungen Nordumfahrung Vilsbiburg, Prognose 2035 - Gesamtverkehr
- Anlage 13.2: Knotenpunktsbelastungen Nordumfahrung Vilsbiburg, Prognose 2035 - Morgenspitze
- Anlage 13.3: Knotenpunktsbelastungen Nordumfahrung Vilsbiburg, Prognose 2035 - Abendspitze
- Anlage 14.1: Verkehrsbelastung Kreisverkehr, B 299 nicht ausgebaut Prognose 2035 mit Nordumfahrung Vilsbiburg - Morgenspitze in Pkw-Einheiten/Std.
- Anlage 14.2: Leistungsberechnung Kreisverkehr, B 299 nicht ausgebaut Prognose 2035 mit Nordumfahrung Vilsbiburg - Morgenspitze
- Anlage 14.3: Verkehrsbelastung Kreisverkehr, B 299 nicht ausgebaut Prognose 2035 mit Nordumfahrung Vilsbiburg - Abendspitze in Pkw-Einheiten/Std.
- Anlage 14.4: Leistungsberechnung Kreisverkehr, B 299 nicht ausgebaut Prognose 2035 mit Nordumfahrung Vilsbiburg - Abendspitze
- Anlage 15.1: Leistungsberechnung Einmündung Urbanstraße Prognose 2035 mit Nordumfahrung Vilsbiburg - Morgenspitze
- Anlage 15.2: Leistungsberechnung Einmündung Urbanstraße Prognose 2035 mit Nordumfahrung Vilsbiburg - Abendspitze
- Anlage 16.1: Leistungsberechnung Einmündung Nordumfahrung in St 2083 Prognose 2035 mit Nordumfahrung Vilsbiburg - Morgenspitze

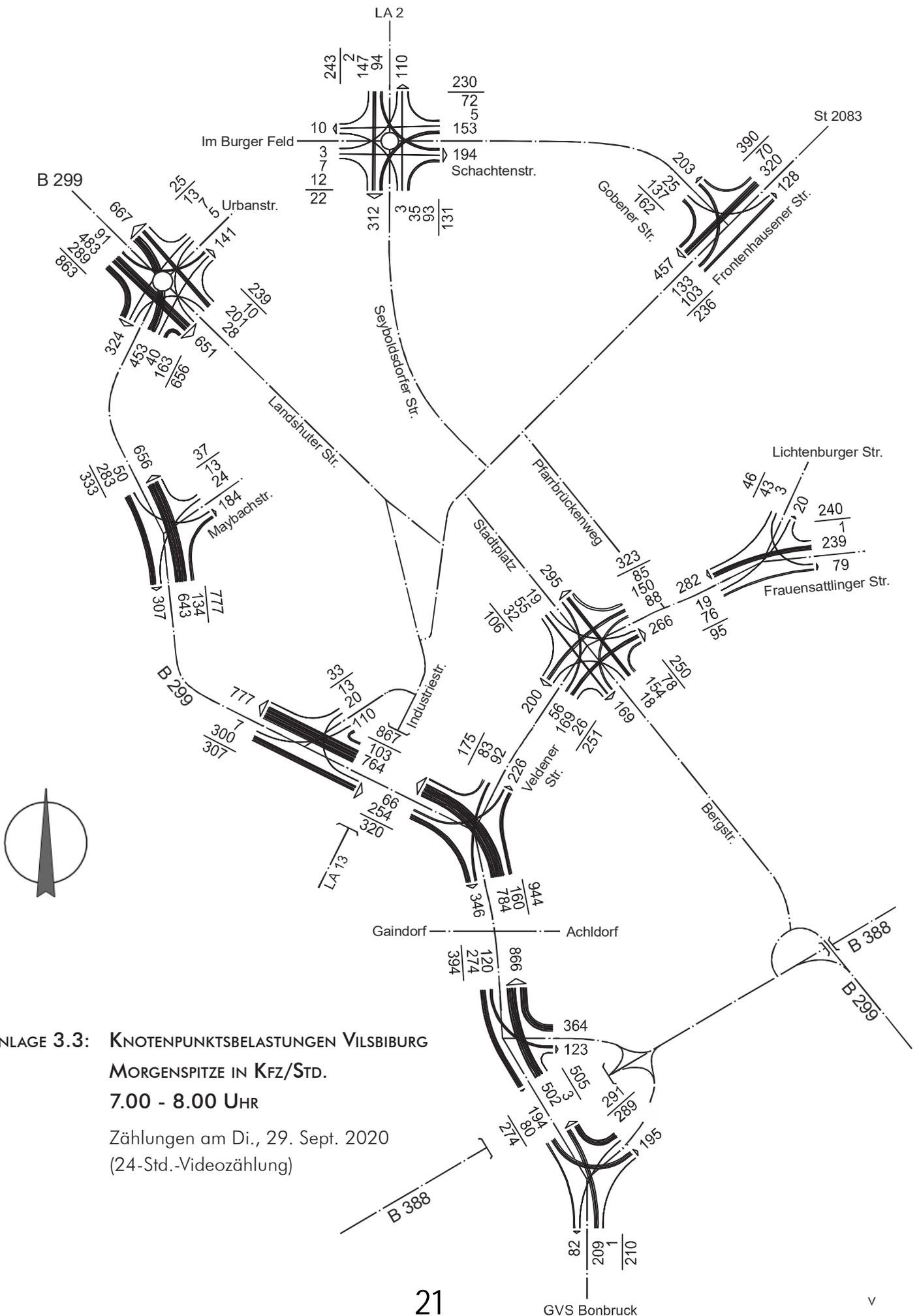
- Anlage 16.2: Leistungsberechnung Einmündung Nordumfahrung in St 2083 Prognose 2035 mit Nordumfahrung Vilsbiburg - Abendspitze
- Anlage 17.1: Verkehrsbelastung Vilsbiburg, Analyse Istzustand - Gesamtverkehr in 1.000 Kfz/24 Std.
- Anlage 17.2: Knotenpunktsbelastungen Obere und Untere Stadt, Analyse - Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.
- Anlage 18.1: Maßnahmenübersicht Planfall 1
- Anlage 18.2: Verkehrsbelastung Vilsbiburg, Planfall 1 - Gesamtverkehr in 1.000 Kfz/24 Std.
- Anlage 18.3: Knotenpunktsbelastungen Obere und Untere Stadt, Planfall 1 - Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.
- Anlage 19.1: Maßnahmenübersicht Planfall 2
- Anlage 19.2: Verkehrsbelastung Vilsbiburg, Planfall 2 - Gesamtverkehr in 1.000 Kfz/24 Std.
- Anlage 19.3: Knotenpunktsbelastungen Obere und Untere Stadt, Planfall 2 - Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.
- Anlage 20: Nordumfahrung Vilsbiburg, verkehrliche Notwendigkeit, Stellungnahme Prof. Kurzak

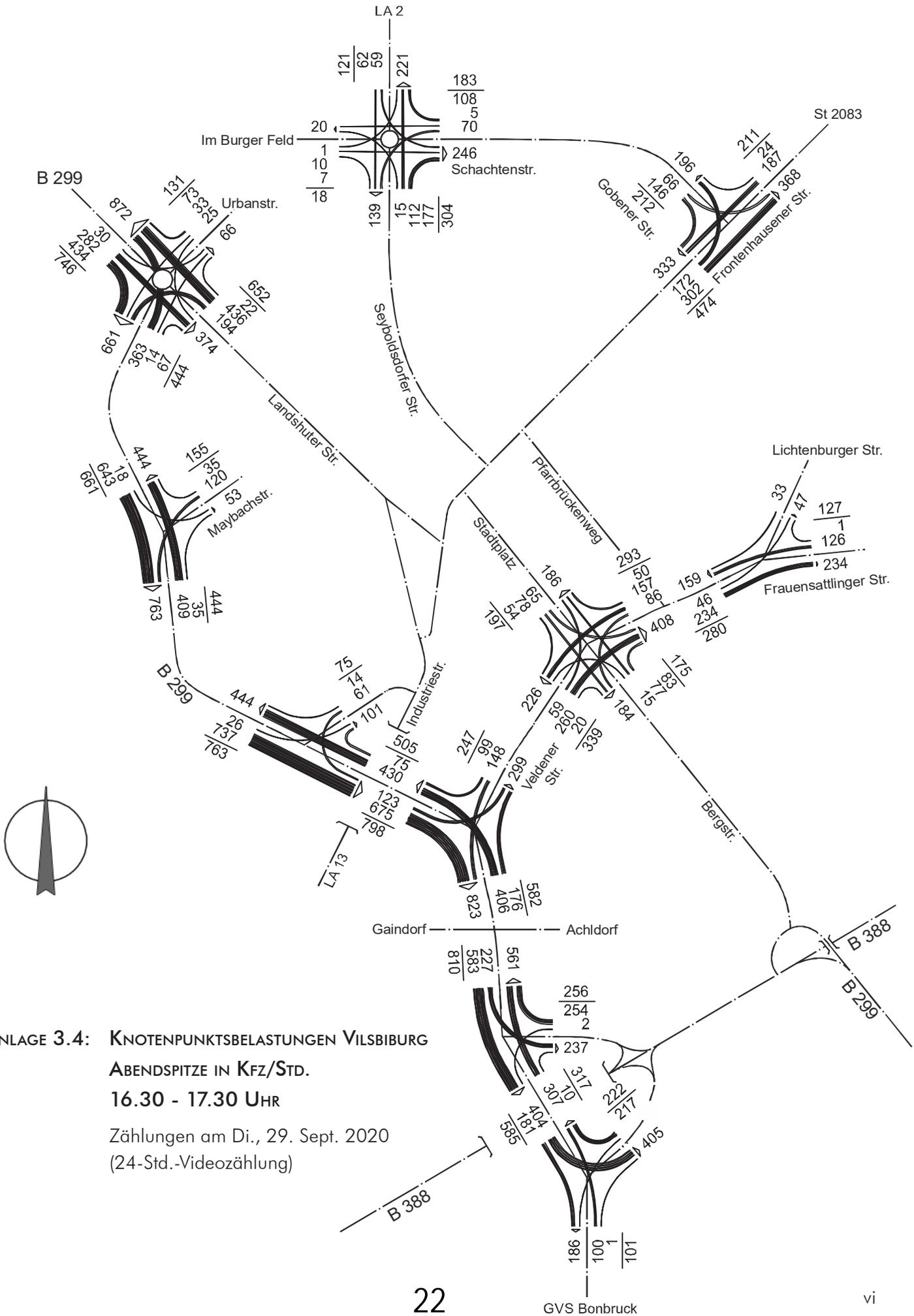
ANLAGE 1: VERKEHRSBELASTUNG - ANALYSE 2019/2020
GESAMTVERKEHR WERKTAG IN 1000 KFZ/24 STD.
STADT VILSBIBURG UND UMGEBUNG



ANLAGE 2: ANALYSE 2019/2020
VERKEHR WERKTAG IN 1.000 KFZ/24 STD.
STADT VILSBIBURG



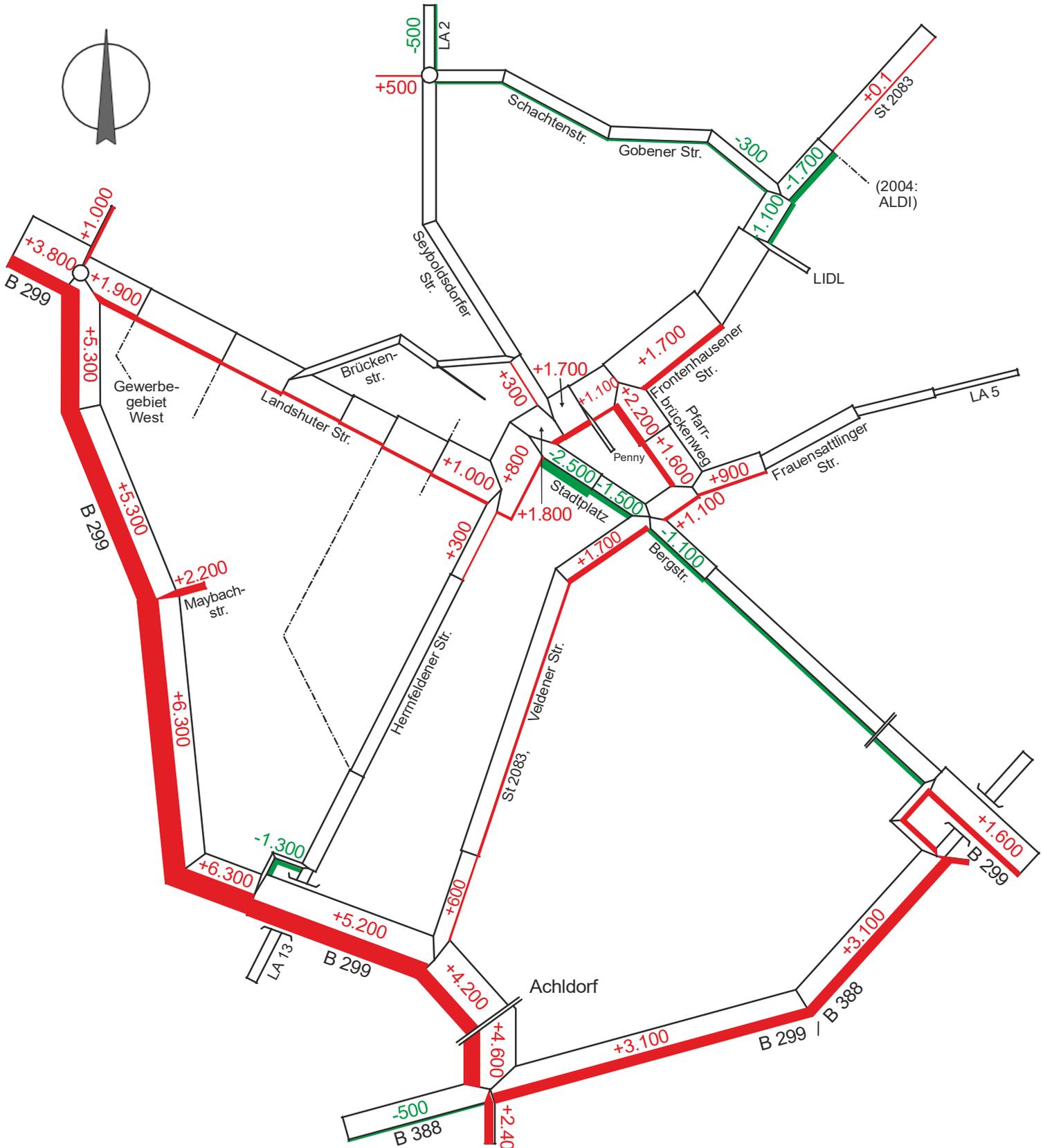




ANLAGE 3.4: KNOTENPUNKTSBELASTUNGEN VILSBIBURG
ABENDSPITZE IN KfZ/STD.
16.30 - 17.30 UHR
 Zählungen am Di., 29. Sept. 2020
 (24-Std.-Videozählung)

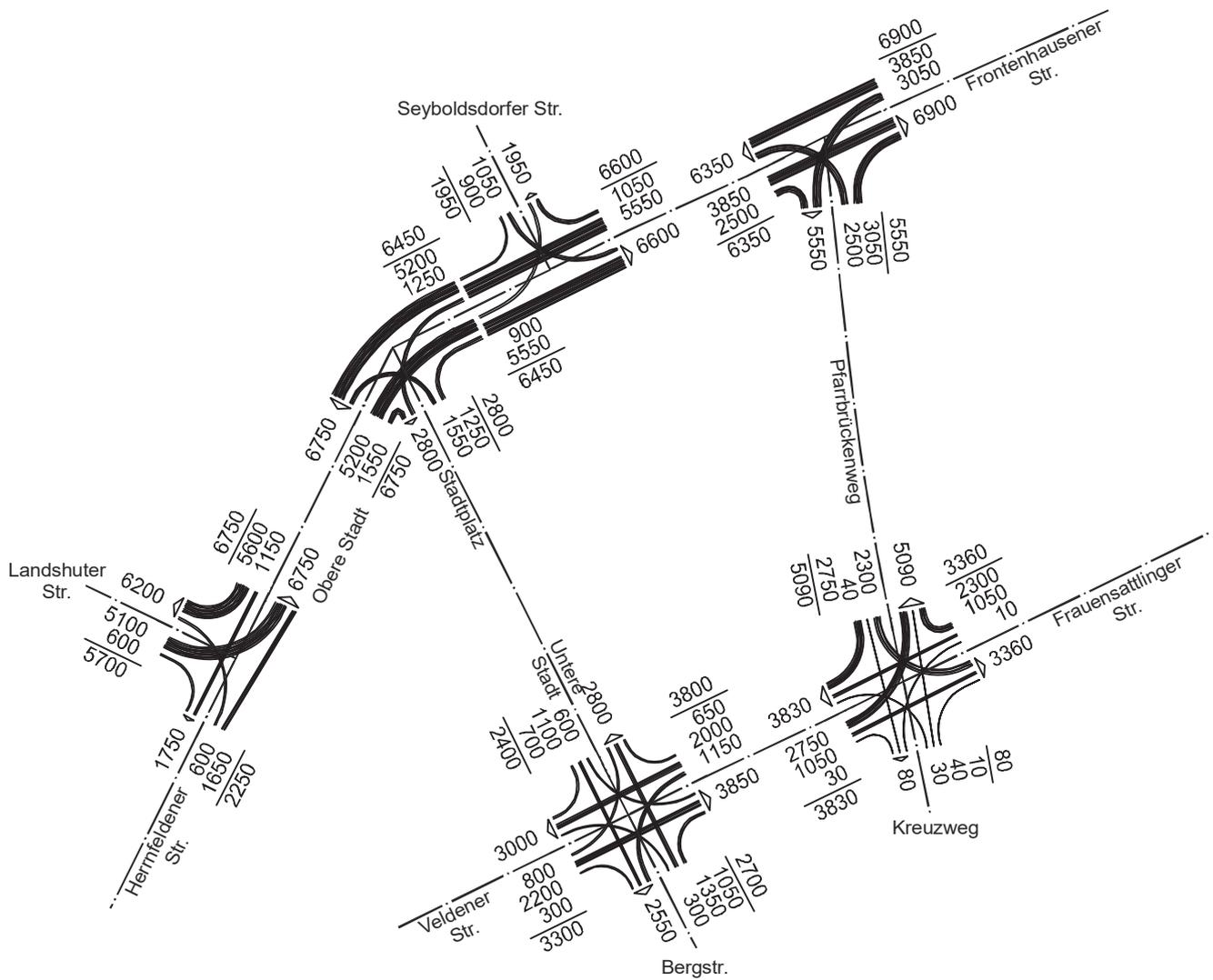
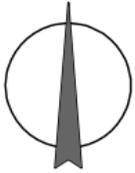
**ANLAGE 5: WIRKUNG DER WESTUMFAHRUNG STADT VILSBIBURG
IM VERGLEICH VON 2001/2004 AUF 2019/2020 GESAMTVERKEHR IN Kfz/24 STD.**

rot: Zusatzbelastungen
grün: Entlastungen



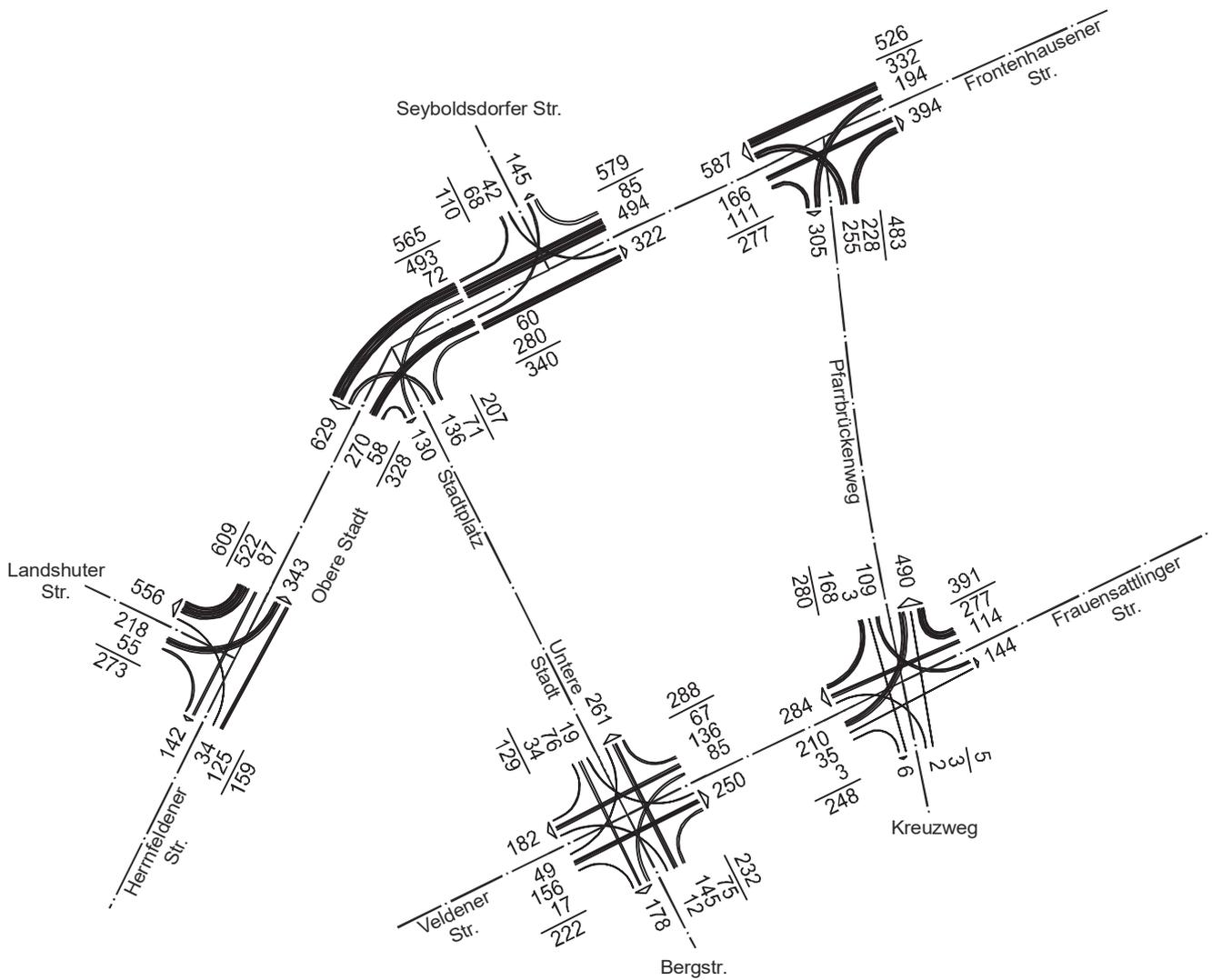
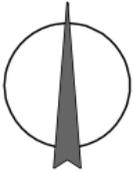
ANLAGE 6.1: KNOTENPUNKTSBELASTUNGEN VILSBIBURG INNENSTADT
GESAMTVERKEHR IN Kfz/24 STD.

Zählungen am Di., 4. und Do., 6. Juni 2019 (Büro INGEVOST)



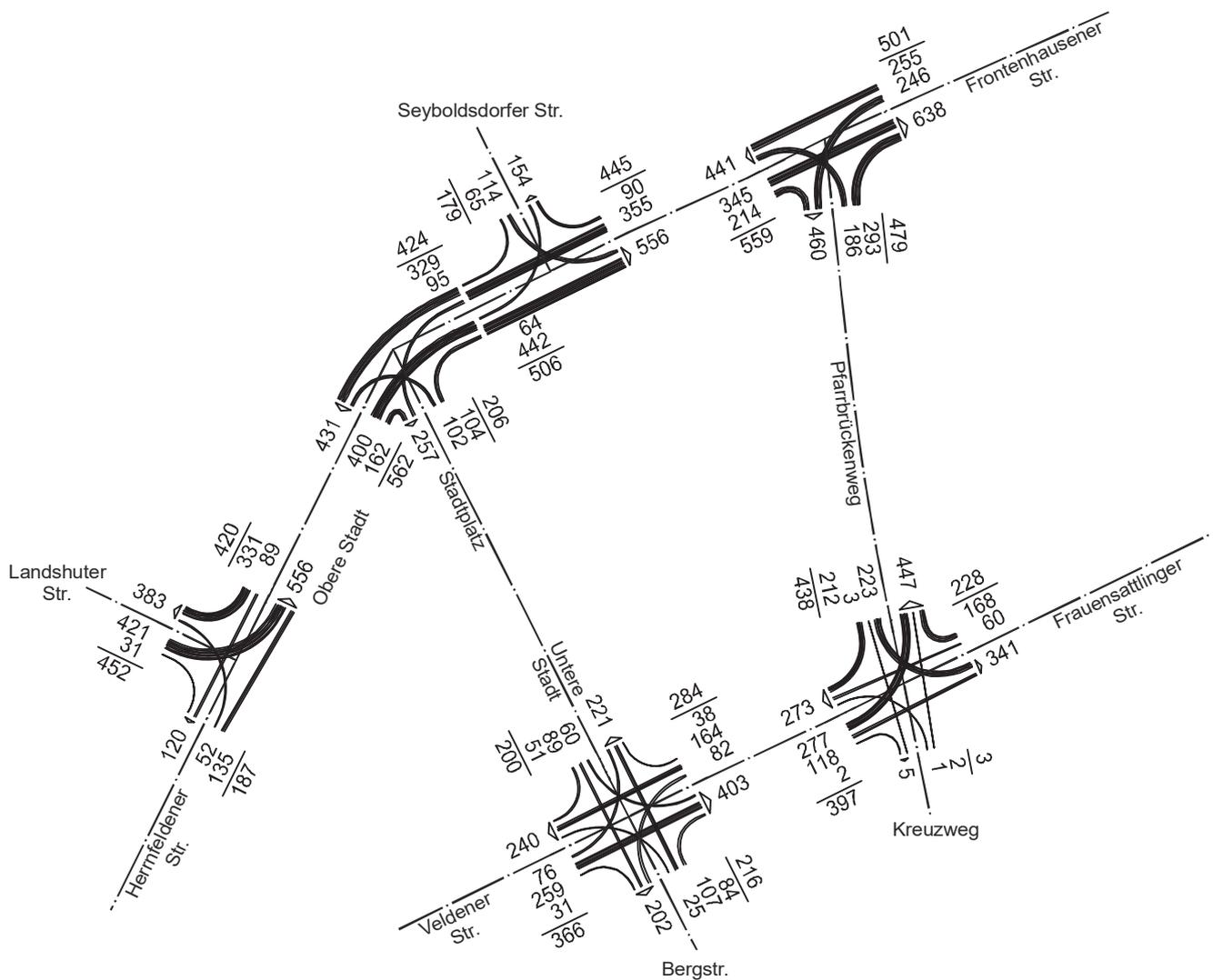
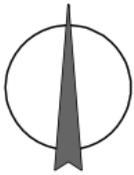
**ANLAGE 6.2: KNOTENPUNKTSBELASTUNGEN VILSBIBURG INNENSTADT
MORGENSPITZE IN Kfz/STD.**

Zählungen am Di., 4. und Do., 6. Juni 2019 (Büro INGEVOST)



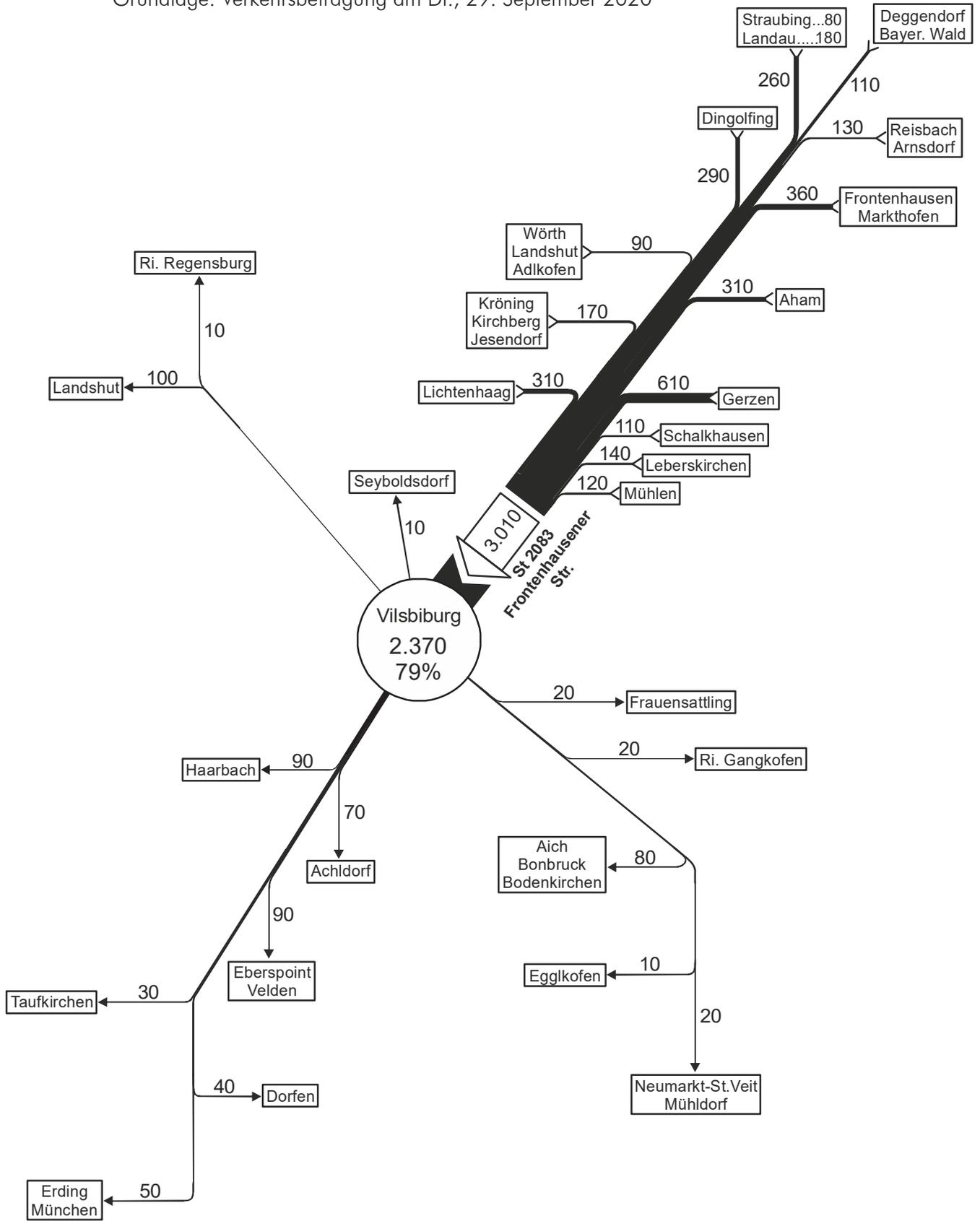
**ANLAGE 6.3: KNOTENPUNKTSBELASTUNGEN VILSBIBURG INNENSTADT
ABENDSPITZE IN KFZ/STD.**

Zählungen am Di., 4. und Do., 6. Juni 2019 (Büro INGEVOST)



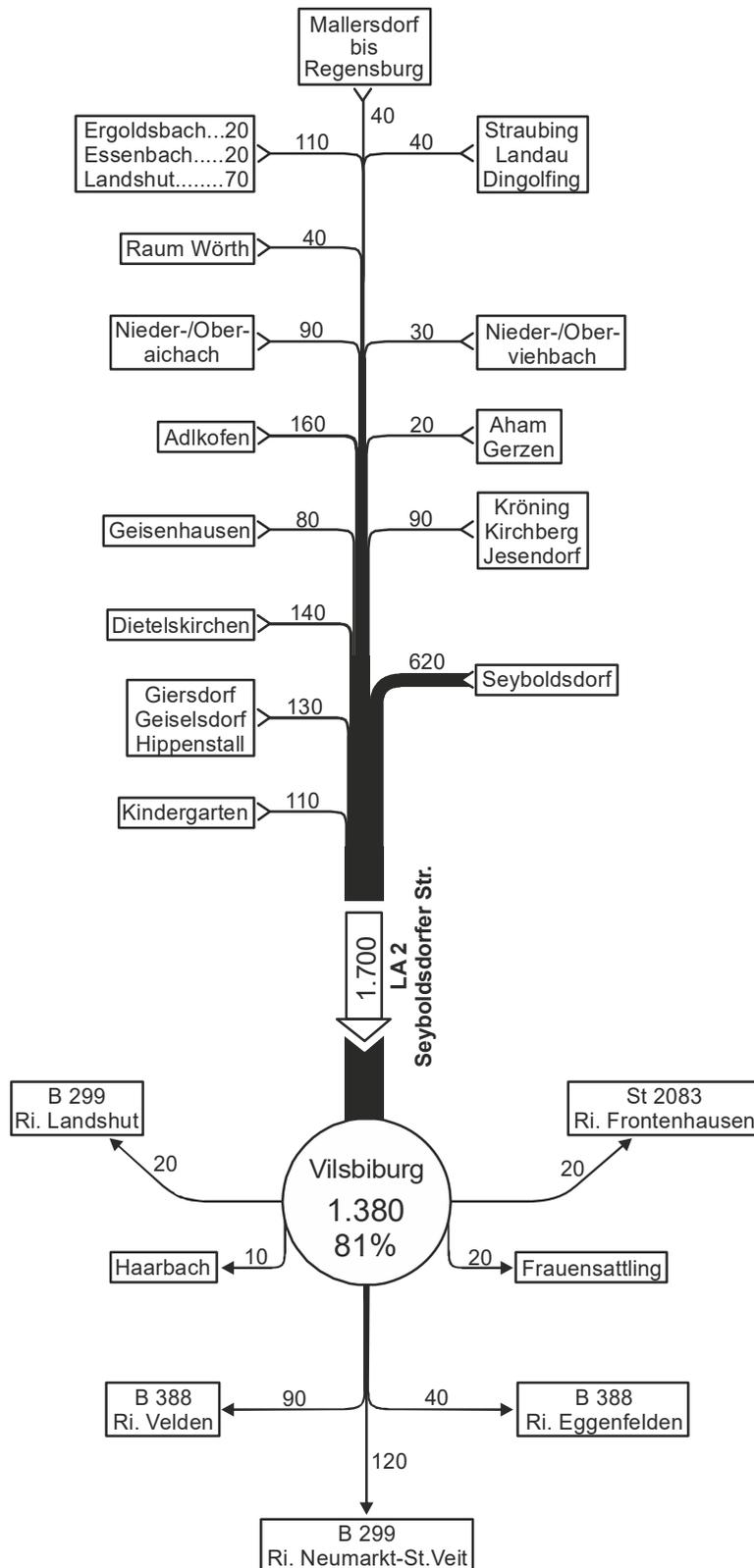
**ANLAGE 7: HERKUNFT-ZIEL-VERTEILUNG DER BENUTZER DER ST 2083, FRONTENHAUSENER STRASSE
IN FAHRRICHTUNG VILSBIBURG
GESAMTVERKEHR IN KFZ/24 STD.**

Grundlage: Verkehrsbefragung am Di., 29. September 2020

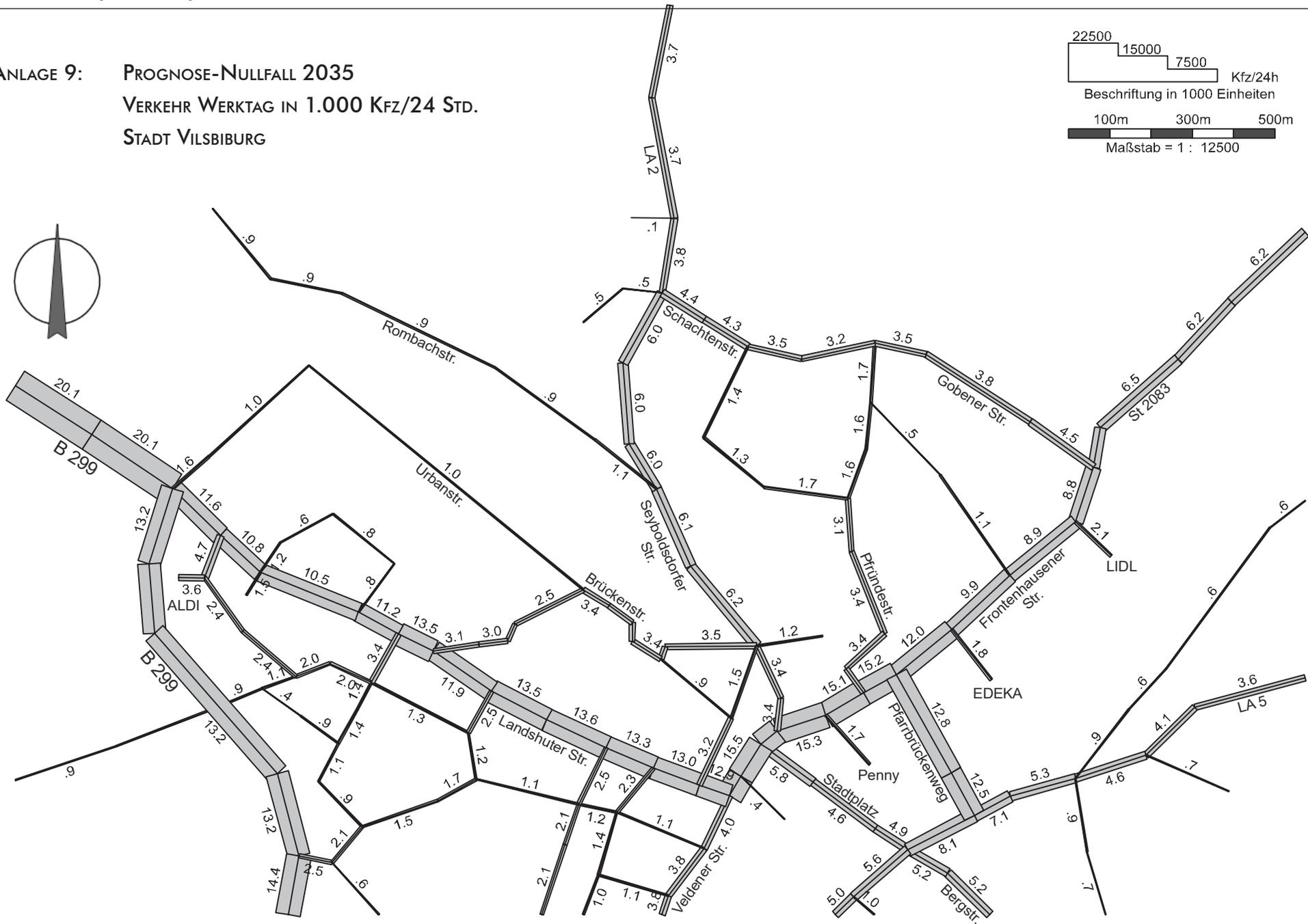
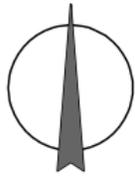
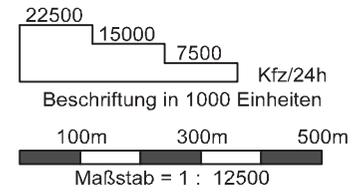


**ANLAGE 8: HERKUNFT-ZIEL-VERTEILUNG DER BENUTZER DER LA 2, SEYBOLDSDORFER STRASSE
IN FAHRRICHTUNG VILSBIBURG
GESAMTVERKEHR IN KfZ/24 STD.**

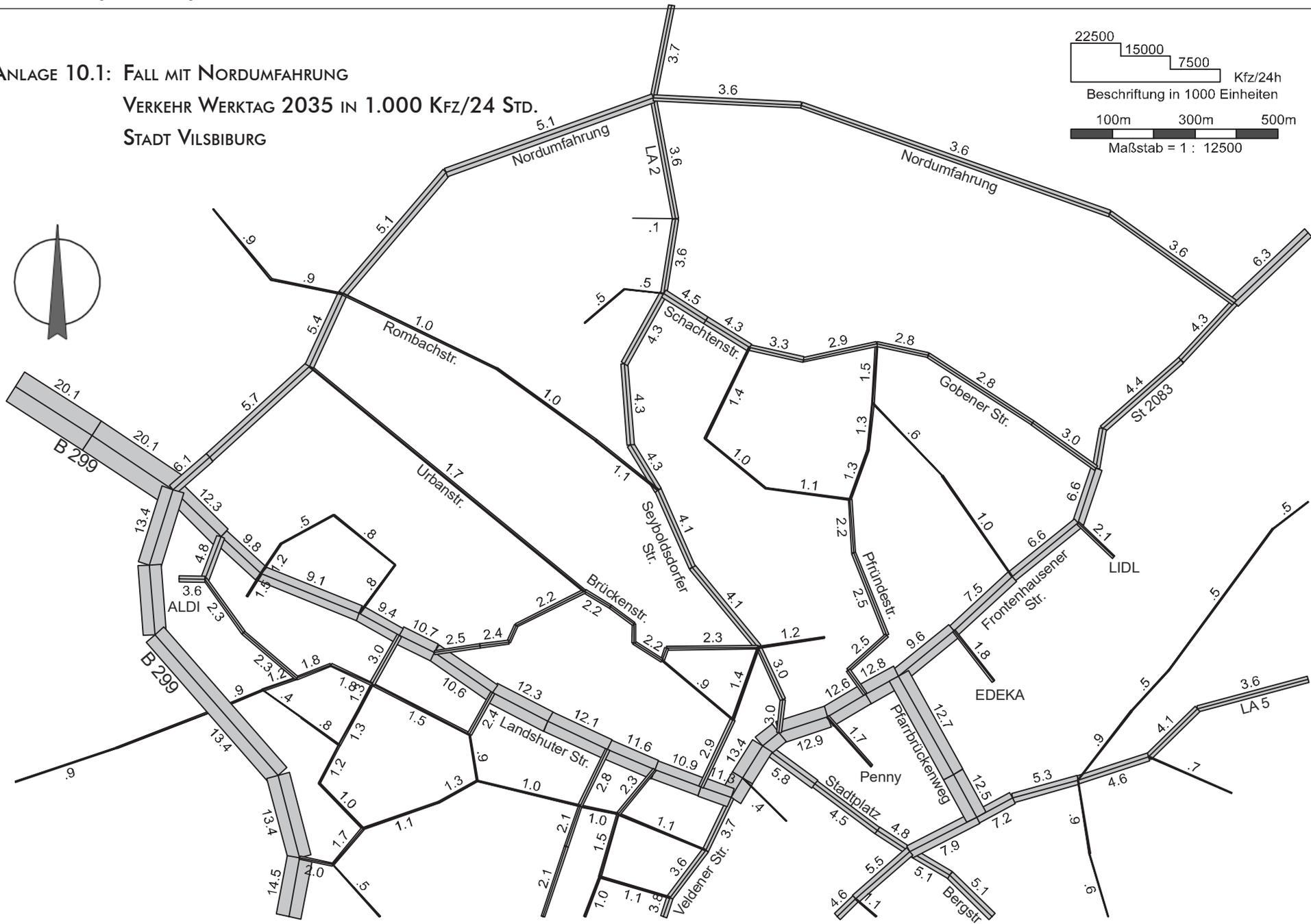
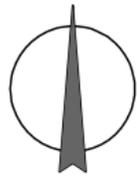
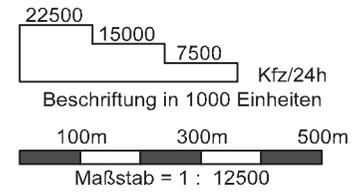
Grundlage: Verkehrsbefragung am Di., 29. September 2020



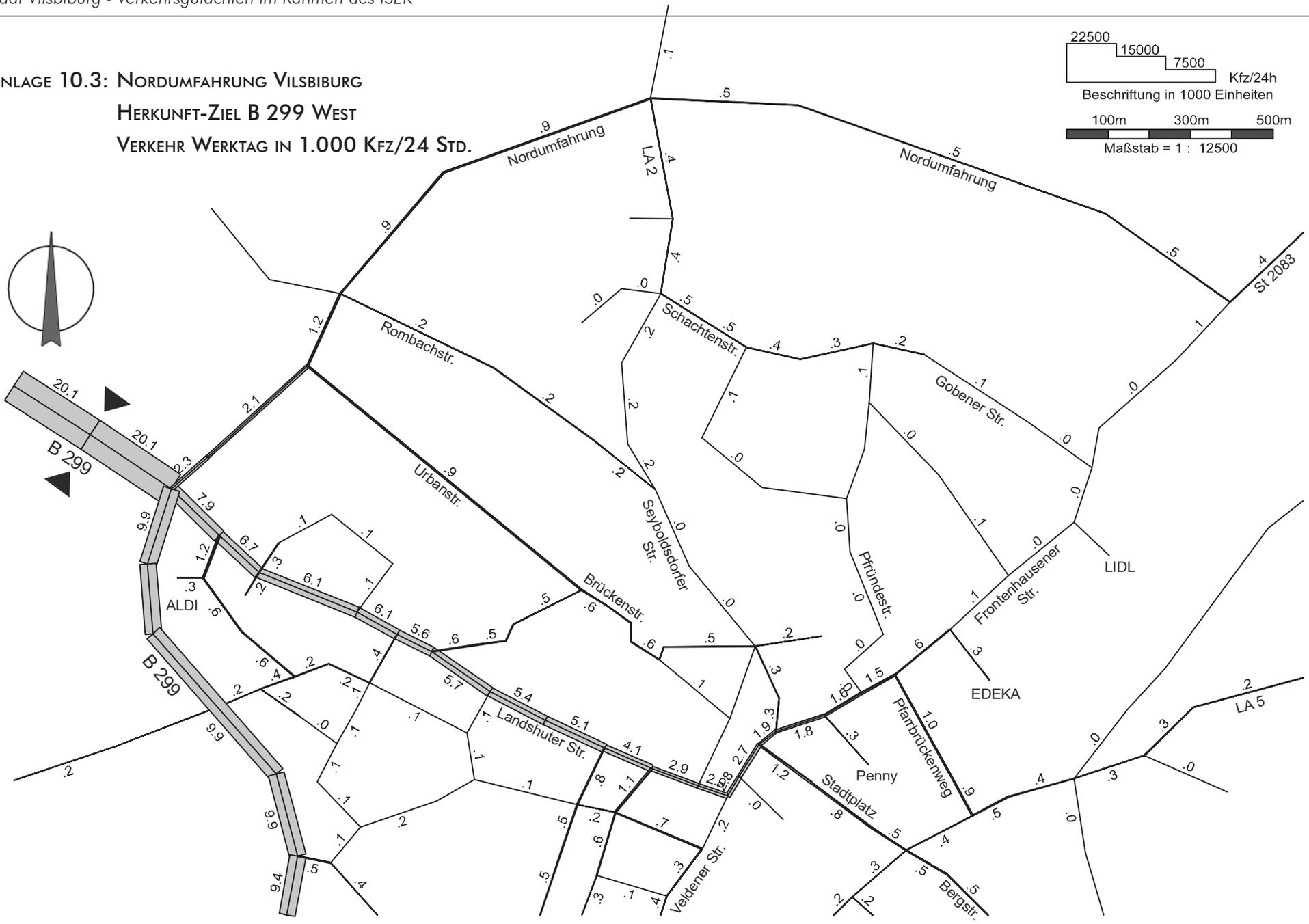
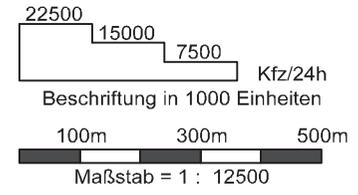
ANLAGE 9: PROGNOSE-NULLFALL 2035
VERKEHR WERKTAG IN 1.000 KFZ/24 STD.
STADT VILSBIBURG



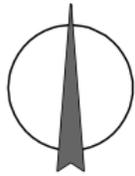
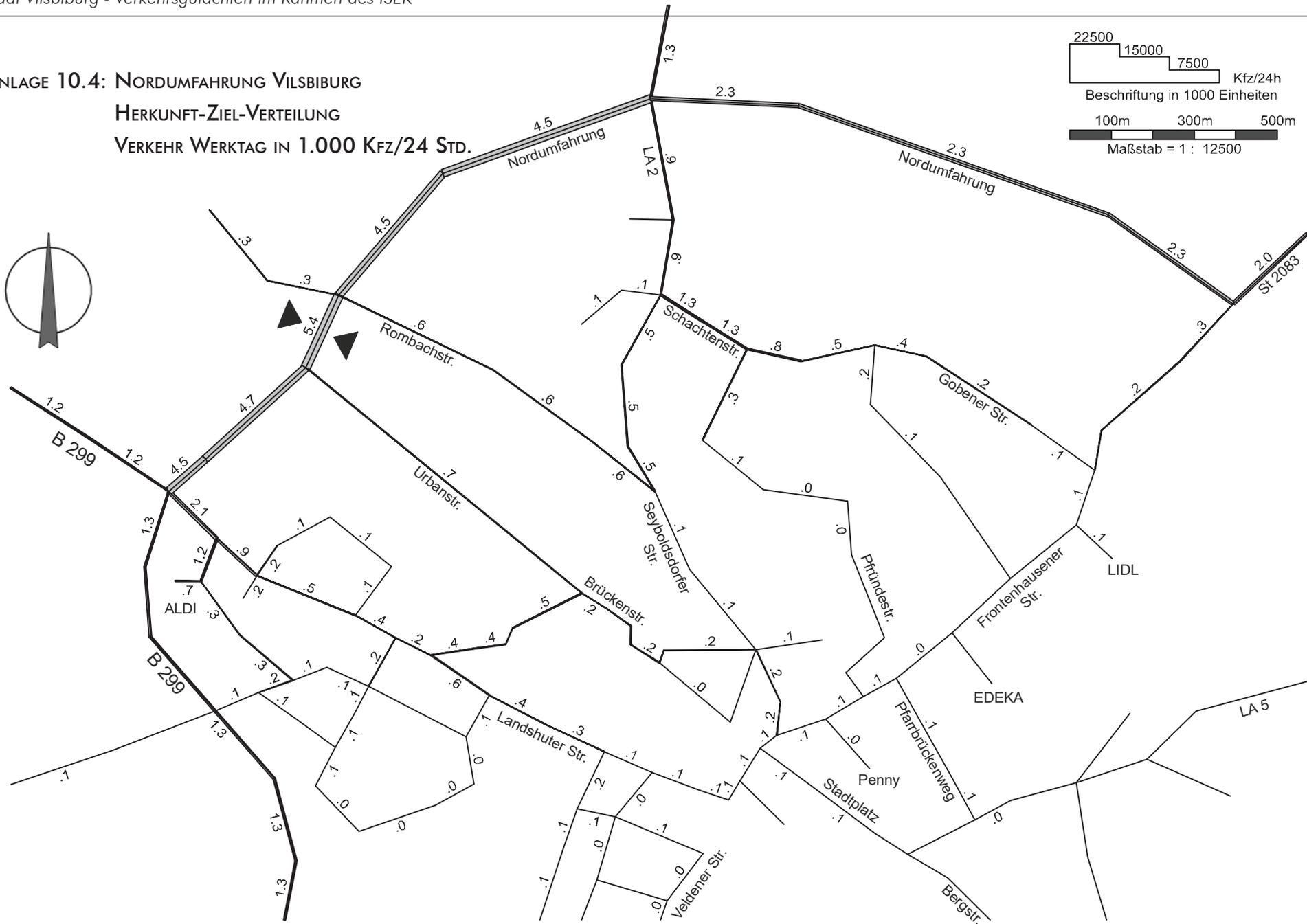
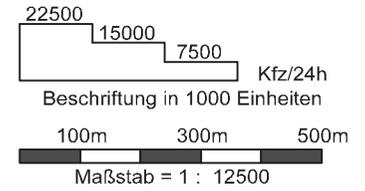
ANLAGE 10.1: FALL MIT NORDUMFAHRUNG
VERKEHR WERKTAG 2035 IN 1.000 Kfz/24 STD.
STADT VILSBIBURG



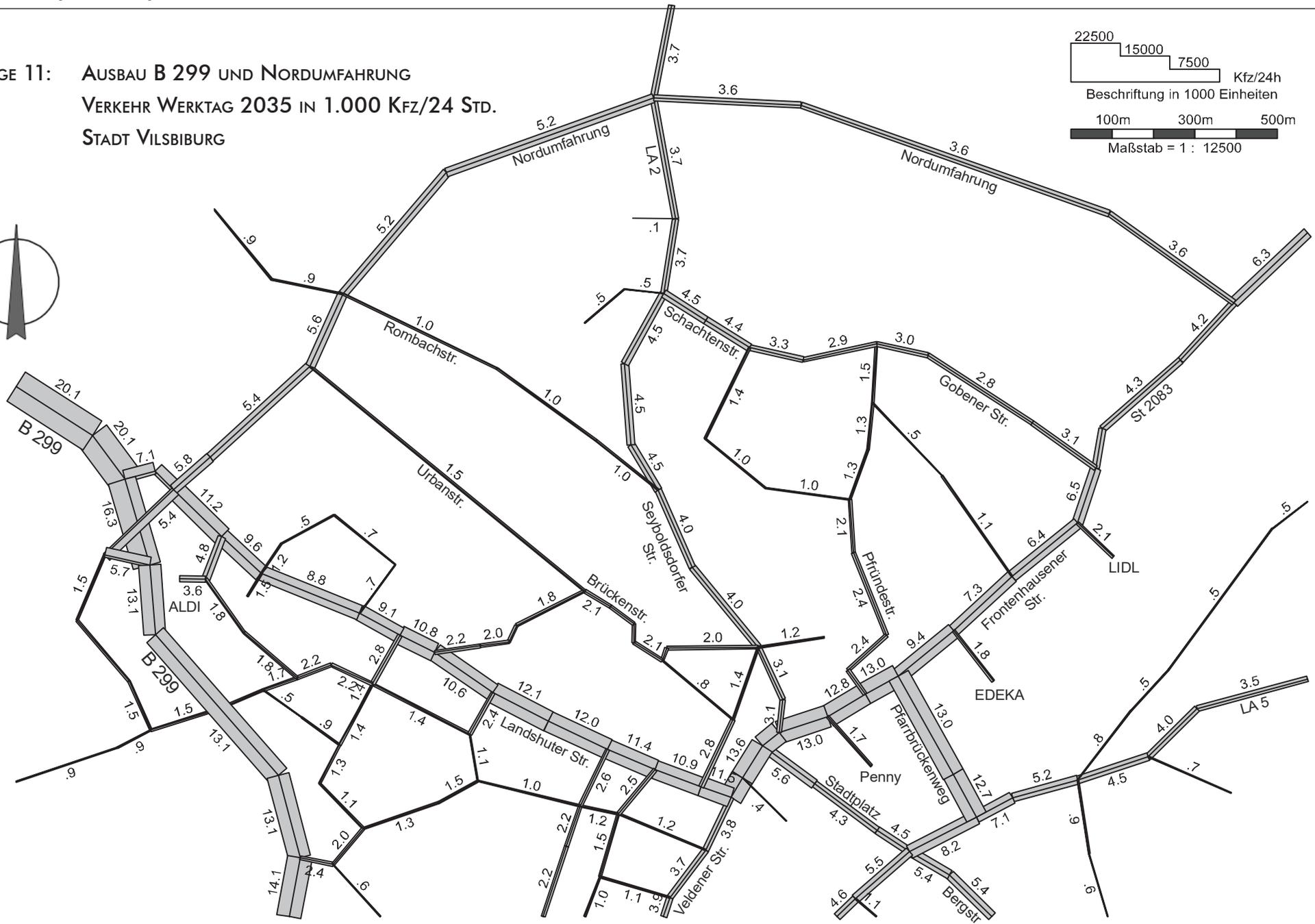
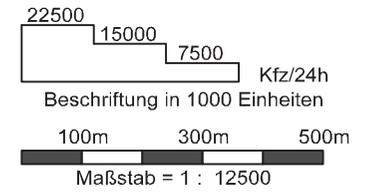
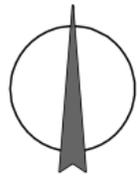
ANLAGE 10.3: NORDUMFAHRUNG VILSBIBURG
HERKUNFT-ZIEL B 299 WEST
VERKEHR WERKTAG IN 1.000 Kfz/24 STD.



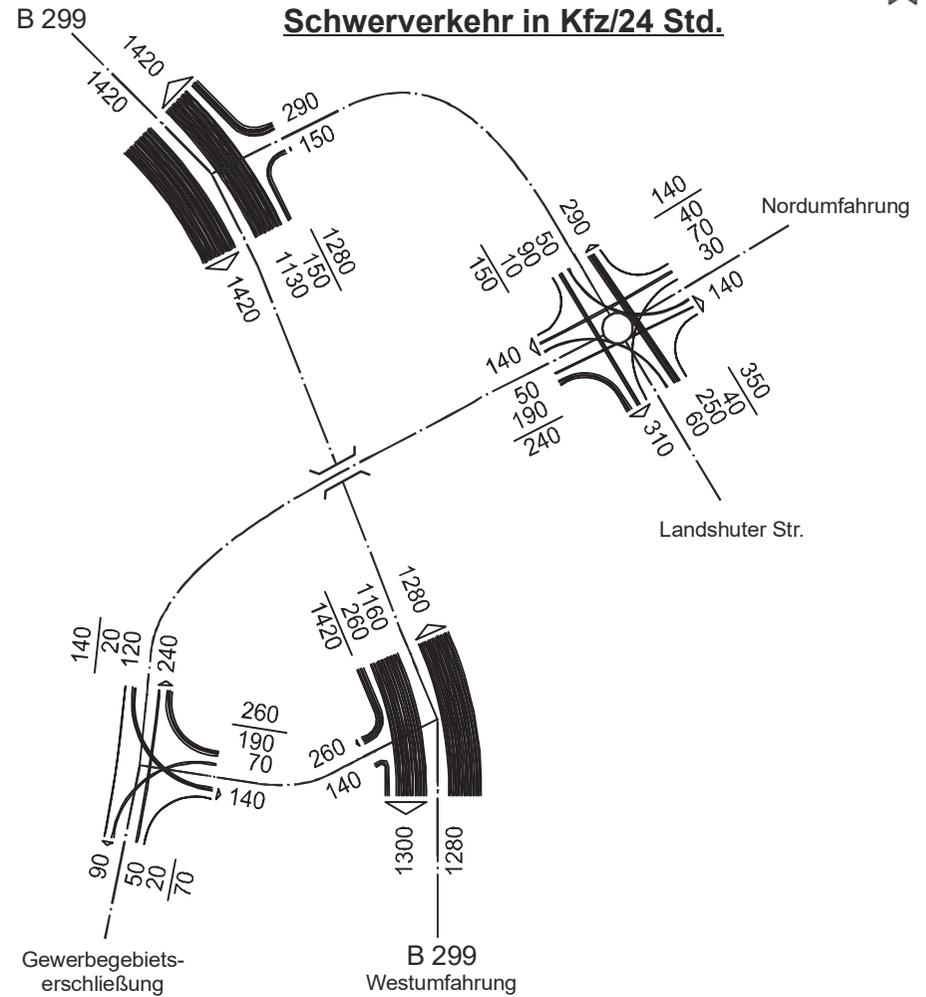
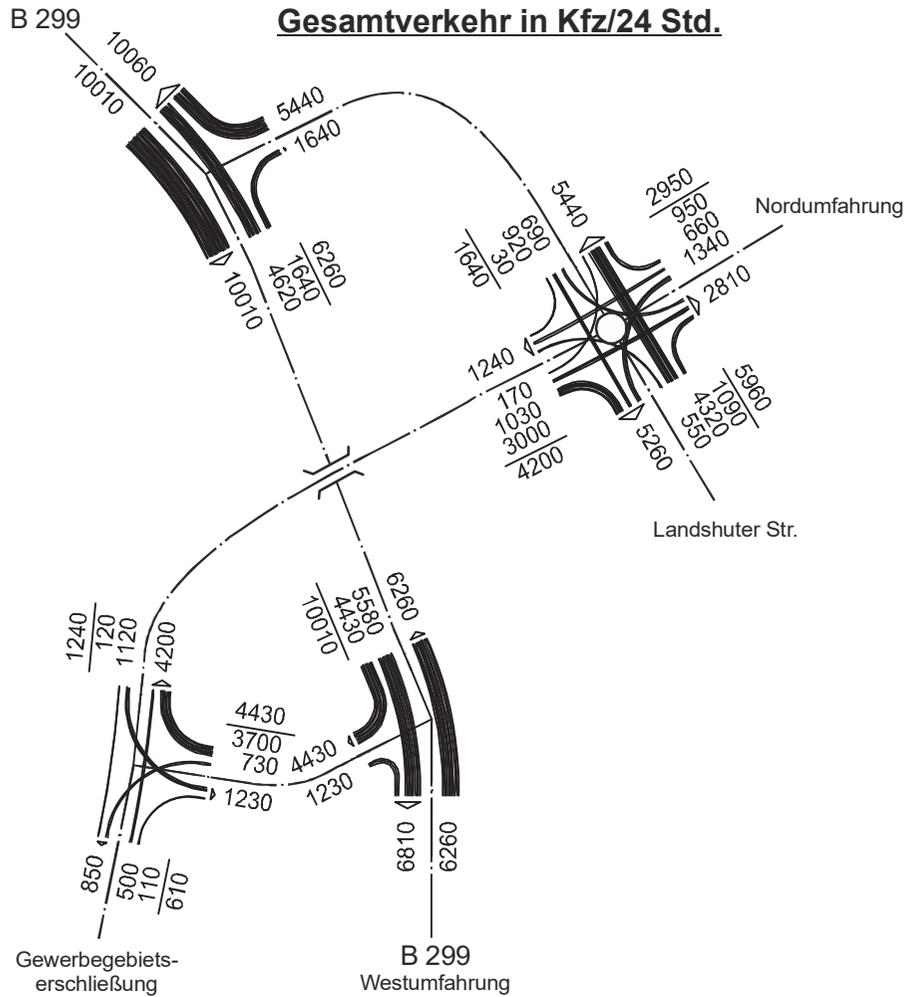
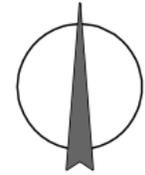
ANLAGE 10.4: NORDUMFAHRUNG VILSBIBURG
HERKUNFT-ZIEL-VERTEILUNG
VERKEHR WERKTAG IN 1.000 Kfz/24 STD.



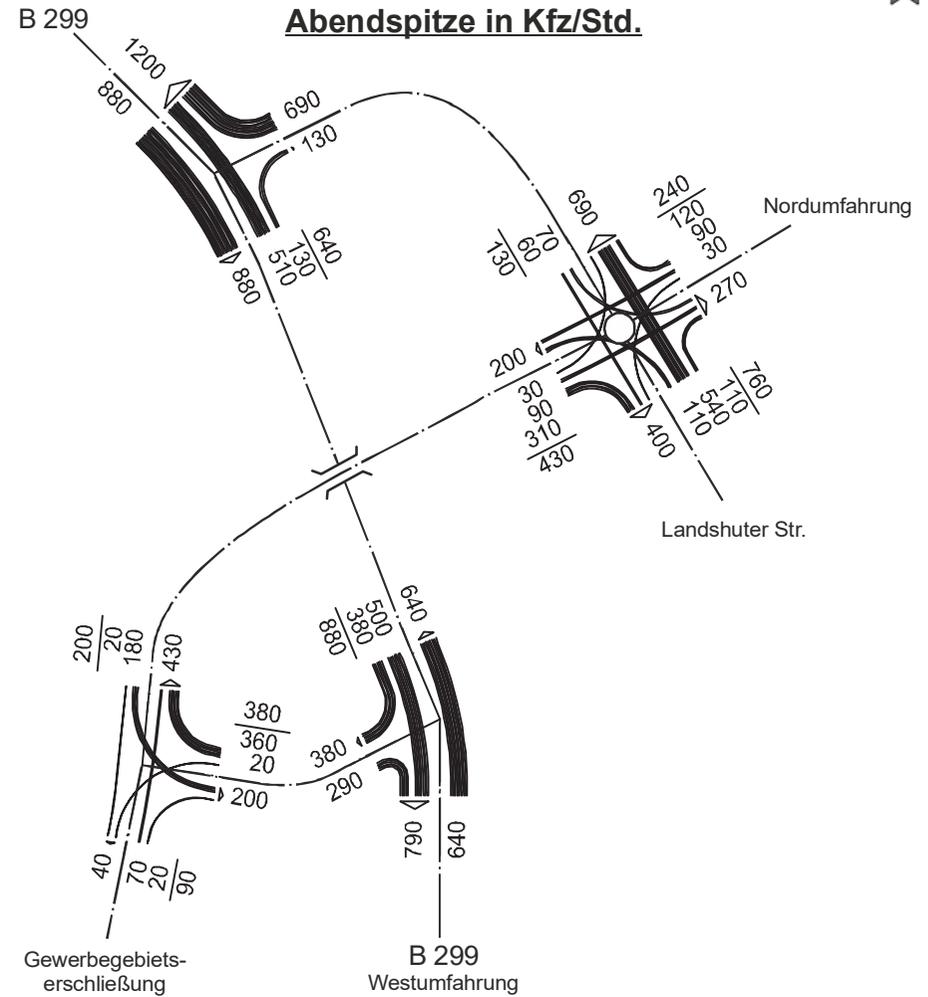
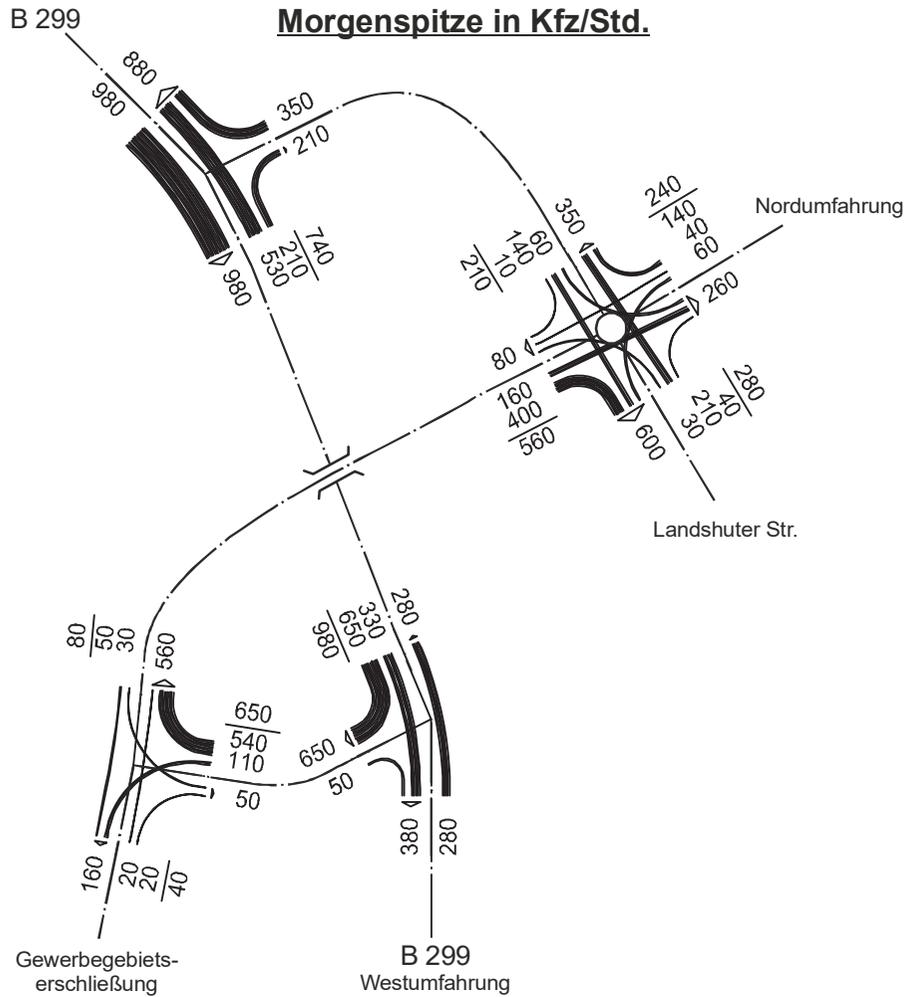
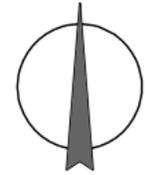
ANLAGE 11: AUSBAU B 299 UND NORDUMFAHRUNG
VERKEHR WERKTAG 2035 IN 1.000 Kfz/24 STD.
STADT VILSBIBURG



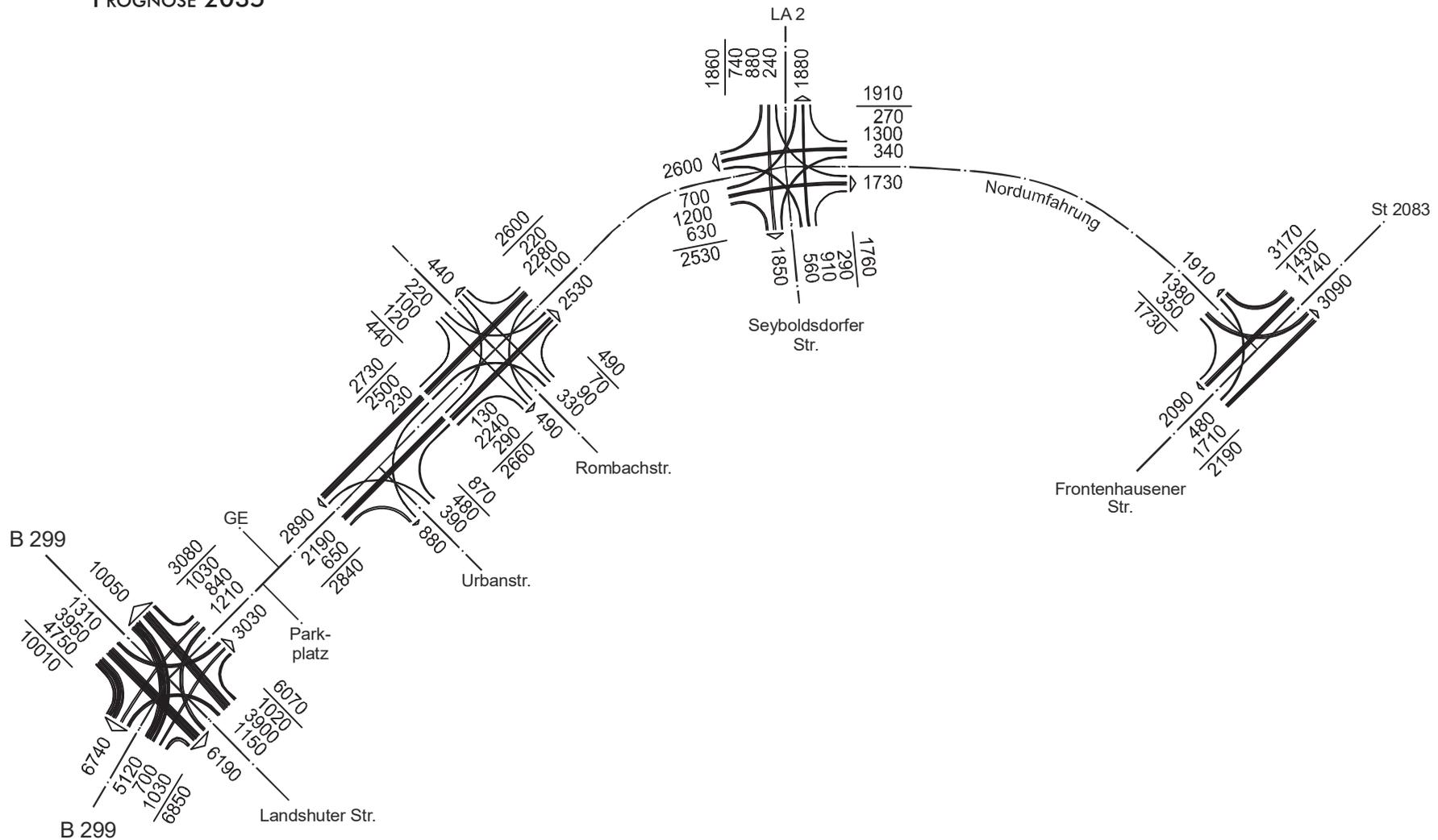
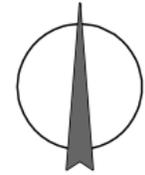
ANLAGE 12.1: KNOTENPUNKTSBELASTUNGEN AUSBAU DER B 299
PROGNOSE 2035



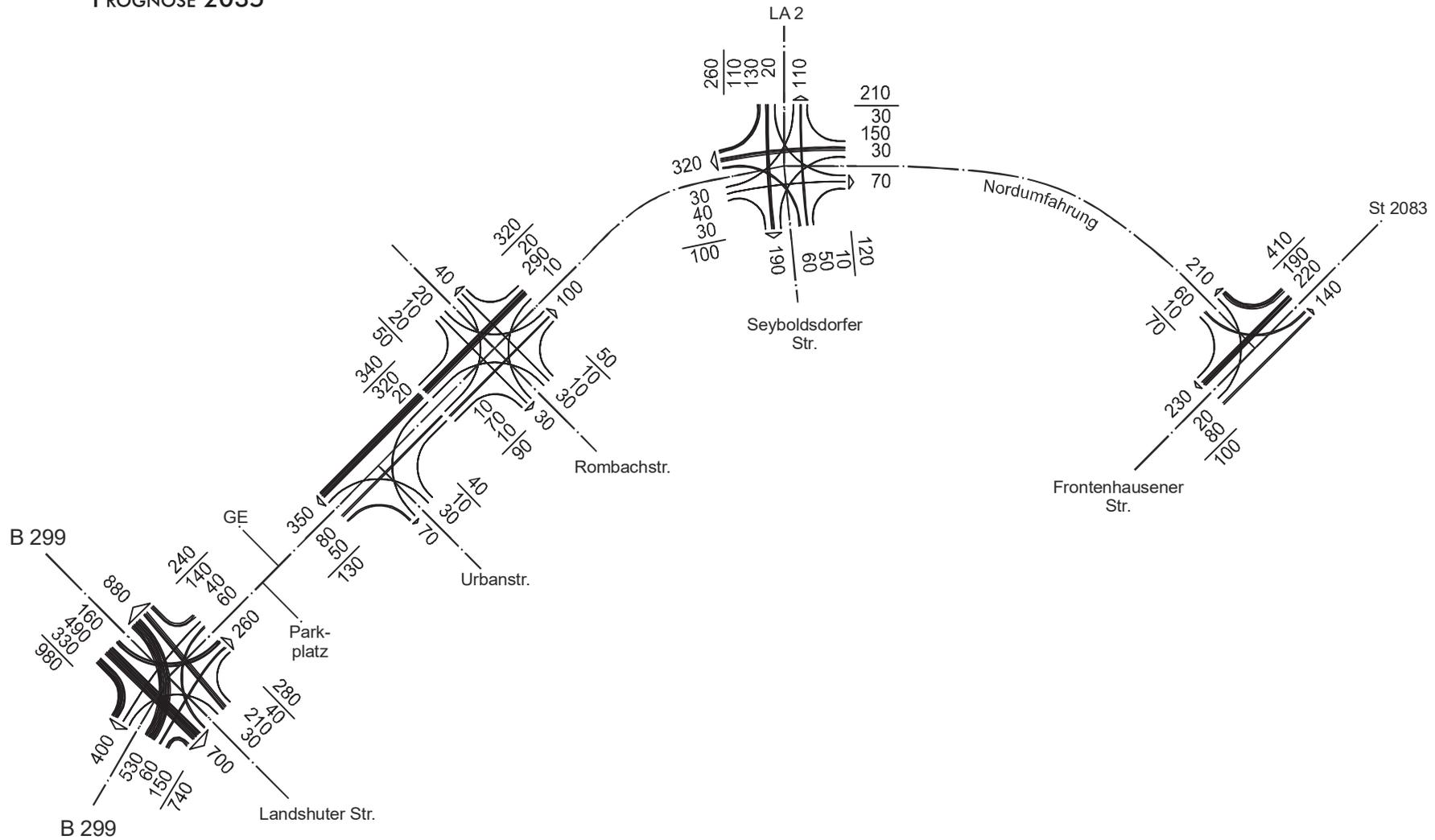
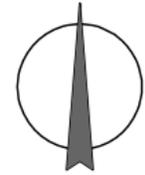
ANLAGE 12.2: KNOTENPUNKTSBELASTUNGEN AUSBAU DER B 299
PROGNOSE 2035



ANLAGE 13.1: KNOTENPUNKTSBELASTUNGEN NORDUMFAHRUNG VILSBIBURG
GESAMTVERKEHR IN KfZ/24 STD.
PROGNOSE 2035



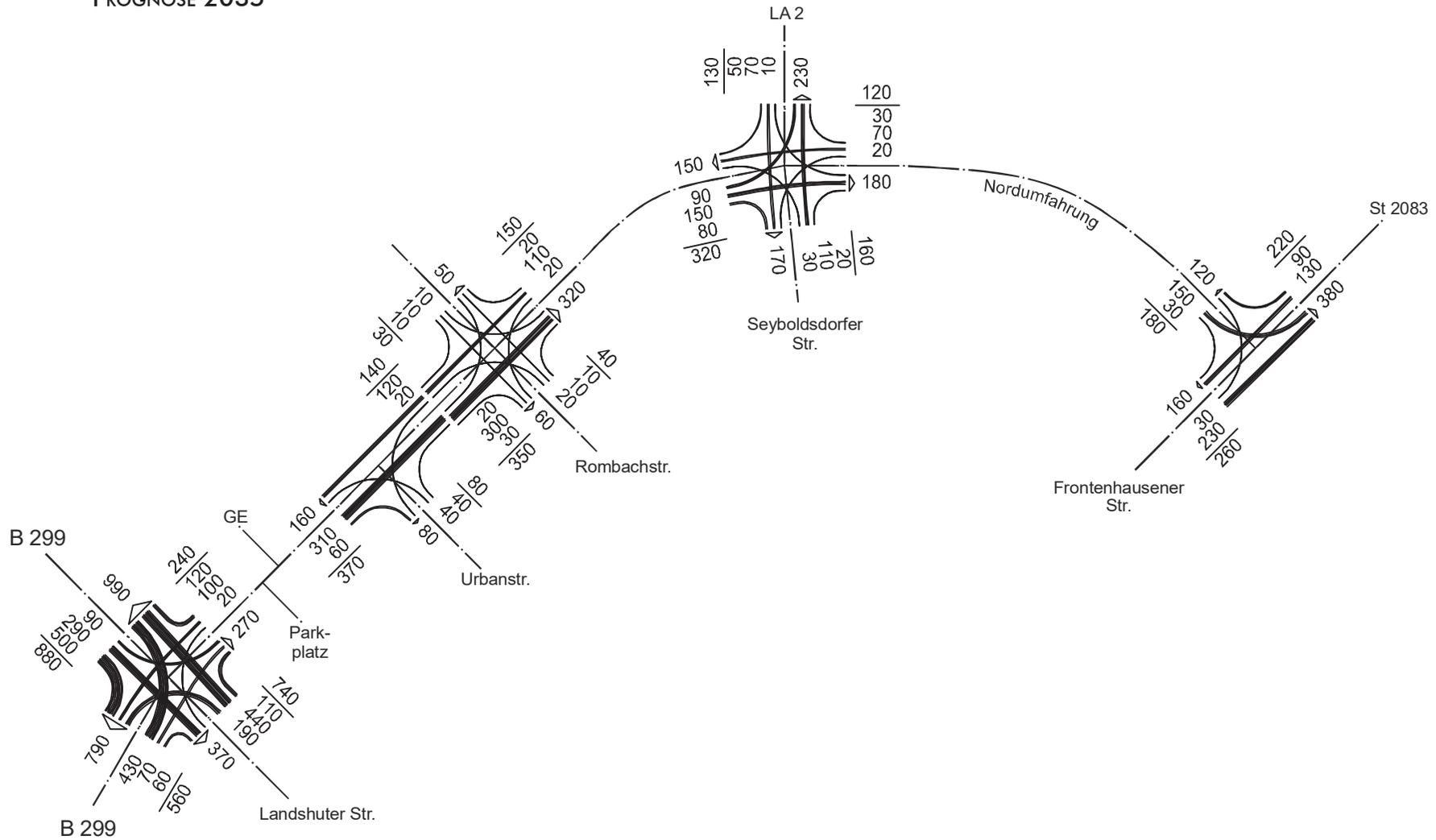
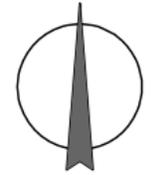
ANLAGE 13.2: KNOTENPUNKTBELASTUNGEN NORDUMFAHRUNG VILSBIBURG
MORGENSPIITZE IN Kfz/STD.
PROGNOSE 2035



ANLAGE 13.3: KNOTENPUNKTBELASTUNGEN NORDUMFAHRUNG VILSBIBURG

ABENDSPITZE IN KFZ/STD.

PROGNOSE 2035



ANLAGE 14.1: VERKEHRSELASTUNG KREISVERKEHR B 299 (NICHT AUSGEBAUT)
MORGENSPITZE IN PKW-EINHEITEN/STD.
PROGNOSE 2035 MIT NORDUMFAHRUNG VILSBIBURG

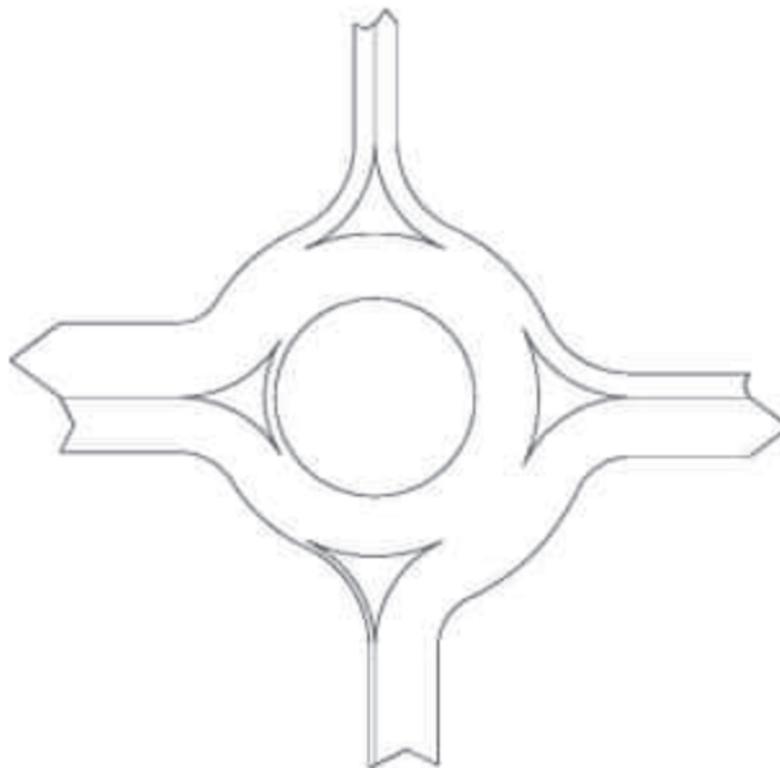
Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: Vilsbiburg Nord, m, pro
 Projekt: Nordumfahrung Vilsbiburg
 Projekt-Nummer:
 Knoten: B 299 / Landshuter Str.
 Stunde: Morgenspitze

0 1000 Pkw-E / h

4 : Nordumfahrung
 Qa = 281
 Qe = 259
 Qc = 831

1 : B 299
 Qa = 950
 Qe = 702
 Qc = 140



3 : Landshuter Str.
 Qa = 756
 Qe = 302
 Qc = 810

2 : B 299 Umfahrung
 Qa = 75
 Qe = 799
 Qc = 767

Sum = 2062

Pkw-Einheiten

ANLAGE 14.2: LEISTUNGSNACHWEIS KREISVERKEHR B 299 (NICHT AUSGEBAUT)

MORGENSPITZE

PROGNOSE 2035 MIT NORDUMFAHRUNG VILSBIBURG

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Fz.-Verkehr



Datei: Vilsbiburg Nord, m., pro
 Projekt: Nordumfahrung Vilsbiburg
 Projekt-Nummer:
 Knoten: B 299 / Landshuter Str.
 Stunde: Morgenspitze

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	B 299	1	1	140	702	1121	0,63	419	8,5	A
2	B 299 Um fahrung	1	1	767	799	622	1,28	-177	1148,8	F
3	Landshuter Str.	1	1	810	302	592	0,51	290	12,3	B
4	Nordumfahrung	1	1	831	259	577	0,45	318	11,3	B

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	B 299	1	1	140	702	1121	1,2	5	7	A
2	B 299 Um fahrung	1	1	767	799	622	91,5	100	106	F
3	Landshuter Str.	1	1	810	302	592	0,7	3	5	B
4	Nordumfahrung	1	1	831	259	577	0,6	2	4	B

Gesamt-Qualitätsstufe : F

Es wurde so gerechnet, als würden - trotz Überlastung - die vorgebenen Verkehre in den Kreis gelangen.

		Gesamter Verkehr	
		Verkehr im Kreis	
Zufluss über alle Zufahrten	:	2062	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	:	2062	Fz/h
Summe aller Wartezeiten	:	258,5	Fz-h/h
Mittl. Wartezeit über alle Fz	:	451,3	s pro Fz

Berechnungsverfahren :
 Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

ANLAGE 14.3: VERKEHRSELASTUNG KREISVERKEHR B 299 (NICHT AUSGEBAUT)
ABENDSPITZE IN PKW-EINHEITEN/STD.
PROGNOSE 2035 MIT NORDUMFAHRUNG VILSBIBURG

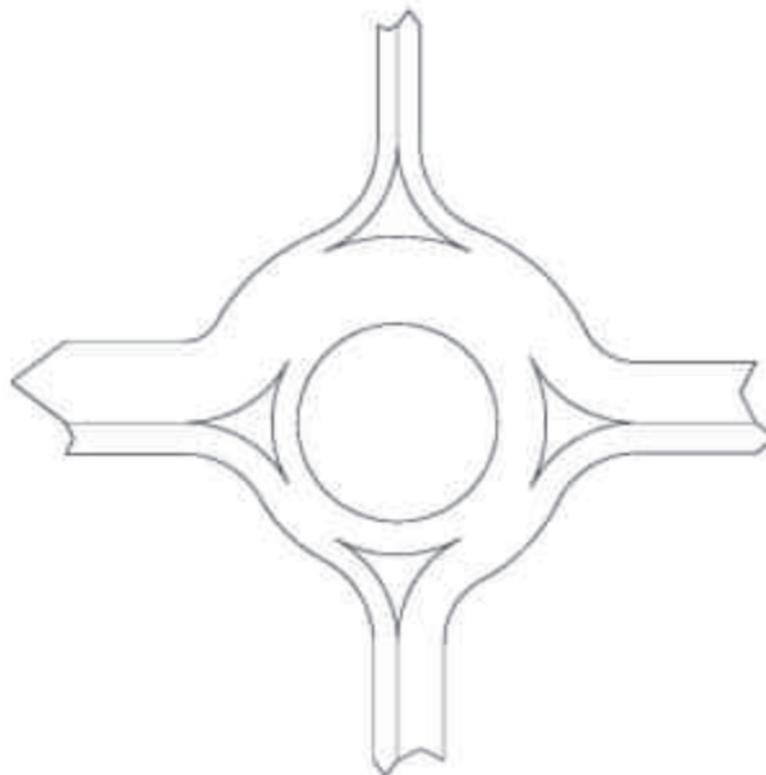
Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: Vilsbiburg Nord, a, pro. krs
 Projekt: Nordumfahrung Vilsbiburg
 Projekt-Nummer:
 Knoten: B 299 / Landshuter Str.
 Stunde: Abendspitze

0 1000 Pkw-E / h

4 : Nordumfahrung
 Qa = 283
 Qe = 252
 Qc = 1112

1 : B 299
 Qa = 1039
 Qe = 399
 Qc = 325



3 : Landshuter Str.
 Qa = 389
 Qe = 776
 Qc = 619

2 : B 299 Umfahrung
 Qa = 304
 Qe = 588
 Qc = 420

Sum = 2015

Pkw-Einheiten

ANLAGE 14.4: LEISTUNGSNACHWEIS KREISVERKEHR B 299 (NICHT AUSGEBAUT)

ABENDSPITZE

PROGNOSE 2035 MIT NORDUMFAHRUNG VILSBIBURG

Kapazität, mittlere Wartezeit und Staulängen - nur Fz.-Verkehr



Datei: Vilsbiburg Nord, a, pro.krs
 Projekt: Nordumfahrung Vilsbiburg
 Projekt-Nummer:
 Knoten: B 299 / Landshuter Str.
 Stunde: Abendspitze

Wartezeiten										
		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	B 299	1	1	325	399	964	0,41	565	6,4	A
2	B 299 Um fahrung	1	1	420	588	887	0,66	299	11,9	B
3	Landshuter Str.	1	1	619	776	732	1,06	-44	184,7	F
4	Nordumfahrung	1	1	1112	252	386	0,65	134	26,3	C

Staulängen										
		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	B 299	1	1	325	399	964	0,5	2	3	A
2	B 299 Um fahrung	1	1	420	588	887	1,4	6	9	B
3	Landshuter Str.	1	1	619	776	732	30,7	47	55	F
4	Nordumfahrung	1	1	1112	252	386	1,3	5	8	C

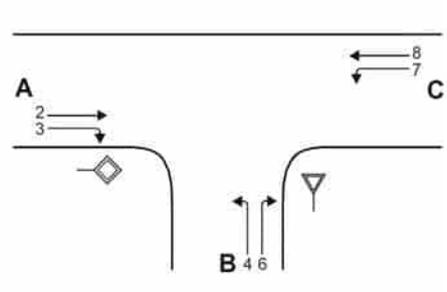
Gesamt-Qualitätsstufe : F

Es wurde so gerechnet, als würden - trotz Überlastung - die vorgebenen Verkehre in den Kreis gelangen.

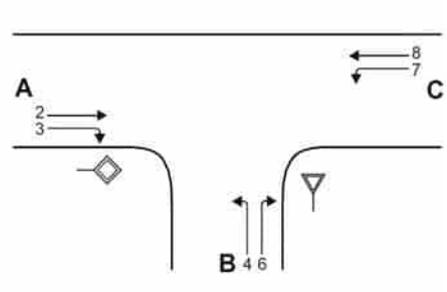
	Gesamter Verkehr	
	Verkehr im Kreis	
Zufluss über alle Zufahrten	: 2015	Pkw-E/h
davon Kraftfahrzeuge	: 2015	Fz/h
Summe aller Wartezeiten	: 44,3	Fz-h/h
Mittl. Wartezeit über alle Fz	: 79,2	s pro Fz

Berechnungsverfahren :
 Kapazität : Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)
 Wartezeit : HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600
 Staulängen : Wu, 1997
 LOS - Einstufung : HBS (Deutschland)

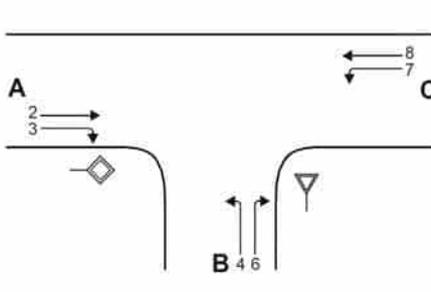
ANLAGE 15.1: LEISTUNGSNACHWEIS EINMÜNDUNG URBANSTRASSE
PROGNOSE 2035 MIT NORDUMFAHRUNG VILSBIBURG
MORGENSPITZE

Formblatt L5-1c:		Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)					
		Knotenpunkt: A-C: Nordumfahrung / B: Urbanstraße Verkehrsdaten: Datum Uhrzeit Morgenspitze <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse Lage: <input checked="" type="checkbox"/> außerhalb von Ballungsräumen <input type="checkbox"/> innerhalb eines Ballungsraums Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input type="checkbox"/>  <input checked="" type="checkbox"/>  Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit w = 45 s Qualitätsstufe D					
Kapazität der Mischströme							Verkehrszusammensetzung (Gl. (L5-5) mit Sp.7 und 8) $f_{PE,m}$ [-]
Zufahrt	Verkehrstrom	Auslastungsgrad (Sp. 12, 17, 20) x_i [-]	Aufstellplätze (Sp. 2) n [Pkw-E]	Verkehrsstärke (Sp. 9) $q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität (Gl. (L5-10) bzw. (L5-11)) $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	25	
B	4	0,072	0	43	505	1,000	
	6	0,013					
C	7	0,019	5	368	---	1,000	
	8	0,192	---				
Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme							
Zufahrt	Verkehrstrom	Verkehrszusammensetzung (Sp. 8 und 25) $f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m}$ [-]	Kapazität in Pkw-E/h (Sp. 11, 16, 19 und 24) $C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	Kapazität in Fz/h (Gl. (L5-26)) Sp.27 / Sp.26) C_i bzw. C_m [Fz/h]	Kapazitätsreserve (Gl. (L5-27)) Sp.28 - Sp.7) R_i bzw. R_m [Fz/h]	mittlere Wartezeit (Bild L5-22) $t_{W,i}$ bzw. $t_{W,m}$ [s]	Qualitätsstufe Tabelle L5-1 mit Sp. 30) QSV_i
		26	27	28	29	30	31
A	2	1,000	1800	1800	1714	2,1	A
	3	1,000	1600	1600	1546	2,3	A
B	4	1,000	446	446	414	8,7	A
	6	1,000	820	820	809	4,5	A
C	7	1,000	1158	1158	1136	3,2	A
	8	1,000	1800	1800	1454	2,5	A
B	4+6	1,000	505	505	462	7,7	A
C	7+8	1,000	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}							A

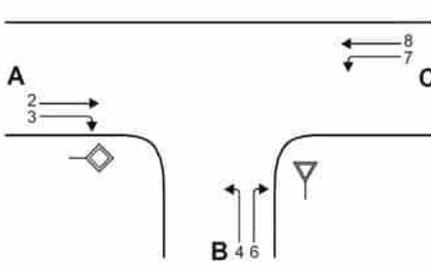
ANLAGE 15.2: LEISTUNGSNACHWEIS EINMÜNDUNG URBANSTRASSE
PROGNOSE 2035 MIT NORDUMFAHRUNG VILSBIBURG
ABENDSPITZE

Formblatt L5-1c:		Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)					
		Knotenpunkt: A-C: Nordumfahrung / B: Urbanstraße Verkehrsdaten: Datum Uhrzeit Abendspitze <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse Lage: <input checked="" type="checkbox"/> außerhalb von Ballungsräumen <input type="checkbox"/> innerhalb eines Ballungsraums Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input type="checkbox"/>  <input checked="" type="checkbox"/>  Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit w = 45 s Qualitätsstufe D					
Kapazität der Mischströme							
Zufahrt	Verkehrstrom	Auslastungsgrad (Sp. 12, 17, 20)	Aufstellplätze (Sp. 2)	Verkehrsstärke (Sp. 9)	Kapazität (Gl. (L5-10) bzw. (L5-11))	Verkehrszusammensetzung (Gl. (L5-5) mit Sp.7 und 8)	
		x_i [-]	n [Pkw-E]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	$C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	$f_{PE,m}$ [-]	
		21	22	23	24	25	
B	4	0,098	0	84	487	1,000	
	6	0,074					
C	7	0,025	5	147	---	1,000	
	8	0,070	---				
Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme							
Zufahrt	Verkehrstrom	Verkehrszusammensetzung (Sp. 8 und 25)	Kapazität in Pkw-E/h (Sp. 11, 16, 19 und 24)	Kapazität in Fz/h (Gl. (L5-26)) Sp.27 / Sp.26)	Kapazitätsreserve (Gl. (L5-27)) Sp.28 - Sp.7)	mittlere Wartezeit (Bild L5-22)	Qualitätsstufe
		$f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m}$ [-]	$C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	C_i bzw. C_m [Fz/h]	R_i bzw. R_m [Fz/h]	$t_{W,i}$ bzw. $t_{W,m}$ [s]	Tabelle L5-1 mit Sp. 30)
		26	27	28	29	30	31
A	2	1,000	1800	1800	1474	2,4	A
	3	1,000	1600	1600	1537	2,3	A
B	4	1,000	427	427	385	9,3	A
	6	1,000	566	566	524	6,9	A
C	7	1,000	842	842	821	4,4	A
	8	1,000	1800	1800	1674	2,2	A
B	4+6	1,000	487	487	403	8,9	A
C	7+8	1,000	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe						QSV_{ges}	A

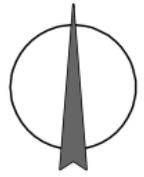
ANLAGE 16.1: LEISTUNGSNACHWEIS EINMÜNDUNG NORDUMFAHRUNG IN ST 2083
PROGNOSE 2035 MIT NORDUMFAHRUNG VILSBIBURG
MORGENSPITZE

Formblatt L5-1c:		Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)					
		Knotenpunkt: A-C: St 2083 / B: Nordumfahrung					
		Verkehrsdaten: Datum		Uhrzeit Morgenspitze <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse			
		Lage: <input checked="" type="checkbox"/> außerhalb von Ballungsräumen <input type="checkbox"/> innerhalb eines Ballungsraums		Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/> 			
		Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $w = 45$ s		Qualitätsstufe D			
Kapazität der Mischströme							
Zufahrt	Verkehrstrom	Auslastungsgrad (Sp. 12, 17, 20)	Aufstellplätze (Sp. 2)	Verkehrsstärke (Sp. 9)	Kapazität (Gl. (L5-10) bzw. (L5-11))	Verkehrszusammensetzung (Gl. (L5-5) mit Sp.7 und 8)	
		x_i [-]	n [Pkw-E]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	$C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	$f_{PE,m}$ [-]	
		21	22	23	24	25	
B	4	0,128	0	76	525	1,000	
	6	0,016					
C	7	0,028	0	108	1800	1,000	
	8	0,048					---
Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme							
Zufahrt	Verkehrstrom	Verkehrszusammensetzung (Sp. 8 und 25)	Kapazität in Pkw-E/h (Sp. 11, 16, 19 und 24)	Kapazität in Fz/h (Gl. (L5-26)) Sp.27 / Sp.26)	Kapazitätsreserve (Gl. (L5-27)) Sp.28 - Sp.7)	mittlere Wartezeit (Bild L5-22)	Qualitätsstufe
		$f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m}$ [-]	$C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	C_i bzw. C_m [Fz/h]	R_i bzw. R_m [Fz/h]	$t_{W,i}$ bzw. $t_{W,m}$ [s]	Tabelle L5-1 mit Sp. 30)
		26	27	28	29	30	31
A	2	1,000	1800	1800	1562	2,3	A
	3	1,000	1600	1600	1395	2,6	A
B	4	1,000	506	506	441	8,2	A
	6	1,000	674	674	663	5,4	A
C	7	1,000	786	786	764	4,7	A
	8	1,000	1800	1800	1714	2,1	A
B	4+6	1,000	525	525	449	8,0	A
C	7+8	1,000	1800	1800	1692	2,1	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}							A

ANLAGE 16.2: LEISTUNGSNACHWEIS EINMÜNDUNG NORDUMFAHRUNG IN ST 2083
PROGNOSE 2035 MIT NORDUMFAHRUNG VILSBIBURG
ABENDSPITZE

Formblatt L5-1c:		Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)					
		Knotenpunkt: A-C: St 2083 / B: Nordumfahrung Verkehrsdaten: Datum Uhrzeit Abendspitze <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse Lage: <input checked="" type="checkbox"/> außerhalb von Ballungsräumen <input type="checkbox"/> innerhalb eines Ballungsraums Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $w = 45$ s Qualitätsstufe D					
Kapazität der Mischströme							
Zufahrt	Verkehrsstrom	Auslastungsgrad (Sp. 12, 17, 20)	Aufstellplätze (Sp. 2)	Verkehrsstärke (Sp. 9)	Kapazität (Gl. (L5-10) bzw. (L5-11))	Verkehrszusammensetzung (Gl. (L5-5) mit Sp.7 und 8)	
		x_i [-]	n [Pkw-E]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	$C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	$f_{PE,m}$ [-]	
		21	22	23	24	25	
B	4	0,318	0	190	535	1,000	
	6	0,037					
C	7	0,031	0	274	1800	1,000	
	8	0,134					
Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme							
Zufahrt	Verkehrsstrom	Verkehrszusammensetzung (Sp. 8 und 25)	Kapazität in Pkw-E/h (Sp. 11, 16, 19 und 24)	Kapazität in Fz/h (Gl. (L5-26)) Sp.27 / Sp.26)	Kapazitätsreserve (Gl. (L5-27)) Sp.28 - Sp.7)	mittlere Wartezeit (Bild L5-22)	Qualitätsstufe
		$f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m}$ [-]	$C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	C_i bzw. C_m [Fz/h]	R_i bzw. R_m [Fz/h]	$t_{W,i}$ bzw. $t_{W,m}$ [s]	Tabelle L5-1 mit Sp. 30) QSV _i
		26	27	28	29	30	31
A	2	1,000	1800	1800	1663	2,2	A
	3	1,000	1600	1600	1505	2,4	A
B	4	1,000	496	496	338	10,6	B
	6	1,000	865	865	833	4,3	A
C	7	1,000	1029	1029	997	3,6	A
	8	1,000	1800	1800	1558	2,3	A
B	4+6	1,000	535	535	345	10,4	B
C	7+8	1,000	1800	1800	1526	2,4	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{ges}							B

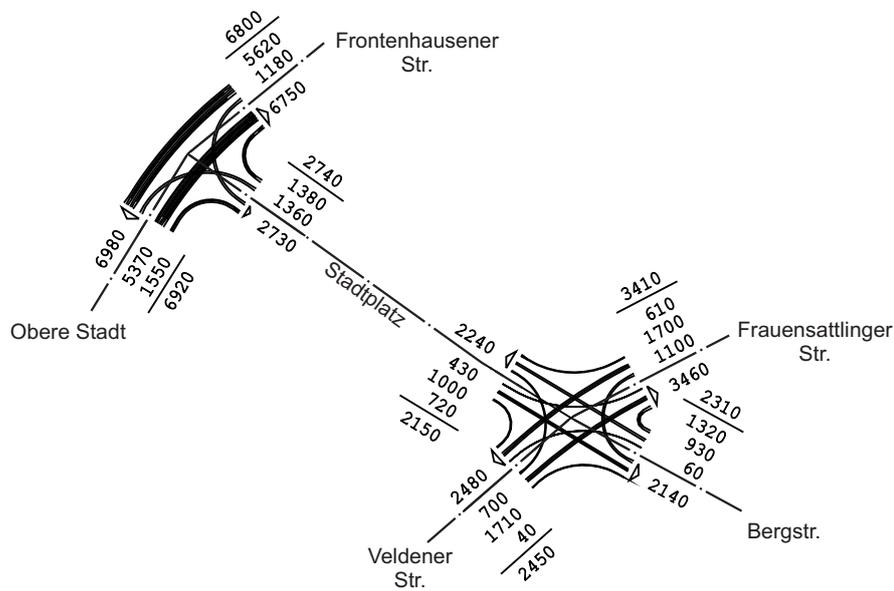
ANLAGE 17.1: VERKEHRSBELASTUNG VILSBIBURG
ANALYSE ISTZUSTAND
GESAMTVERKEHR IN 1.000 KFZ/24 STD.



ANLAGE 17.2: KNOTENPUNKTSBELASTUNGEN OBERE UND UNTERE STADT

ANALYSE

GESAMTVERKEHR IN KfZ/24 STD.



ANLAGE 18.1: MASSNAHMENÜBERSICHT PLANFALL 1



BayernAtlas

Bayerisches Staatsministerium der Finanzen und für Heimat



Stadt Vilsbiburg
Verkehrskonzept Kfz-Verkehr

Maßnahmenübersicht Planfall 1:
Einbahnstraße Stadttor stadteinwärts + Sperrung Linksabbiegespur zum Stadtplatz

Prof. Kurzak/PSLV Planungsgesellschaft
Stadt-Land-Verkehr

Vervielfältigung nur mit Erlaubnis des Herausgebers

ANLAGE 18.2: VERKEHRSBELASTUNG VILSBIBURG

PLANFALL 1

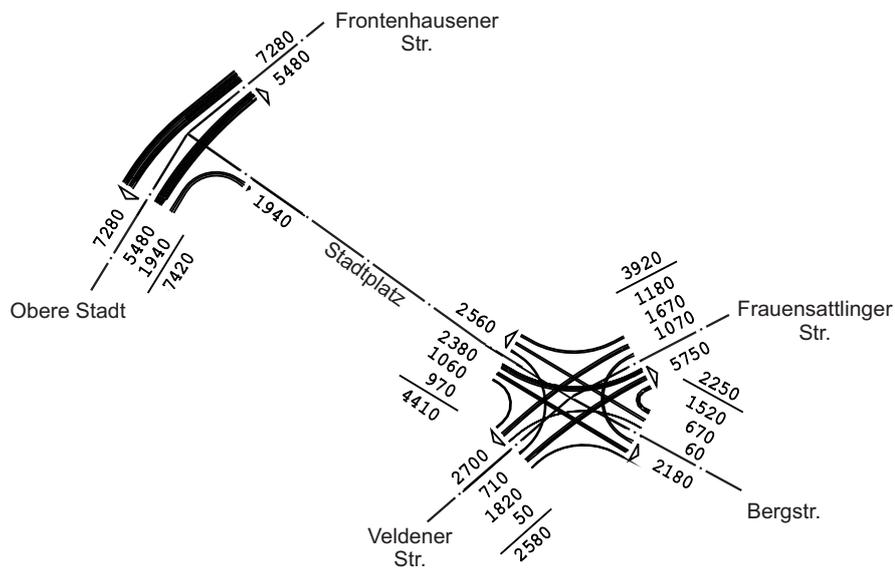
GESAMTVRKEHR IN 1.000 Kfz/24 STD.



ANLAGE 18.3: KNOTENPUNKTBELASTUNGEN OBERE UND UNTERE STADT

PLANFALL 1

GESAMTVERKEHR IN Kfz/24 STD.



ANLAGE 19.1: MASSNAHMENÜBERSICHT PLANFALL 2



BayernAtlas

Bayerisches Staatsministerium der Finanzen und für Heimat



Stadt Vilsbiburg
Verkehrskonzept Kfz-Verkehr

Maßnahmenübersicht Planfall 2:
Einbahnstraße Stadttor stadtauswärts

Prof. Kurzak/PSLV Planungsgesellschaft
Stadt-Land-Verkehr

Vervielfältigung nur mit Erlaubnis des Herausgebers

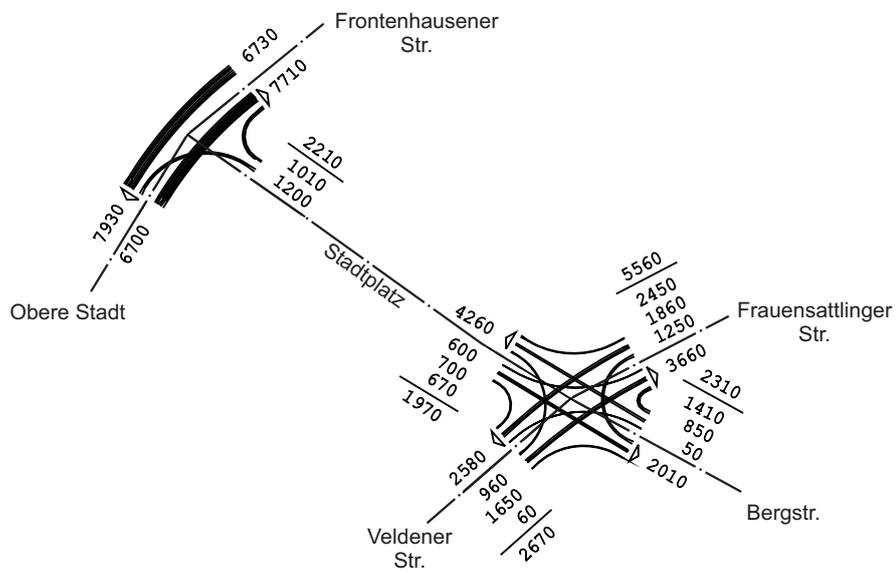
ANLAGE 19.2: VERKEHRSBELASTUNG VILSBIBURG

PLANFALL 2

GESAMTVERKEHR IN 1.000 Kfz/24 STD.



ANLAGE 19.3: KNOTENPUNKTBELASTUNGEN OBERE UND UNTERE STADT
PLANFALL 2
GESAMTVERKEHR IN Kfz/24 STD.



**ANLAGE 20: NORDUMFAHRUNG VILSBIBURG, VERKEHRLICHE NOTWENDIGKEIT
STELLUNGNAHME PROF. KURZAK**

Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak

apl. Professor an der Technischen Universität München
Ingenieur für Verkehrsplanung

Gabelsbergerstr. 53 80333 München Tel. (089) 284000 Fax (089) 288497
E-Mail: Prof.Kurzak@t-online.de

10. Mai 2023

Nordumfahrung Vilsbiburg verkehrliche Notwendigkeit

Mit meiner Verkehrsuntersuchung zur Nordumfahrung Vilsbiburg vom 02. Februar 2021 habe ich den Nachweis der erheblichen verkehrlichen Wirksamkeit einer Nordumfahrung von Vilsbiburg erbracht. Die Nordumfahrung erhält eine Prognosebelastung im Westabschnitt von 5.700 – 6.100 Kfz/Tag, östlich der LA 2, Seyboldsdorfer Straße bis zur St 2083, Frontenhausener Straße von 3.600 Kfz/Tag.

Durch die Nordumfahrung kommt es in der Frontenhausener Straße, der Oberen Stadt und der Landshuter Straße sowie im gesamten nördlichen Stadtgebiet zu deutlichen Entlastungen.

- Die Landshuter Straße wird je nach Teilstrecke um 1.000 bis 2.800 Kfz/Tag entlastet, die Prognosebelastung liegt dann im Bereich der heutigen Belastung.
- Die Obere Stadt wird um 2.100 Kfz/Tag von 15.500 auf 13.400 Kfz/Tag entlastet, das ist eine Abnahme um 14 %, was für die Verkehrssituation an der Einmündung Stadtplatz sehr wichtig ist. Damit ergibt sich für die Obere Stadt wieder die Belastung, die 2019 mit 13.500 Kfz/Tag ermittelt wurde.
- Die Frontenhausener Straße wird auf ganzer Länge um 2.100 – 2.500 Kfz/Tag entlastet. Im Altstadtbereich ist das eine Abnahme um 16 %. Außerhalb des Pfarrbrückenweges bis zur Gobener Straße ist das eine Reduzierung um 20 – 25 % und außerhalb der Gobener Straße bis zum Stadtrand bzw. dem Beginn der Nordumfahrung ist das eine Abnahme um gut 30 %. Die gesamte Frontenhausener Straße wird mit der Nordumfahrung geringer belastet sein als im Istzustand.
- Die Seyboldsdorfer Straße wird um 1.700 – 2.100 Kfz/Tag entlastet (je nach Abschnitt), das ist eine Abnahme um 25 – 35 %.

- Ebenfalls deutlich entlastet werden die Gobener Straße um 700 bis 1.500 Kfz/Tag, die Pfründestraße um 300 – 900 Kfz/Tag sowie die Ziegeleistraße und Brückenstraße um bis zu 1.200 Kfz/Tag.

Durch die Nordumfahrung von Vilsbiburg kann somit eine deutliche Entlastung der Hauptstraßen in Vilsbiburg und der Haupterschließungsstraßen im nördlichen Wohngebiet erreicht werden.

Verbunden mit einer Tonnagebeschränkung für den Schwerverkehr in der Frontenhäuser Straße kann für den Straßenzug der St 2083 in Vilsbiburg eine spürbare Minderung des Verkehrslärms und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden.

Aufgrund dieser erheblichen Vorteile für Vilsbiburg durch eine Nordumfahrung wird vorgeschlagen, durch eine Verlegung der St 2083 aus dem Stadtgebiet heraus die Nordumfahrung zu realisieren.

München, 10. Mai 2023

(Prof. Dr.-Ing.  Kurzak)

STADT VILSBIBURG

GROBKONZEPT FUSS- UND RADVERKEHR



ERLÄUTERUNGSBERICHT
09. SEPTEMBER 2022

AUFTRAGGEBER:

Stadt Vilsbiburg
Stadtplatz 26
84137 Vilsbiburg

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).....	4
2.4	Überörtliche Radfahrverbindungen	6
2.5	Wichtige Quell- und Zielgebiete des Radverkehrs.....	6
2.6	Ergebnisse aus der Haushaltsbefragung	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	20
4.3	Ansprüche an Fahrradabstellanlagen	21
4.4	Weitere Rahmenbedingungen	23
5	Konzept	25
5.1	Entwicklung eines Routennetzes	25
5.2	Maßnahmen.....	27
5.3	Prioritäten	30
5.3.1	Grundsätzliches Vorgehen	30
5.3.2	Prioritätenliste	30

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Blick Richtung Stadtplatz Vilsbiburg 1

Abbildung 2: Lage Vilsbiburgs im Raum 2

Abbildung 3: Frauensattlinger Straße - anbaufreie Straße 5

Abbildung 4: Frontenhausener Straße - Hauptgeschäftsstraße 5

Abbildung 5: Lichtenburger Straße - Vilstalradweg 6

Abbildung 6: Stadthalle 6

Abbildung 7: Rathaus 7

Abbildung 8: Holz Balk, Veldener Straße 7

Abbildung 9: Lidl, Frontenhausener Straße 7

Abbildung 10: Kirche St. Nikolaus, Herrfeldener Straße 8

Abbildung 11: Tempo 30 in der Kirchstraße bei der Grundschule 8

Abbildung 13: Problemthemen beim Fuß- und Radverkehr in Vilsbiburg aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021 9

Abbildung 12: Modal Split in Vilsbiburg aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021 9

Abbildung 14: Beispiel Stärken: Überdachte Fahrradabstellanlagen mit Ladesäule für E-Bikes am Bahnhof 10

Abbildung 15: Beispiel Schwächen: fehlender Hinweis auf durchlässige Sackgasse am Friedhof 11

Abbildung 16: Beispiel Schwächen: „Felgenbrecher“ Radständer am Kindergarten in der Frauensattlinger Straße 11

Abbildung 17: Beispiel Komfortmangel: nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrung zwischen Eichenstraße und Bergstraße 12

Abbildung 18: Beispiel Abmessung von Schutzstreifen 16

Abbildung 19: Abmessungen von Plateaupflasterungen zur Geschwindigkeitsdämpfung 16

Abbildung 20: Beispiel für die Kreuzung einer Fahrradstraße mit Erschließungsstraße 17

Abbildung 21: Beispiel Anlage einer Mittelinsel als Querungshilfe an überbreiten zweistreifigen Fahrbahnen 18

Abbildung 22: Umlaufsperrung an einem selbständigen Geh- und/oder Radweg mit Einfahrtbreiten 18

Abbildung 23: Markierung von Radfahr- und Fußgängerfurten nach RMS 19

Abbildung 24: Systematik Radwegbeschilderung 19

Abbildung 25: Zu ersetzende Verkehrszeichen bei der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht 21

Abbildung 26: Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder 22

Abbildung 27: Aufstellungsarten von Fahrradabstellanlagen 23

Abbildung 28: Werbung fürs Radfahren (Lasten-Leihrad) in Poing 24

Abbildung 29: Gemeinsamer Fuß- und Radweg entlang der Seyboldsdorfer Straße Richtung Seyboldsdorf 25

Abbildung 30: Mittelinsel auf der Veldener Straße, Höhe Stadtbad, künftige Hauptroute nach Alchdorf 26

Abbildung 31: Schutzstreifen auf der Frauensattlinger Straße und Tempo 30 im Bereich des Kindergarten 26

Abbildung 32: Schematische Darstellung übergeordneter Maßnahmen für den Radverkehr 27

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Straßenklassifizierung gemäß StVO	3
Tabelle 2:	Straßenklassifizierung gemäß RASt 06	4
Tabelle 3:	Mängel und Konfliktbereiche nach Themenfeldern	12
Tabelle 4:	Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitsstreifen	15

ANLAGEN

Anlage 1.1:	Bestand Straßen- und Wegenetz (gemäß StVO)
Anlage 1.2:	Straßenfunktion gemäß RASt 06 mit Verkehrsmagneten
Anlage 1.3:	Straßenquerschnitte (Auswahl)
Anlage 2:	Überörtliche Radfahrverbindungen
Anlage 3:	Mängelplan
Anlage 4.1:	Haupt- und Nebenroutennetz
Anlage 4.2:	Fuß- und Radwegenetz in Grünanlagen
Anlage 4.3:	Maßnahmen auf Hauptverkehrs- und Sammelstraßen
Anlage 4.4:	Schaffung neuer Verknüpfungen im Fuß- und Radwegenetz

1 Aufgabenstellung

Die Stadt Vilsbiburg lässt aktuell in Vorbereitung zu erforderlichen Handlungs- und Planungsschritten für den Bereich der Kernstadt und einem sinnvollen Umgriff ein integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) erarbeiten. Neben einer fachlichen Begleitung der Architekten werden konkrete Untersuchungen zum Kfz-Verkehr durchgeführt, sowie ein Grobkonzept für den Rad- und Fußverkehr erarbeitet. Die Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung und den Verkehrszählungen werden hierbei berücksichtigt und eingearbeitet.

Gerade im Bereich der Nahmobilität bietet der Radverkehr große Potenziale im Hinblick auf eine nachhaltige, kostengünstige, sozialverträgliche und umweltfreundliche Mobilitätskultur, wobei auch

Verkehrsbeziehungen zwischen Ortsteilen, aber auch den Nachbargemeinden/-städten und der Stadt Vilsbiburg 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.

Nach der Bestandsaufnahme werden Mängel und Potenziale aufgezeigt und daraus ein in sich schlüssiges, auf die gesetzten Ziele abgestimmtes Konzept entwickelt und mit fachlich begründeten Maßnahmen hinterlegt. Bereits in früheren Untersuchungen vorgeschlagene Maßnahmen werden mit aufgenommen.



Abbildung 1: Blick Richtung Stadtplatz Vilsbiburg

2 Bestandsanalyse

2.1 Lage im Raum und städtebauliche Merkmale

Vilsbiburg ist eine Stadt im niederbayerischen Landkreis Landshut und liegt am Flusslauf der Großen Vils. Landshut befindet sich in etwa 20 Kilometer nordwestlicher Entfernung von Vilsbiburg. Die Nachbargemeinden sind Geisenhausen, Kröning, Gerzen, Schalkham, Bodenkirchen und Velden.

Vilsbiburg hat etliche Gemeindeteile, die als Einzelorte und Weiler in der Umgebung liegen. Neben den direkt mit der Kernstadt zusammengewachsenen Ortsteilen Ay und Herrnfelden, sind die größeren Ortsteile Achldorf, Frauensattling, Gaidorf, Haarbach und Seyboldsdorf.

Vilsbiburg ist über die Bundesstraßen B 299 und B 388 sehr gut an das überörtliche Straßennetz angebunden. Darüber hinaus besitzt Vilsbiburg einen Bahnhof, der von den Regionalzügen zwischen Landshut und Mühldorf (bzw. Salzburg) stündlich bedient wird.

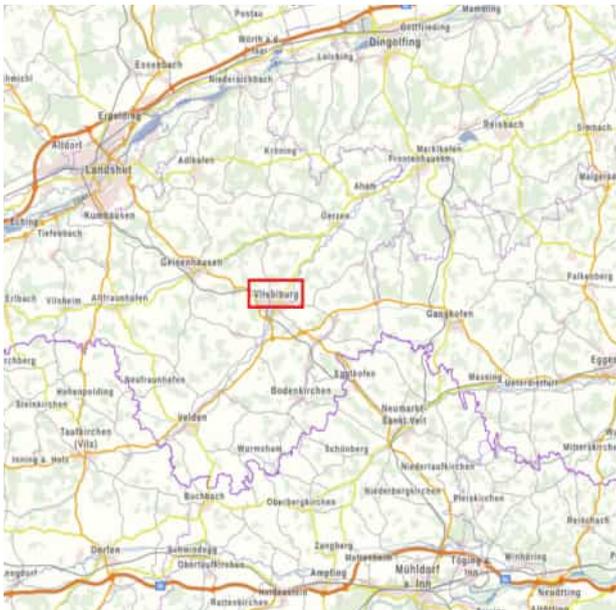


Abbildung 2: Lage Vilsbiburgs im Raum

Die meisten öffentlichen Einrichtungen wie das Rathaus, Stadtbücherei, diverse Einzelhandelseinrichtungen und Dienstleistungen liegen zentral in der Innenstadt um den Stadtplatz sowie die Obere und Untere Stadt. Während die Grund- und Mit-

telschule zentral in der Stadtmitte liegen, befinden sich die Realschule und das Gymnasium am nördlichen Stadtrand im Bereich der Gobener Straße. Auch das Krankenhaus liegt am Stadtrand neben der Wallfahrtskirche Maria-Hilf.

Innenstadtnahe Einzelhandelsstandorte befinden sich an der Frontenhausener und an der Schützenstraße. Ein weiterer Standort ist am Färberanger geplant. Größere Einkaufsmärkte sind im Gewerbegebiet an der Landshuter Straße angesiedelt.

Die Stadt wird vom Flusslauf der Großen Vils durchzogen, wodurch sich einerseits eine trennende Wirkung, andererseits aber auch ein weiträumiger zentraler Grünzug ergibt, der hohe Potenziale für Freizeitnutzungen und den Radverkehr entlang des Flusslaufes bietet. Die Vils stellt aber aufgrund einer Vielzahl von Querungsmöglichkeiten (mit und ohne Kfz-Verkehr) kein allzu großes Hindernis dar. Aktuell ist eine weitere Brücke für den Fuß- und Radverkehr am sogenannten Balkspitz in Bau. Eine größere Barrierewirkung für den Radverkehr stellt jedoch die Bahnlinie dar, vor allem da der Bahnhof nur von Osten zugänglich ist.

Insgesamt ergibt sich durch das Flusstal der Vils eine günstige Topographie. Eine hügelige Topographie ist hauptsächlich südwestlich der Vils im Bereich der Frauensattlinger- und Bergstraße vorhanden. Mit der zunehmenden Verbreitung von Pedelecs tritt die hügelige Topographie als limitierender Faktor für den Radverkehr jedoch zunehmend in den Hintergrund.

2.2 Innerörtliches Straßen- und Wegenetz (gemäß StVO)

In Vilsbiburg existieren bereits gute Voraussetzungen für ein attraktives Radfahrnetz. So sind unter anderem zahlreiche eigenständige und straßenbegleitende Radwege vorhanden, aber auch sogenannte Schutz- bzw. Angebotsstreifen die auf der Fahrbahn markiert sind und damit das Radfahren

auf stark belasteten Straßen bei schwierigen Platzverhältnissen sicherer machen. In den Wohngebieten sind Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in Form von Tempo 30-Zonen, aber auch als Einzelanordnungen vorhanden. Eine Straßenkategorisierung gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO), die sich an den zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten orientiert, ist in Anlage 1.1 beigefügt. Beispielfhaft seien hier genannt:

Tabelle 1: Straßenklassifizierung gemäß StVO

Beispiele	Straßenbezeichnungen	Straßenbegleitender F + R
Zugelassene Höchstgeschwindigkeit > 50km/h	<ul style="list-style-type: none"> • B299 • St2083 nach Frontenhausen • LA2 nach Seyboldsdorf • LA13 • LA5 nach Frauensattling • LA2 nach Aich • St2083 zur B299 • Lichtenburger Straße • Rombachstraße 	<ul style="list-style-type: none"> • Benutzungspflicht • Benutzungspflicht • Benutzungspflicht • Benutzungspflicht
Zugelassene Höchstgeschwindigkeit 50km/h	<ul style="list-style-type: none"> • Landshuter Straße • Seyboldsdorfer Straße • Frontenhausener Straße • Frauensattlinger Straße • Bergstraße • Veldener Straße • Urbanstraße 	<ul style="list-style-type: none"> • Benutzungspflicht • Benutzungspflicht • Benutzungspflicht • Benutzungspflicht • Benutzungspflicht
Wichtige eigenständige Fuß- & Radwege	<ul style="list-style-type: none"> • F+R-Weg an der Realschule (Drosselweg) mit Weiterführung über Amselstraße • F+R-Weg zwischen Vilsweg und Lichtenburger Straße (F+R-Brücke über die Vils) • F+R-Weg zwischen Kolpingplatz und Floßgasse (Brücke über Vils) • F+R-Weg zwischen Fischerstraße und Pfarrbrückenweg • F+R-Weg zwischen Rathaus und Herrfeldener Straße • F+R-Weg zwischen Veldener Straße und Herrfeldener Straße (F+R-Brücke über die Vils) • F+R-Weg vom Stadtbad Vilsbiburg zum Radweg an der B299 • Diverse F+R-Wegeverbindungen im Wohngebiet „Im Burger Feld“ • Diverse F+R-Wegeverbindungen im Wohngebiet „Am Sonnenhang“ • F+R-Weg zwischen Gruber Straße und Maulberger Weg 	

Alle weiteren Straßen und Wege sind entweder 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.

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

Das Straßen- und Wegenetz in der Stadt Vilsbiburg wurde nach seiner Funktion gemäß RASt 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) eingestuft (vgl. Anlage 1.2). Beispielhaft seien folgende Straßen genannt:

Tabelle 2: Straßenklassifizierung gemäß RASt 06

Beispiele	klassifiziert	nicht klassifiziert
Anbaufreie Straßen	<ul style="list-style-type: none"> • B299 • Veldener Straße (St 2083) • Frontenhausener Straße (St2083) • Frauensattlinger Straße (LA5) • Bergstraße (LA2) • Seyboldsdorfer Straße (LA2) • LA13 	<ul style="list-style-type: none"> • Lichtenburger Straße • Landshuter Straße • Rombachstraße
Örtliche Einfahrtstraßen/ Verbindungsstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Veldener Straße (St 2083) • Frontenhausener Straße (St2083) • Frauensattlinger Straße (LA5) • Bergstraße (LA2) • Seyboldsdorfer Straße (LA2) • Pfarrbrückenweg (St2083) 	<ul style="list-style-type: none"> • Landshuter Straße • Industriestraße
Dörfliche Hauptstraße (aufgrund des Kartenausschnitts nur teilweise im Plan enthalten)		<ul style="list-style-type: none"> • Ortsdurchfahrten: • Thalham • Zeiling • Großmaulberg • Lichtenburg • Reschen • Reschersberg • Geratspoint
Örtliche Geschäftsstraße/ Hauptgeschäftsstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Frontenhausener Straße (St2083) 	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtplatz • Obere Stadt • Untere Stadt
Sammelstraße/ Quartiersstraße		<ul style="list-style-type: none"> • Schachtenstraße • Gobener Straße • Pfründestraße • Rombacher Straße • Brückenstraße • Schützenstraße • Herrnfeldener Straße • Bahnhofstraße • Mozartstraße • Arber-, Lusen-, Krankenhausstraße • Eichenstraße • Ziegeleistraße

Gewerbestraße/ Industriestraße		<ul style="list-style-type: none"> • Urbanstraße • Ohmstraße • Baumgartenstraße • Dieselstraße • Benzstraße • Fraunhoferstraße • Maybachstraße • Schwalbenfeldstraße • Schwalbenholzstraße • Vilsweg • Hertzstraße
Wohnstraße/Wohnweg	Alle anderen Straßen und Wege in der Stadt Vilsbiburg werden als Wohnstraßen bzw. Wohnwege 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.	

Ausgewählte Querschnitte sind in der Anlage 1.3 abgebildet.



Abbildung 3: Frauensattlinger Straße - anbaufreie Straße



Abbildung 4: Frontenhausener Straße - Hauptgeschäftsstraße

2.4 Überörtliche Radfahrverbindungen

Für den Freizeitverkehr führen der „Vilstalradweg“, der „Vils-Rott-Radweg“ und der „Isar-Vils-Radweg“ im Rahmen des „Bayernnetzes für Radler“ als übergeordnete Radwegeverbindung durch Vilsbiburg, welche auch dementsprechend beschildert sind. Im Radwegenetz der Bayerischen Vermessungsverwaltung finden sich weitere wichtige Routen über die Seyboldsdorfer Straße, den Maulberger Weg und den Saliterweg. Während die größeren Ortsteile über Geh- und Radwege entlang der Hauptverkehrsstraßen erreichbar sind, fehlt ein Geh- und Radweg an der Frauensattlinger Straße nach Frauensattling und an der LA2 in Richtung Aich, sowie in Abschnitten entlang der Frontenhausener Straße in Richtung Gerzen. Radfahrer werden hier auf Feld- und Waldwege bzw. die Lichtenburger Straße verwiesen. Der Verlauf der Radfahrverbindungen im Stadtgebiet ist in Anlage 2 dargestellt.



Abbildung 5: Lichtenburger Straße - Vilstalradweg

2.5 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.

In der Stadt Vilsbiburg liegen alle wesentlichen innerörtlichen Quell- und Zielpunkte in einem Entfernungsbereich bis ca. drei Kilometer. Die meisten Wohngebiete liegen sogar maximal 1,5 Kilometer von den wichtigsten Zielen entfernt. Auch die zugehörigen Ortsteile liegen innerhalb eines Entfernungsradius von maximal ca. sechs Kilometern vom Stadtzentrum entfernt. Wichtige Ziele in Vilsbiburg sind:

Freizeiteinrichtungen:

- Cineplex Vilsbiburg (Fraunhoferstraße);
- Stadthalle Vilsbiburg (Kolpingplatz);
- TSV Vilsbiburg/TC Grün-Weiß Vilsbiburg (Brückenstraße);
- Ballsporthalle (Urbanstraße);
- Stadtbad Vilsbiburg (Veldener Straße);
- Karting Paradies Vilsbiburg (Hertzstraße).



Abbildung 6: Stadthalle

Öffentliche Einrichtungen:

- Rathaus Stadt Vilsbiburg (Stadtplatz);
- Freiwillige Feuerwehr Vilsbiburg (Pfründestr.);
- Polizeiinspektion Vilsbiburg (Schwabenfeldstr.);
- Wertstoffhof (St2083);
- Lakumed Kliniken – Krankenhaus Vilsbiburg (Krankenhausstraße).



Abbildung 7: Rathaus

Große Gewerbebetriebe:

- Dräxelmaier GmbH (Landshuter Straße);
- Holz Balk (Veldener Straße).



Abbildung 8: Holz Balk, Veldener Straße

Einzelhandel:

- Aldi Süd (Ohmstraße);
- dm-Drogerie Markt (Ohmstraße);
- EDEKA (Ohmstraße);
- TAKKO Fashion (Ohmstraße);
- NORMA (Fraunhoferstraße);
- Bonus-Markt (Schützenstraße);
- Euromarket (Landshuter Straße);
- PENNY (Frontenhausener Straße);
- Lidl (Frontenhausener Straße);
- VIB-Center Einkaufszentrum mit EDEKA und Hagebaumarkt (Frontenhausener Straße);
- Holz Balk/XBalk (Veldener Straße);
- Diverse Einzelhandelseinrichtungen (Stadtplatz, Untere Stadt, Obere Stadt).



Abbildung 9: Lidl, Frontenhausener Straße

Kulturelle- und kirchliche Einrichtungen:

- Stadtbibliothek (Gobener Straße);
- Stadtpfarrkirche (Kirchstraße);
- Wallfahrtskirche (Mariahilf);
- St. Nikolaus (Herrnfeldener Straße);
- Christuskirche (Mozartstraße);
- Städtische Volkshochschule (Stadtplatz);
- Heimatmuseum (Stadtplatz).



Abbildung 10: Kirche St. Nikolaus, Herrnfeldener Straße

Kindergärten und Kitas:

- Kindergarten St. Martin (Frauensattlinger Str.);
- Kindergarten St. Elisabeth (Pfündestraße);
- Kindergarten Franziskus (Seyboldsdorfer Str.);
- Kindergarten Michael-Jäger (Frontenhausener Straße);
- Kinderhort St. Johannes (Herrnfeldener Str.);
- Kindergarten Kneipp (Thalhamer Straße, Achldorf).

Schulen und Bildungseinrichtungen:

- Grundschule Vilsbiburg (Kirchstraße);
- Mittelschule Vilsbiburg (Kirchenweg);
- Staatliche Realschule Vilsbiburg (Amselstraße);
- Maximilian-von-Montgelas-Gymnasium (Gobener Straße);
- Krankenpflegeschule Vilsbiburg (Almweg).

Die Stadt Vilsbiburg verfügt über insgesamt vier Schulen: eine Grundschule, eine Mittelschule, eine Realschule und ein Gymnasium. Zusätzlich ist in Vilsbiburg noch eine Krankenpflegeschule angesiedelt. Vor der Grundschule in der Kirchstraße, der Mittelschule im Kirchenweg und der Realschule an der Amselstraße ist eine Temporeduzierung auf 30 km/h angeordnet, am Gymnasium in der Gobener Straße derzeit noch nicht. Vor der Grundschule in der Kirchstraße ist darüber hinaus ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) angeordnet, der zusätzlich mit Schülerlotsen gesichert wird. Während Mittelschule, Realschule und Krankenpflegeschule in gering belasteten Nebenstraßen liegen, befindet sich das Gymnasium an einer wichtigen innerstädtischen Tangentialverbindung.



Abbildung 11: Tempo 30 in der Kirchstraße bei der Grundschule

2.6 Ergebnisse aus der Haushaltsbefragung

Die Haushaltsbefragung, in der das Verkehrsverhalten der Vilsbiburger Bevölkerung abgefragt wurde, wurde mittels Fragebogen am Stichtag, den 21.09.2021 durchgeführt. Insgesamt nahmen an der Befragung ca. 2.075 Bewohner teil, die sich auf ca. 965 Haushalte verteilen. Somit konnte eine gute Rücklaufquote von ca. 17% erzielt werden.

Im Durchschnitt sind in Vilsbiburg 0,8 Räder pro Kopf und 1,8 Räder pro Haushalt vorhanden. Bereits 1/4 aller Haushalte ist in Besitz eines e-Bikes. Das Fahrrad bildet mit ca. 14% nach dem Pkw (ca. 66%) und den Fußgängern (ca. 15%) den drittgrößten Anteil am Modal Split. Dabei wird das Rad vor allem für Fahrten im Binnenverkehr von Vilsbiburg und im Binnenverkehr innerhalb der jeweiligen Vilsbiburger Ortsteile genutzt.

Anhand der Binnenverkehrsströme wird deutlich, dass das Fahrrad stark für Wege in die Stadtmitte genutzt wird. Vor allem Bewohner aus den stark besiedelten Gebieten, wie Goben oder Schachten nutzen vermehrt das Fahrrad, um in die Stadtmitte zu gelangen.

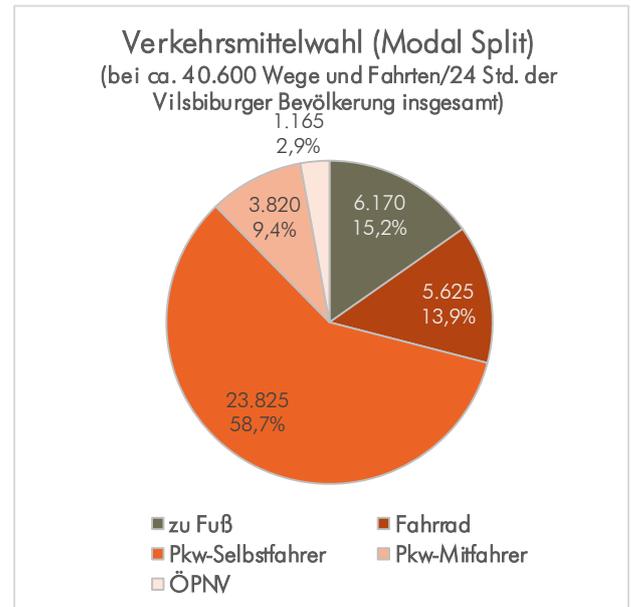


Abbildung 12: Modal Split in Vilsbiburg aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

Bei der Frage nach den Problemen beim Radverkehr äußerten sich die Vilsbiburger überwiegend zum Thema Verkehrssicherheit („fehlende Radwege bzw. -streifen“, „Straße zu gefährlich für Fußgänger und Radfahrer“, „fehlende/ zu schmale Gehwege“, „fehlende Querungshilfen“).

Detaillierte Informationen zur Haushaltsbefragung finden sich im separaten Berichtsteil zur Haushaltsbefragung.

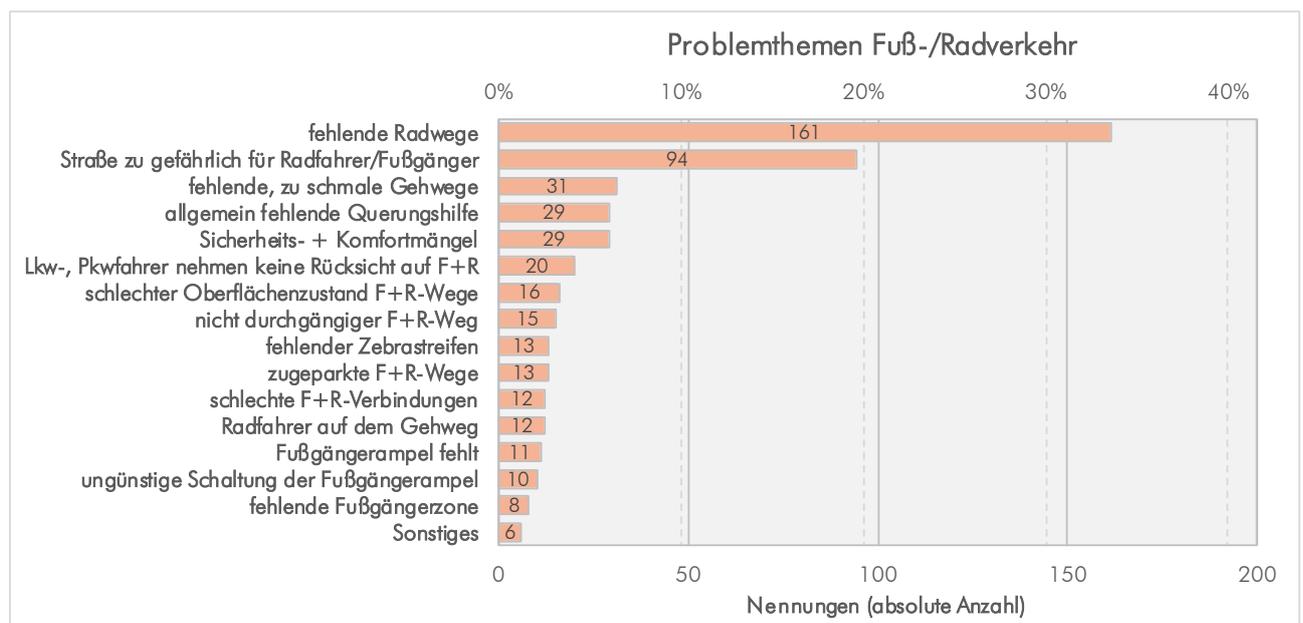


Abbildung 13: Problemthemen beim Fuß- und Radverkehr in Vilsbiburg aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

3 Bewertung

Anhand der durchgeführten Ortsbesichtigungen sowie der Bestandsanalyse können im Straßen- und Wegenetz der Stadt Vilsbiburg 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 der Stadt Vilsbiburg bietet gute Voraussetzungen für eine Weiterentwicklung hin zu einem attraktiven Gesamtangebot für den Radverkehr. Dies wird beispielsweise an folgende Stärken deutlich:

- + überörtliche Radwege an klassifizierten Straßen vorhanden (z.B. nach Seyboldsdorf und Haarbach, aber auch an Bundesstraßen);
- + Radwege an stark belasteten Hauptverkehrsstraßen innerorts (z.B. Seyboldsdorfer Straße, Landshuter Straße);
- + Schutzstreifen auf stark belasteten innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen (z.B. Frontenhausener Straße (zwischen Floßgasse und Pfarrbrückenweg), Pfarrbrückenweg, Frauensattlinger Straße);
- + Querungshilfen in Form von Mittelinseln an Hauptverkehrsstraßen (z.B. Frontenhausener Straße, Landshuter Straße, Veldener Straße beim Schwimmbad) und Zebrastreifen (z.B. Kirchstraße, Schachtenstraße), sowie Signalanlagen (z.B. Obere Stadt);
- + Tempo 30-Zonen in den Wohngebieten, aber auch Tempo 30 in Form von Einzelmaßnahmen;
- + quartierverbindende Fuß- und Radwege (z.B. zwischen Spirknerstraße und Ludwig-Anzengruber-Weg, Ludwig-Thoma-Ring und Seyboldsdorfer Straße, Vilsweg und Lichtenburger Straße);
- + Verkehrsberuhigter Stadtplatz;
- + Wege entlang der Vils, attraktive Querverbindungen mit „Erweiterungspotenzial“;
- + vier Fußgänger- und Radfahrerbrücken über die Vils, die fünfte ist gerade in Bau;
- + Beschilderung überörtlicher Radwegeverbindungen und touristischer Radrouten (z.B. Vilstalradweg);
- + 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. nach Aich);
- + stellenweise attraktive, überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten (z.B. Mittelschule, Bahnhof), sowie Fahrradabstellmöglichkeiten am Stadtplatz;
- + ergänzende Radverkehrsinfrastruktur (z.B. Ladesäulen am Stadtplatz und Bahnhof, Info-Point am Stadtplatz geplant);
- + Sensibilität für den Radverkehr und Bereitschaft zur Förderung des Radverkehrs in Politik und Verwaltung.



Abbildung 14: Beispiel Stärken: Überdachte Fahrradabstellanlagen mit Ladesäule für E-Bikes am Bahnhof

Dennoch sind im Vilsbiburger Radfahrnetz auch einige Problempunkte vorhanden, welche die Attraktivität des Radfahrens deutlich beeinträchtigen:

- klassifizierte Straßen innerorts (oft wenig Spielraum zugunsten des Radverkehrs);
- starke innerörtliche Verkehrsbelastungen trotz Umfahrungsstraßen;
- Engstellen und bauliche Zwangspunkte an starkbelasteten Straßen (ohne Geschwindigkeitsreduzierung);
- keine Radverkehrsanlagen auf stark belasteten Straßen innerorts (z.B. Landshuter Straße, Obere Stadt);
- Lücken im Wegenetz, auch in der Innenstadt, und fehlende Wegverbindungen, die das Radwegenetz vervollständigen und dem Radverkehr die Möglichkeit bieten, abseits von Hauptverkehrsstraßen zu wichtigen Zielen zu gelangen;
- teilweise fehlende Radverkehrsanlagen an Ortsverbindungsstraßen (z.B. nach Gerzen);
- fehlende oder unzureichende Geschwindigkeitsbremsen am Ortseingang (z.B. Frontenhausener Straße, Veldener Straße);
- Radverkehr beim Einzelhandel noch nicht im Fokus;
- Barrierewirkung der Bahn, Bahnhof nur von Osten erreichbar;
- Benutzungspflicht linker Radwege (z.B. Industriestraße);
- Mindestmaße für benutzungspflichtige Radwege werden nicht eingehalten (z.B. Veldener Straße);
- fehlende Querungsstellen bzw. mangelhafte Ausbildung von Querungsstellen (z.B. fehlende Mindestbreite für den Radverkehr);
- fehlende Hinweise auf durchlässige Sackgassen (z.B. Gruber Straße);
- Tempo 30-Zonen teilweise örtlich sehr begrenzt (das Potenzial wird nicht ausgeschöpft);
- die fehlende Temporeduzierung in Wohngebieten und vor Schulen (z.B. Gobener Straße);
- Radwege enden abrupt (z.B. Industriestraße);

- Fahrradabstellanlagen, die nicht den heutigen Ansprüchen entsprechen (z.B. Grundschule und vor allem vor Kindergärten und am Friedhof).



Abbildung 15: Beispiel Schwächen: fehlender Hinweis auf durchlässige Sackgasse am Friedhof



Abbildung 16: Beispiel Schwächen: „Felgenbrecher“ Radständer am Kindergarten in der Frauensattlinger Straße

3.2 Mängel und Konfliktbereiche

Die Mängel und Konfliktbereiche sind in Anlage 3 dargestellt und verortet. Diese wurden unter dem Aspekt der Leitvorstellungen und Rahmenbedingungen (vgl. Kapitel 4) herausgearbeitet und sind thematisch nach folgenden Gesichtspunkten gegliedert:



Abbildung 17: Beispiel Komfortmangel: nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrung zwischen Eichenstraße und Bergstraße

Tabelle 3: Mängel und Konfliktbereiche nach Themenfeldern

Themenfeld	Mangel
Mängel in der Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende Sicherheitsvorkehrungen 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 • ungünstige Sichtverhältnisse • fehlende Furt- bzw. Blockmarkierungen
Mängel in der Netzverknüpfung	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende bzw. wünschenswerte Netzverknüpfung • Barrierewirkung z.B. durch Hindernisse
Mängel in der Beschilderung	<ul style="list-style-type: none"> • bestehende Radwegbenutzungspflicht zwingt auch schnellere, sichere Radfahrer auf dem Radweg zu fahren und kann ein zügigeres Vorkommen einschränken • unnötige Einschränkungen/Behinderungen des Radverkehrs durch verkehrsrechtliche Anordnungen bzw. bauliche Unzulänglichkeiten (z.B. Zeichen 357: fehlender Hinweis auf eine durchlässige Sackgasse, Zeichen 250: Verbot für Fahrzeuge aller Art, also auch Fahrräder)
Komfortmängel	<ul style="list-style-type: none"> • mangelhafter Oberflächenzustand • nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrungen oder Hindernisse • fehlende Bordsteinabsenkungen • unzureichende Anzahl und Qualität der Fahrradabstellanlagen, insbesondere im öffentlichen Straßenraum, in der Stadtmitte, an zentralen öffentlichen Einrichtungen, vor Kindergärten 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 nochmals vertieft. Im Rahmen der Erarbeitung eines Grobkonzepts für den Radverkehr in Vilsbiburg werden für die Konzeptentwicklung folgende Schwerpunkte gesetzt.

„Alles was Recht ist“ – Radfahren praxisgerechter umsetzen

- Verkehrsrechtliche Umsetzung (gem. StVO), wie z.B. Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung und Freigabe von Wegen, die für Fahrzeuge aller Art gesperrt sind, sowie Hinweise auf durchlässige Sackgassen;
- Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht innerorts;
- Verkehrsrechtliche Anordnung abgestimmt auf den Radverkehr, ggf. Ausnahmeregelungen für den Radverkehr;
- Nutzung des Ermessensspielraums zugunsten des Radverkehrs;
- Orientierung an den Richtlinien der FGSV, nicht nur Mindeststandards, sondern Komfortstandards;
- Praxisgerechte Radverkehrsführung.

„Genuss am Fluss“ – Radfahren attraktiver machen

- Radfahren in Grünanlagen und entlang der Vils;
- Schaffung neuer Wegverbindungen in attraktiver Umgebung und abseits des Kfz-Verkehrs;
- Rücksichtnahme auf den Fußverkehr.

„Gemeinsam sicher fahren“ - Radfahren sicherer machen

- Sicheres Radfahren auf gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr genutzten Straßen und Wegen;
- Schaffung sicherer Radverkehrsanlagen auf stark befahrenen Straßen, wenn möglich (Querschnitte);
- Temporeduzierung;

- Ausweitung der Tempo 30-Zonen;
- Erhöhung der Aufmerksamkeit;
- Verkehrssicherheit als Priorität, „Leichtigkeit“ für den Kfz-Verkehr ist nachgeordnet.

„Kreuz und quer durch die Stadt“ – Radfahren schneller machen

- Schaffung eines engmaschigen und flächendeckenden Radverkehrsnetzes in allen Stadtteilen („Stadt der kurzen Wege“);
- Schaffung attraktiver Parallelrouten zu den stark belasteten Hauptverkehrsstraßen;
- Querung von Barrieren (z.B. Bahn).

„Mehr Platz für´s Rad“ – Schaffung von Fahrradabstellanlagen hoher Qualität

- Attraktives Fahrradparken; auch Radfahrer sind Kunden; sicher fahren, sicher parken;
- Fahrradständer die ein Anlehnen und Ansperrern des Rahmens ermöglichen;
- Berücksichtigung besonderer Bedürfnisse an Schnittstellen mit dem ÖPNV, an Schulen und Freizeitanlagen, an städtischen Einrichtungen sowie an Einkaufsmärkten;
- Berücksichtigung bei der Bauleitplanung (z.B. Durchwegung bei Bebauungsplänen, zielnahe und komfortable Abstellanlagen, ausreichende Anzahl).

„Rundum sorglos“ – Service rund um das Radfahren

- Informationen zum Radfahren, aktuell, überall und rund um die Uhr;
- Ladeinfrastruktur;
- Reparaturservice und Zusatzservices („Add ons“, „Mobilitätsgarantie“);
- Fahrrad als Teil der Mobilitätskette;
- Verleihsysteme;
- Betriebliches Mobilitätsmanagement;
- Regelmäßige Streckenkontrolle, Pflege und Wartung
- Winterdienst.

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/ Ortsteile 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 Vorwärtkommen 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 Hauptverbindungsweegen;
- 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“ (RASt 06) 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

(RASt 06). 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 4 zu entnehmen.

Tabelle 4: 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.

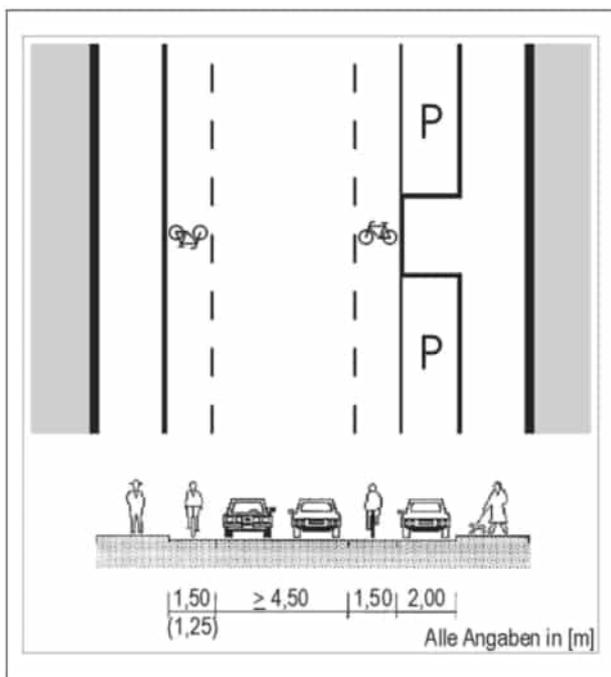


Abbildung 18: Beispiel Abmessung von Schutzstreifen (Quelle: RASSt 06)

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.

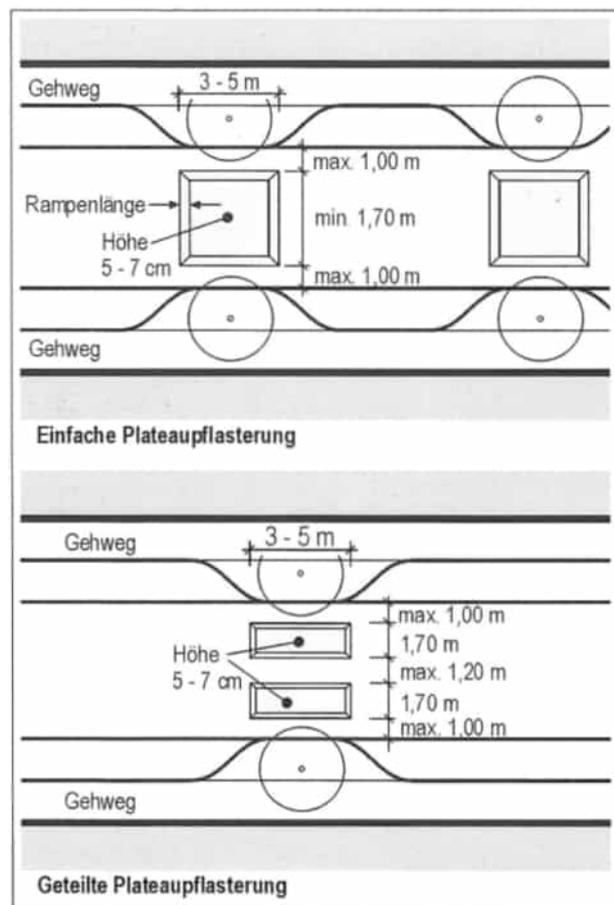


Abbildung 19: Abmessungen von Plateaupflasterungen zur Geschwindigkeitsdämpfung (Quelle: RASSt 06)

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 (2021, Anlage 2 zu § 41 Absatz 1, Vorschriftzeichen) heißt es hierzu:

1. „Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr sowie Elektrokraftfahrzeuge im Sinne der eKFV darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. Die freigegebenen Verkehrsarten können auch gemeinsam auf einem Zusatzzeichen abgebildet sein. Das Überqueren einer Fahrradstraße durch anderen Fahrzeugverkehr an einer Kreuzung zum Erreichen der weiterführenden Straße ist gestattet.“
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, 2021, zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße):

1. „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.“

2. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokraftfahrzeugen im Sinne der Elektrokraftfahrzeuge-Verordnung darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z.B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Elektrokraftfahrzeuge-Verordnung fallen, ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).
3. Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite kann durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen eingengt werden. Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände sollte grundsätzlich verzichtet werden.
4. Das Zeichen 244.2 ist entbehrlich, wenn die Fahrradstraße in eine Fußgängerzone (Zeichen 242.1), eine Fahrradzone (Zeichen 244.3), eine Tempo 30-Zone (Zeichen 274.1) oder in einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1) übergeht.“

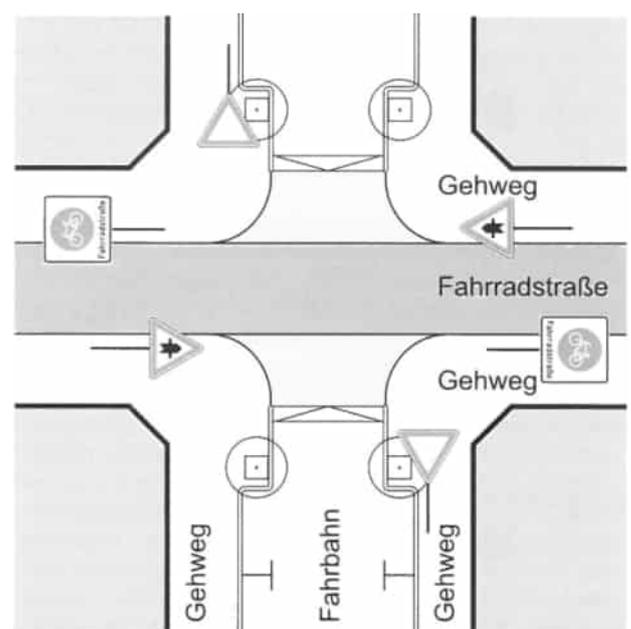


Abbildung 20: Beispiel für die Kreuzung einer Fahrradstraße mit Erschließungsstraße (Quelle: RASt 06)

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.

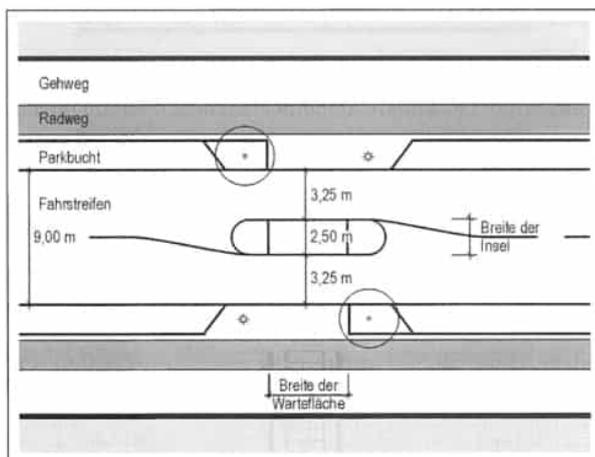


Abbildung 21: Beispiel Anlage einer Mittelinsel als Querungshilfe an überbreiten zweistreifigen Fahrbahnen (Quelle: RASt 06)

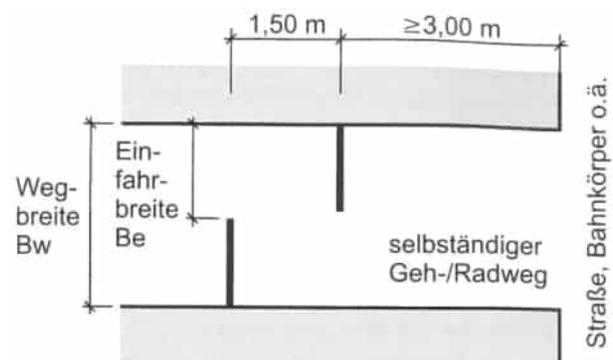
Ansprüche an Umlaufsperrn

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. Der Abstand zwischen den Absperrgeländern liegt bei mindestens 1,50 Meter. Außerdem muss ein Abstand von Mi-

nimum drei Meter zu querenden Verkehrswegen (Straßen oder Bahnkörpern) gewahrt werden, so dass 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.

Auch Poller sind 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 22: 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 Knotenpunkten, 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 Griffbarkeit geachtet werden. Rechtlich hat die Einfärbung jedoch keine Bedeutung.

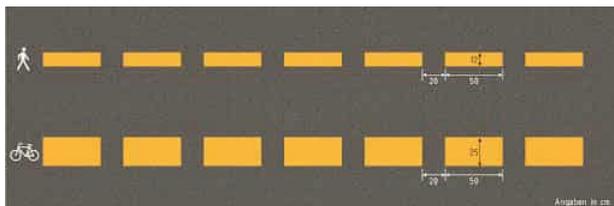


Abbildung 23: Markierung von Radfahr- und Fußgängerfurten nach RMS (Quelle: RSA 95)

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 24: 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 überprüfbar 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, welche 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.

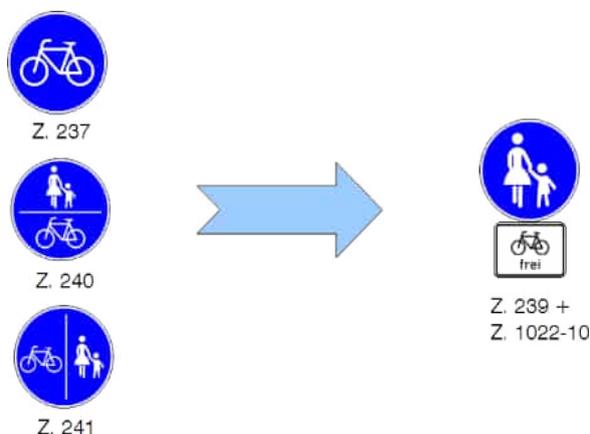


Abbildung 25: Zu ersetzende Verkehrszeichen bei der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

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 Anlehnbügel. Bestehende „Felgenkilleranlagen“ sind zu ersetzen. Lediglich an Grundschulen kann ein Teil dieser Anlagen zum Abstellen von Rollern erhalten werden.

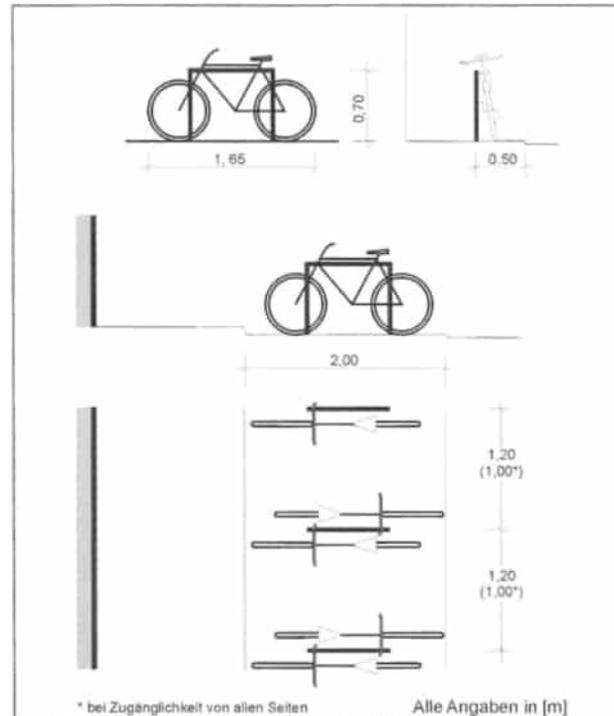


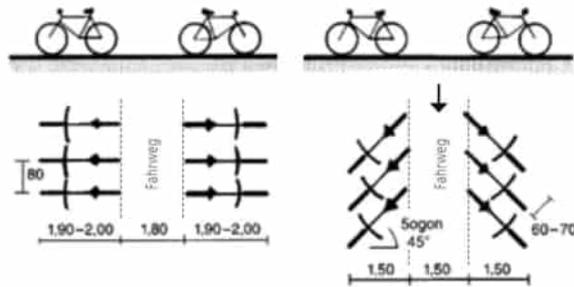
Abbildung 26: Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder
(Quelle: RAS 06)

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 Wegrollens 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.

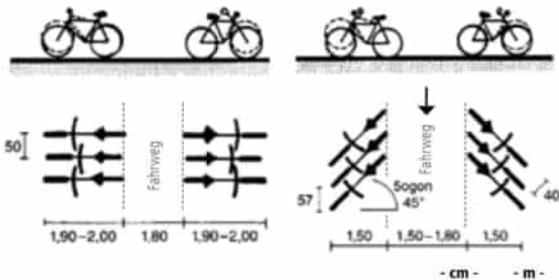
Als Mindestabstand wird bei Hoch-/Tiefstellung 500mm und bei Tief-/Tiefstellung 700mm vom ADFC empfohlen. Für ein attraktives und komfortables Fahrradparken sind aber großzügigere

Dimensionierungen von 800mm (Neufert Bauentwurfslehre, 40. Auflage) empfehlenswert.



Queraufstellung:
Grundmaße für das Abstellen
von Fahrrädern, gerade

Schrägaufstellung:
Höhengleiche Anordnung,
schräg



Queraufstellung:
Höhenversetzte Anordnung,
gerade

Schrägaufstellung:
Höhenversetzte Anordnung,
schräg

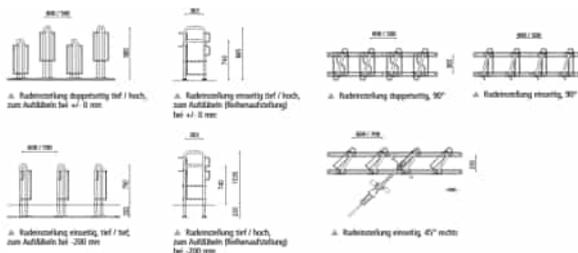


Abbildung 27: Aufstellungsarten von Fahrradabstellanlagen
(Quelle: Neufert Bauentwurfslehre, 40. Auflage; Ziegler Außenanlagen von A-Z)

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).

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 auch 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.“

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.



Abbildung 28: Werbung fürs Radfahren (Lasten-Leihrad) in Poing

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 5.1) 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.).

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

- von Norden:
 - Seyboldsdorfer Straße (LA2), Stadtplatz;
- von Nordosten:
 - Frontenhausener Straße (St2083);
 - Vilstalradweg: Lichtenburger Straße, Frauensattlinger Straße, Stadtplatz;
- von Osten:
 - Gruber Straße, Frauensattlinger Straße, Stadtplatz;

- von Südosten:
 - Saliterweg, Frauensattlinger Straße, Stadtplatz;
- von Süden:
 - Vilstalradweg, Vils-Rott-Radweg, Isar-Vils-Radweg, Herrfeldener Straße, Stadtplatz;
 - Fuß- und Radweg parallel zum Flutkanal;
- von Westen:
 - Landshuter Straße, Obere Stadt, Stadtplatz;
 - Rombachstraße, Seyboldsdorfer Straße, Stadtplatz.



Abbildung 29: Gemeinsamer Fuß- und Radweg entlang der Seyboldsdorfer Straße Richtung Seyboldsdorf

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:

- Gobener Straße, Schachtenstraße, Am Rettenbach oder der Pfarrbrückenweg.

Ergänzt werden die Haupttrouten durch Wegeverbindungen abseits des Kfz-Verkehrs, wie z.B.:

- Verlängerung Vilsweg über Flutkanal und Vils bis zur Lichtenburger Straße oder Fuß- und Radwegeverbindung nördlich Stadtbad über Vils und Flutkanal zur Herrfeldener Straße.

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.



Abbildung 30: Mittelinsel auf der Veldener Straße, Höhe Stadtbad, künftige Hauptroute nach Alchdorf

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 Kfz-Verkehr geführt werden.

Von der Kernstadt in die Ortsteile sollen neben separaten Wegen an den Ortsverbindungsstraßen auch Wege abseits des Kfz-Verkehrs im Landschaftsraum angeboten werden. Darüber hinaus sind zur Umsetzung des Konzeptplans noch einige Lückenschlüsse erforderlich, damit ein zusammenhängendes, dichtes Radfahrnetz entsteht. Das Vilsbiburger Radfahrnetz beinhaltet nicht nur eigene Wege für den Radverkehr, landwirtschaftliche Wege und gering belastete Straßen ohne separate Radverkehrsanlagen mit niedrigen Geschwindigkeiten,

sondern auch innerörtliche Hauptverkehrsstraßen mit eigenen Radverkehrsanlagen oder reduzierten Geschwindigkeiten.



Abbildung 31: Schutzstreifen auf der Frauensattlinger Straße und Tempo 30 im Bereich des Kindergartens

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 Maßnahmenvorschläge bieten Verbesserungen für den Radverkehr hinsichtlich

- Verkehrssicherheit,
- Netzverknüpfung,
- Stimmigkeit der Beschilderung,
- Komfort, sowie
- Pflege und Instandhaltung (flankierende Maßnahmen).

Teilweise handelt es sich um relativ rasch vollziehbare Maßnahmen, wie z.B. die Änderung 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 dem Bau neuer Radverkehrsanlagen (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 hinaus, sind flankierende Maßnahmen notwendig, die „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 32: Schematische Darstellung übergeordneter Maßnahmen für den Radverkehr

Im Rahmen der in Kapitel 3.3 aufgezeigten Handlungsschwerpunkte werden in Vilsbiburg u.a. folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

„Alles was Recht ist“ – Radfahren praxisgerechter umsetzen

- Prüfung der Stimmigkeit der angeordneten Beschilderung
- Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung
- Freigabe von Wegen, die für Fahrzeuge aller Art gesperrt sind
- Freigabe von Fußwegen, wenn die Sicherheit des Fußverkehrs gewährleistet ist
- Hinweise auf durchlässige Sackgassen
- Beseitigung von Barrieren (z.B. nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrn)
- Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht innerorts, ggf. Umwandlung in ein Benutzungsrecht

„Genuss am Fluss“ – Radfahren attraktiver machen

- Radfahren in Grünanlagen und entlang der Vils
- Schaffung neuer durchgängiger Wegverbindungen in den nördlichen Vilsauen und im Bereich des sog. Balkspitzes einschließlich Anbindungen an das bestehende Straßen- und Wegenetzes (Herrnfeldener Straße, Frontenhausener Straße, Veldener Straße, Lichtenburger Straße)
- Schaffung einer durchgängigen Fuß- und Radwegverbindung entlang des Rettenbach-Grünzugs

„Gemeinsam sicher fahren“ Radfahren sicherer machen

- Markierung von Schutzstreifen, bei hohen Kfz-Verkehrsmengen und ausreichenden Straßenbreiten, insbesondere in der Landshuter- und Veldener Straße

- Temporeduzierung auf 30 km/h an wichtigen Hauptverkehrsstraßen, wenn keine separaten Radverkehrsanlagen möglich sind, insbesondere an Engstellen und potenziellen Konfliktpunkten, aber auch an längeren Abschnitten zum Schutz des Radverkehrs (Festlegung auch im Vorgriff auf zu erwartende gesetzliche Änderungen), z.B. Seyboldsdorfer Straße
- Ausweisung eines Verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs in der Oberen Stadt mit langfristiger Neugestaltung des Straßenraums
- Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h bei schwer zu bündelnden Querungsvorgängen, knappen Platzverhältnissen und hohen Radverkehrsanteilen auf der Fahrbahn (effektives Mittel zur Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr)
- Ausweitung der Tempo 30-Zonen in den Wohngebieten, insbesondere im Quartier südlich und nördlich der Bergstraße
- Tempo 30 vor allen Schulen
- Ausweisung von Fahrradstraßen auf wichtigen Routen, die die besondere Rolle des Radverkehrs auf bestimmten Straßenabschnitten den anderen Verkehrsteilnehmern verdeutlichen, insbesondere auf Routen mit touristischer Bedeutung, z.B. Lichtenburger Straße
- Errichtung von Querungshilfen im Hauptverkehrsstraßennetz, insbesondere dort, wo wichtige Radfahrtrouten queren, Radwege auf die Fahrbahn treffen und Radverkehrsanlagen beginnen, enden oder die Straßenseite wechseln
- Schaffung von Ortseingangssituationen mit fahrdynamischer Wirkung, um die Einhaltung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit sicherzustellen
- Sukzessive Verbreiterung bestehender Geh- und Radwege, die die Mindestbreite nicht erfüllen

„Kreuz und quer durch die Stadt“ – Radfahren schneller machen

- Freigabe quaterverbindender Fußwege für den Radverkehr, wo für den Netzzusammenhang sinnvoll und konfliktfrei für den Fußverkehr
- Schaffung quaterverbindender Wege („Stadt der kurzen Wege“), insbesondere im Rahmen der Bauleitplanung
- Schaffung attraktiver Parallelrouten zu den stark belasteten Hauptverkehrsstraßen
- Querung von Barrieren (z.B. Bahn), insbesondere am Bahnhof (Anbindung des Gewerbegebiets an den Bahnhof)
- Ausbau wichtiger überörtlicher Verbindung in Wald und Flur (z.B. nach Achldorf)
- Lückenschlüsse an straßenbegleitenden Radwegen (z.B. Frontenhausener Straße)
- Fahrradparken; auch Radfahrer sind Kunden; sicher fahren, sicher parken
- Reparaturservicestation am Bahnhof, ggf. Maria Hilf
- Regelmäßige Streckenkontrolle, Pflege und Wartung
- Verbesserung des Oberflächenbelags, z.B. Radweg in Verlängerung des Vilswegs
- Winterdienstplan mit Priorisierung des Haupt- und Nebenroutennetzes
- Absenkung von Bordsteinen, z.B. Radweg Brückenstraße
- Fahrradverleihstation am Bahnhof (ggf. Zusammenarbeit DB und größere Arbeitgeber in Vilsbiburg)
- Wegweisende Beschilderung ergänzend zu den touristischen Routen auch für das Alltagsradwegenetz
- Betriebliches Mobilitätsmanagement der größeren Arbeitgeber in Vilsbiburg

„Mehr Platz für´s Rad“ – Schaffung von Fahrradabstellanlagen hoher Qualität

- Ersetzen der sog. „Felgenbrecher“ durch ADFC-zertifizierte Fahrradständer, insbesondere vor der Grundschule, vor Kindertagesstätten und am Friedhof
- Schaffung von überdachten Fahrradständern, insbesondere dort, wo Fahrräder länger abgestellt werden
- Schaffung von Fahrradabstellanlagen in Form von Anlehnbügeln, insbesondere dort, wo be- und entladen werden (z.B. Einzelhandel, Stadtmitte)
- Berücksichtigung bei der Bauleitplanung (z.B. zielnahe und komfortable Abstellanlagen, ausreichende Anzahl)

„Rundum sorglos“ – Service rund um das Radfahren

- Realisierung des zentralen Info-Points am Stadtplatz (einschließlich Reparaturstation)
- Informationen zum Radfahren auf der Homepage der Stadt

Die Maßnahmenvorschläge im Detail sind beispielhaft im Maßnahmenkatalog dargestellt. Die einzelnen Maßnahmen sind gegliedert, unter Einbeziehung der Priorität (niedrig, mittel und hoch) und dem Zeithorizont (kurz-, mittel- und langfristig), nach den oben genannten Themen aufgelistet. Darüber hinaus wird eine grobe Kategorisierung der Maßnahme zum Umfang und aufzubringenden Budget gegeben (verkehrsrechtliche Maßnahme, kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts, größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget). Die Kategorie „Akteure“ verdeutlicht, in welchen Zuständigkeitsbereich die entsprechende Maßnahme liegt. Klassifizierte Straßen (z.B. Kreisstraßen, Staatsstraßen) liegen nicht in der Zuständigkeit der Stadt, womit das Einvernehmen anderer Baulastträger benötigt wird.

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-

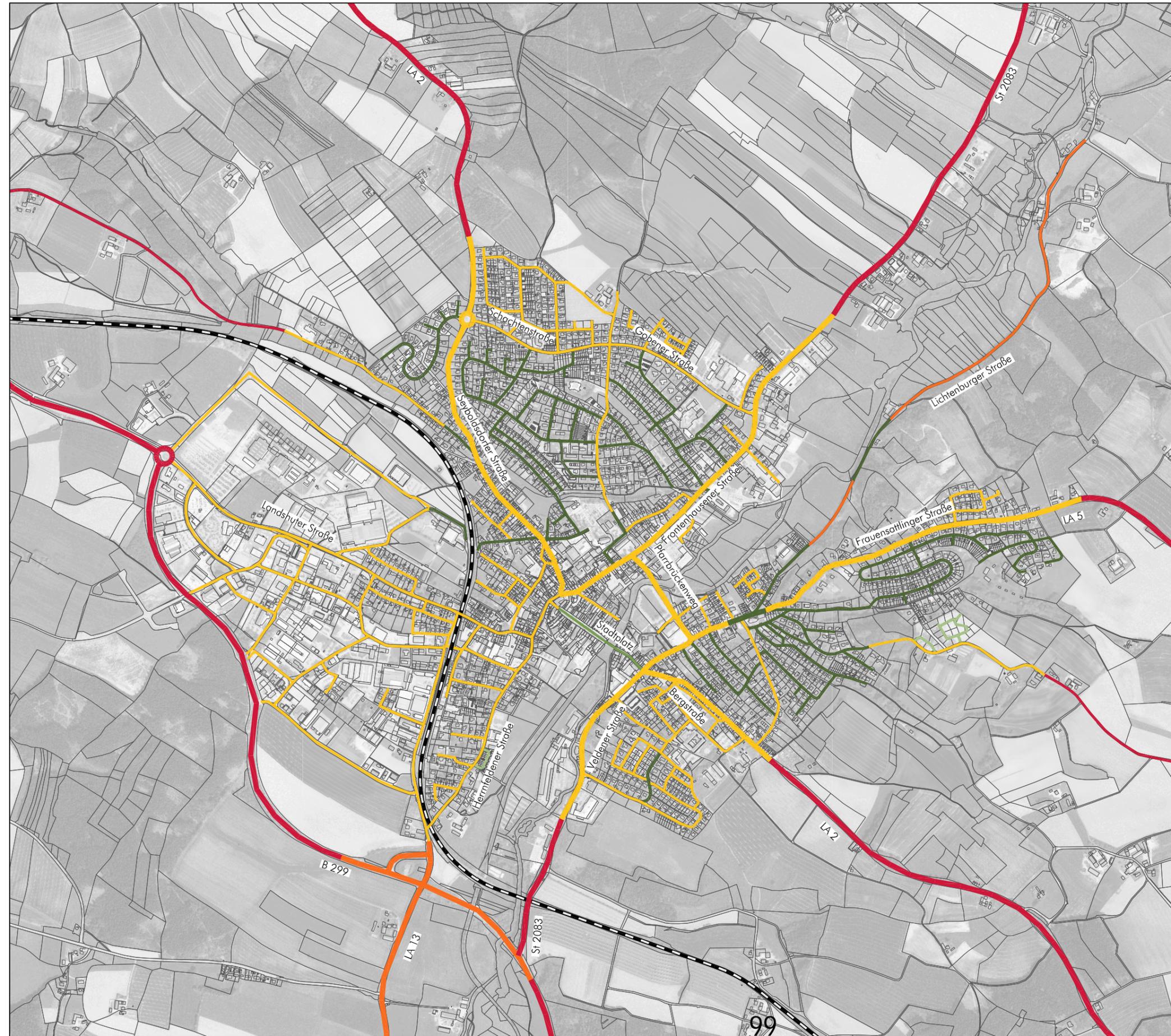
blem Gestaltungsspielraum für die Stadt gewählt. Die Einleitung von Planungsmaßnahmen für langfristige Maßnahmen sollte in dieser Phase erfolgen. Für mittelfristige Maßnahmen wird ein Zeithorizont von zwei bis fünf Jahren definiert.

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 1.1: Bestand Straßen- und Wegenetz (gemäß StVO)
- Anlage 1.2: Straßenfunktion gemäß RASt 06 mit Verkehrsmagneten
- Anlage 1.3: Straßenquerschnitte (Auswahl)
- Anlage 2: Überörtliche Radfahrverbindungen
- Anlage 3: Mängelplan
- Anlage 4.1: Haupt- und Nebenroutennetz
- Anlage 4.2: Fuß- und Radwegenetz in Grünanlagen
- Anlage 4.3: Maßnahmen auf Hauptverkehrs- und Sammelstraßen
- Anlage 4.4: Schaffung neuer Verknüpfungen im Fuß- und Radwegenetz

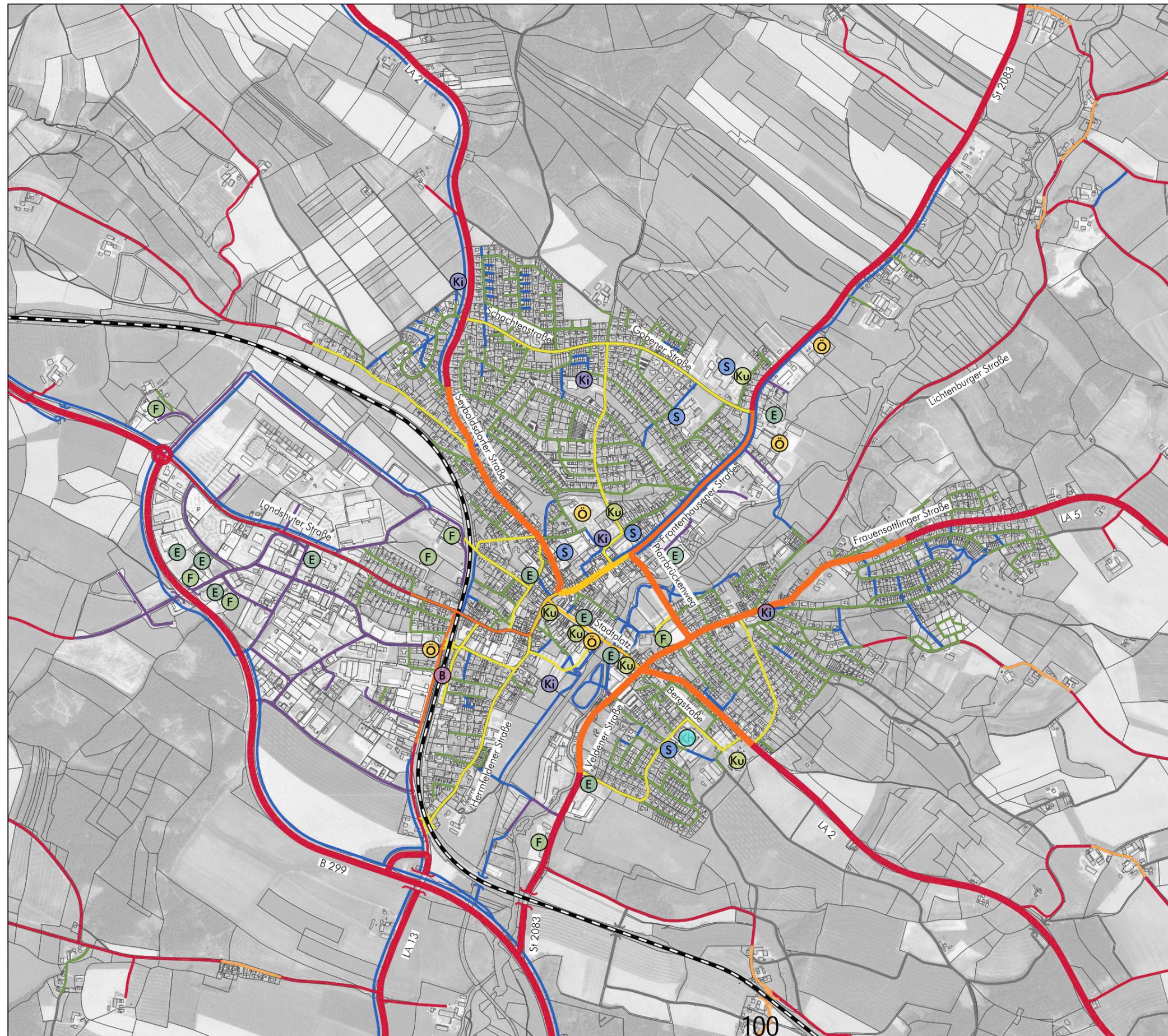


Legende

-  Bahnlinie
-  Zulässige Höchstgeschwindigkeit > 70km/h (klassifiziert/ nicht klassifiziert)
-  Zulässige Höchstgeschwindigkeit bis 70km/h (klassifiziert/ nicht klassifiziert)
-  Zulässige Höchstgeschwindigkeit 50km/h (klassifiziert/ nicht klassifiziert)
-  Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30km/h
-  Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich 20km/h
-  Verkehrsberuhigter Bereich

Anlage 1.1
**Bestand Straßen- und Wegenetz
(gemäß StVO)**

Maßstab 1:15.000 (DIN A3)
Planstand 05.09.2022 (PF)



Legende

RASt 06

- Anbaufreie Straße
(klassifiziert/ nicht klassifiziert)
- Örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße
(klassifiziert/ nicht klassifiziert)
- Dörfliche Hauptstraße
(klassifiziert/ nicht klassifiziert)
- Örtliche Geschäftsstraße/ Hauptgeschäftsstraße
(klassifiziert/ nicht klassifiziert)
- Sammelstraße/ Quartiersstraße
- Wohnstraße/ Wohnweg
- Radweg/ Fußweg
- Gewerbestraße/ Industriestraße
- Sonstiger Weg
- - - Bahnlinie

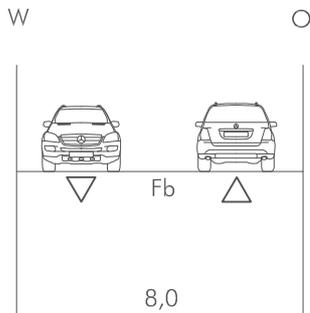
Verkehrsmagnete

- S Schule
- Ki Kindertagesstätte
- B Bahnhof
- Ö Öffentliche Einrichtung
- Ku Kulturelle Einrichtung
- F Freizeiteinrichtung
- E Einzelhandel / Dienstleistungen
- Kh Krankenhaus

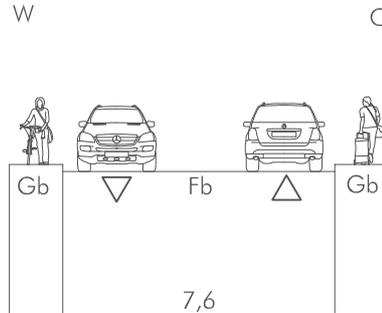
Anlage 1.2
**Straßenfunktion gemäß RASt 06
mit Verkehrsmagneten**

Maßstab 1:15.000 (DIN A3)
Planstand 05.09.2022 (PF)

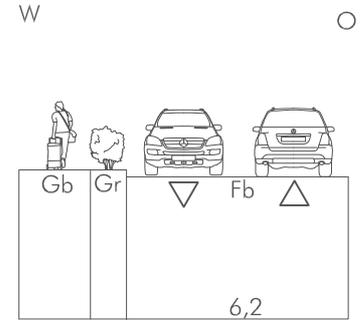
Schnitt 1
Veldener Straße
Stadtbad Vilsbiburg



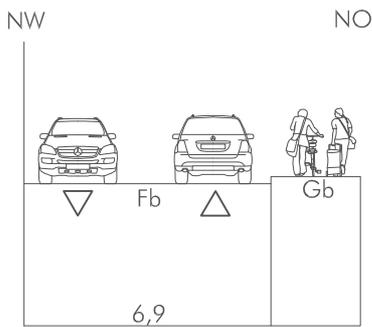
Schnitt 2
Veldener Straße
Hausnummer 8



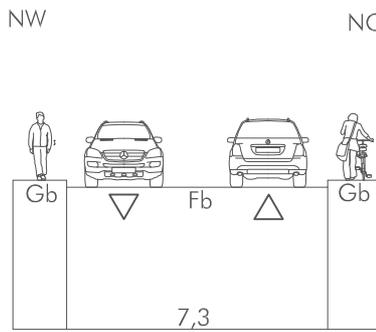
Schnitt 3
Seyboldsdorfer Straße
Parallel zu Ludwig-Thoma-Ring 21



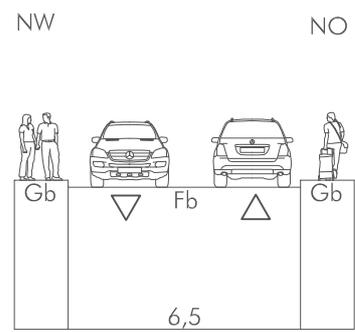
Schnitt 4
Seyboldsdorfer Straße
Hausnummer 100



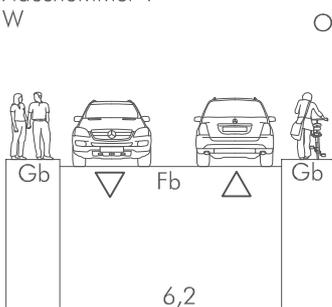
Schnitt 5
Seyboldsdorfer Straße
Hausnummer 65



Schnitt 6
Seyboldsdorfer Straße
Hausnummer 31



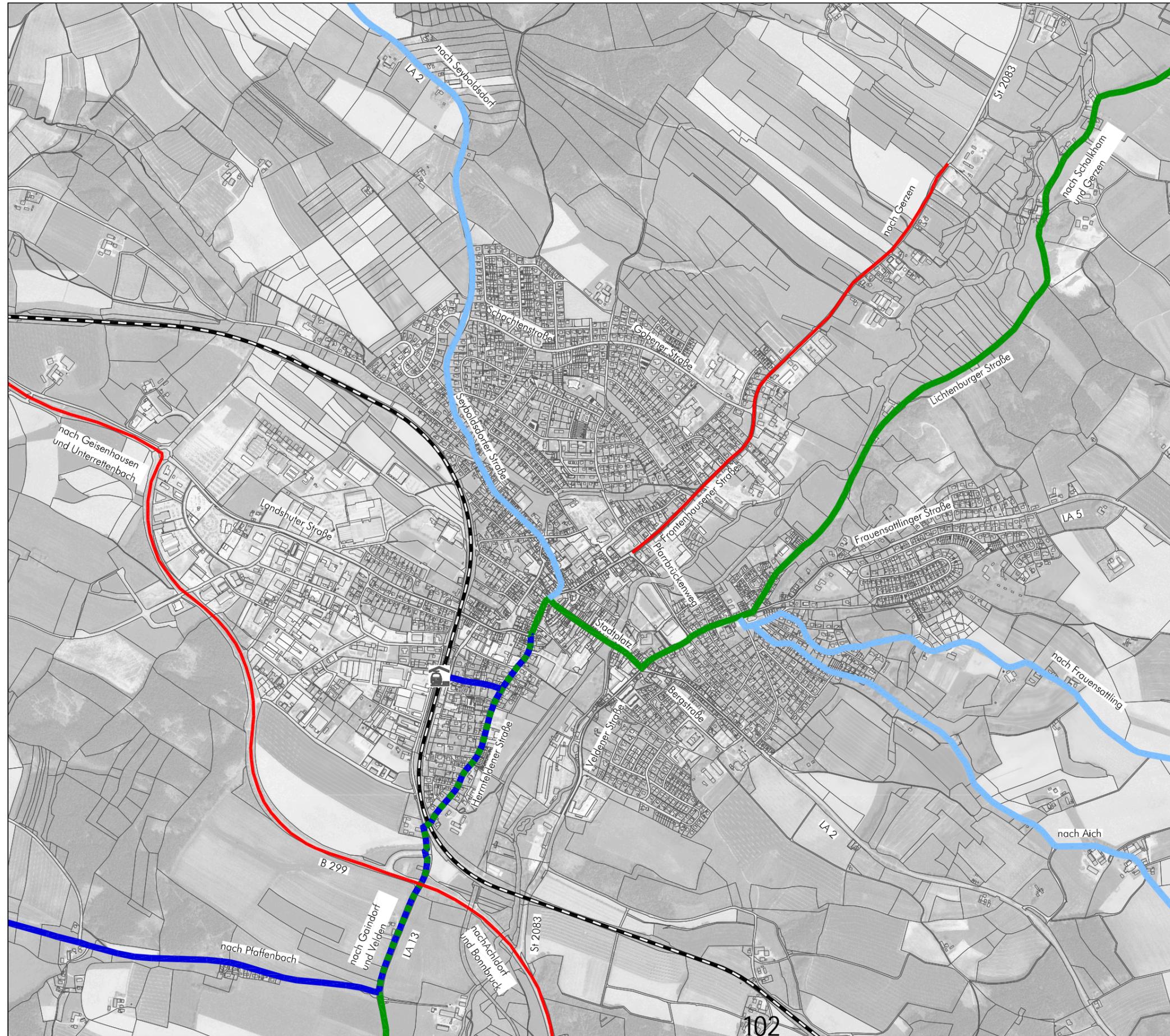
Schnitt 7
Seyboldsdorfer Straße
Hausnummer 1
W



Anlage 1.3

**Straßenquerschnitte
(Auswahl)**

Maßstab 1:100 (DIN A4)
Planstand 05.09.2022 (PF)

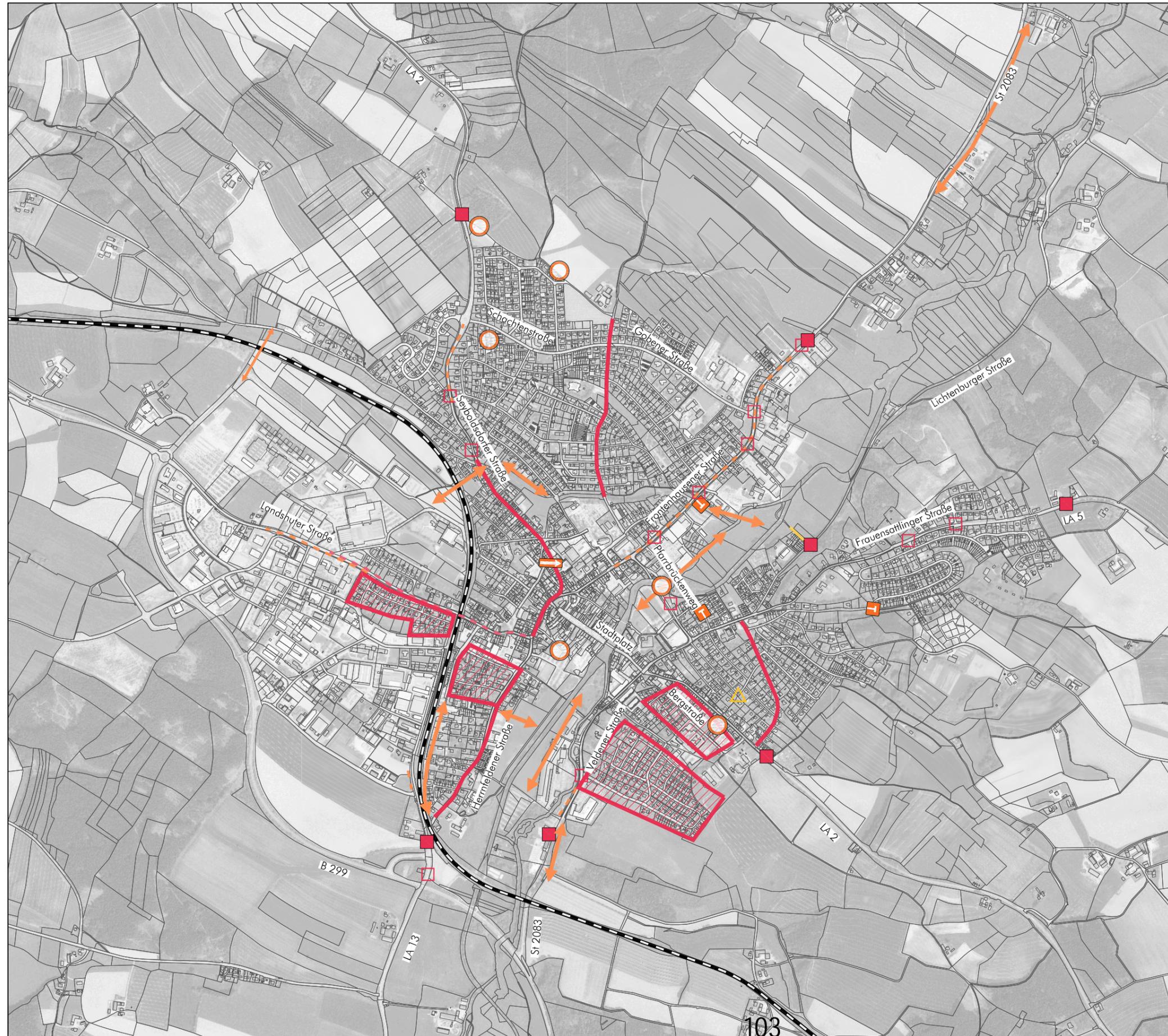


Legende

-  Bahnlinie
-  Bahnhof
-  Klassifizierte Straße
-  Vilstalradweg
-  Isar-Vils-Radweg
-  Sonstiger Radweg (Bayernnetz für Radler)
-  Sonstiger Straßenbegleitender Radweg

Anlage 2
Überörtliche Radfahrverbindungen

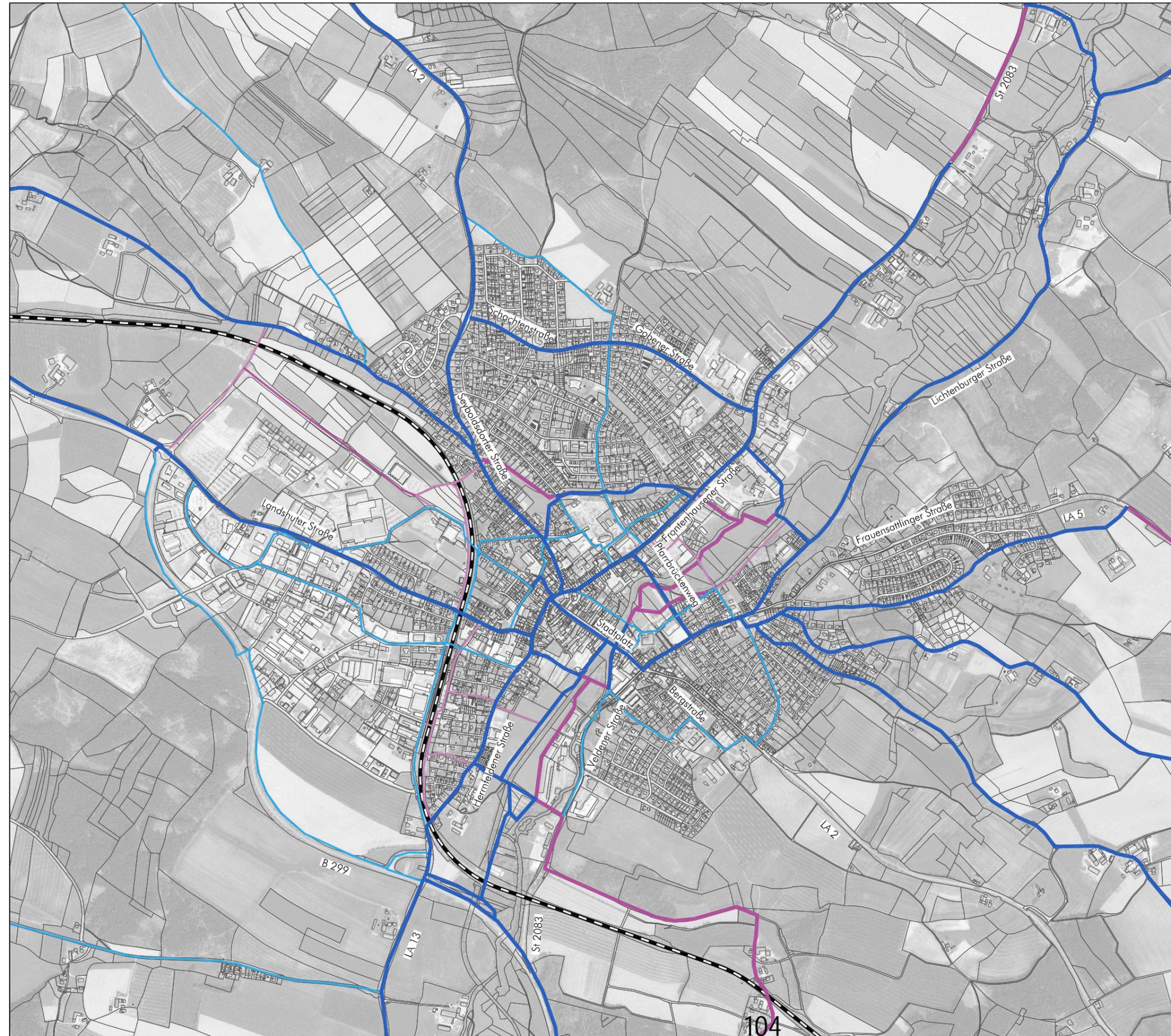
Maßstab 1:15.000 (DIN A3)
Planstand 05.09.2022 (PF)



- Legende**
- Bahnlinie
- Mängel in der Verkehrssicherheit**
- mangelhafte/fehlende Radverkehrsanlage
 - Verkehrsführung an Knotenpunkt ungünstig/ gefährlich
 - Fehlende Querungshilfe
 - Fehlende Geschwindigkeitsbremse am Ortseingang
 - Geschwindigkeitsniveau nicht am Radverkehr orientiert
- Mängel in der Netzverknüpfung**
- fehlende/ wünschenswerte Netzverknüpfung
- Mängel in der Beschilderung**
- Angeordnete Radwegbenutzungspflicht unbegründet/unzulässig (fehlende Mindestbreite)
 - Fehlender Hinweis auf Durchlässigkeit der Sackgasse
 - Fehlende Freigabe der Einbahnstraße für "Radfahrer in Gegenrichtung"
 - Zeichen 250 (Verbot f. Fahrzeuge aller Art)
- Komfortmängel**
- mangelhafter Oberflächenzustand
 - Umlaufsperr

Anlage 3
Mängelplan

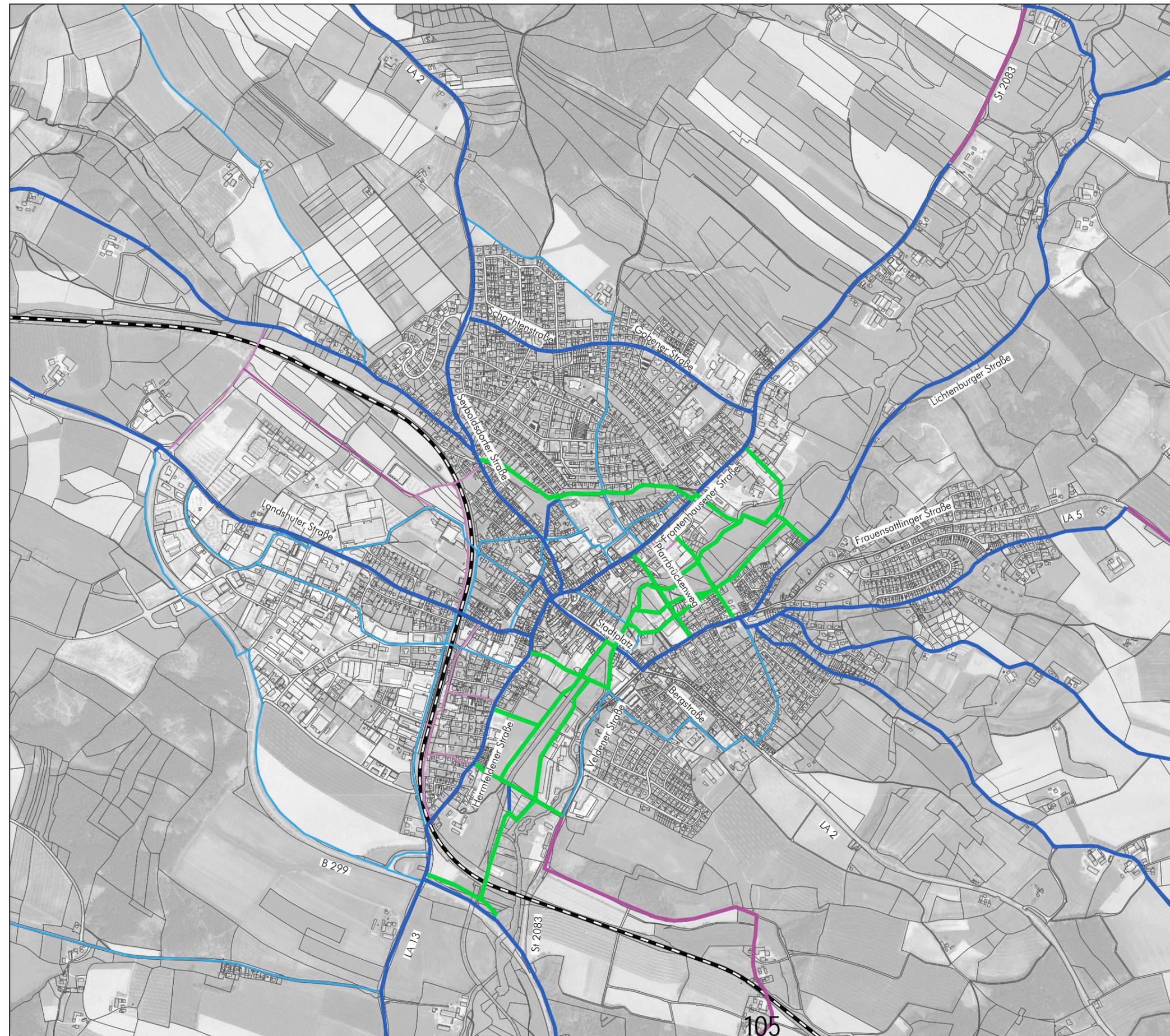
Maßstab 1:15.000 (DIN A3)
Planstand 05.09.2022 (PF)



- Legende**
- Bahnlinie
 - Hauptroute Bestand
 - Hauptroute zukünftige Netzergänzung
 - Nebenroute Bestand
 - Nebenroute zukünftige Netzergänzung

Anlage 4.1
Haupt- und Nebenroutennetz
mit Netzergänzungen

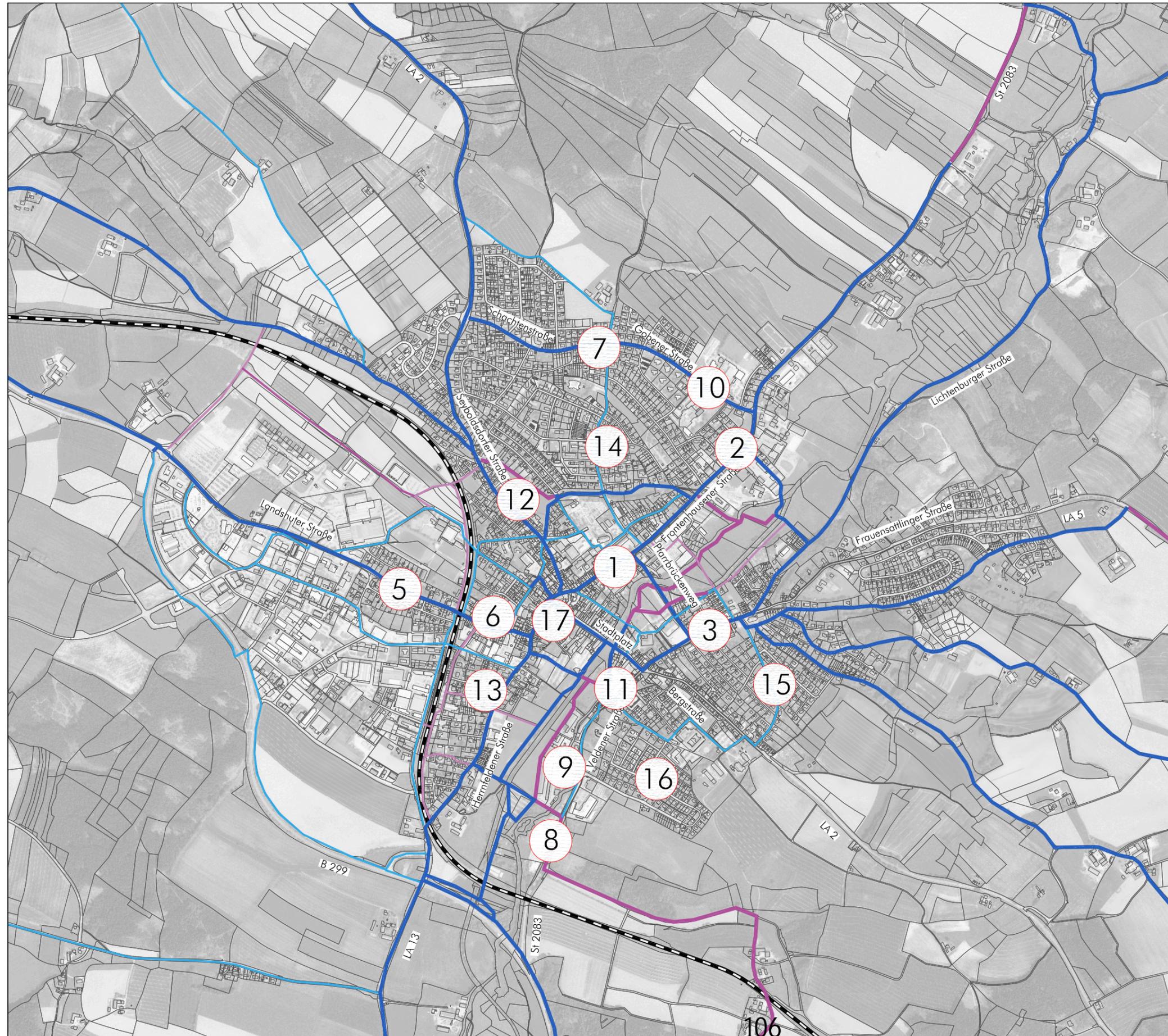
Maßstab 1:15.000 (DIN A3)
Planstand 05.09.2022 (PF)



- Legende**
- Bahnlinie
 - Hauptroute Bestand
 - Hauptroute zukünftige Netzergänzung
 - Nebenroute Bestand
 - Nebenroute zukünftige Netzergänzung
 - Fuß- und Radwegenetz in Grünanlagen

Anlage 4.2
Fuß- und Radwegenetz in Grünanlagen
"Genuss am Fluss"

Maßstab 1:15.000 (DIN A3)
Planstand 05.09.2022 (PF)

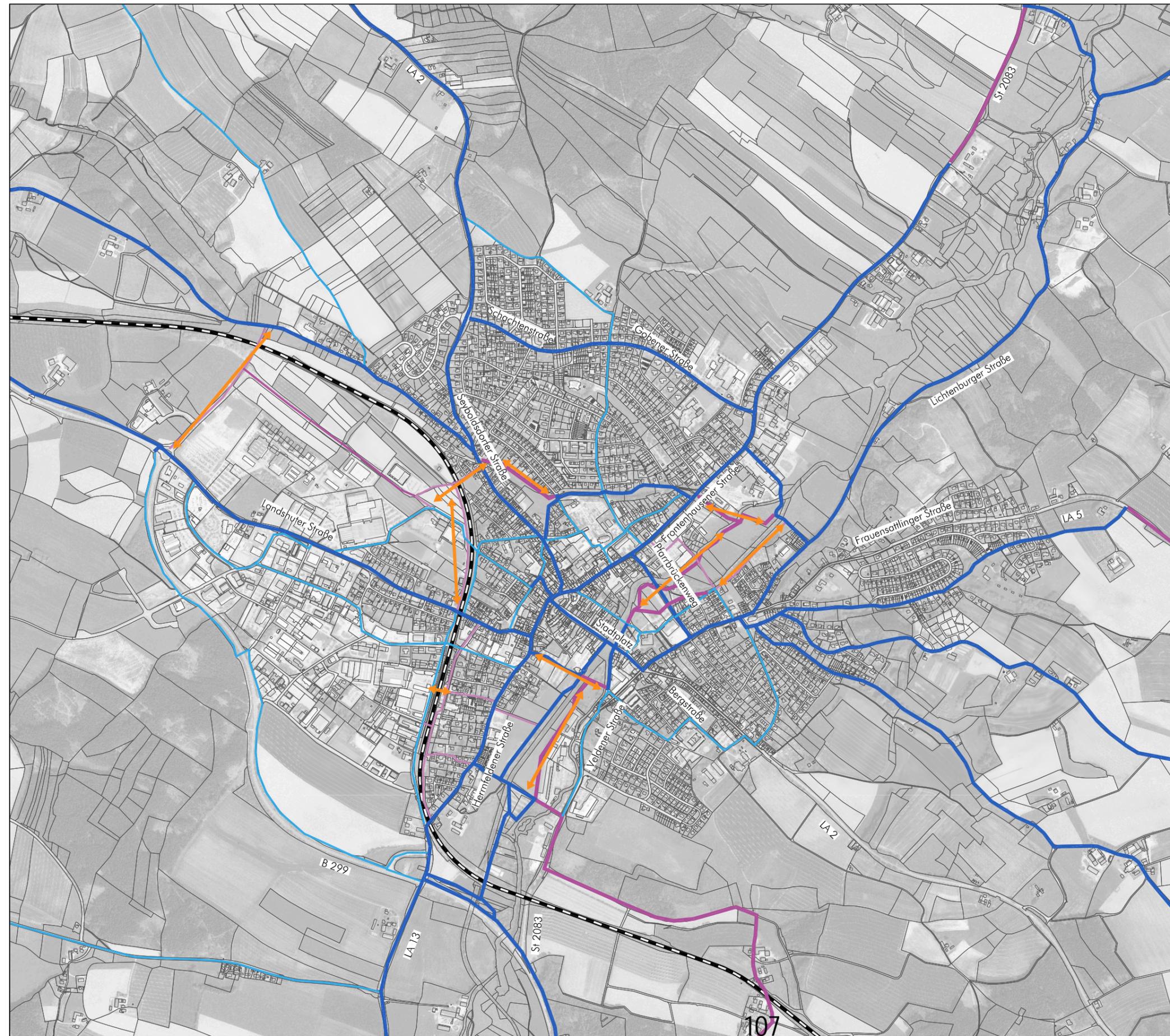


- Legende**
- Bahnlinie
 - Hauptroute Bestand
 - Hauptroute zukünftige Netzergänzung
 - Nebenroute Bestand
 - Nebenroute zukünftige Netzergänzung

- Einzelmaßnahmen (vgl. Detailplan)**
- 1 Schutzstreifen - Frontenhausener Straße / Pfarrbrückenweg (umgesetzt)
 - 2 Umbau - Frontenhausener Straße mit breiten Geh- und Radwegen (in Bau)
 - 3 Schutzstreifen - Frauensattlinger Straße (umgesetzt)
 - 5 Schutzstreifen - Landshuter Straße westl. der Bahn (In Planung)
 - 6 Schutzstreifen - Landshuter Straße östl. der Bahn (bisher nicht umgesetzt)
 - 7 Schutzstreifen - Schachtenstraße / Gobener Straße
 - 8 Radweg Veldener Straße zwischen Schwimmbad und Thalhamer Straße (In Planung)
 - 9 Schutzstreifen - Veldener Straße südl. Vilstalmühle
 - 10 Tempo 30 - Gobener Straße
 - 11 Tempo 30 - Veldener Straße
 - 12 Tempo 30 - Seyboldsdorfer Straße
 - 13 Zone 30 - Herrfelder Straße
 - 14 Zone 30 - Pfründestraße
 - 15 Zone 30 - Obere Stadt
 - 16 Zone 30 - Bereich östlich Veldener Straße/ südlich Bergstraße
 - 17 Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Anlage 4.3
Maßnahmen auf Hauptverkehrs- und Sammelstraßen
"Gemeinsam sicherer fahren"

Maßstab 1:15.000 (DIN A3)
Planstand 05.09.2022 (PF)



- Legende**
-  Bahnlinie
 -  Hauptroute Bestand
 -  Hauptroute zukünftige Netzergänzung
 -  Nebenroute Bestand
 -  Nebenroute zukünftige Netzergänzung
 -  Schaffung neuer Verknüpfungen

Anlage 4.4
Schaffung neuer Verknüpfungen im Fuß- und Radwegenetz
"Kreuz und quer durch die Stadt"

Maßstab 1:15.000 (DIN A3)
Planstand 05.09.2022 (PF)

Maßnahmenkatalog Stand: 05.09.2022

Schwerpunkte

1. „Alles was Recht ist“ – verkehrsrechtliche Maßnahmen
2. „Genuss am Fluss“ – Schaffung neuer Wege in attraktiver Umgebung
3. „Gemeinsam sicher fahren“ – Verkehrssicherheit auf der Fahrbahn
4. „Kreuz und quer durch die Stadt“ – Schaffung eines zusammenhängenden Wegenetzes
5. „Mehr Platz für´s Rad“ - Fahrradabstellanlagen
6. „Rundum sorglos“ – Serviceangebote und Mobilitätsmanagement

Inhalt

1.1	Hinweis auf eine durchlässige Sackgasse	3
1.2	Freigabe einer mit Zeichen 250 für den Fahrradverkehr gesperrten Straße	4
1.3	Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung	5
1.4	Ausnahme des Radverkehrs von Durchfahrtsverboten und Abbiegegebots	6
1.5	Aufhebung der Radweg-benutzungspflicht in der Seyboldsdorfer Straße	7
1.6	Aufhebung der Radweg-benutzungspflicht in der Industriestraße	8
2.1	Weg entlang der Vils vom Pfarrbrückenweg zum Vilsweg	9
2.2	Weg entlang des Rettenbachs von der Seyboldsdorfer Straße zur Vils.....	10
3.1	Verlängerung des bestehenden Radwegs und Schutzstreifen in der Landshuter Straße.....	11
3.2	Schutzstreifen in der Landshuter Straße südlich der Bahnhofstraße.....	12
3.3	Schutzstreifen in der Schachten- und Gobener Straße (West).....	13
3.4	Verlängerung der Schutzstreifen in der Frauensattlinger Straße	14
3.5	Schutzstreifen in der Veldener Straße südlich Vilstalmühle	15
3.6	30 km/h in der Veldener Straße im Bereich der Engstellen.....	16
3.7	Schaffung einer Ortseingangssituation an der Industriestraße.....	17
3.8	Tempo 30 in der Seyboldsdorfer Straße	18
3.9	Tempo 30 in der Gobener Straße (Schule)	19
3.10	Einbeziehung der Eichenstraße in die Tempo 30-Zone.....	20
3.11	Einbeziehung der Pfründestraße in die Tempo 30-Zone	21
3.12	Einrichtung einer Tempo 30-Zone im Wohngebiet zwischen Veldener- und Bergstraße	22
3.13	Einrichtung einer Tempo 30-Zone im Wohngebiet um die Herrmfeldener Straße.....	23
3.14	Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs in der Oberen Stadt	24
3.15	Einrichtung einer Fahrradstraße in der Lichtenburger Straße.....	25
3.16	Einrichtung einer Fahrradstraße im Vilsweg.....	26
3.17	Einrichtung einer Fahrradstraße in der Gruber Straße	27

3.18	Einrichtung einer Fahrradstraße im Maulberger Weg.....	28
3.19	Einrichtung einer Fahrradstraße im Saliterweg	29
3.20	Einrichtung einer Fahrradstraße in der Thalhamer Straße.....	30
3.21	Einrichtung einer Fahrradstraße in der Floßgasse	31
4.1	Lückenschluss Radweg Veldener Straße in Richtung Achldorf	32
4.2	Freigabe eines Fußwegs für den Radverkehr.....	33
4.3	Entfernung von Umlaufsperrern und Hindernissen	34
4.4	Querungshilfe Seyboldsdorfer Straße.....	35
4.5	Zweiter Zugang zum Bahnsteig von der Industriestraße	36
5.1	Fahrradabstellanlagen Grundschule Vilsbiburg.....	37
5.2	Erweiterung der Fahrradabstellanlagen am Bahnhof	38
5.3	Fahrradabstellanlagen Kindergarten Frauensattlinger Straße	39
5.4	Fahrradabstellanlagen Stadtbad	40
5.5	Fahrradabstellanlagen Friedhof	41
6.1	Info-Point am Stadtplatz.....	42
6.2	Mobilitätsstation mit Reparaturservicestation am Bahnhof	43
6.3	Lastenradverleih.....	44
6.4	Absenkung der Bordsteine.....	45
6.5	Reflektierende Poller.....	46
6.6	Instandhaltung der Oberflächen	47
6.7	Wiederherstellung nach Baustellen.....	48

1.1 Hinweis auf eine durchlässige Sackgasse

Gruber Straße, Zufahrt Parkplatz am Friedhof



Maßnahmennummer:	1.1
Kategorie:	„Alles was Recht ist“

Mangel:
Sackgasse ist nicht als durchlässige Sackgasse für den Fuß- und Radverkehr gekennzeichnet.
Ziel:
Umsetzung des aktuellen verkehrsrechtlichen Standards. Verbesserung der Netzverknüpfung; Ortsfremde Fußgänger und Fahrradfahrer können sich besser zurechtfinden.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Austauschen des Z. 357 durch Z. 357-50;

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:	
<p>Z. 357-50 StVO</p>	

1.2 Freigabe einer mit Zeichen 250 für den Fahrradverkehr gesperrten Straße

Ludwig-Anzengruber-Weg, Feldweg zwischen Seyboldsdorfer- und Reitelbauerstraße, Färberanger



Maßnahmennummer:	1.2
Kategorie:	„Alles was Recht ist“

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:
Umsetzung des aktuellen verkehrsrechtlichen Standards. Freigabe für den Radverkehr der durch Zeichen 250 gesperrten Straßen. Das ursprünglich beabsichtigte Ziel einer Sperrung für Kfz betrifft den Radverkehr nicht (Sperrung meist unbewusst erfolgt).
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Freigabe durch Anbringen des Zusatzzeichens Z. 1020-12 oder durch Ersetzen des Zeichens 250 (gesperrt für Fahrzeuge aller Art) durch das Zeichen 260 (gesperrt für Kraftfahrzeuge aller Art).

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:	
<p>Ergänzung von Z. 250 mit Z. 1020-12 StVO</p>  <p>alternativ:</p> 	 

1.3 Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung

Zweigstraße



Maßnahmennummer:	1.3
Kategorie:	„Alles was Recht ist“

Mangel:
Die Verbindung zwischen dem Stadtplatz und dem Einkaufsmarkt an der Schützenstraße ist für den Radverkehr nur umwegig möglich, da auch die Kastlgasse nicht für den Radverkehr freigegeben ist.
Ziel:
Verbesserung der Netzverknüpfung; Verkürzung der Wege.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Widmung der Zweigstraße als Geh- und Radweg (Zeichen 240 StVO, Zufahrt zu Hs. Nr 13-19 frei).

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:	

1.4 Ausnahme des Radverkehrs von Durchfahrtsverboten und Abbiegegeboten

Kreuzweg/Lindenweg



Maßnahmennummer:	1.4
Kategorie:	„Alles was Recht ist“

Mangel:	
Durchfahrtsverbot und Abbiegegebot gilt auch für den Radverkehr, obwohl nicht erforderlich, da nur für den Kfz-Verkehr angeordnet..	
Ziel:	
Verbesserung der Netzverknüpfung; Verkürzung der Wege.	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	
Anbringen des Zusatzzeichens 1022-10 (Radfahrer frei) unter Zeichen 267 und 209-10.	

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:	

1.5 Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht in der Seyboldsdorfer Straße

Seyboldsdorfer Straße zwischen Im Burger Feld und Kreisverkehr



Maßnahmennummer:	1.5
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:
Es besteht eine Radwegbenutzungspflicht entlang der Seyboldsdorfer Straße zwischen Im Burger Feld und Kreisverkehr in beiden Fahrtrichtungen, obwohl in den übrigen Abschnitten ein Radweg gänzlich fehlt und sich Verkehrsmenge, Geschwindigkeit und Umfeldsituation kaum ändern. Die Mindestbreite von 2,5m für einen gemeinsamen Geh- und Radweg ist nicht vorhanden. In Fahrtrichtung stadtauswärts ist eine ungesicherte Querung der Fahrbahn notwendig.
Ziel:
Radfahrer sollen je nach persönlicher Präferenz selbst entscheiden wo sie fahren, insbesondere dann, wenn die Radverkehrsanlagen nicht der Norm entsprechen.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Aufhebung der Benutzungspflicht und Ersetzen durch ein Benutzungsrecht; ersetzen von Zeichen 240 StVO durch Zeichen 239 + 1022-10; ergänzend wäre für den auswärts fahrenden Radverkehr ein einseitiger Schutzstreifen im Steigungsbereich denkbar (Entfernung der Mittelmarkierung notwendig).

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg, Landkreis Landshut

Grafische Darstellungen:

1.6 Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht in der Industriestraße

Industriestraße zwischen Herrnfeldener Straße und Anliegerweg zu Haus Nr. 22



Maßnahmennummer:	1.6
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:
Es besteht eine Radwegbenutzungspflicht in beiden Richtungen entlang der Industriestraße auch innerorts zwischen Herrnfeldener Straße und Anliegerweg zu Haus Nr. 22. Dort endet der benutzungspflichtige Radweg ohne dass im weiteren Verlauf der Industriestraße ein Radweg vorhanden ist. Auch eine Überleitung oder Querungshilfe fehlen.
Ziel:
Radfahrer sollen je nach persönlicher Präferenz selbst entscheiden wo sie fahren, insbesondere dann, wenn die Radverkehrsanlagen nicht der Norm entsprechen oder linksseitig ohne Querungshilfe enden.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Aufhebung der Benutzungspflicht und Ersetzen durch ein Benutzungsrecht; Ersetzen von Zeichen 240 StVO durch Zeichen 239 + 1022-10;

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:

2.1 Weg entlang der Vils vom Pfarrbrückenweg zum Vilsweg



Maßnahmennummer:	2.1
Kategorie:	„Genuss am Fluss“

Mangel:
Es sind bereits eine Vielzahl von Wegen in den Vilsauen vorhanden die ein Radfahren in Grünanlagen abseits vom Kfz-Verkehr ermöglichen. Nördlich der Stadtmitte fehlt jedoch eine Verbindung vom Wehr in Richtung Vilsweg. Südlich der Stadtmitte fehlt eine Verbindung zwischen dem neuen Mehrgenerationenpark und dem Schwimmbad;
Ziel:
Schaffung attraktiver und zügiger Radfahrwege in Grünanlagen abseits des Kfz-Verkehrs;
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Schaffung einer Wegverbindung entlang der Großen Vils vom Wehr zum Vilsweg; Schaffung einer Wegverbindung zwischen dem neuen Mehrgenerationenpark und dem Schwimmbad;

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	Mittel- langfristig
Umsetzung:	Größere bauliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:


2.2 Weg entlang des Rettenbachs von der Seyboldsdorfer Straße zur Vils



Maßnahmennummer:	2.2
Kategorie:	„Genuss am Fluss“

Mangel:
Ergänzend zu den Grünanlagen entlang der Vils bietet sich auch entlang des Rettenbachs eine Fuß- und Radwegführung an, um das Stadtgebiet abseits des Kfz-Verkehrs in Ost-West-Richtung zu erschließen.
Ziel:
Schaffung attraktiver und zügiger Radfahrwege in Grünanlagen abseits des Kfz-Verkehrs;
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Schaffung einer Wegverbindung entlang des Rettenbachs zwischen der Seyboldsdorfer Straße und einem neuen Fuß- und Radweg entlang der Großen Vils; die bestehenden Straßen im mittleren Abschnitt (Rettenbachstraße) könnten als Fahrradstraße (Anlieger frei) beschildert werden.

Priorität:	(2)
Zeithorizont:	Mittel- langfristig
Umsetzung:	Größere bauliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:

3.1 Verlängerung des bestehenden Radwegs und Schutzstreifen in der Landshuter Straße

zwischen Brückenstraße und Bgm.-Brandl-Straße sowie Bgm.-Brandl-Straße und Bahnhofstraße



Maßnahmenummer:	3.1
Kategorie:	„Gemeinsam sicher fahren“

Mangel:	Fehlende Radverkehrsanlagen auf der stark vom Kfz-Verkehr belasteten Verbindung zwischen Innenstadt und Gewerbegebiet
Ziel:	Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr; Schaffung einer Radverkehrsanlage, die ein zügiges Vorwärtskommen ermöglicht.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Im Rahmen der Deckensanierung Verlängerung des bestehenden Geh- und Radwegs von der Brückenstraße bis zur Bgm. Brandl-Str., mit Bau einer Querungshilfe und Übergang auf Schutzstreifen (beidseitig) bis zum Bahnübergang; Verbreiterung der bestehenden Mittelinsel an der Industriestraße; Markierung eines einseitigen Schutzstreifens stadtauswärts (bergauf) mit Aufstellfläche vor der Bahnschranke (siehe vorliegende Detailplanung).

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	Kurz- bis mittelfristig
Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme (i.R. der anstehenden Deckensanierung)
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:

3.2 Schutzstreifen in der Landshuter Straße südlich der Bahnhofstraße

zwischen Obere Stadt und Bahnhofstraße



Maßnahmennummer:	3.2
Kategorie:	„Gemeinsam sicher fahren“

Mangel:
Fehlende Radverkehrsanlagen auf der stark vom Kfz-Verkehr belasteten Verbindung zwischen Innenstadt und Gewerbegebiet
Ziel:
Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr; Schaffung einer Radverkehrsanlage, die ein zügiges Vorwärtskommen ermöglicht.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Markierung von Schutzstreifen in beiden Richtungen (Fahrbahnbreite 7,5m – 7,8m) zwischen Obere Stadt und Bahnhofstraße.

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	Kurz- bis mittelfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:	

3.3 Schutzstreifen in der Schachten- und Gobener Straße (West)

zwischen Seyboldsdorfer- und Habichtstraße



Maßnahmenummer:	3.3
Kategorie:	„Gemeinsam sicher fahren“

Mangel:
Fehlende Radverkehrsanlagen auf der stark vom Kfz-Verkehr belasteten Tangentialverbindung; hohe Frequentierung durch den Schülerverkehr
Ziel:
Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr; Schaffung einer Radverkehrsanlage, die ein zügiges Vorwärtskommen ermöglicht.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Markierung von Schutzstreifen in beiden Richtungen zwischen Seyboldsdorfer- und Habichtstraße zwischen Seyboldsdorfer- und Habichtstraße mit Unterbrechung im Bereich der Fußgängerüberwege.

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	Kurz- bis mittelfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:

Schemanschnitt II
Richtung West

Bestand

Maßnahmenvorschlag

3.4 Verlängerung der Schutzstreifen in der Frauensattlinger Straße

zwischen Eichenstraße (Zebrastreifen) und Geh- und Radweg zur Gruber Straße



Maßnahmennummer:	3.4
Kategorie:	„Gemeinsam sicher fahren“

Mangel:
Die Schutzstreifen in der Frauensattlinger Straße enden derzeit westlich des Fußgängerüberwegs am Kindergarten. Eine Vielzahl von Radfahrern fahren jedoch weiter bis zur Lichtenburger Straße bzw. bis zum Geh- und Radweg zur Gruber Straße.
Ziel:
Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr; Verlängerung bis zu wesentlichen Verzweigungspunkten.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Verlängerung der Schutzstreifen in Richtung Westen bis zum Geh- und Radweg zur Gruber Straße.

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	Kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:	

3.5 Schutzstreifen in der Veldener Straße südlich Vilstalmühle

zwischen Vilstalmühle und Schwimmbad



Maßnahmennummer:	3.5
Kategorie:	„Gemeinsam sicher fahren“

Mangel:
Derzeit ist in der Veldener Straße zwischen Schwimmbad und Arberstraße eine Radwegbenutzungspflicht angeordnet, obwohl die Breiten der begleitenden Geh- und Radwege deutlich unter der Mindestbreite liegen (z.T. 1,75m). Nördlich der Arberstraße fehlen Radverkehrsanlagen.
Ziel:
Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr; Schaffung einer Radverkehrsanlage, die ein zügiges Vorwärtskommen ermöglicht.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Aufheben der Radwegbenutzungspflicht und Markierung von Schutzstreifen in beiden Richtungen (Fahrbahnbreite 7,5m – 11,25m) zwischen Schwimmbad und Vilstalmühle.

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	Kurz- bis mittelfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg, Staatliches Bauamt Landshut

Grafische Darstellungen:	

3.6 30 km/h in der Veldener Straße im Bereich der Engstellen

zwischen Vilstalmühle und Schwaiblmeierweg



Maßnahmennummer:	3.6
Kategorie:	„Gemeinsam sicher fahren“

Mangel:
Im Bereich der Hausnummern 13 - 17 und 19 - 21 befinden sich zwei Engstellen mit einer Fahrbahnbreite von nur 4,5m bzw. 5,6m. Da der Mühlenweg in diesem Abschnitt nur als Fußweg gewidmet ist, muss der Radverkehr im Zuge der Veldener Straße die Engstellen passieren (auch Gehwege fehlen). Obwohl Gefahrenzeichen angeordnet sind, gilt die Höchstgeschwindigkeit 50 km/h.
Ziel:
Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr; Geschwindigkeitsreduzierung an einer Gefahrenstelle, wenn keine anderen Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs möglich sind.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Anordnung von Z. 274-53 StVO zwischen Vilstalmühle und Schwaiblmeierweg bzw. Mareiskreuzung

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	Kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg, Staatliches Bauamt Landshut

Grafische Darstellungen:	
<p>Z. 274-53 StVO</p>	

3.7 Schaffung einer Ortseingangssituation an der Industriestraße

zwischen Zufahrt B299 und Herrnfeldener Straße



Maßnahmennummer:	3.7
Kategorie:	„Gemeinsam sicher fahren“

Mangel:	
Derzeit wird aus Richtung Gaindorf und von der B299 kommend in der Industriestraße kein markanter Ortseingang vermittelt. Der Radverkehr aus und in die Herrnfeldener Straße muss die Fahrbahn ungesichert queren.	
Ziel:	
Vermittlung eines markanten Ortseingangs zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr; Absicherung der Querungsbedürfnisse;	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	
Schaffung einer begrünten Mittelinsel im Bereich der vorhandenen Sperrfläche als Ortseingang zur Geschwindigkeitsdämpfung, sowie einer weiteren Querungshilfe im Bereich der Einmündung der Herrnfeldener Straße; in diesem Zusammenhang Verlegung der Ortseingangstafel an die neue Mittelinsel nördlich der B299-Zufahrt.	

Priorität:	(2)
Zeithorizont:	Mittel- langfristig
Umsetzung:	Größere bauliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:	
	 <p>Nutzung der „Torwirkung“ des Baumes</p>

3.8 Tempo 30 in der Seyboldsdorfer Straße

Abschnitt zwischen Obere Stadt und Im Burger Feld



Maßnahmennummer:	3.8
Kategorie:	„Gemeinsam sicher fahren“

Mangel:
Die Seyboldsdorfer Straße ist eine wichtige Radfahrverbindung in die nördlichen Siedlungsgebiete von Vilsbiburg und nach Seyboldsdorf, jedoch ohne Radverkehrsanlagen bei 50 km/h. Beidseitige Schutzstreifen sind aufgrund der geringen Fahrbahnbreite und des zeitweisen Parkens nicht möglich.
Ziel:
Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fahrradverkehr
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und Entfernung der Mittelmarkierung in der Seyboldsdorfer Straße unter Beibehaltung des Parkens (möglichst wechselseitig zur Sicherstellung der reduzierten Geschwindigkeit). Im Abschnitt zwischen Rombachstraße und Kreisverkehr könnte alternativ auch ein einseitiger Schutzstreifen in Fahrtrichtung stadtauswärts (bergauf) markiert werden.

Priorität:	(2)
Zeithorizont:	Mittelfristig (im Hinblick auf die geplanten Neuregelungen in der StVO)
Umsetzung:	verkehrsrechtliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg, Landkreis Landshut

Grafische Darstellungen:	
 Z. 274-53 StVO	

3.9 Tempo 30 in der Gobener Straße (Schule)

Zwischen Habichtstraße und Frontenhausener Straße



Maßnahmennummer:	3.9
Kategorie:	„Gemeinsam sicher fahren“

Mangel:
Im Bereich der Schulen ist besondere Aufmerksamkeit und Rücksichtnahme schutzbedürftige Verkehrsteilnehmer geboten. Da der Straßenzug Schachtenstraße-Gobener Straße auch eine wichtige Tangentialverbindung für den Kfz-Verkehr in Vilsbiburg darstellt, sind Maßnahmen zum Schutz des Radverkehrs angezeigt. Eine Fortsetzung der Schutzstreifenlösung (Schachtenstraße) ist aufgrund des Parkens am Straßenrand schwierig.
Ziel:
Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fahrradverkehr, insbesondere für den Schülerverkehr.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Anordnung von Tempo 30 (Zeichen 274-53 StVO) aufgrund der Schule (jeweils bis zu ca. 150m vor und nach der Schule möglich).

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:	
<p>Z. 274-53 StVO</p>	

3.10 Einbeziehung der Eichenstraße in die Tempo 30-Zone

Zwischen Frauensattlinger- und Bergstraße



Maßnahmennummer:	3.10
Kategorie:	„Gemeinsam sicher fahren“

Mangel:
Die Eichenstraße ist trotz ihres deutlichen Wohngebietscharakters derzeit nicht Teil einer Tempo 30-Zone (wie die umliegenden Straßen). Sie stellt jedoch eine wichtige Achse für den Radverkehr dar. Ihre lokale Sammelfunktion steht einer Tempo 30-Zone nicht entgegen.
Ziel:
Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fahrradverkehr
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Einbeziehung der Eichenstraße in die Tempo 30-Zone; Entfernung von Zeichen 306 StVO (Vorfahrtstraße) und Zeichen 205 StVO (Vorfahrt gewähren) in den einmündenden Straßen; ggf. vorübergehend Anordnung von Z. 102 StVO (rechts-vor-links) in der Eichenstraße.

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:

3.11 Einbeziehung der Pfründestraße in die Tempo 30-Zone

Zwischen Rettenbachstraße und Schachtenstraße



Maßnahmennummer:	3.11
Kategorie:	„Gemeinsam sicher fahren“

Mangel:
Die Pfründestraße ist trotz ihres deutlichen Wohngebietscharakters derzeit nicht Teil einer Tempo 30-Zone (wie die umliegenden Straßen). Sie stellt jedoch eine wichtige Achse für den Radverkehr in die nördlichen Wohngebiete dar. Ihre lokale Sammelfunktion steht einer Tempo 30-Zone nicht entgegen, zumal sich in ihrem mittleren Abschnitt ein Kindergarten befindet.
Ziel:
Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fahrradverkehr
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Einbeziehung der Pfründestraße zwischen Rettenbachstraße und Schachtenstraße in die Tempo 30-Zone; Entfernung von Zeichen 306 StVO (Vorfahrtstraße) und Zeichen 205 StVO (Vorfahrt gewähren) in den einmündenden Straßen; ggf. vorübergehend Anordnung von Z. 102 StVO (rechts-vor-links) in der Pfründestraße, bei ungünstigen Sichtverhältnissen kann ausnahmsweise Z. 301 StVO (Vorfahrt an der nächsten Einmündung) angeordnet werden.

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:	

3.12 Einrichtung einer Tempo 30-Zone im Wohngebiet zwischen Veldener- und Bergstraße

Arberstraße, Lusenstraße, Rachelstraße, Osserstraße, Falkensteinstraße, Dreisesselstraße, Almweg, Pröllerweg, Schwaiblmeierweg, Nagelschmiedgasse, Krempfsetzerweg



Maßnahmennummer:	3.12
Kategorie:	„Gemeinsam sicher fahren“

Mangel:
Das Wohngebiet ist derzeit keine Tempo 30-Zone. Lediglich in der Zufahrt zum Krankenhaus über die Lusen- und in der Krankenhausstraße, sowie im Schwaiblmeierweg ist Tempo 30 als Einzelmaßnahme angeordnet. Im Hinblick auf eine flächenhafte Verkehrsberuhigung, die das Radfahren sicherer und attraktiver macht, sollte auch in den übrigen Wohnstraßen angeordnet werden.
Ziel:
Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fahrradverkehr
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Einbeziehung des gesamten Wohngebiets zwischen Veldener- und Bergstraße in die Tempo 30-Zone (Krankenhausstraße ab Parkplatz); Entfernung von Zeichen 306 StVO (Vorfahrtstraße); Beibehaltung der Vorfahrtstraße in der direkten Zufahrt zum Krankenhaus durch Anordnung von Zeichen 301 (Vorfahrt an der nächsten Kreuzung); an den übrigen Knotenpunkten soll rechts-vor-links gelten.

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:

3.13 Einrichtung einer Tempo 30-Zone im Wohngebiet um die Herrfeldener Straße

Herrfeldener Straße (südlich Zufahrt Parkplatz Färberanger), Mozartstraße, Bonifaz-Rauch-Straße



Maßnahmennummer:	3.13
Kategorie:	„Gemeinsam sicher fahren“

Mangel:
Die Herrfeldener Straße weist Wohngebietscharakter auf. Sie stellt auch eine wichtige Achse für den Radverkehr (u.a. Vilstalradweg, Isar-Vils-Radweg) dar.
Ziel:
Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fahrradverkehr
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Einrichtung einer Tempo 30-Zone (Zeichen 274-1-50 StVO) im Bereich der o.g. Straßen. Entfernung von Zeichen 306 StVO (Vorfahrtstraße) und Zeichen 205 StVO (Vorfahrt gewähren) in den einmündenden Straßen; ggf. vorübergehend Anordnung von Z. 102 StVO (rechts-vor-links) an den Einmündungen in der Herrfeldener Straße, bei ungünstigen Sichtverhältnissen kann ausnahmsweise Z. 301 StVO (Vorfahrt an der nächsten Einmündung) angeordnet werden. Alternativ wäre die Anordnung einer Fahrradstraße (Z. 244 mit Zusatzschild Kfz frei) denkbar oder im Hinblick auf die zu erwartende Neuregelung in der StVO die Anordnung von Tempo 30 als Einzelmaßnahme (Z. 274-53). Die Anordnung von Schutzstreifen wäre denkbar, wenn Mindestmaße in Kauf genommen werden und auf das Parken verzichtet werden würde.

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	Kurz- mittelfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:	

3.14 Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs in der Oberen Stadt

Obere Stadt



Maßnahmenummer:	3.14
Kategorie:	„Gemeinsam sicher fahren“

Mangel:
Die Obere Stadt ist eine wichtige innerstädtische Geschäftsstraße, jedoch stark vom Kfz-Verkehr belastet. Aufgrund verschiedener Nutzungsansprüche sind Radverkehrsanlagen nur bedingt möglich. Andererseits ist sie nicht mehr klassifiziert und unterliegt damit nicht mehr der staatlichen Baulast, was die gestalterischen Handlungsspielräume deutlich erweitert.
Ziel:
Deutliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität der innerstädtischen Geschäftsstraße durch eine bauliche Umgestaltung;
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Umbau und Widmung als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich.

Priorität:	(2)
Zeithorizont:	langfristig
Umsetzung:	Größere bauliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:

3.15 Einrichtung einer Fahrradstraße in der Lichtenburger Straße

Lichtenburger Straße (Innerortsbereich)



Maßnahmennummer:	3.15
Kategorie:	„Gemeinsam sicher fahren“

Mangel:
Die Lichtenburger Straße wird intensiv von Radverkehr genutzt. Darüber hinaus ist sie Teil des Vilstalradwegs. Derzeit besteht eine temporäre Geschwindigkeitsbeschränkung. Die hohe Bedeutung für den Radverkehr sollte aber ohne Einschränkungen vermittelt werden
Ziel:
Verdeutlichung der hohen Bedeutung für den Radverkehr und Anpassung der Geschwindigkeiten an die Erfordernisse des Radverkehrs.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Einrichtung einer Fahrradstraße (Zeichen 244 StVO) im Innerortsbereich, 50 km/h außerorts;

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:

3.16 Einrichtung einer Fahrradstraße im Vilsweg

Vilsweg



Maßnahmennummer:	3.16
Kategorie:	„Gemeinsam sicher fahren“

Mangel:
Der Vilsweg wird intensiv von Radverkehr genutzt, insbesondere Schülerverkehr. Andererseits bestehen dort gewerbliche Nutzungen mit Kundenverkehr. Es gilt 50 km/h. Die hohe Bedeutung für den Radverkehr sollte vermittelt werden.
Ziel:
Verdeutlichung der hohen Bedeutung für den Radverkehr und Anpassung der Geschwindigkeiten an die Erfordernisse des Radverkehrs.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Einrichtung einer Fahrradstraße (Zeichen 244 StVO).

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:

3.17 Einrichtung einer Fahrradstraße in der Gruber Straße

Gruber Straße



Maßnahmennummer:	3.17
Kategorie:	„Gemeinsam sicher fahren“

Mangel:
Die Gruber Straße wird intensiv von Radverkehr genutzt. Sie bietet den Bewohnern der Ortsteile Grub und Ay eine wichtige Verbindung in die Stadtmitte mit nur wenig Kfz-Verkehr. Die hohe Bedeutung für den Radverkehr sollte vermittelt werden.
Ziel:
Verdeutlichung der hohen Bedeutung für den Radverkehr und Anpassung der Geschwindigkeiten an die Erfordernisse des Radverkehrs.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Einrichtung einer Fahrradstraße (Zeichen 244 StVO, Anlieger frei).

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:	

3.18 Einrichtung einer Fahrradstraße im Maulberger Weg

Maulberger Weg



Maßnahmennummer:	3.18
Kategorie:	„Gemeinsam sicher fahren“

Mangel:
Der Maulberger Weg wird intensiv von Radverkehr genutzt und stellt derzeit die einzige attraktive Radverbindung in den Stadtteil Frauensattling dar (ein Radweg entlang der Frauensattlinger Straße fehlt). Im Hinblick auf die schmale Fahrbahn sind Geschwindigkeiten im Außerortsbereich von 50 km/h und mehr nur bedingt verträglich. Die hohe Bedeutung für den Radverkehr sollte vermittelt werden.
Ziel:
Verdeutlichung der hohen Bedeutung für den Radverkehr und Anpassung der Geschwindigkeiten an die Erfordernisse des Radverkehrs.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Einrichtung einer Fahrradstraße (Zeichen 244 StVO, Anlieger frei).

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:


3.19 Einrichtung einer Fahrradstraße im Saliterweg

Saliterweg



Maßnahmennummer:	3.19
Kategorie:	„Gemeinsam sicher fahren“

Mangel:
Der Saliterweg wird intensiv von Radverkehr genutzt und stellt derzeit die einzige attraktive Radverbindung nach Aich (ein Radweg fehlt). Im Hinblick auf die schmale Fahrbahn sind Geschwindigkeiten im Außerortsbereich von 50 km/h und mehr nur bedingt verträglich. Die hohe Bedeutung für den Radverkehr sollte vermittelt werden.
Ziel:
Verdeutlichung der hohen Bedeutung für den Radverkehr und Anpassung der Geschwindigkeiten an die Erfordernisse des Radverkehrs.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Einrichtung einer Fahrradstraße (Zeichen 244 StVO, Anlieger frei).

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:

3.20 Einrichtung einer Fahrradstraße in der Thalhamer Straße

Thalhamer Straße von der Veldener Straße nach Achldorf



Maßnahmennummer:	3.20
Kategorie:	„Gemeinsam sicher fahren“

Mangel:
Die Thalhamer Straße bietet sich nach dem Bau des Radwegs entlang der Veldener Straße (zwischen Parkplatz Schwimmbad und Thalhamer Straße) als attraktive Alternative für den Radverkehr nach Achldorf an. Im Hinblick auf die schmale Fahrbahn sind Geschwindigkeiten im Außerortsbereich von 50 km/h und mehr nur bedingt verträglich. Die hohe Bedeutung für den Radverkehr sollte vermittelt werden.
Ziel:
Verdeutlichung der hohen Bedeutung für den Radverkehr und Anpassung der Geschwindigkeiten an die Erfordernisse des Radverkehrs.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Einrichtung einer Fahrradstraße (Zeichen 244 StVO, Anlieger frei).

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:	

3.21 Einrichtung einer Fahrradstraße in der Floßgasse

Floßgasse



Maßnahmennummer:	3.21
Kategorie:	„Gemeinsam sicher fahren“

Mangel:
Die Floßgasse wird als ruhige Parallele zum Stadtplatz und Pfarrbrückenweg intensiv von Radverkehr genutzt. Sie besitzt jedoch keine Gehwege und es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die hohe Bedeutung für den Radverkehr sollte vermittelt werden.
Ziel:
Verdeutlichung der hohen Bedeutung für den Radverkehr und Anpassung der Geschwindigkeiten an die Erfordernisse des Radverkehrs.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Einrichtung einer Fahrradstraße (Zeichen 244 StVO, Anlieger frei); alternativ wäre auch die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs denkbar (Mischfläche, Regelung des Parkens);

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:

4.1 Lückenschluss Radweg Veldener Straße in Richtung Achldorf

Veldener Straße zwischen Parkplatz
Schwimmbad und Thalhamer Straße



Maßnahmennummer:	4.1
Kategorie:	„Kreuz und quer durch die Stadt“

Mangel:
Derzeit fehlen Radverkehrsanlagen entlang der Veldener Straße in Richtung Achldorf. Da eigenständiger Radweg entlang der Veldener Straße aufgrund eines Engpasses im Bereich der Eisenbahnbrücke derzeit nicht herstellbar ist, soll die Verbindung über Thalham favorisiert werden. Dazu fehlt jedoch ein Stück Radweg.
Ziel:
Lückenschluss im Radfahrnetz; Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs;
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Bau eines Geh- und Radwegs auf der Ostseite der Veldener Straße zwischen Parkplatz Schwimmbad und Thalhamer Straße

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	Kurz- mittelfristig
Umsetzung:	Größere bauliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg, Staatliches Bauamt Landshut

Grafische Darstellungen:
<p>Entwurfsskizze PSLV</p>

4.2 Freigabe eines Fußwegs für den Radverkehr

Mühlenweg



Maßnahmennummer:	4.2
Kategorie:	„Kreuz und quer durch die Stadt“

Mangel:
Der Mühlenweg ist derzeit nur als Fußweg gewidmet, teilweise wird er zum Parken genutzt. Da die Veldener Straße aufgrund ihrer Engstelle an Hs. Nr. 13-15 einen potenziellen Konfliktpunkt darstellt, wäre eine Durchfahrt für den Radverkehr, zumindest in Fahrtrichtung Süden, wünschenswert.
Ziel:
Alternative Streckenführung für den Radverkehr zur Umgehung der Engstelle in der Veldener Straße (insbesondere in Fahrtrichtung Süden);
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Ergänzung des Zeichens 239 StVO mit Zusatzzeichen 1022-10; ggf. ergänzend Befestigung des Weges und Verhinderung des Parkens auf dem Weg;

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	Kurz- mittelfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtliche Maßnahme; ggf. kleinere bauliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:

4.3 Entfernung von Umlaufsperrn und Hindernissen

Weg zwischen Rettenbach- und Seyboldsdorfer Straße, Dr. Alois-Gaßner-Weg, Weg zwischen Waldstraße und Almweg



Maßnahmennummer:	4.3
Kategorie:	„Kreuz und quer durch die Stadt“

Mangel:
Die genannten Wege sind derzeit durch Umlaufsperrn bzw. Poller für den Radverkehr, aber auch für Fußgänger mit Kinderwagen nicht oder nur eingeschränkt passierbar, stellen aber direkte Wegverbindungen in die Wohngebiete dar. Einschränkung der Sichtverhältnisse durch eine Einfriedung (Mauer) im Dr. Alois-Gaßner-Weg.
Ziel:
Ermöglichen des Durchgangs, aber auch der Durchfahrt; Verbreiterung, wo möglich;
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Entfernung der Umlaufsperrn und Ergänzung des Zeichens 239 StVO mit Zusatzzeichen 1022-10; ggf. ergänzend Befestigung und Verbreiterung des Weges; Reduzierung der Mauerhöhe im Dr. Alois-Gaßner-Weg, so dass die Sichtbeziehungen gegeben sind;

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	Kurz- mittelfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtliche Maßnahme; kleinere bauliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:	

4.4 Querungshilfe Seyboldsdorfer Straße

Seyboldsdorfer Straße in Höhe Im Burger Feld



Maßnahmennummer:	4.4
Kategorie:	„Kreuz und quer durch die Stadt“

Mangel:
Auf Höhe Im Burger Feld beginnt der Radweg in Richtung Seyboldsdorf. Darüber hinaus besteht an dieser Stelle eine wichtige Querverbindung über einen Fuß- und Radweg zur Siedlung an der Berlinerstraße. Derzeit gibt es keine gesicherte Quermöglichkeit der Seyboldsdorfer Straße, um in die Siedlung Im Burger Feld bzw. auf den Radweg in Richtung Seyboldsdorf zu gelangen. Der ostseitige Gehweg endet dort.
Ziel:
Verbesserung der Quermöglichkeiten der Seyboldsdorfer Straße; gesicherter Wechsel auf den linksseitigen Radweg;
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Bau einer Mittelinsel Querungshilfe in der Seyboldsdorfer Straße auf Höhe Im Burger Feld;

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	Mittelfristig
Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg, Landkreis Landshut

Grafische Darstellungen:

4.5 Zweiter Zugang zum Bahnsteig von der Industriestraße

Bahnhof



Maßnahmennummer:	4.5
Kategorie:	„Kreuz und quer durch die Stadt“

Mangel:	Der Bahnhof
Ziel:	Verbesserung der Zugänglichkeit des Bahnhofs; bessere Erreichbarkeit für die Beschäftigten und Kunden des Gewerbegebiets;
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	Herstellung eines zweiten Zugangs zum Bahnsteig;

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	Mittel- langfristig
Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg, Deutsche Bahn

Grafische Darstellungen:



Blick zum südlichen Ende des Bahnsteigs von der Industriestraße

5.1 Fahrradabstellanlagen Grundschule Vilsbiburg

Grundschule Vilsbiburg



Maßnahmennummer:	5.1
Kategorie:	„Mehr Platz für´s Rad“

Mangel:
Während auf der Mittelschule aktuelle und praxistaugliche Fahrradständer aufgestellt sind, sind an der Grundschule nur alte Modelle vorhanden (sog. „Felgenbrecher“);
Ziel:
Errichtung attraktiver ADFC-zertifizierter Fahrradabstellanlagen mit zeitgemäßem Standard; Erhöhung der Wertschätzung des Fahrrades;
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Austausch der sog. „Felgenbrecher“ (siehe Foto oben) an der Grundschule Vilsbiburg durch aktuelle Modelle; wegen der jüngeren Kinder sollte an der Grundschule auf eine „Hoch-Tief-Einstellung“ verzichtet werden, d.h. nur Tief-Einstellung auf einer Ebene; die Bügel an der Nordseite des Gebäudes können zum Abstellen der Roller erhalten bleiben;

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:

5.2 Erweiterung der Fahrradabstellanlagen am Bahnhof

Bahnhof Nordseite



Maßnahmennummer:	5.2
Kategorie:	„Mehr Platz für´s Rad“

Mangel:
Während auf der Südseite des Bahnhofs aktuelle praxistaugliche Fahrradständer aufgestellt sind, sind auf der Nordseite nur alte Modelle vorhanden (sog. „Felgenbrecher“);
Ziel:
Errichtung attraktiver ADFC-zertifizierter Fahrradabstellanlagen mit zeitgemäßem Standard; Erhöhung der Wertschätzung des Fahrrades;
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Austausch der sog. „Felgenbrecher“ an der Nordseite des Bahnhofs durch aktuelle Modelle;

Priorität:	(2)
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg, DB Station&Service

Grafische Darstellungen:

5.3 Fahrradabstellanlagen Kindergarten Frauensattlinger Straße

Kindergarten Frauensattlinger Straße



Maßnahmennummer:	5.3
Kategorie:	„Mehr Platz für´s Rad“

Mangel:
Nahezu alle Fahrradabstellanlagen an den Kindertagesstätten 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“ (siehe Foto oben) an allen Kindertagesstätten durch aktuelle Modelle; wegen der Kinderfahrräder und Fahrräder mit Kindersitz sollte an Kindertagesstätten auf eine „Hoch-Tief-Einstellung“ verzichtet werden, d.h. nur Tief-Einstellung auf einer Ebene;

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:	

5.4 Fahrradabstellanlagen Stadtbad

Stadtbad Hintereingang



Maßnahmennummer:	5.4
Kategorie:	„Mehr Platz für´s Rad“

Mangel:
Am rückwärtigen Eingang des Stadtbad sind nur wenige Fahrradständer vorhanden, die auch nicht den aktuellen Standards (sog. „Felgenbrecher“) entsprechen;
Ziel:
Errichtung attraktiver ADFC-zertifizierter Fahrradabstellanlagen mit zeitgemäßem Standard; Erhöhung der Wertschätzung des Fahrrades;
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Austausch der sog. „Felgenbrecher“ (siehe Foto oben) durch aktuelle Modelle;

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:

5.5 Fahrradabstellanlagen Friedhof

Friedhof Vilsbiburg



Maßnahmennummer:	5.5
Kategorie:	„Mehr Platz für´s Rad“

Mangel:
Während auf der Mittelschule und an der Kirche aktuelle und praxistaugliche Fahrradständer aufgestellt sind, sind am Friedhof nur alte Modelle vorhanden (sog. „Felgenbrecher“);
Ziel:
Errichtung attraktiver ADFC-zertifizierter Fahrradabstellanlagen mit zeitgemäßem Standard; Erhöhung der Wertschätzung des Fahrrades;
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Austausch der sog. „Felgenbrecher“ (siehe Foto oben) am Friedhof Vilsbiburg durch aktuelle Modelle; wegen der Senioren sollte am Friedhof auf eine „Hoch-Tief-Einstellung“ verzichtet werden, d.h. nur Tief-Einstellung auf einer Ebene;

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:

6.1 Info-Point am Stadtplatz

Stadtplatz



Maßnahmennummer:	6.1
Kategorie:	„Rundum sorglos“

Mangel:
Zentrale Informationsstelle und Serviceeinrichtung in der Stadtmitte fehlt;
Ziel:
Zentrale Informationsstelle, insbesondere auch für Radtouristen mit umfangreichem Serviceangebot;
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Einrichtung einer Informations- und Reparaturservicestation einschließlich WLAN (bereits vorhanden);

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:

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

6.2 Mobilitätsstation mit Reparaturservicestation am Bahnhof

Bahnhof Vilsbiburg



Maßnahmennummer:	6.2
Kategorie:	„Rundum sorglos“

Mangel:
Da viele Pendler mit dem Fahrrad zum Bahnhof fahren bzw. viele Reisende mit dem Fahrrad dort ankommen wäre dort eine Fahrradreparaturstation sinnvoll; eine Fahrradverleihstation würde die Bahnreise zusätzlich attraktiv machen, da Besucher dann in Vilsbiburg mobiler sind;
Ziel:
Serviceangebot für kleinere Reparaturen in Eigenleistung;
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Einrichtung einer Reparaturservicestation mit Luftpumpe und ggf. Ersatzteilautomat; Fahrradverleihstation (Betrieb ggf. in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn und großen Betrieben in Vilsbiburg, z.B. auch im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements)

Priorität:	(2)
Zeithorizont:	mittelfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg, Deutsche Bahn, größere Betriebe

Grafische Darstellungen:	
<p>Reparaturstation (Gemeinde Planegg)</p>	<p>Anmeldestation (Fahrradverleih)</p>

6.3 Lastenradverleih

Stadtverwaltung Vilsbiburg



Maßnahmennummer:	6.3
Kategorie:	„Rundum sorglos“

Mangel:
In Vilsbiburg wären in Bezug auf die Entfernung die meisten Wege im Binnenverkehr mit dem Fahrrad zu erledigen, auch bei kleineren Transporten. Der hohe Einstiegspreis für Lastenräder hält jedoch viele Bürger vom Kauf ab. Ein Verleih ermöglicht es den Bürgern die Zweckmäßigkeit vorher zu testen;
Ziel:
Möglichkeit kleinere Transporte statt mit dem Kfz mit dem Fahrrad zu erledigen;
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Angebot eines Lastenradverleihs um die Vorzüge des Lastenrads zu testen

Priorität:	(2)
Zeithorizont:	Kurz- bis mittelfristig
Umsetzung:	organisatorische Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg, Fahrradhändler

Grafische Darstellungen:	
Lastenradverleih (Gemeinde Poing)	Lastenradparkplätze (Gröbenzell)

6.4 Absenkung der Bordsteine

Beispiel:
Brückenstraße (Radweg zur Landshuter Straße)



Maßnahmennummer:	6.4
Kategorie:	„Rundum sorglos“

Mangel:	
Bordstein nicht abgesenkt;	
Ziel:	
Absenkung der Bordsteine zu besserer Befahrbarkeit;	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	
Absenkung der Bordsteine ;	

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:	
	

6.5 Reflektierende Poller

Beispiele.
Floßgasse, Brücken über den Flutkanal



Maßnahmennummer:	6.5
Kategorie:	„Rundum sorglos“

Mangel:	
Den Pollern fehlt eine rot-weiße reflektierende Markierung (bzw. Reflektor ist verblasst) ;	
Ziel:	
Bessere Sichtbarkeit der Poller;	
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	
Anbringen bzw. Erneuerung rot-weißer und reflektierender Elemente;	

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:	
	 <p>Brücke über den Flutkanal</p>

6.6 Instandhaltung der Oberflächen

Beispiel:
Vilsweg



Maßnahmennummer:	6.6
Kategorie:	„Rundum sorglos“

Mangel:	
	Oberflächenqualität unzureichend (z.B. Pfützen auf wassergebundener Decke);
Ziel:	
	Komfortable Befahrbarkeit;
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	
	Instandhaltung der Oberfläche und regelmäßige Kontrolle, z.B. im Rahmen von Verkehrsschauen;

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:	

6.7 Wiederherstellung nach Baustellen

Beispiel:
Frauensattlinger Straße



Maßnahmennummer:	6.7
Kategorie:	„Rundum sorglos“

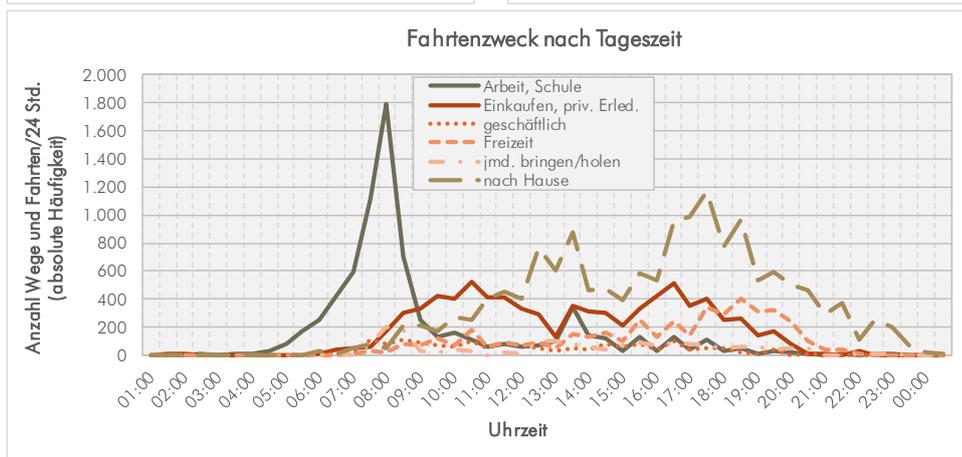
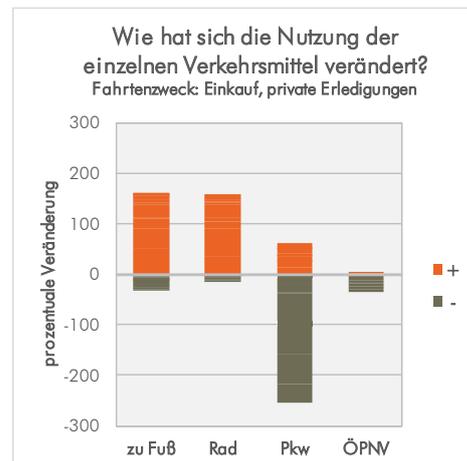
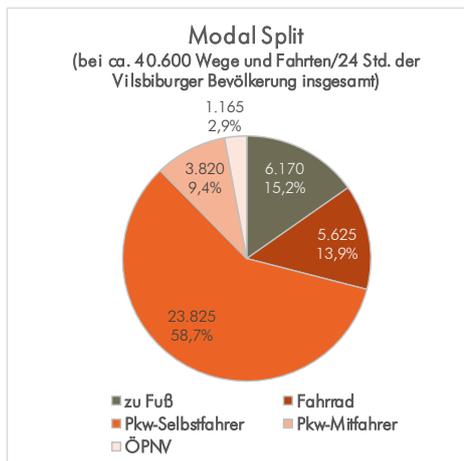
Mangel:
Bei vielen Bauarbeiten werden die Oberflächen nur unzureichend wiederhergestellt, so dass Unebenheiten, fehlende Beläge und schadhafte Oberflächen zurückbleiben;
Ziel:
Sorgfältige Wiederherstellung nach Bauarbeiten; Wertschätzung der Infrastruktur für den Fahrradverkehr;
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Werkgerechte Wiederherstellung der Radverkehrsinfrastruktur nach Bauarbeiten;

Priorität:	(1)
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme
Akteure:	Stadt Vilsbiburg

Grafische Darstellungen:

STADT VILSBIBURG

HAUSHALTSBEFRAGUNG



ERLÄUTERUNGSBERICHT

27. APRIL 2022

AUFTRAGGEBER:

Stadt Vilsbiburg
Stadtplatz 26
84137 Vilsbiburg

AUFTRAGNEHMER:

PSLV Planungsgesellschaft
Josephspitalstraße 7
80331 München



INHALTSVERZEICHNIS

1	Aufgabenstellung	1
2	Haushaltsbefragung	2
2.1	Grundlagen	2
	Methodik	2
	Verkehrszellen	2
2.2	Ergebnisse der Haushaltsbefragung	2
	Rücklaufquote und Repräsentativität	2
	Soziodemographische Merkmale	5
	PKW- und Führerschein- Besitz	6
	Fahrrad- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz	8
	Sozioökonomische Merkmale nach Verkehrszellen	9
	Verkehrsmittelwahl	12
	Wegehäufigkeit	15
	Fahrtenzwecke	18
	Fahrtweiten im Binnenverkehr	19
	Binnenverkehrsströme für ausgewählte Verkehrszellen	20
	Problemsicht der Bevölkerung	25
	Vorschläge der Bevölkerung	27
	Verortung von Problemthemen	30
	Zusatzfrage: Verbesserung der Gehwegsituation	31
	Zitate der Vilsbiburger Bevölkerung	31
3	Corona-Zusatzfragen	33
4	Zusammenfassung und Fazit	39

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Blick Richtung Stadtplatz Vilsbiburg	1
Abbildung 2:	Rücklaufquote der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021 im Vergleich zu anderen PSLV-Haushaltsbefragungen	2
Abbildung 3:	Rücklaufquote der Haushaltsbefragung differenziert nach Verkehrszellen	3
Abbildung 4:	Alterspyramide im Vergleich: Bevölkerung Vilsbiburg insgesamt – Altersverteilung aus dem Rücklauf der Haushaltsbefragung	4
Abbildung 5:	Verteilung der Haushaltstypen	5
Abbildung 6:	Verteilung der Haushaltsgrößen	5
Abbildung 7:	Tätigkeit der Befragten	5
Abbildung 8:	Verteilung der Altersgruppen	6
Abbildung 9:	Pkw-Besitz der Haushalte	6
Abbildung 10:	Pkw-Besitz differenziert nach Haushaltstypen	6
Abbildung 11:	Pkw-Besitz differenziert nach Alter und Geschlecht	7
Abbildung 12:	Pkw- und Führerscheinbesitz der Befragten ab einschließlich 18 Jahre	7
Abbildung 13:	Führerscheinbesitz differenziert nach Alter und Geschlecht	7
Abbildung 14:	Anzahl Räder und e-Bikes pro Haushalt	8
Abbildung 15:	Anzahl der Räder pro Kopf je Haushalt	8
Abbildung 16:	Anzahl der Räder im Haushalt differenziert nach Haushaltstypen	9
Abbildung 17:	Besitz ÖPNV-Zeitkarte differenziert nach Tätigkeit	9
Abbildung 18:	Altersgruppen differenziert nach Verkehrszellen	10
Abbildung 19:	Tätigkeit differenziert nach Verkehrszellen	10
Abbildung 20:	Pkw-Besitz differenziert nach Verkehrszellen	11
Abbildung 21:	Verkehrszusammensetzung bei ca. 41.800 hochgerechneten Wege und Fahrten der Vilsbiburger Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltbefragung	12
Abbildung 22:	Verkehrsmittelwahl bei ca. 40.600 hochgerechneten Wege und Fahrten der Vilsbiburger Bevölkerung insgesamt	12
Abbildung 23:	Verkehrsmittelwahl differenziert nach Verkehrsart bei ca. 40.600 Wege und Fahrten der Vilsbiburger Bevölkerung insgesamt	13
Abbildung 24:	Verkehrsmittelwahl differenziert nach Geschlecht	13
Abbildung 25:	Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr differenziert nach Haushaltstyp	14
Abbildung 26:	Verkehrsmittelwahl nach Tageszeit	15
Abbildung 27:	Wegehäufigkeit pro Person und Tag	15
Abbildung 28:	Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Geschlecht	16
Abbildung 29:	Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Alter	16
Abbildung 30:	Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Tätigkeit	17
Abbildung 31:	Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Pkw-Besitz	17
Abbildung 32:	Fahrtzwecke der Vilsbiburger Bevölkerung	18
Abbildung 33:	Fahrtzwecke der Vilsbiburger Bevölkerung differenziert nach Verkehrsmittel	18

Abbildung 34:	Fahrtzwecke der Vilsbiburger Bevölkerung differenziert nach Tageszeit.....	19
Abbildung 35:	Fahrtweiten im Binnenverkehr – absolute Anzahl	19
Abbildung 36:	Fahrtweiten im Binnenverkehr – relative Häufigkeit	20
Abbildung 37:	Kfz-Binnenverkehr 24 Stunden - Verkehrszelle 27 „Gewerbegebiet West“	21
Abbildung 38:	Kfz-Binnenverkehr 24 Stunden - Verkehrszelle 16 „Schachten“	22
Abbildung 39:	Binnenverkehr Rad 24 Stunden - Verkehrszelle 16 „Schachten“	23
Abbildung 40:	Binnenverkehr Rad 24 Stunden - Verkehrszelle 1 „Stadtplatz“	24
Abbildung 41:	Nennungen von Problemthemen nach Verkehrsarten	25
Abbildung 42:	Problemthemen im fließenden Verkehr aus der Haushaltsbefragung	25
Abbildung 43:	Problemthemen im ruhenden Verkehr	26
Abbildung 44:	Problemthemen beim Fuß- und Radverkehr.....	26
Abbildung 45:	Problemthemen beim Fuß- und Radverkehr.....	27
Abbildung 46:	Nennungen von Vorschlägen nach Verkehrsarten	27
Abbildung 47:	Vorschläge zum fließenden Verkehr	28
Abbildung 48:	Vorschläge zum ruhenden Verkehr	28
Abbildung 49:	Vorschläge zum Fuß- und Radverkehr.....	29
Abbildung 50:	Vorschläge zum ÖPNV	29
Abbildung 51:	Problemthemen am Stadtplatz bzw. in der Stadtmitte	30
Abbildung 52:	Problemthemen in der Frontenhausener Straße	30
Abbildung 53:	Problemthemen in der Seyboldsdorfer Straße	30
Abbildung 54:	Problemthemen in der Landshuter Straße.....	31
Abbildung 55:	Verortung bzw. Nennungen zur Verbesserung der Gehwegsituation	31
Abbildung 56:	Zitate der Vilsbiburger Bevölkerung aus der Haushaltsbefragung	32
Abbildung 57:	Mobilitätsverhalten während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen ...	33
Abbildung 58:	Änderung des Mobilitätsverhalten während der Corona Krise.....	34
Abbildung 59:	Tage pro Woche im Home-Office während der Corona Krise	34
Abbildung 60:	Prozentualer Anteil der Kurzarbeit pro Monat während der Corona Krise.....	35
Abbildung 61:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel beim Fahrtzweck Arbeit, Schule während der Corona Krise	35
Abbildung 62:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel beim Fahrtzweck Einkauf, private Erledigungen während der Corona Krise	35
Abbildung 63:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel beim Fahrtzweck Freizeit während der Corona Krise.....	36
Abbildung 64:	Einschätzung des Mobilitätsverhalten für die Zeit nach der Pandemie	37
Abbildung 65:	Zitate der Vilsbiburger Bevölkerung aus dem Corona-Zusatzfragebogen	38

ANLAGEN

Anlage 1:	Verkehrszellenplan.....	i
Anlage 2:	Übersicht Mobilität der Vilsbiburger Bevölkerung.....	ii
Anlage 3:	Binnenverkehrsströme Kfz/24 Stunden.....	iii - iv
Anlage 3.1:	Binnenverkehr Kfz/24 Stunden - Zelle 4 „Frontenhausener Straße“.....	iii
Anlage 3.2:	Binnenverkehr Kfz/24 Stunden - Zelle 9 „Eichenstraße“.....	iv
Anlage 4:	Binnenverkehrsströme Fahrrad/24 Stunden.....	v - vii
Anlage 4.1:	Binnenverkehr Fahrrad/24 Stunden - Zelle 14 „Rettenbach“.....	v
Anlage 4.2:	Binnenverkehr Fahrrad/24 Stunden - Zelle 18 „Rombach“.....	vi
Anlage 4.3:	Binnenverkehr Fahrrad/24 Stunden - Zelle 27 „Gewerbegebiet West“.....	vii
Anlage 5:	Zitate der Vilsbiburger Bevölkerung aus der Haushaltsbefragung.....	viii - xx
Anlage 6:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel während der Corona-Krise.....	xxi - xxiii
Anlage 6.1:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel - Fahrtzweck Arbeit, Schule während der Corona-Krise.....	xxi
Anlage 6.2:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel - Fahrtzweck Einkauf, private Erledigungen während der Corona-Krise.....	xxii
Anlage 6.3:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel - Fahrtzweck Freizeit während der Corona-Krise.....	xxiii
Anlage 7:	Zitate der Vilsbiburger Bevölkerung aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 21.09.2021.....	xxiv - xxvii

1 Aufgabenstellung

Die Stadt Vilsbiburg lässt aktuell in Vorbereitung zu erforderlichen Handlungs- und Planungsschritten für den Bereich der Kernstadt und einem sinnvollen Umgriff ein integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) von den ARC-Architekten erarbeiten.

Neben einer fachlichen Begleitung der ARC-Architekten werden konkrete Untersuchungen zum Kfz-Verkehr durchgeführt, wofür eine aktuelle Datenbasis erforderlich ist. Diese Grundlage wird

unter anderem mit Hilfe einer Haushaltsbefragung erhoben.

Mit einer Haushaltsbefragung können die durch die Verkehrsbefragung im fließenden Kfz-Verkehr nicht oder nur teilweise erfassten Binnenverkehrsbeziehungen innerhalb der Gemeinde wesentlich exakter ermittelt und auch Angaben zum Verkehrsverhalten (Verkehrsmittelwahl, Zahl der täglichen Wege bzw. Fahrten etc.) gewonnen werden.



Abbildung 1: Blick Richtung Stadtplatz Vilsbiburg

2 Haushaltsbefragung

2.1 Grundlagen

Die Haushaltsbefragung wurde für den Stichtag 21. September 2021 angesetzt. Mit deren Hilfe wird neben der Ermittlung des Modal Split vor allem der Binnenverkehr der Vilsbiburger Bevölkerung erfasst.

Methodik

Die Haushaltsbefragung erfolgte mittels Fragebogen. Sämtliche Haushalte im kompletten Stadtgebiet Vilsbiburgs erhielten diesen auf postalischem Weg. In dem Fragebogen werden von allen Haushaltsmitgliedern ihre zurückgelegten Wege und Fahrten für den angesetzten Stichtag eingetragen und können mit den Zusatzfragen ihre Probleme und Vorschläge zu verkehrsrelevanten Themen in Vilsbiburg anbringen.

Verkehrszellen

Für die Auswertung der Ergebnisse wird ein relativ detailliertes Straßennetz für die Stadt Vilsbiburg herangezogen. Zu diesem Zweck muss auch die Einteilung in die sogenannten Verkehrszellen relativ kleinräumig erfolgen. Anlage 1 enthält diese Verkehrszellen zusammen mit den Einwohnerzahlen. Die Kenntnis der Einwohnerzahlen der einzelnen Verkehrszellen ist bei der Eichung des Verkehrsmodells und der Abschätzung des Verkehrsaufkommens einzelner Wohngebiete von Vorteil.

2.2 Ergebnisse der Haushaltsbefragung

Rücklaufquote und Repräsentativität

Insgesamt wurden etwa 965 verwertbare Haushaltsbögen zurückgeschickt, worin ca. 2.190 Personen (davon ca. 2.075 Personen über sechs Jahre) enthalten sind. Damit kann eine Rücklaufquote von ca. 17% erzielt werden. Abbildung 2 zeigt Rücklaufquoten vergleichbarer PSLV-Haushaltsbefragungen aus den letzten Jahren. Dabei wird ersichtlich, dass der Rücklauf in Vilsbiburg - von der aktuellen Haushaltsbefragung - im unteren Drittel liegt. Im Vergleich zur Haushaltsbefragung aus

dem Jahr 2009 fällt dieser geringer aus. 2009 lag die Rücklaufquote bei ca. 21%.

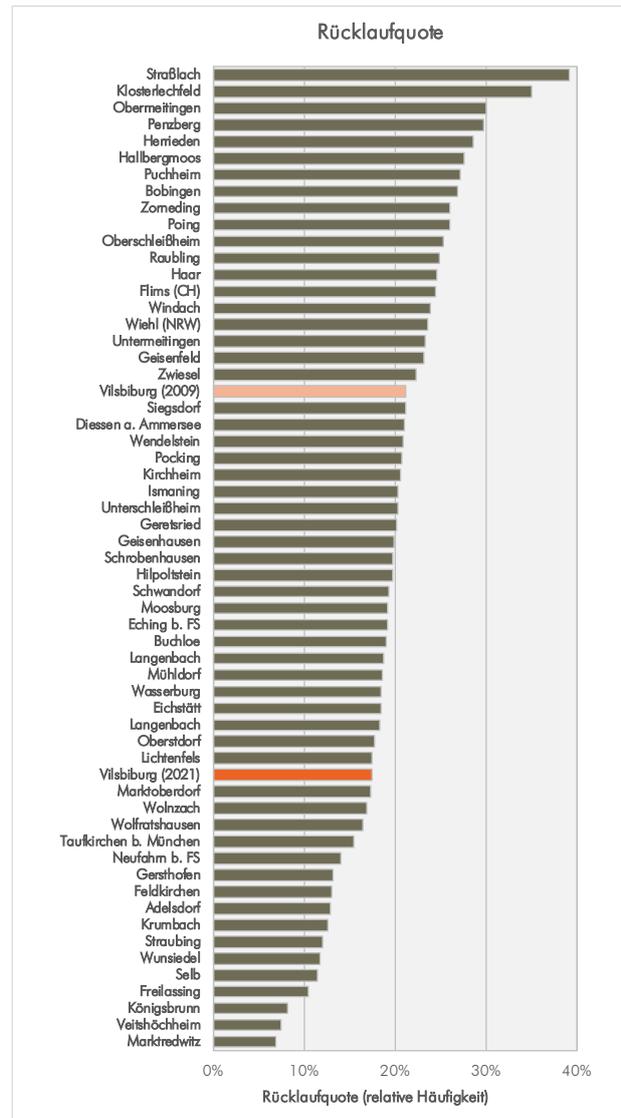


Abbildung 2: Rücklaufquote der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021 im Vergleich zu anderen PSLV-Haushaltsbefragungen

Da in der Anzahl der Rückläufe zwischen den einzelnen Verkehrszellen Unterschiede bestehen, ist diese in Abbildung 3 differenziert nach Verkehrszellen dargestellt. Ein besonders hoher Anteil von über 36% ist in der Verkehrszelle 12 „Bayerwaldviertel“ festzustellen. Einen Rücklauf von über 25% ist außerdem in den Zellen 14 „Rettenbach“ und 36 „Wolferding“ zu finden. Unterdurchschnittlich fällt der Anteil in der Verkehrszelle 3 „Seyboldsdorfer Vorstadt“, 15 „Berliner Straße“, 22 „Industriestraße“, 23 „Gewerbegebiet Schwalbenfeld“ und 29 „Mühlen“ aus. Verkehrszellen ohne Einwohner oder ohne Rücklauf sind in der Abbildung ausgeblendet. Für eine vollständige Übersicht der Zelleinteilung siehe auch Anlage 1 „Verkehrszellenplan“.

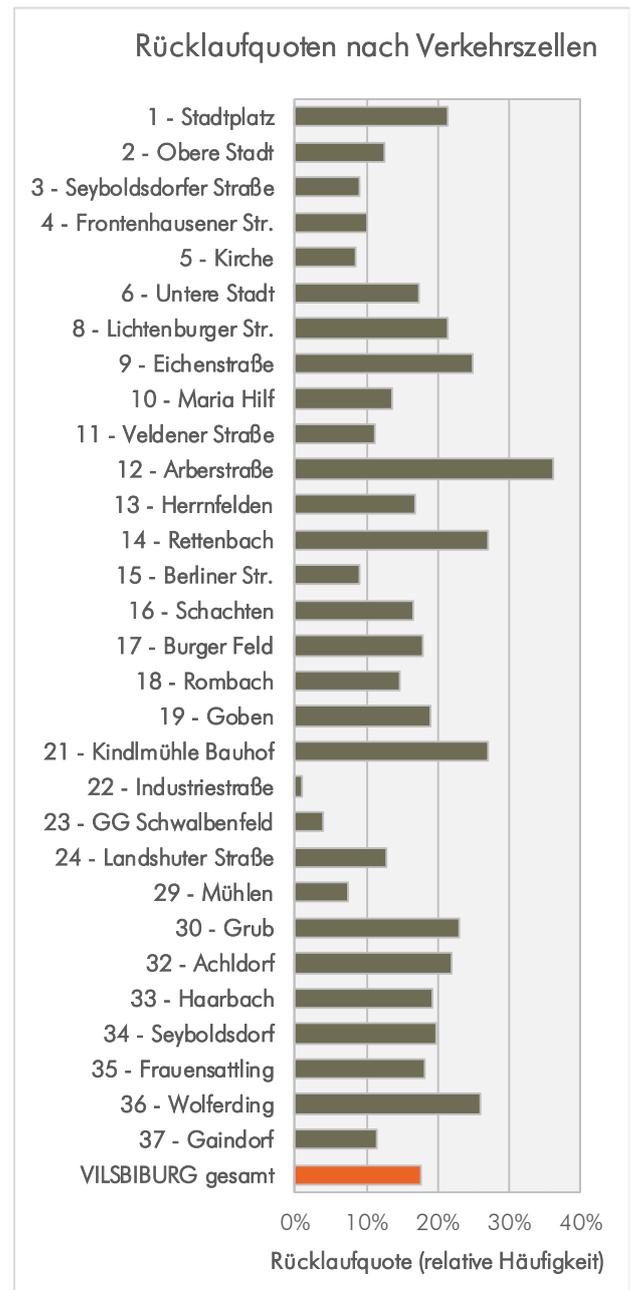


Abbildung 3: Rücklaufquote der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021 differenziert nach Verkehrszellen

Aufgrund der ausreichenden Rücklaufquote kann die Haushaltsbefragung als repräsentativ angesehen werden, da mit der Stichprobe ein guter Querschnitt der Bevölkerung Vilsbiburgs wiedergegeben wird. Dies wird an der Alterspyramide, differenziert nach Geschlecht, verdeutlicht (vgl. Abbildung 4). Die Balken stellen die Altersverteilung in Vilsbiburg insgesamt dar, die Linien beziehen sich auf den Rücklauf aus der Haushaltsbefragung. Das Durchschnittsalter der Vilsbiburger Bevölkerung aus der Haushaltsbefragung liegt bei ca. 45,5 Jahre. Laut Statistik liegt das tatsächliche Durchschnittsalter der gesamten Stadt bei ca. 43,5 Jahre. Im Großen und Ganzen ist die Verteilung der Altersgruppen relativ deckungsgleich. Die etwas überdurchschnittliche Antwortquote ab ca. 55 Jahren ist relativ geläufig, da es sich häufig um Personen handelt, die meist bereits seit langem im Ort wohnen und sich deshalb mit diesem stark identifizieren. Auch die etwas unterdurchschnittliche Antwortquote in der Altersgruppe zwischen 20 und 30 ist eher üblich, da viele Menschen in diesem Lebensabschnitt andere Prioritäten setzen als sich mit Problemen des örtlichen Lebensumfeldes zu beschäftigen. Hinzu kommt, dass einige Einwohner in diesem Alter nicht vor Ort wohnen (z.B. auswärtiger Aufenthalt wegen Ausbildung oder Studium), aber dennoch in Vilsbiburg gemeldet sind.

In den nachfolgenden Auswertungen bzw. Abbildungen kann die Anzahl der absoluten Grundgesamtheit (N) variieren, da nicht alle Personen zu allen Kriterien Angaben machen. Es werden jeweils nur gültige Angaben aufgezeigt.

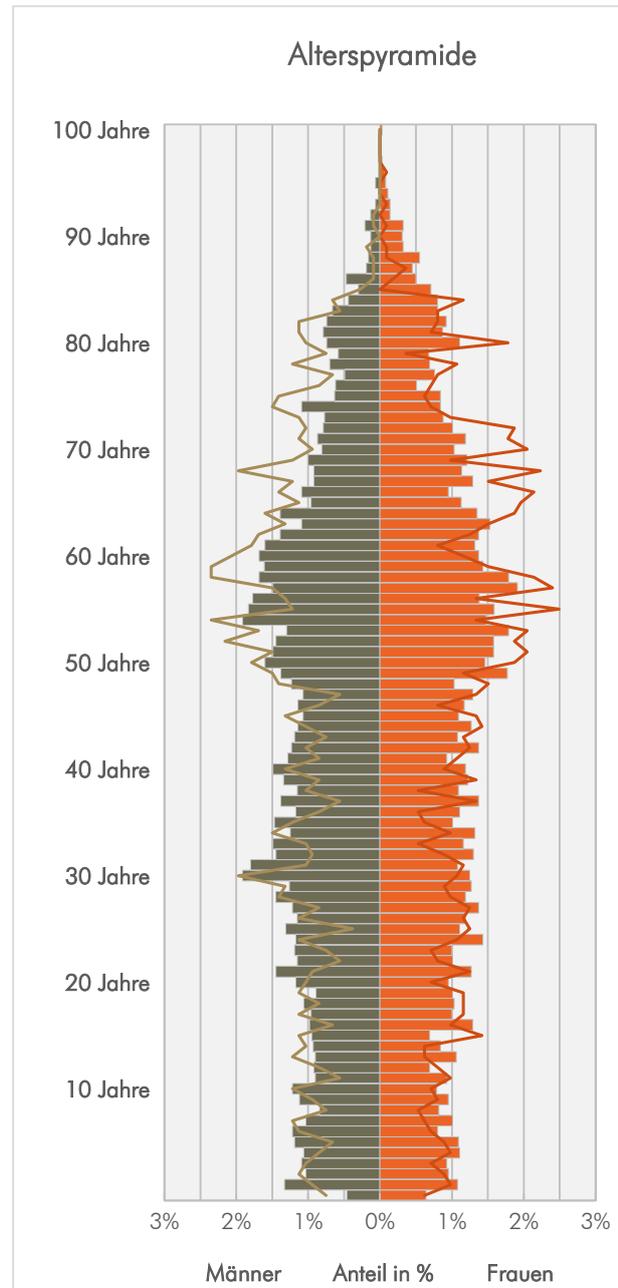


Abbildung 4: Alterspyramide im Vergleich: Bevölkerung Vilsbiburg insgesamt – Altersverteilung aus dem Rücklauf der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

Soziodemographische Merkmale

Für die Ergebnisauswertung werden die Haushalte in fünf verschiedene Typen unterteilt (vgl. Abbildung 5):

- Singles (unter 65 Jahren),
- Paare (mind. einer unter 65 Jahren),
- Senioren (keiner unter 65 Jahren),
- Familien mit Kindern (mind. eines unter 18 Jahren),
- Mehrgenerationenhaushalte (z.B. Familien mit ausschließlich erwachsenen Kindern bzw. mit Kindern unter 18 und gleichzeitig mind. einem weiteren Haushaltsmitglied über 65).

Den größten Anteil der Befragten bilden Senioren, gefolgt von Paaren. In der Stichprobe am geringsten vertreten sind Mehrgenerationenhaushalte.

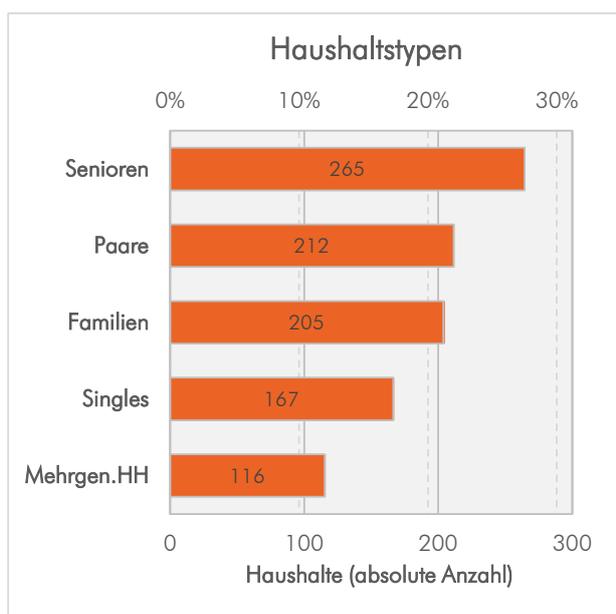


Abbildung 5: Verteilung der Haushaltstypen aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

Die durchschnittliche Größe aller erfassten Haushalte beträgt 2,3 Personen/Haushalt. Somit ist auch die Anzahl der Zweipersonen-Haushalte am größten, gefolgt von den Single-Haushalten (vgl. Abbildung 6). Am seltensten leben mehr als vier Personen in einem Haushalt.

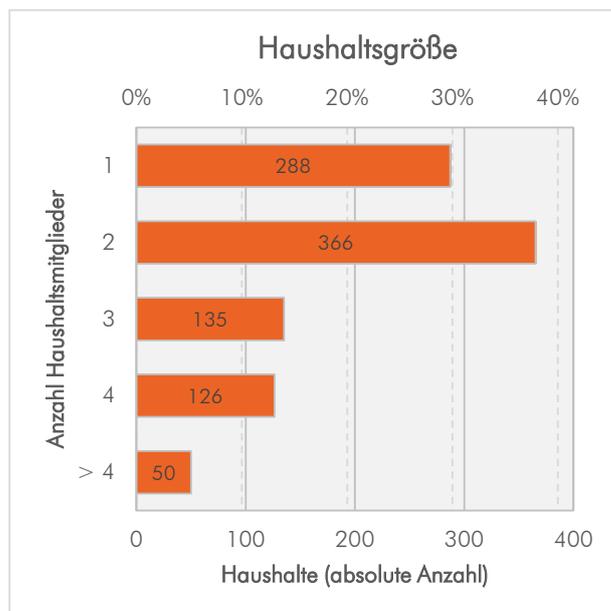


Abbildung 6: Verteilung der Haushaltsgrößen aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

Etwa die Hälfte der Befragten ist berufstätig (vgl. Abbildung 7). Ein weiterer großer Anteil ist im Ruhestand oder in Ausbildung. Nicht berufstätig ist ein verhältnismäßig sehr geringer Anteil.

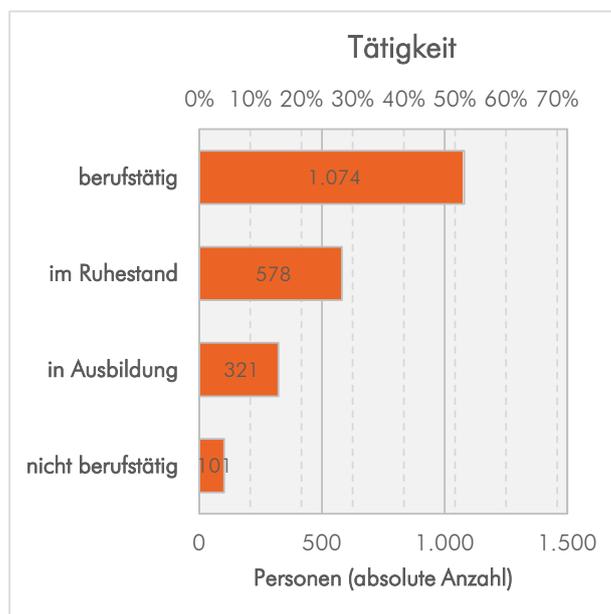


Abbildung 7: Tätigkeit der Befragten aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

Abbildung 8 zeigt nochmals die Altersverteilung der teilnehmenden Befragten, diesmal unterteilt in Altersgruppen. Die Altersgruppe zwischen 46 und 64 Jahren ist am stärksten vertreten. Die Altersgruppe über 75 ist prozentual am schwächsten repräsentiert. Die restlichen Altersgruppen sind relativ homogen vertreten.

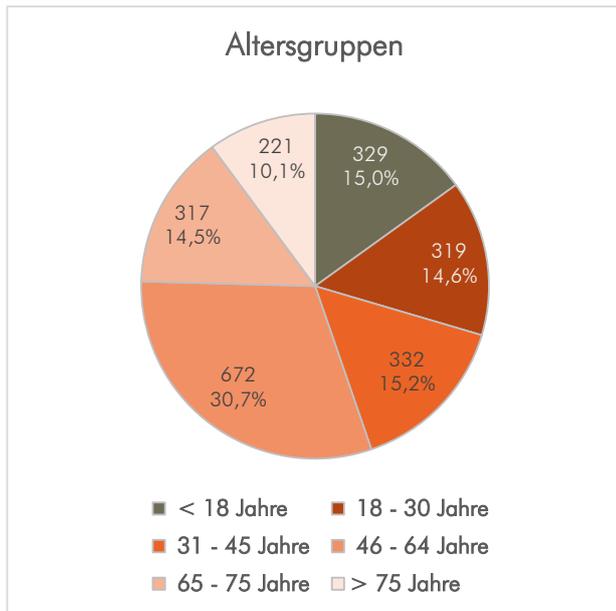


Abbildung 8: Verteilung der Altersgruppen aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

PKW- und Führerschein-Besitz

Insgesamt verfügen ca. 925 Haushalte aus der Befragung über einen Pkw. In den meisten Haushalten ist ein Pkw vorhanden, gefolgt von zwei Pkw (vgl. Abbildung 9). Am geringsten ist der Anteil, der keinen Pkw zur Verfügung hat.

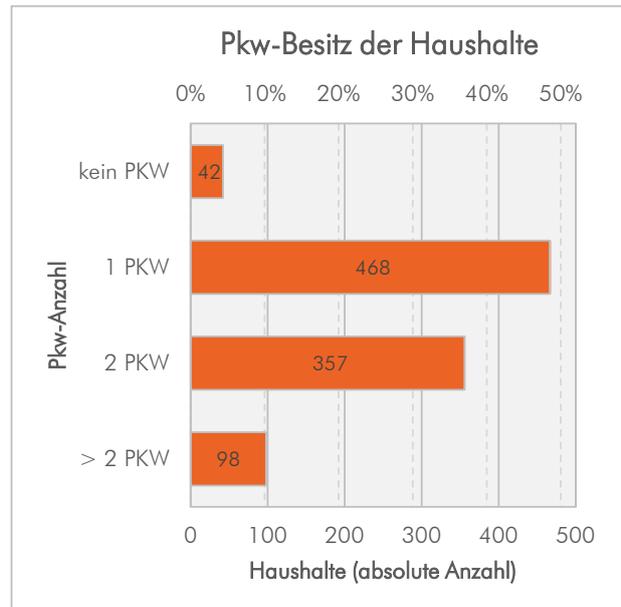


Abbildung 9: Pkw-Besitz der Haushalte aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

Die Haushaltstypen, die vermehrt über keinen Pkw verfügen sind überwiegend Single- und Senioren-Haushalte (vgl. Abbildung 10). Diese Haushaltstypen besitzen in der Regel einen Pkw. Paare, Familien und Mehrgenerationenhaushalte verfügen häufig über mindestens zwei Pkw.

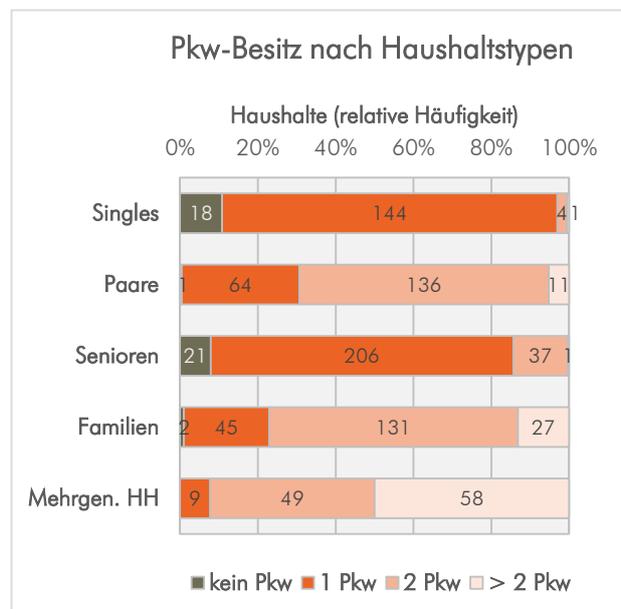


Abbildung 10: Pkw-Besitz differenziert nach Haushaltstypen aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

Differenziert nach Alter und Geschlecht wird deutlich, dass vor allem bei Frauen der Anteil mit zunehmendem Alter ab 65 Jahren sowie zwischen 18 und 30 Jahren seltener in Besitz eines Pkw ist (vgl. Abbildung 11). Bei den über 75-jährigen Frauen ist sogar etwa die Hälfte ohne Pkw. Bei den Männern sind es vor allem die 18- bis 30-jährigen, die keinen Pkw besitzen. Bei den Männern aus den restlichen Altersgruppen ist jeweils nur ein sehr geringer Anteil ohne Pkw.

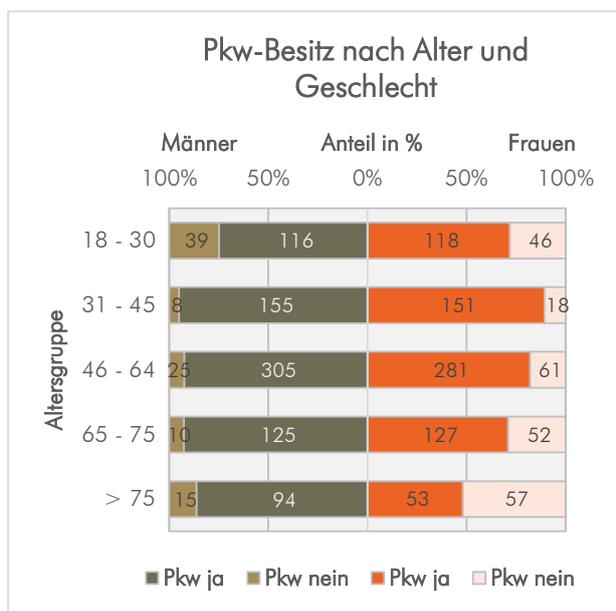


Abbildung 11: Pkw-Besitz differenziert nach Alter und Geschlecht aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

Abbildung 12 zeigt, dass die Anzahl an Personen ohne Führerschein insgesamt mit etwa 5% sehr gering ist. Über 80% der Befragten, die einen Führerschein besitzen, sind auch in Besitz eines Pkw. In die Auswertung einbezogen sind Personen ab einschließlich 18 Jahre.

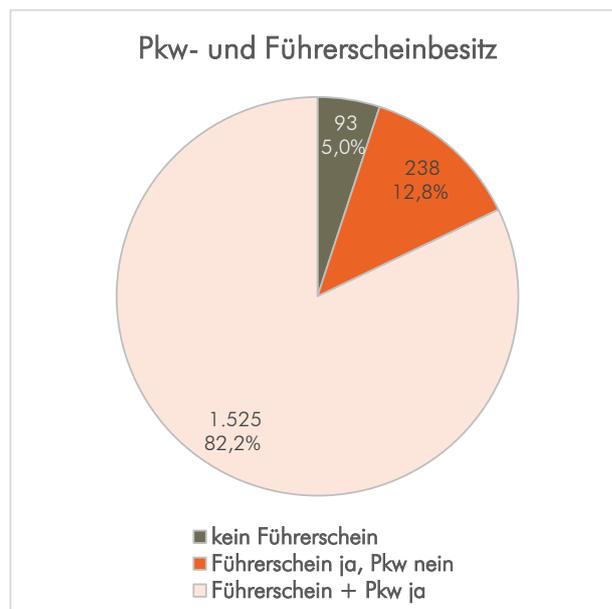


Abbildung 12: Pkw- und Führerscheinbesitz der Befragten ab einschließlich 18 Jahre aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

Der Führerscheinbesitz aufgegliedert nach Alter und Geschlecht ist auf Abbildung 13 dargestellt. Das Bild ist relativ komplementär zu dem des Pkw-Besitzes, differenziert nach Alter und Geschlecht, jedoch mit geringeren Ausprägungen.

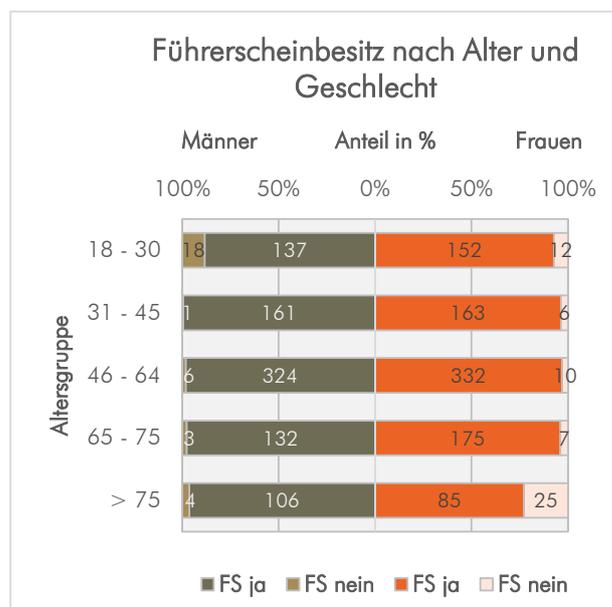


Abbildung 13: Führerscheinbesitz differenziert nach Alter und Geschlecht aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

Fahrrad- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz

Abbildung 14 zeigt die vorhandene Anzahl an Fahrrädern und e-Bikes in den Haushalten. Im Durchschnitt sind ca. 0,8 Räder pro Kopf und ca. 1,8 Räder pro Haushalt vorhanden. In einer kleinen Mehrheit der Haushalte sind keine Räder vorhanden. Der zweitgrößte Anteil verfügt über zwei Räder, gefolgt von einem Rad. Am seltensten verfügen Haushalte über mehr als fünf Räder. Über ein e-Bike verfügen knapp 1/4 der Haushalte in Vilsbiburg, wovon die meisten Haushalte jeweils ein e-Bike besitzen. Drei und mehr e-Bikes sind nur in wenigen Haushalten vorhanden.

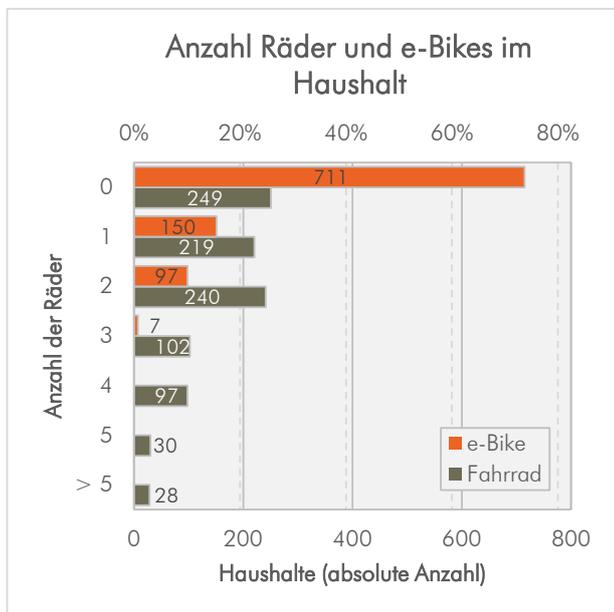


Abbildung 14: Anzahl Räder und e-Bikes pro Haushalt aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

Die Anzahl der Räder pro Kopf je Haushalt ist in Abbildung 15 dargestellt. Dabei wird deutlich, dass im größten Anteil der Haushalte genau ein Rad pro Kopf vorhanden ist, gefolgt von den Haushalten, in denen weniger als ein Rad pro Kopf vorhanden ist. Mit ca. 15% ist der Anteil mit mehr als einem Rad pro Kopf am geringsten.

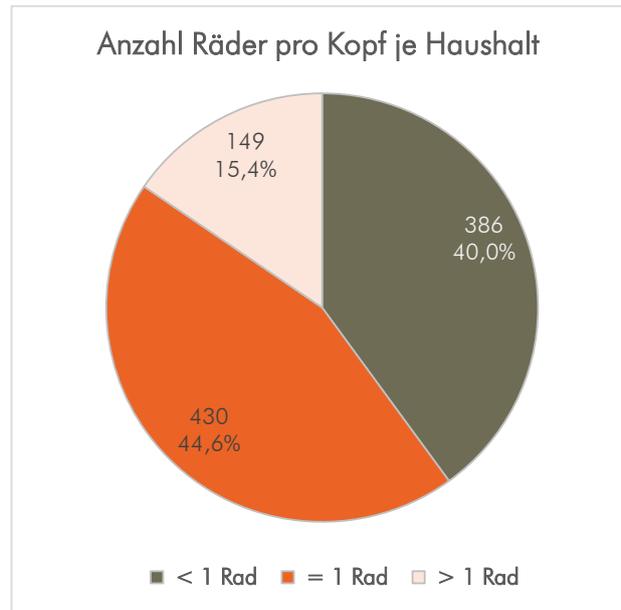


Abbildung 15: Anzahl der Räder pro Kopf je Haushalt aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

Differenziert nach den Haushaltstypen wird deutlich, dass eher Senioren- und Single-Haushalte am häufigsten kein Fahrrad oder ein Fahrrad besitzen (vgl. Abbildung 16). Der größte Anteil mit zwei Rädern ist bei Paaren vorzufinden. Der Hauptteil, der insgesamt über drei und mehr Räder verfügt, ist bei Familien und Mehrgenerationenhaushalten anzutreffen.

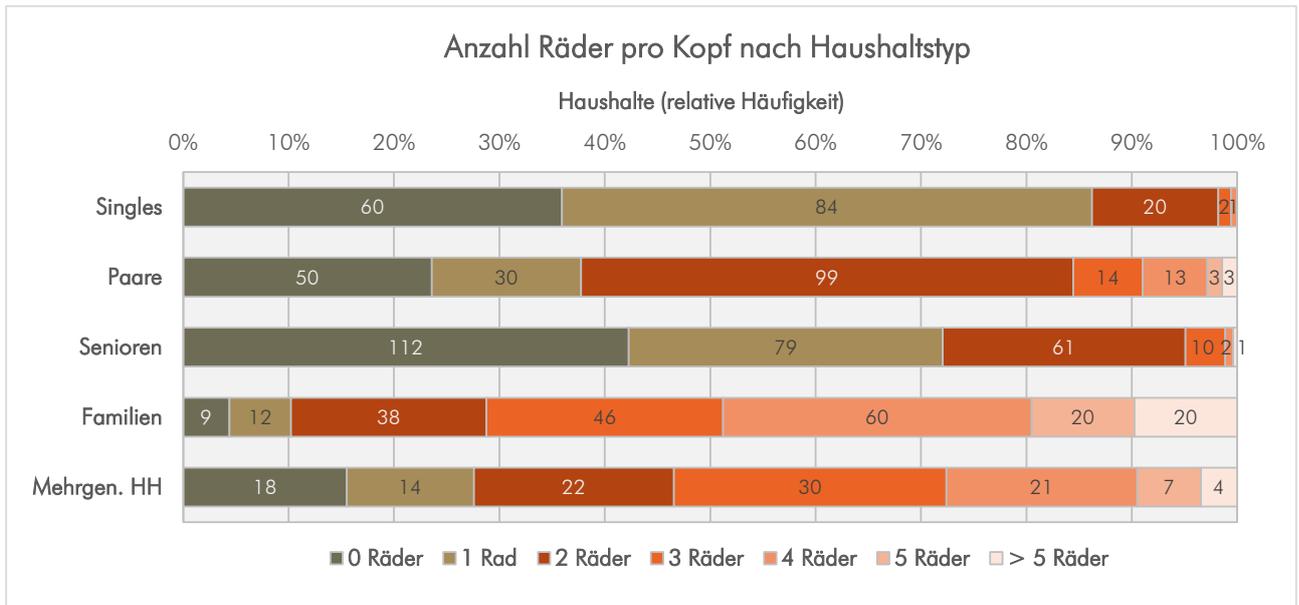


Abbildung 16: Anzahl der Räder im Haushalt differenziert nach Haushaltstypen aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

Von den hier ca. 2.075 erfassten Haushaltsmitgliedern sind etwa 75 (entspricht ca. 4%) in Besitz einer Zeitkarte für den ÖPNV. Diese Personen sind fast ausschließlich in Ausbildung oder gehen zur Schule (vgl. Abbildung 17).

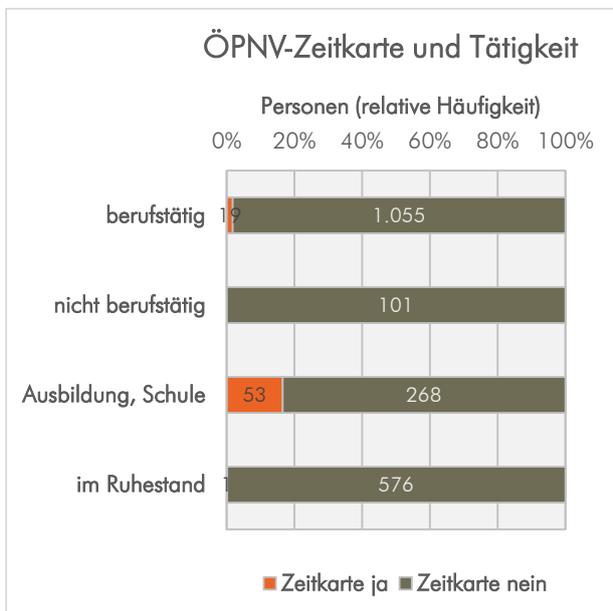


Abbildung 17: Besitz ÖPNV-Zeitkarte differenziert nach Tätigkeit aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

Sozioökonomische Merkmale nach Verkehrszellen

In den nachfolgenden Abbildungen sind verschiedene sozioökonomische Merkmale nach den Verkehrszellen ausgewertet. Verkehrszellen ohne Einwohner bzw. mit nur sehr geringer Einwohnerzahl sind auch hier ausgeblendet. Zusätzlich sind Zellen ausgeschlossen, bei denen die absolute Anzahl zu gering ist um gesicherte Aussagen treffen zu können (z.B. Zelle 21 „Kindlmühle Bauhof“, 22 „Industriestraße“ und 23 „Gewerbegebiet Schwalbenfeld“).

Die größten Anteile von sich im Ruhestand befindlicher Personen bzw. über 65-jähriger kann hauptsächlich in den Verkehrszellen 1 „Stadtplatz“, 2 „Obere Stadt“, 3 „Seyboldsdorfer Vorstadt“, 11 „Veldener Straße“, 14 „Rettenbach“, 16 „Schachten“ sowie 29 „Mühlen“ ermittelt werden (vgl. Abbildung 18 und 19). Im Gegensatz dazu befindet sich in den Verkehrszellen 17 „Burger Feld“, 18 „Goben“ und 24 „Landshuter Vorstadt“ ein prozentual großer Anteil von unter 18-jährigen, in denen mitunter auch die höchsten Anteile an Schülern und Auszubildenden anzutreffen sind. Weiterhin sind in den Zellen 8 „Lichtenburger Straße“, 12 „Bayerwaldviertel“, 30 „Grub“, 34 „Seyboldsdorf“ und 36 „Gaiendorf“ vermehrt Schüler und Auszubildende angesiedelt. Ein überproportional großer Anteil an berufstätigen ist in den Zellen 4 „Fronten-

hausener Straße“, 5 „Kirche“ und 32 „Achldorf“ vorzufinden.

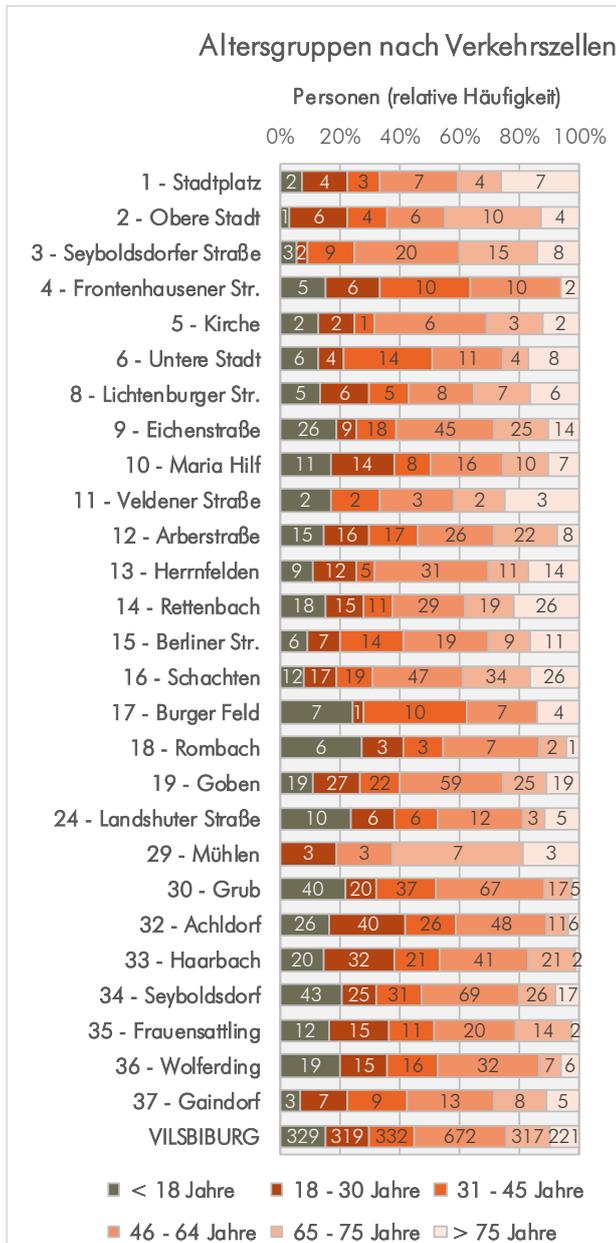


Abbildung 18: Altersgruppen differenziert nach Verkehrszellen aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

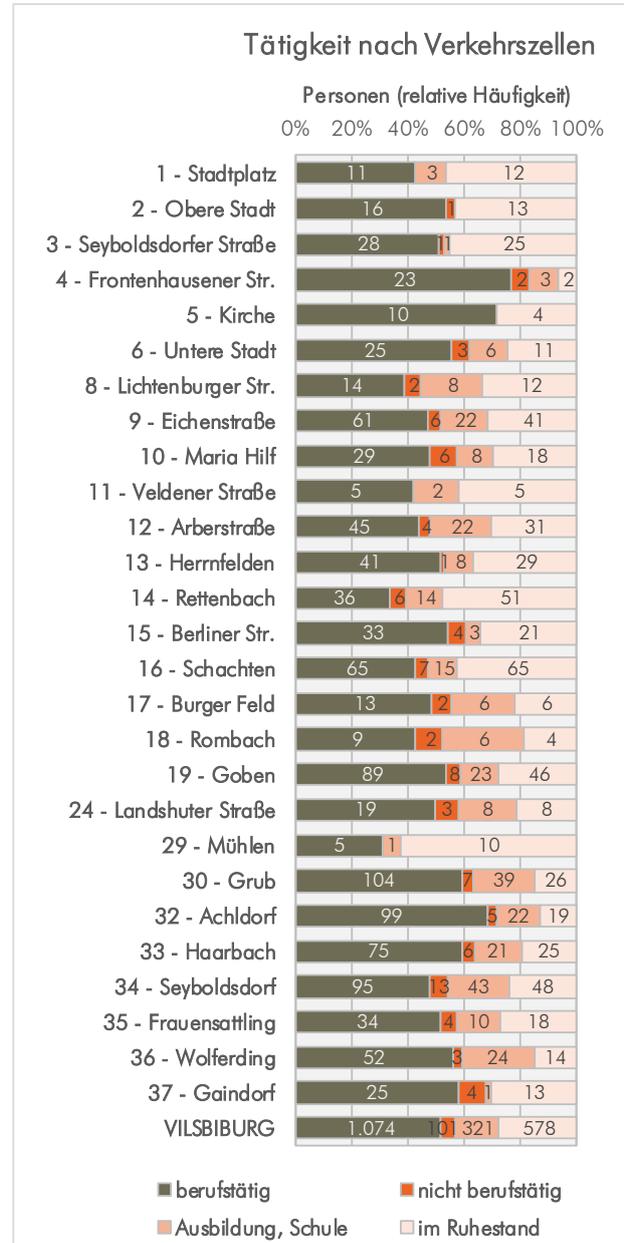


Abbildung 19: Tätigkeit differenziert nach Verkehrszellen aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

In Abbildung 20 ist die durchschnittliche Pkw-Anzahl pro Haushalt, differenziert nach Verkehrszellen dargestellt. Da sich die absolute Anzahl auf die Anzahl von Haushalten bezieht sind aufgrund der geringen Aussagekraft zusätzlich die Zellen 5 „Kirche“, 11 „Veldener Straße“, 18 „Rombach“, 28 „Gewerbegebiet Urbanstraße“ und 29 „Mühlen“ aus der Auswertung ausgeschlossen.

In den Zellen 17 „Burger Feld“ und 37 „Gaidorf“ ist mit 2,0 Pkw pro Haushalt die höchste durchschnittliche Pkw-Anzahl vorzufinden. In den Zellen 35 „Frauensattling“ und 36 „Wolferding“ ist mit durchschnittlich 1,9 Pkw pro Haushalt ebenso eine hohe Anzahl an Pkw pro Haushalt vorhanden. Hingegen sind mit durchschnittlich 1,2 bzw. 1,3 Pkw pro Haushalt in Zelle 15 „Berliner Straße“, 1 „Stadtplatz“, 3 „Seyboldsdorfer Vorstadt“, 6 „Untere Stadt“, 13 „Herrnfelden“ sowie 14 „Rettenbach“ die wenigsten Pkw pro Haushalt vorhanden.



Abbildung 20: Pkw-Besitz differenziert nach Verkehrszellen aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

Verkehrsmittelwahl

Abbildung 21 enthält die Zusammensetzung der verschiedenen Verkehrsarten der Vilsbiburger Bevölkerung insgesamt, d.h. die Darstellung basiert auf einer Hochrechnung der Wegeanzahl, welche mit Hilfe der Haushaltsbefragung ermittelt wird. Es resultiert eine absolute Anzahl von ca. 41.800 Wege und Fahrten pro 24 Stunden aller Vilsbiburger, unabhängig von Verkehrsmittel und Fahrtenzweck. Der Binnenverkehr, sprich Fahrten, die nur innerhalb der Gemeindegrenze durchgeführt werden, bilden mit ca. 45% den größten Anteil, gefolgt von Fahrten im Ziel- und Quellverkehr zwischen dem Hauptort Vilsbiburg und den Ortsteilen (z.B. Fahrten von Seyboldsdorf nach Vilsbiburg) und dem allgemeinen Ziel- und Quellverkehr, also Fahrten, die über die Gemeindegrenze hinausgehen. Enthalten sind auch Ortsveränderungen, die die Bevölkerung außerhalb von Vilsbiburg, zum Beispiel innerhalb von Landshut oder Dingolfing oder auch zwischen diesen und anderen Orten, zurücklegt. Der Anteil dieser Wege – wie auch die Wege im Binnenverkehr zwischen den Ortsteilen und innerhalb der jeweiligen Ortsteile – spielt jedoch eine untergeordnete Rolle. Es ist auch möglich, dass diese Wege nicht von allen Befragten vollständig notiert wurden, da diese für die Thematik in Vilsbiburg eventuell als nicht bedeutend erachtet wurden.

Die Verkehrsmittelwahl, also der Modal Split, der Vilsbiburger Bevölkerung ist in Abbildung 22 dargestellt. Den weitaus größten Anteil, mit annähernd 60% bilden die Pkw-Selbstfahrer, gefolgt von den Fußgängern mit ca. 15%. Der Anteil der Radfahrer beträgt ca. 14%. Der ÖPNV spielt in Vilsbiburg kaum eine Rolle. Da nicht alle Befragten ein Verkehrsmittel zu ihrem zurückgelegten Weg angegeben haben oder eine bestimmte Fahrt (Ziel-/Abfahrtsort), weicht die Anzahl der Wege bei der Verkehrsmittelwahl von denen der Verkehrszusammensetzung ab.

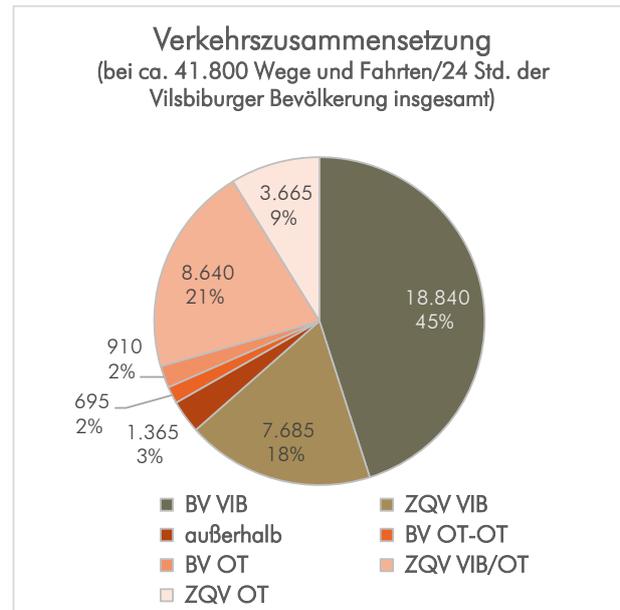


Abbildung 21: Verkehrszusammensetzung bei ca. 41.800 hochgerechneten Wege und Fahrten der Vilsbiburger Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltsbefragung 21.09.2021

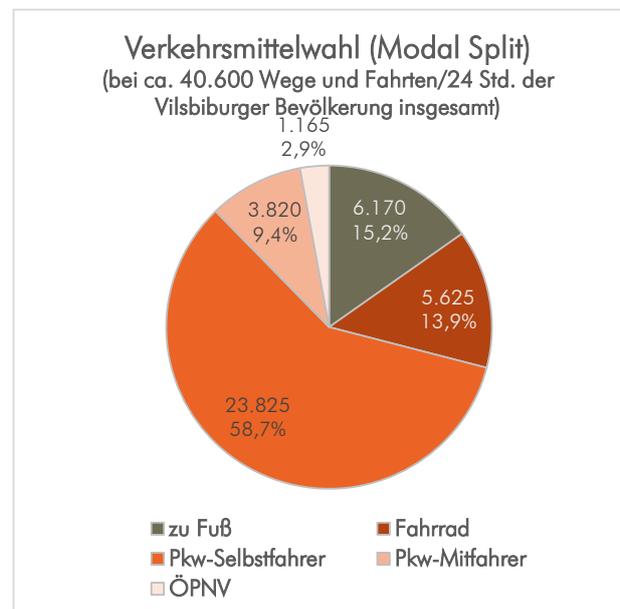


Abbildung 22: Verkehrsmittelwahl bei ca. 40.600 hochgerechneten Wege und Fahrten der Vilsbiburger Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltsbefragung 21.09.2021

Erläuterung Abkürzungen:

- BV: Binnenverkehr
- ZQV: Ziel-/Quellverkehr
- BV OT-OT: Binnenverkehr zwischen den Ortsteilen
- BV OT: Binnenverkehr innerhalb der jeweiligen Ortsteile

Abbildung 23 zeigt die Verkehrsmittelwahl, auf-
gegliedert nach den verschiedenen Verkehrsarten.
Die Pkw-Selbstfahrer bilden bei sämtlichen Ver-
kehrsarten den größten Anteil. Das Fußgänger-
Segment und die Radfahrten sind im Binnenverkehr
innerhalb der jeweiligen Ortsteile am stärksten ver-
treten. Der Anteil der Pkw-Mitfahrer ist mit leich-
ter Mehrheit beim Ziel-/Quellverkehr der Ortsteile

sowie bei Fahrten außerhalb am höchsten. Der
ÖPNV spielt auch hier eine untergeordnete Rol-
le, kommt jedoch vermehrt bei Fahrten außerhalb
Vilsbiburgs zum Einsatz.

Anlage 2 beinhaltet eine Tabelle, in der die gesam-
te Mobilität der Bevölkerung Vilsbiburgs nochmals
detailliert für den Stichtag vom 21.09.2021 dar-
gestellt ist.

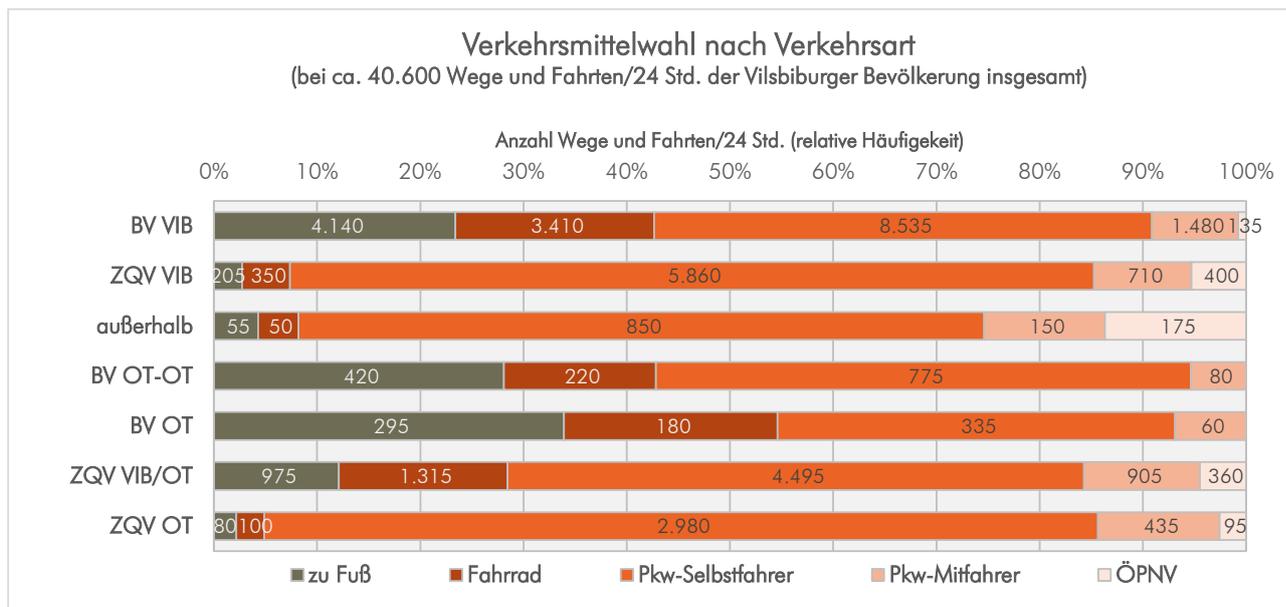


Abbildung 23: Verkehrsmittelwahl differenziert nach Verkehrsart bei ca. 40.600 Wege und Fahrten der Vilsbiburger Bevölkerung insgesamt am Stichtag der Haushaltbefragung 21.09.2021

Die Verkehrsmittelwahl differenziert nach Ge-
schlecht zeigt Abbildung 24. Dabei wird ersicht-
lich, dass auch hier der Pkw-Selbstfahrer Anteil
jeweils deutlich dominiert. Bei den Frauen geht
jedoch ein etwas größerer Anteil als bei den Män-

nern zu Fuß, fährt mit dem Rad oder ist als Pkw-
Mitfahrer unterwegs. Bei den Männern ist der An-
teil der Pkw-Selbstfahrer noch etwas größer als bei
den Frauen. Die Fahrten mit dem ÖPNV sind auf
die Geschlechter gleich verteilt.

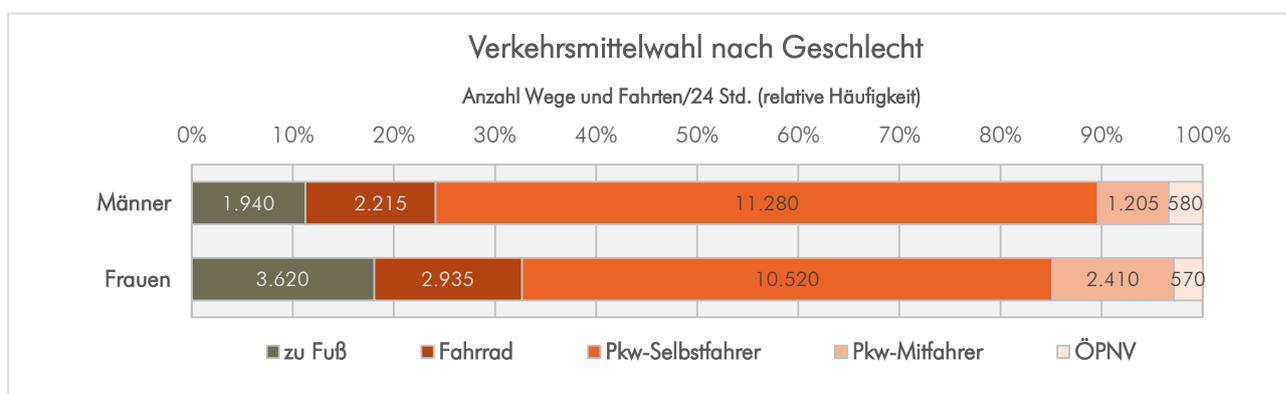


Abbildung 24: Verkehrsmittelwahl differenziert nach Geschlecht am Stichtag der Haushaltbefragung 21.09.2021

Abbildung 25 stellt die Verkehrsmittelwahl auf-
gegliedert nach den verschiedenen Haushaltstypen im
Binnenverkehr dar. Auch innerhalb von Vilsbiburg
bilden die Pkw-Selbstfahrer bei allen Haushaltstyp-
pen den größten Anteil. Am stärksten vertreten sind
diese bei Paaren und Mehrgenerationenhaushal-

ten. Zu Fuß unterwegs sind vor allem Senioren und
Familien, mit dem Rad fahren ebenso vermehrt
die Senioren und die meisten Pkw-Mitfahrer sind
bei Familien vorzufinden. Diese nutzen ebenso am
häufigsten den ÖPNV.

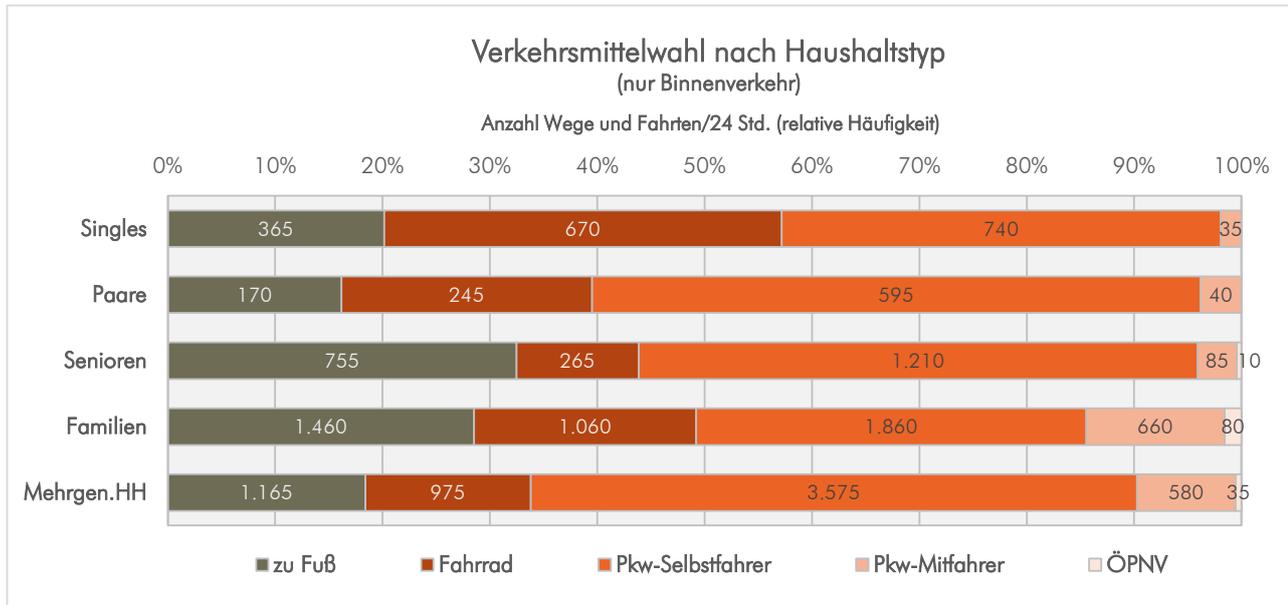


Abbildung 25: Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr differenziert nach Haushaltstyp am Stichtag der Haushaltsbefragung 21.09.2021

Alle Verkehrsmittel erreichen einen ersten Spitzenwert zwischen ca. 7:00 und 8:00 Uhr morgens (vgl. Abbildung 26). Die Fahrten bei den Pkw-Selbstfahrern nehmen – nach einer kleinen Abnahme – ab ca. 15:30 Uhr nochmals deutlich zu und erreichen gegen 17:30 Uhr ihren Höhepunkt. Nachdem die Nutzung sämtlicher Verkehrsmittel über den Vormittag abnimmt, ist eine weitere Spitze am Mittag gegen 13:00 Uhr zu erkennen. Bei den Pkw-Mitfahrern ist die Nutzung am Nachmittag zwischen 16:00 und 20:00 Uhr nochmals höher als zur Mittagszeit. Die Radfahrten sind – zwar mit deutlichen Schwankungen – über den Nachmittag verteilt (ca. zwischen 15:00 und 18:00 Uhr) relativ konstant hoch, wohingegen bei den Fußgängern am Nachmittag gegen ca. 17:00 Uhr eine weitere Spitze zu erkennen ist.

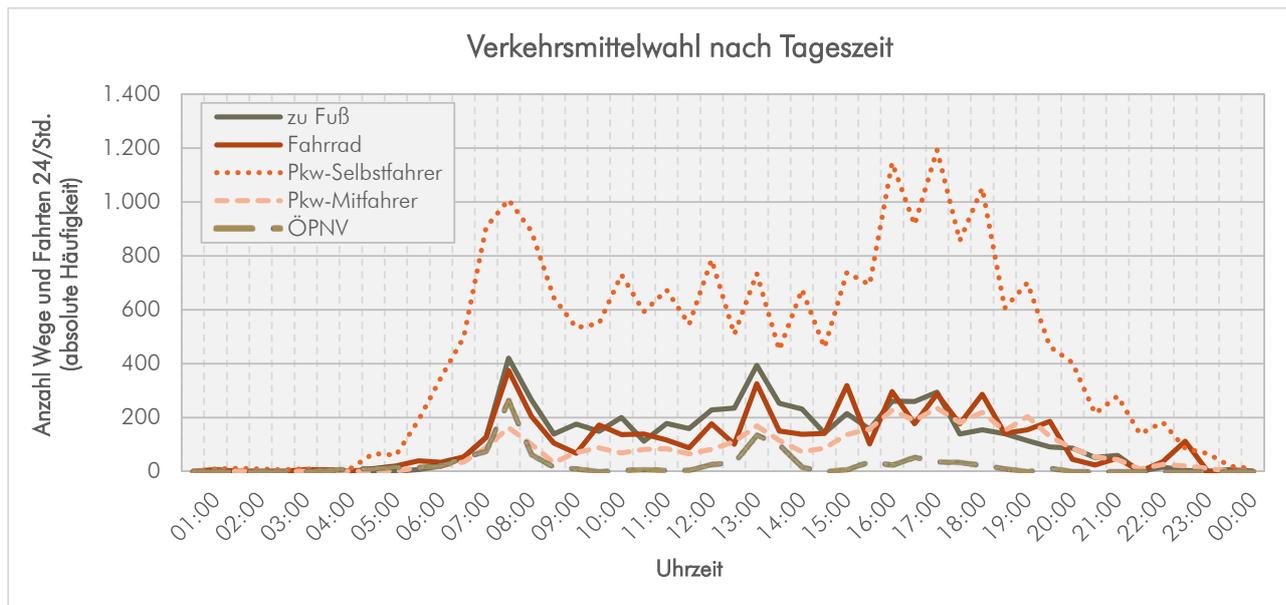


Abbildung 26: Verkehrsmittelwahl nach Tageszeit am Stichtag der Haushaltsbefragung 21.09.2021

Wegehäufigkeit

Die nachfolgenden Abbildungen enthalten die Auswertung der Haushaltsbefragung nach der Wegehäufigkeit und deren Zusammenhänge. Auch diese Ergebnisse basieren auf Hochrechnungen und repräsentieren das Verhalten der Gesamtbevölkerung Vilsbiburgs am Stichtag. Im Durchschnitt legt jeder Bewohner Vilsbiburgs ca. 3,2 Wege zurück. Dennoch hat ein beachtlicher Anteil (ca. 17%) am Stichtag das Haus nicht verlassen (vgl. Abbildung 27). Die meisten Bewohner legen entweder ein bis zwei Wege oder drei bis vier Wege zurück. Knapp 4% sind insgesamt am mobilsten und legen mehr als acht Wege zurück.



Abbildung 27: Wegehäufigkeit pro Person und Tag am Stichtag der Haushaltsbefragung 21.09.2021

Eine Differenzierung nach dem Geschlecht zeigt nur kleine Unterschiede auf (vgl. Abbildung 28). Frauen legen etwas vermehrt sieben bis acht Wege zurück. Bei ein bis zwei Wegen und bei fünf bis sechs Wegen liegen die Männer prozentual etwas über den Frauen.

Abbildung 29 zeigt die Wegehäufigkeit aufgegliedert nach Altersgruppen. Mit Abstand am häufigsten sind es die über 75-jährigen, die das Haus am Stichtag nicht verlassen. Ein bis zwei Wege werden vermehrt von den 65 bis 75-jährigen, drei bis vier Wege von den unter 17-jährigen und fünf bis acht Wege von den 17 bis 30-jährigen zurückgelegt. Die Altersgruppe zwischen 31 und 45 Jahren ist insgesamt am mobilsten und legt am häufigsten mehr als acht Wege, sowie einen größeren Anteil von sieben bis acht Wegen zurück.

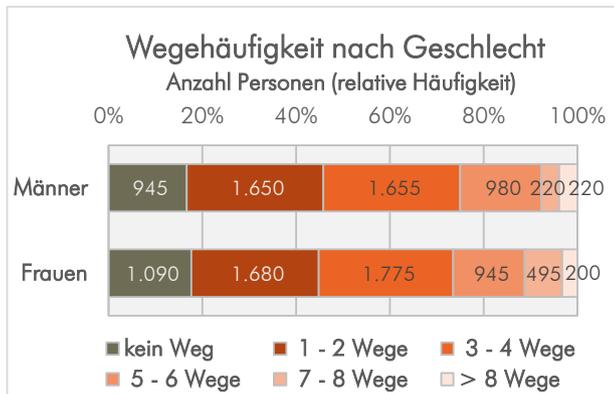


Abbildung 28: Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Geschlecht am Stichtag der Haushaltsbefragung 21.09.2021

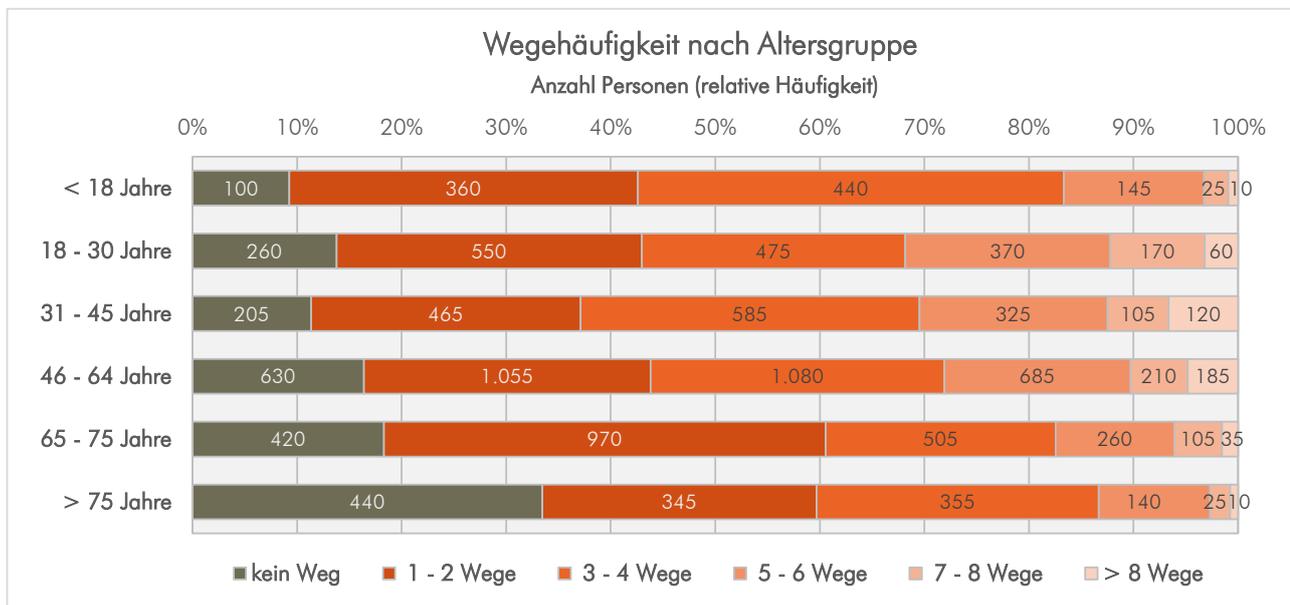


Abbildung 29: Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Alter am Stichtag der Haushaltsbefragung 21.09.2021

Die Differenzierung nach der Tätigkeit zeigt, dass vor allem Ruheständler und Auszubildende bzw. Schüler das Haus am Stichtag nicht verlassen (vgl. Abbildung 30). Wohingegen auch die Auszubil-

denden vermehrt fünf bis sechs Wege zurücklegen. Nicht berufstätige legen am häufigsten drei bis vier Wege und berufstätige ebenso drei bis vier sowie ein bis zwei Wege zurück.

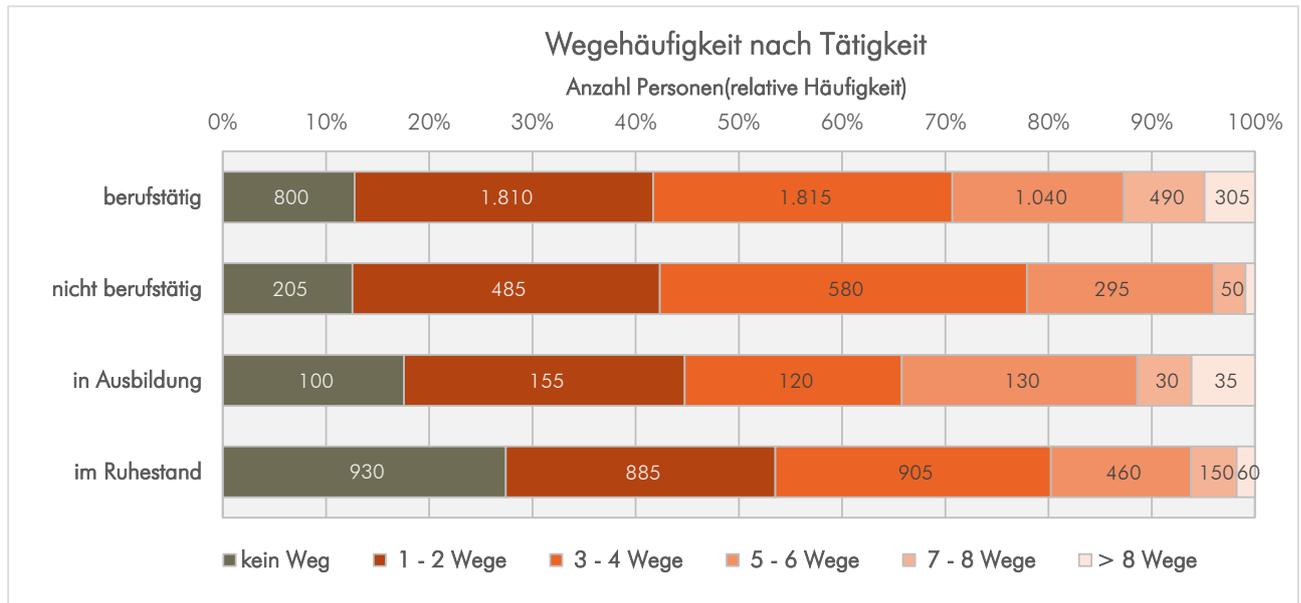


Abbildung 30: Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Tätigkeit am Stichtag der Haushaltsbefragung 21.09.2021

Ein leichter Trend ist zwischen dem Pkw-Besitz und der Wegehäufigkeit zu erkennen (vgl. Abbildung 31). Desto eher eine Person keinen Pkw-Besitz, desto geringer ist tendenziell die Wegeanzahl.

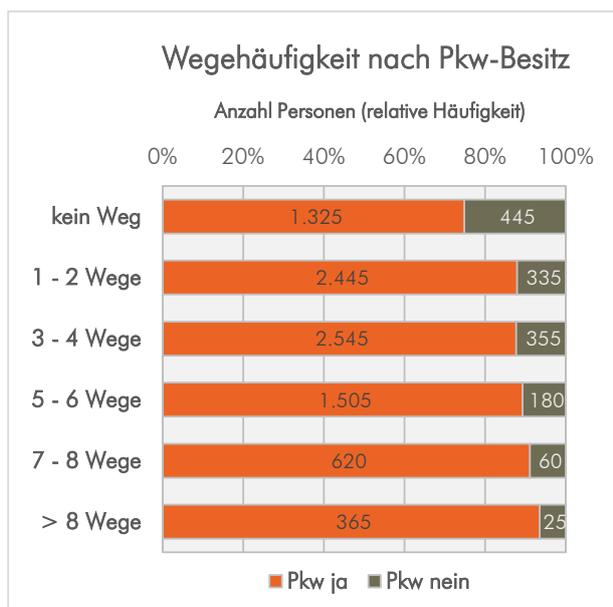


Abbildung 31: Wegehäufigkeit pro Person und Tag differenziert nach Pkw-Besitz am Stichtag der Haushaltsbefragung 21.09.2021

Fahrtzwecke

In Abbildung 32 sind die Fahrtzwecke der zurückgelegten Wege und Fahrten der Vilsbiburger am Stichtag dargestellt. Der weitaus am häufigsten genannte Grund ist „nach Hause“ fahren, gefolgt von „Einkaufen, private Erledigungen“ (in diesem Zweck sind beispielsweise auch Arztbesuche beinhaltet) und „Arbeit, Schule“. Am seltensten werden „geschäftlich“ und „jemanden bringen oder holen“ als Fahrtzweck angegeben. Die meisten Fahrten bestehen aus Hin- und Rückweg, ein Teil der Fahrten kann mehreren Fahrtzwecken dienen (Kopplungsfahrten). Der Kopplungsgrad liegt durchschnittlich bei 1,2 Fahrtzwecken.

Aufgegliedert nach der Verkehrsmittelwahl wird deutlich, dass vor allem bei freizeitlichen Beschäftigungen alternative Verkehrsmittel (zu Fuß, Rad) zum Einsatz kommen (vgl. Abbildung 33). Pkw-Selbstfahrer fahren deutlich vermehrt zu geschäftlichen Zwecken und um jemanden zu bringen oder zu holen. Pkw-Mitfahrer sind beim Zweck „Freizeit“ etwas in der Überzahl. Der ÖPNV wird vor allem genutzt, um in die Arbeit oder zur Schule zu gelangen.

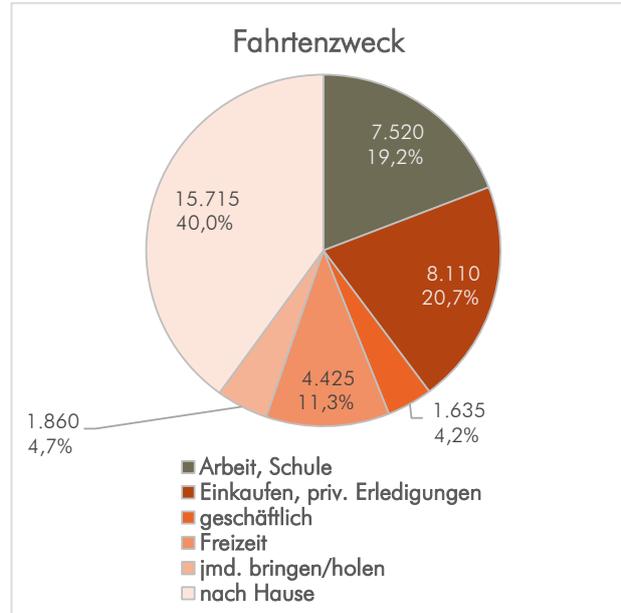


Abbildung 32: Fahrtzwecke der Vilsbiburger Bevölkerung am Stichtag der Haushaltsbefragung 21.09.2021

Anlage 2 enthält eine ausführliche Tabelle aller Wege und Fahrten, differenziert nach Verkehrsmittel und Fahrtzweck.

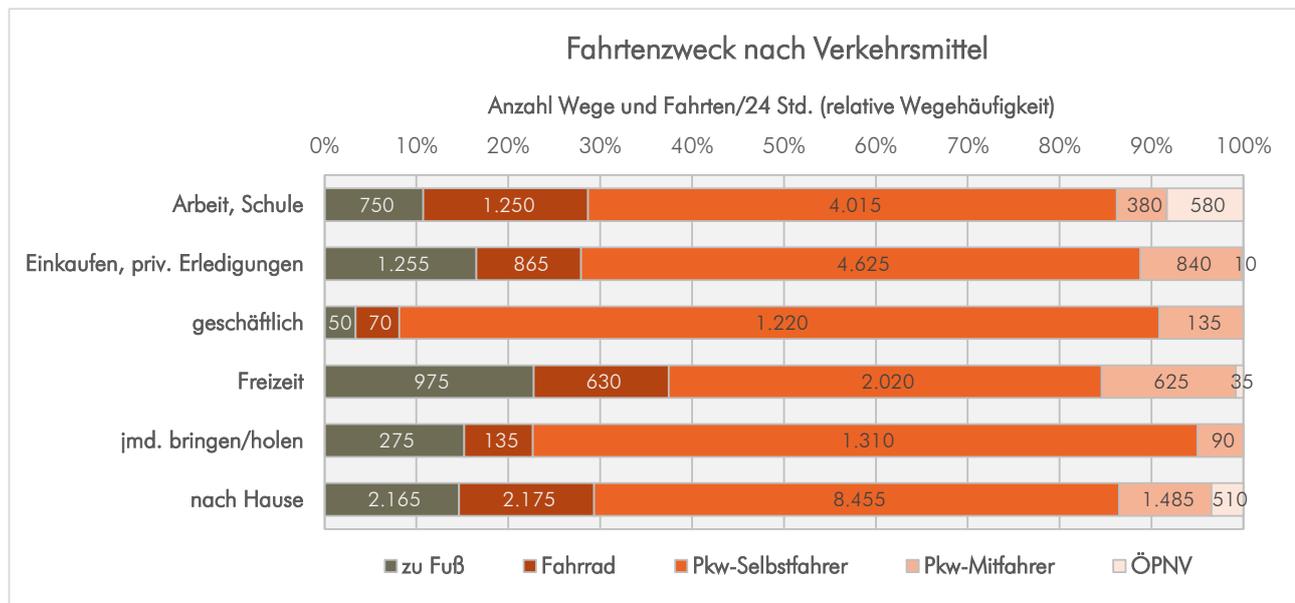


Abbildung 33: Fahrtzwecke der Vilsbiburger Bevölkerung differenziert nach Verkehrsmittel am Stichtag der Haushaltsbefragung 21.09.2021

Im tageszeitlichen Verlauf ist ersichtlich, dass der Fahrtzweck „Arbeit, Schule“ seinen Höhepunkt in den Morgenstunden um ca. 8:00 Uhr erreicht (vgl. Abbildung 34). Auch die Einkäufe werden etwas vermehrt am Vormittag von ca. 10:00 bis 11:00 Uhr erledigt, aber auch zu einem Großteil

am Nachmittag gegen 16:30 Uhr. „Nach Hause“ fahren die meisten am Mittag von ca. 12:30 bis 14:00 Uhr und am Nachmittag von ca. 16:30 bis 18:30 Uhr. Auch freizeitliche Aktivitäten werden vermehrt am Nachmittag ca. ab 17:30 Uhr bis zum Abend ausgeübt.

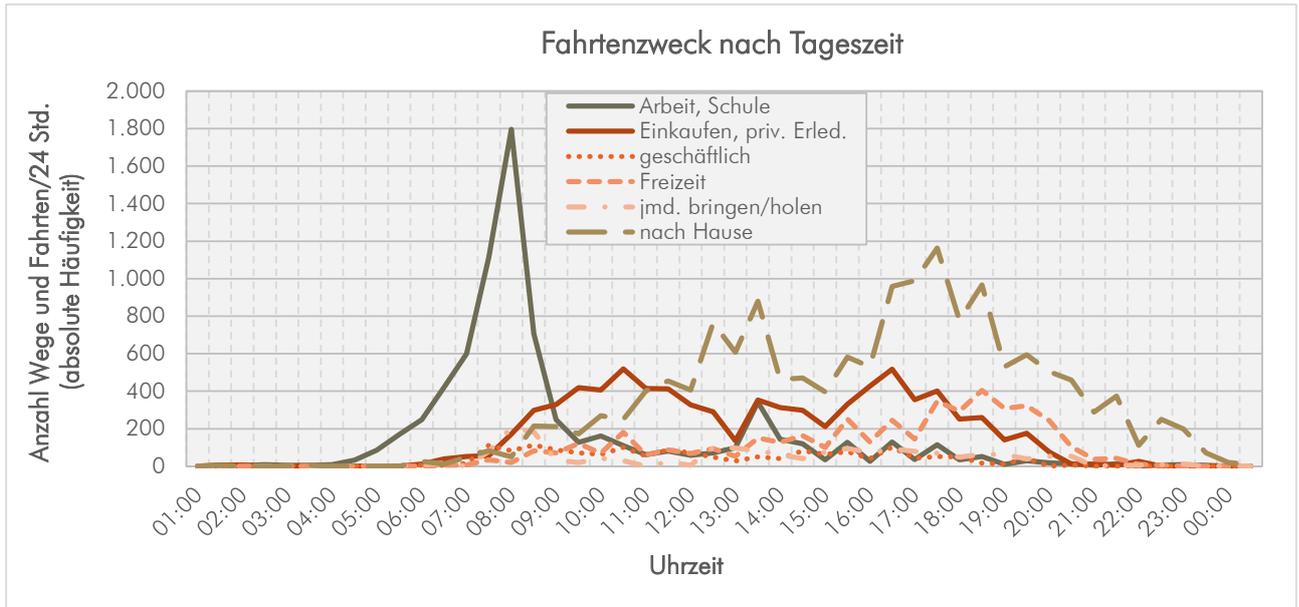


Abbildung 34: Fahrtzwecke der Vilsbiburger Bevölkerung differenziert nach Tageszeit am Stichtag der Haushaltsbefragung 21.09.2021

Fahrtweiten im Binnenverkehr

Die Abbildungen 35 und 36 zeigen die Verteilung der Fahrtweiten im Binnenverkehr nach Verkehrsmittel differenziert. Ein erheblicher Anteil am Pkw-Binnenverkehr geht über Distanzen von 1.500 Meter nicht hinaus. Hier fallen vor allem die Fahrten unter 500 Meter auf, welche immerhin mehr als 25% in dieser Entfernungsklasse entsprechen. Die meisten innerörtlichen Pkw-Fahrten haben jedoch eine Länge von über 2.000 Meter, gefolgt von Fahrten zwischen 1.501 und 2.000 Meter. In dieser Entfernungsklasse (ab ca. 1.500 Meter) hat der Fußgängerverkehr erwartungsgemäß keine große Bedeutung mehr. Der größte Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege in Vilsbiburg liegt bis 500 Meter. Die meisten mit dem Fahrrad gefahrenen Wege liegen in einem Distanzbereich zwischen 1.001 und 1.500 Meter. (vgl. Abbildung 35). Der ÖPNV spielt im Binnenverkehr keine Rolle.

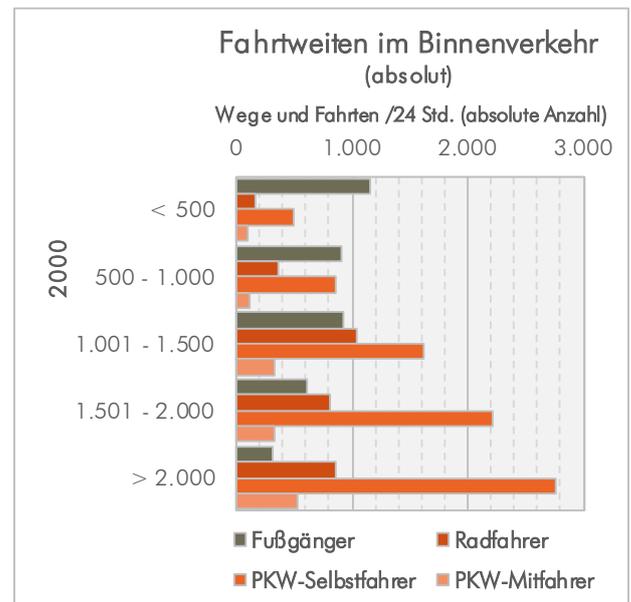


Abbildung 35: Fahrtweiten im Binnenverkehr – absolute Anzahl

Die Übersicht zeigt, wie die Bedeutung des Fußgängerverkehrs mit zunehmender Weglänge abnimmt und entsprechend der Anteil der Fahrten mit dem Pkw und dem Fahrrad zunimmt (vgl. Abbildung 36).

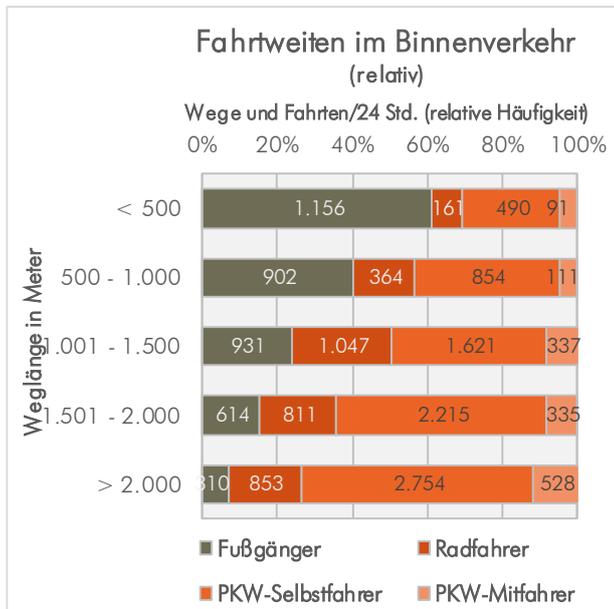


Abbildung 36: Fahrtsweiten im Binnenverkehr – relative Häufigkeit

Binnenverkehrsströme für ausgewählte Verkehrszellen

Die nachfolgenden Abbildungen enthalten Beispiele für jeweils zwei Binnenverkehrsbeziehungen des Kfz-Verkehrs und des Rad-Verkehrs ausgewählter Verkehrszellen mit dem übrigen Ort. In den Anlagen 3 und 4 sind zwei weitere Beispiele der Kfz-Binnenverkehrsbeziehungen und drei weitere Beispiele der Rad-Binnenverkehrsbeziehungen ausgewählter Verkehrszellen enthalten. Es ist nur der Binnenverkehr der Vilsbiburger Bevölkerung dargestellt, der durch die Auswertung der Haushaltsbefragung ermittelt wird. Auswärtige Einpendler, die innerhalb des Ortsgebiets z.B. zu einem Supermarkt für Besorgungen fahren, sind hierin nicht enthalten.



Abbildung 37: Kfz-Binnenverkehr 24 Stunden - Verkehrszelle 27 „Gewerbegebiet West“

Nr. Zellenname

- 1 Stadtplatz
- 2 Obere Stadt
- 3 Seyboldsdorfer Straße
- 4 Frontenhausener Straße
- 5 Kirche
- 6 Untere Stadt
- 7 VIB-Center
- 8 Lichtenburger Straße
- 9 Eichenstraße
- 10 Maria Hilf
- 11 Veldener Straße
- 12 Arberstraße
- 13 Herrnfelden
- 14 Rettenbach
- 15 Berliner Straße
- 16 Schachten
- 17 Burger Feld
- 18 Rombach
- 19 Goblen
- 20 Schulzentrum
- 21 Kindlmühle Bauhof
- 22 Industriestraße
- 23 Gewerbegebiet Schwalbenfeld
- 24 Landshuter Straße
- 25 Sportzentrum
- 26 Gewerbegebiet Dräxlmaier
- 27 Gewerbegebiet West
- 28 Gewerbegebiet Urbanstraße
- 29 Mühlen
- 30 Grub
- 31 Bahnhof

Die gewerblich geprägte Verkehrszelle 27 „Gewerbegebiet West“ generiert mit ca. 1.455 Kfz-Fahrten/24 Std. die meisten Kfz-Fahrten der aufgezeigten Binnenverkehrsbeziehungen in Vilsbiburg (vgl. Abbildung 37). Da in dieser Verkehrszelle keine Einwohner leben, handelt es sich überwiegend um Verkehr zu den Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungen, die hier angesiedelt sind, ggf. handelt es sich zum Teil auch um Berufsverkehr. Die stärksten Verkehrsbeziehungen bestehen mit der zentralen Verkehrszelle 4 „Frontenhausener Straße“, gefolgt von Zelle 13 „Herrnfelden“. Auch mit den Zellen 16 „Schachten“, 19 „Goben“ und 30 „Grub“ besteht ein verstärkter Verkehrsaustausch. Bei all diesen Zellen handelt es sich hauptsächlich um Siedlungsgebiete.

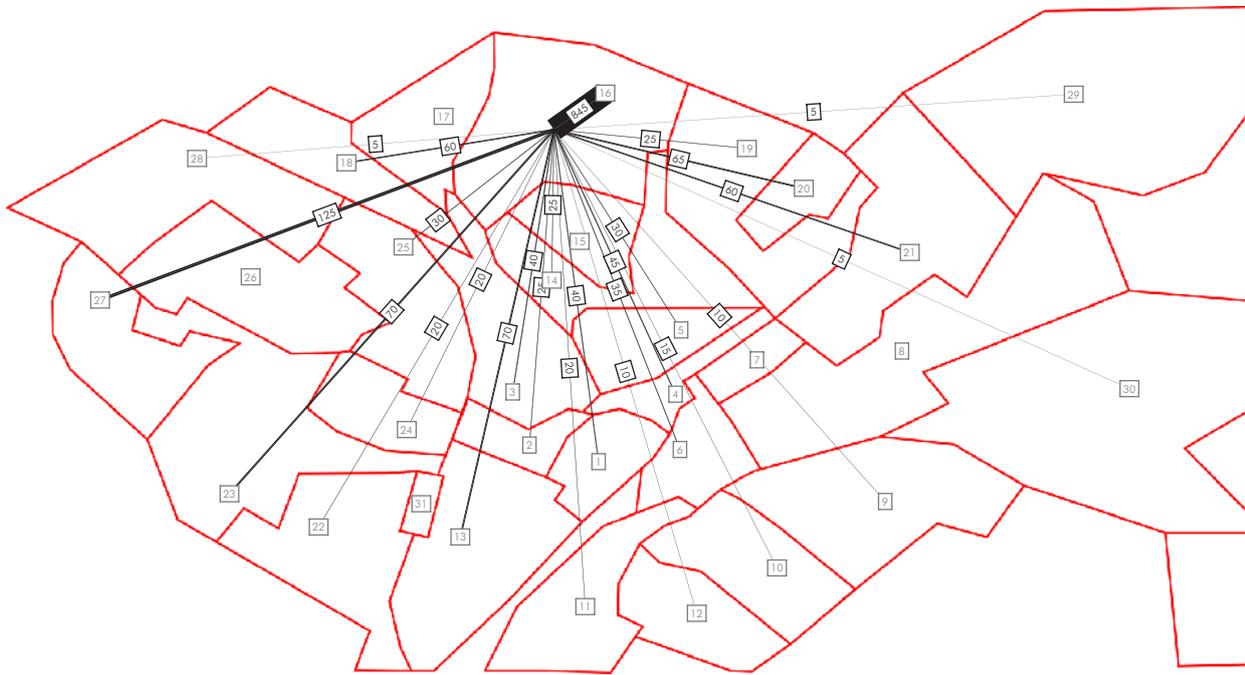


Abbildung 38: Kfz-Binnenverkehr 24 Stunden - Verkehrszelle 16 „Schachten“

Nr. Zellenname

- 1 Stadtplatz
- 2 Obere Stadt
- 3 Seyboldsdorfer Straße
- 4 Frontenhausener Straße
- 5 Kirche
- 6 Untere Stadt
- 7 VIB-Center
- 8 Lichtenburger Straße
- 9 Eichenstraße
- 10 Maria Hilf
- 11 Veldener Straße
- 12 Arberstraße
- 13 Herrnfelden
- 14 Rettenbach
- 15 Berliner Straße
- 16 Schachten
- 17 Bürger Feld
- 18 Rombach
- 19 Goben
- 20 Schulzentrum
- 21 Kindlmühle Bauhof
- 22 Industriestraße
- 23 Gewerbegebiet Schwalbenfeld
- 24 Landshuter Straße
- 25 Sportzentrum
- 26 Gewerbegebiet Dräxlmaier
- 27 Gewerbegebiet West
- 28 Gewerbegebiet Urbanstraße
- 29 Mühlen
- 30 Grub
- 31 Bahnhof

Auch die einwohnerstrake Verkehrszelle 16 „Schachten“ generiert mit ca. 845 Kfz-Fahrten/24 Std. einen erheblichen Anteil am Kfz-Binnenverkehr. Am intensivsten, mit ca. 125 Kfz-Fahrten/24 Std., ist der Verkehrsaustausch mit Verkehrszelle 27 „Gewerbegebiet West“. Weiterhin sind mit den Zellen 13 „Herrnfelden“ und 23 „Gewerbegebiet Schwalbenfeld“ verstärkte Verkehrsbeziehungen festzustellen (vgl. Abbildung 38). Bei den gewerblichen Zellen 23 und 27 kann ebenso davon ausgegangen werden, dass es sich hauptsächlich um Einkaufs- oder Berufsverkehr handelt.

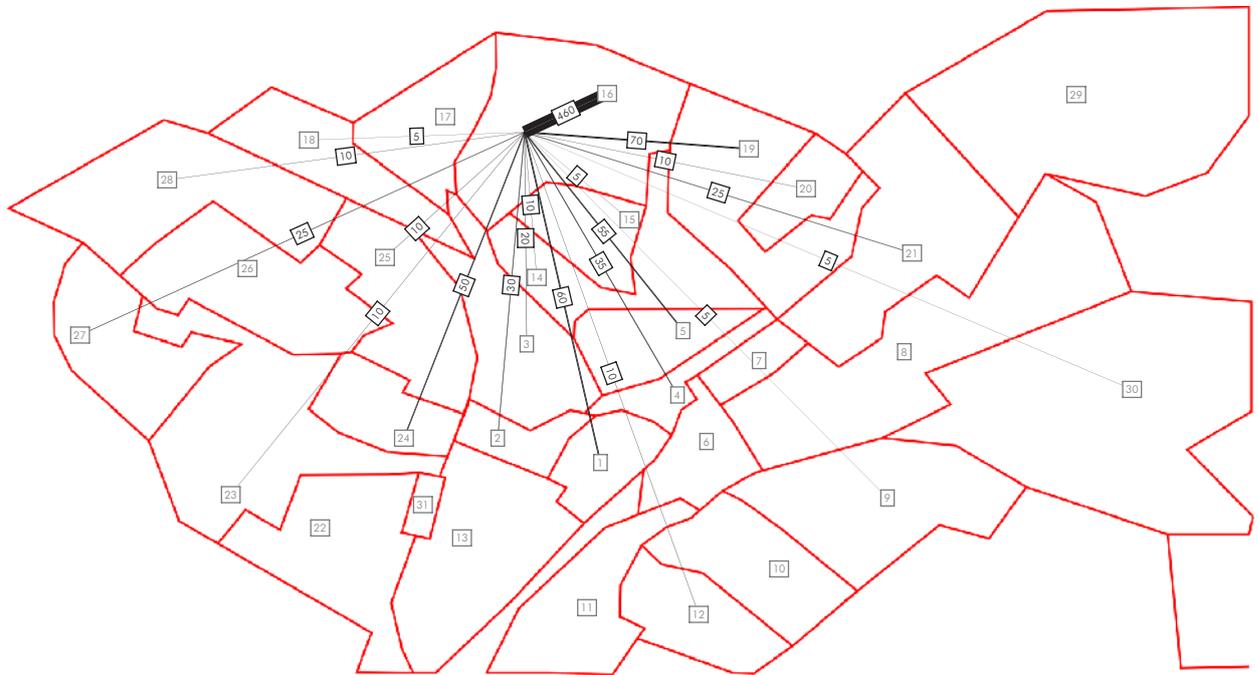


Abbildung 39: Binnenverkehr Rad 24 Stunden - Verkehrszelle 16 „Schachten“

Nr. Zellenname

- 1 Stadtplatz
- 2 Obere Stadt
- 3 Seyboldsdorfer Straße
- 4 Frontenhausener Straße
- 5 Kirche
- 6 Untere Stadt
- 7 VIB-Center
- 8 Lichtenburger Straße
- 9 Eichenstraße
- 10 Maria Hilf
- 11 Veldener Straße
- 12 Arberstraße
- 13 Herrnfelden
- 14 Rettenbach
- 15 Berliner Straße
- 16 Schachten
- 17 Burger Feld
- 18 Rombach
- 19 Goben
- 20 Schulzentrum
- 21 Kindlmühle Bauhof
- 22 Industriestraße
- 23 Gewerbegebiet Schwalbenfeld
- 24 Landshuter Straße
- 25 Sportzentrum
- 26 Gewerbegebiet Dräxlmaier
- 27 Gewerbegebiet West
- 28 Gewerbegebiet Urbanstraße
- 29 Mühlen
- 30 Grub
- 31 Bahnhof

Abbildung 39 zeigt die Rad-Fahrten/24 Std. in Zelle 16 „Schachten“. Diese entsprechen mit ca. 460 Rad-Fahrten/24 Std. etwa der Hälfte an Kfz-Fahrten (vgl. Abbildung 38). Mit ca. 70 Rad-Fahrten/24 Std. bestehen mit Zelle 19 „Goben“ die stärksten Verflechtungen, gefolgt von Zelle 1 „Stadtplatz“ und 5 „Kirche“. Es kann davon ausgegangen werden, dass es sich hierbei überwiegend um Fahrten handelt, welche dem freizeitlichen Zweck dienen.

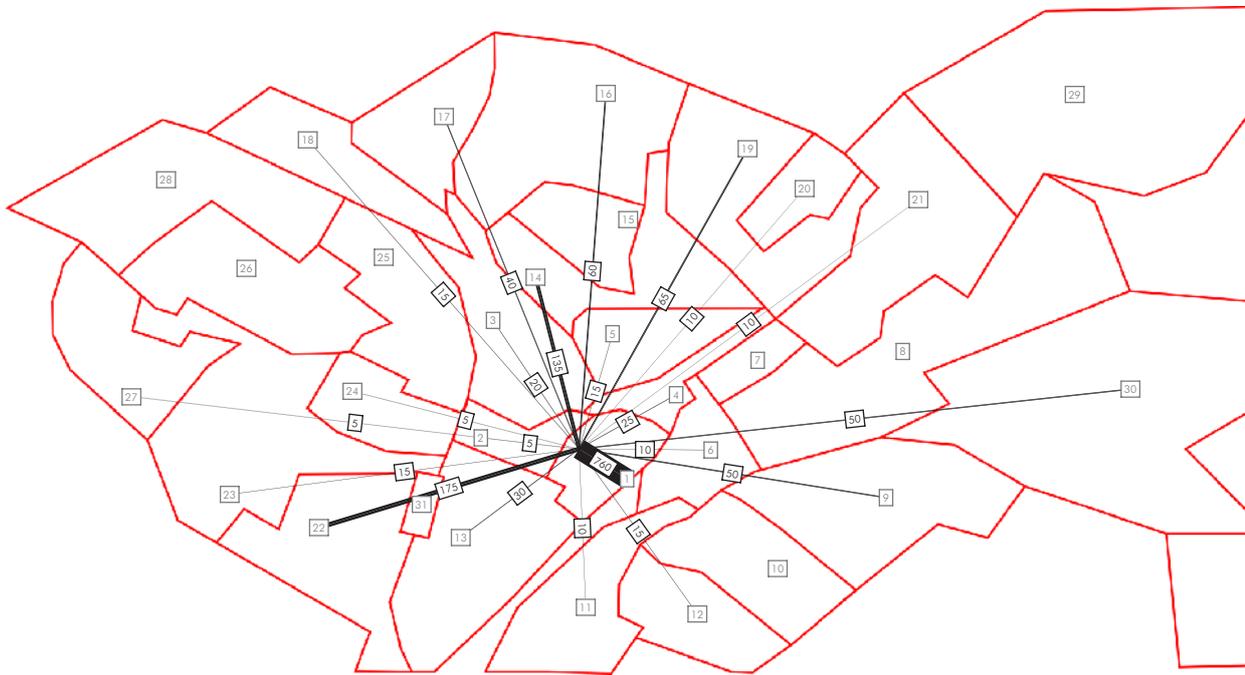


Abbildung 40: Binnenverkehr Rad 24 Stunden - Verkehrszelle 1 „Stadtplatz“

Nr. Zellename

- 1 Stadtplatz
- 2 Obere Stadt
- 3 Seyboldsdorfer Straße
- 4 Frontenhausener Straße
- 5 Kirche
- 6 Untere Stadt
- 7 VIB-Center
- 8 Lichtenburger Straße
- 9 Eichenstraße
- 10 Maria Hilf
- 11 Veldener Straße
- 12 Arberstraße
- 13 Herrmfelden
- 14 Rettenbach
- 15 Berliner Straße
- 16 Schachten
- 17 Bürger Feld
- 18 Rombach
- 19 Goben
- 20 Schulzentrum
- 21 Kindlmühle Bauhof
- 22 Industriestraße
- 23 Gewerbegebiet Schwalbenfeld
- 24 Landshuter Straße
- 25 Sportzentrum
- 26 Gewerbegebiet Dräxlmaier
- 27 Gewerbegebiet West
- 28 Gewerbegebiet Urbanstraße
- 29 Mühlen
- 30 Grub
- 31 Bahnhof

Die zentrale Verkehrszelle 1 „Stadtplatz“ generiert ca. 760 Rad-Fahrten/24 Std. (vgl. Abbildung 40). Dies ist das höchste Radverkehrsaufkommen, welches in diesem Zusammenhang in Vilsbiburg gemessen werden konnte. Am stärksten ist der Austausch mit den Zellen 22 „Industriestraße“ und 14 „Rettenbach“. Auch mit den einwohnerstarken Zellen 19 „Goben“ und 16 „Schachten“ bestehen ausgeprägte Verflechtungen. Das relativ hohe Radaufkommen in dieser Zelle ist insgesamt als sehr positiv zu werten.

Problemsicht der Bevölkerung

In zwei offenen Fragen kann die Bevölkerung in der Haushaltsbefragung ihre Meinung zu den verkehrlichen Problemen und ihre Verbesserungsvorschläge äußern. Etwa 41% der Befragten nannten konkrete Probleme, etwa 27% gaben auch Verbesserungsvorschläge an. Bei den Problemen äußern sich die meisten zum fließenden Verkehr, gefolgt von Problemen des Fußgänger- und Radverkehrs. Die geringsten Probleme werden beim ÖPNV gesehen (vgl. Abbildung 41).

Das vordringlichste Problem beim fließenden Verkehr ist mit großem Abstand die zu hohe Verkehrsbelastung bzw. Staus (vgl. Abbildung 42). Ebenso wird die Nichteinhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen und allgemein die zu hohen Geschwindigkeiten bemängelt. Unter der Kategorie „Sonstiges“ werden Themen angesprochen, die jeweils nur vereinzelt genannt werden, wie z.B. fehlende Fahrbahnmarkierungen oder schlechter Winterdienst.

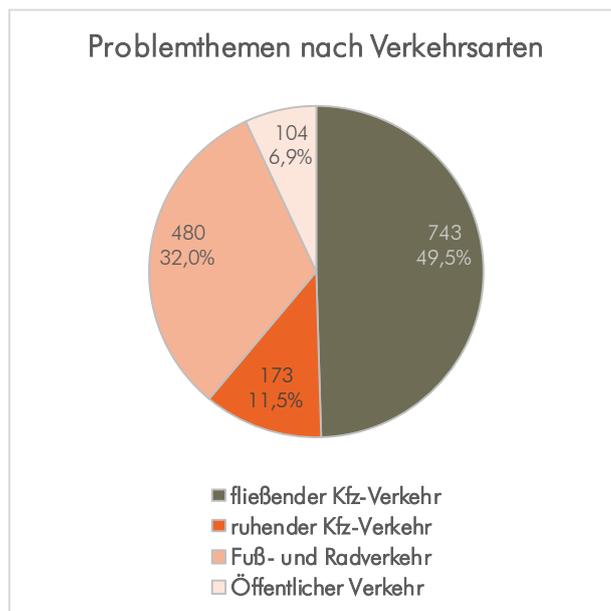


Abbildung 41: Nennungen von Problemthemen nach Verkehrsarten aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

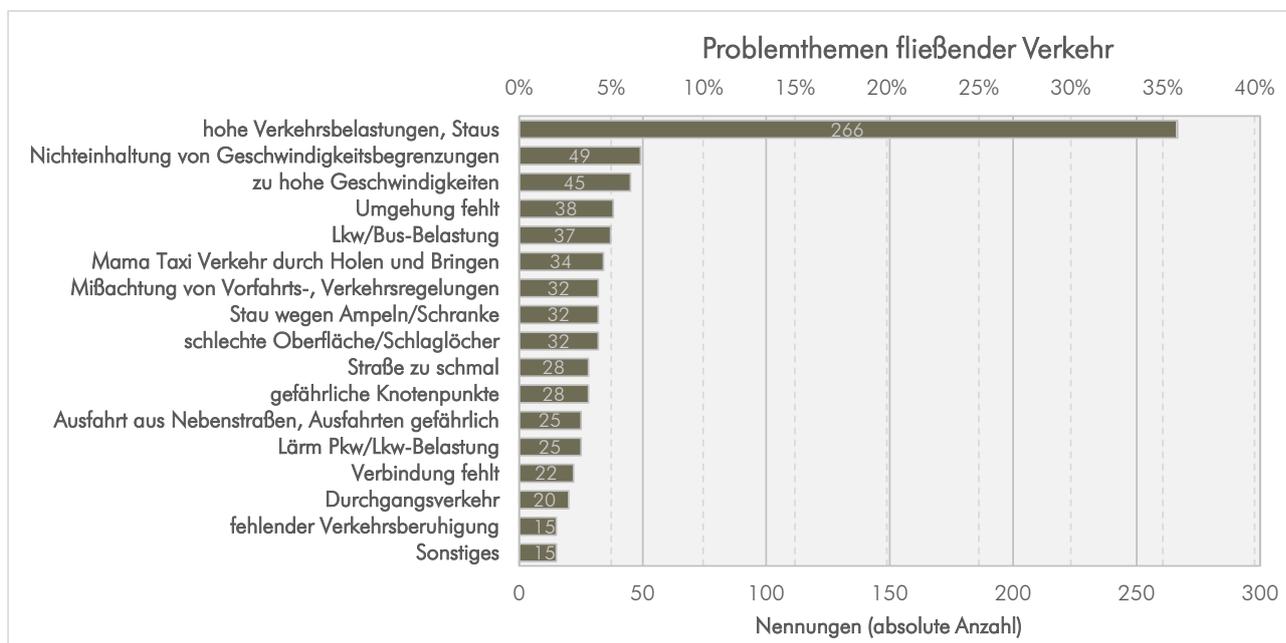


Abbildung 42: Problemthemen im fließenden Verkehr aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

Das Hauptproblem der Vilsbiburger Bevölkerung bezüglich dem ruhendem Verkehr ist, dass alles zugeparkt ist. Weiterhin wird beanstandet, dass zu wenige Parkplätze vorhanden sind und der Fließ-

verkehr durch haltende Busse behindert wird (vgl. Abbildung 43). Unter der Kategorie „Sonstiges“ werden Themen, wie Parkzeitbeschränkung zu kurz oder Parkgebühren stören angesprochen.

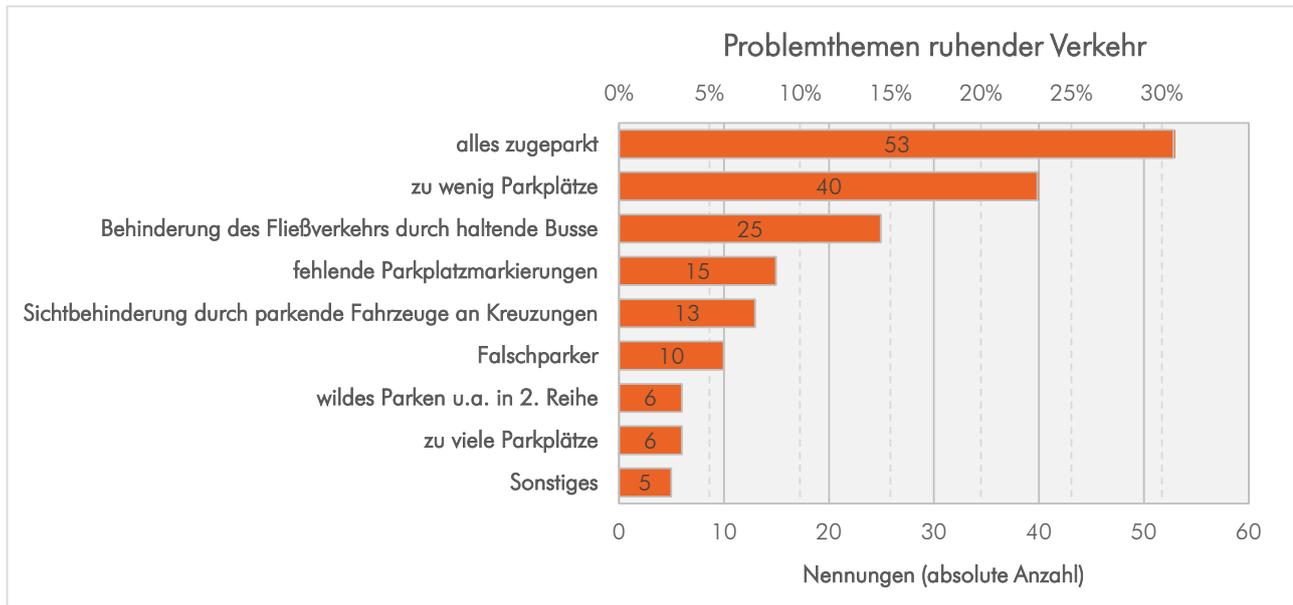


Abbildung 43: Problemthemen im ruhenden Verkehr aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

Beim Fußgänger- und Radverkehr werden von einer deutlichen Mehrheit die fehlenden Radwege bemängelt (vgl. Abbildung 44). Aber auch die zu gefährlichen Straßen für Fußgänger und Radfahrer, fehlende bzw. zu schmale Gehwege, allgemein

fehlende Querungshilfen sowie Sicherheits- und Komfortmängel werden aufgezeigt. Unter „Sonstiges“ wird beispielsweise keine Disziplin der Radfahrer genannt.

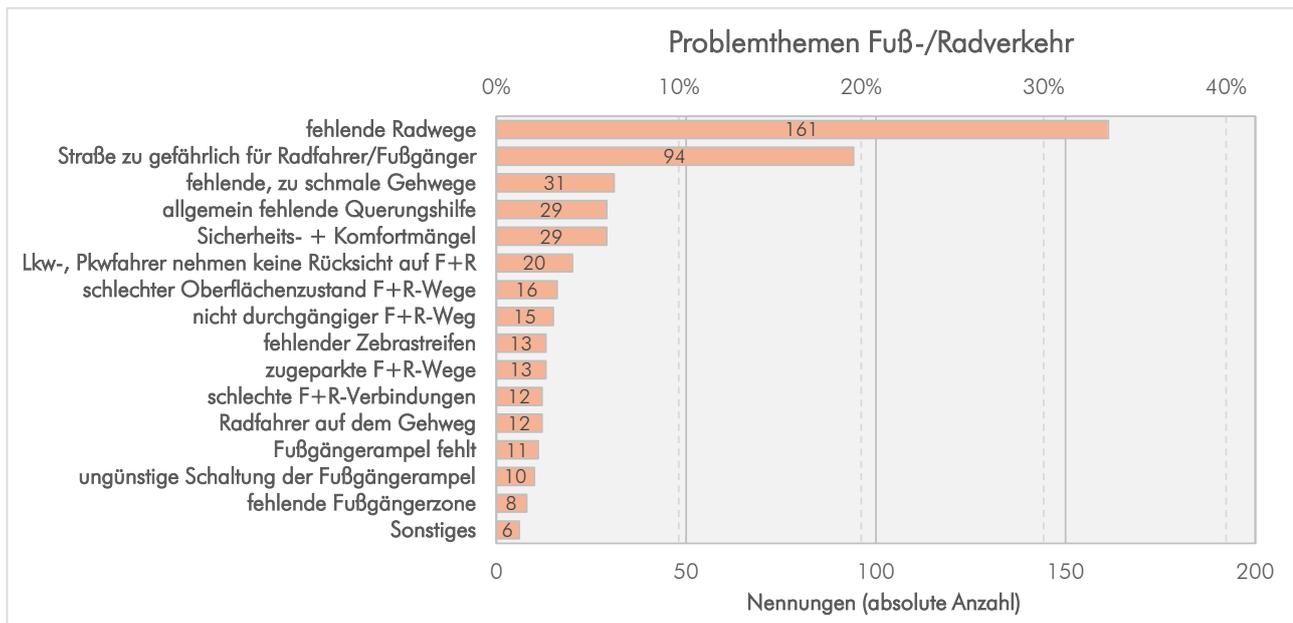


Abbildung 44: Problemthemen beim Fuß- und Radverkehr aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

Beim Thema ÖPNV wird von den Vilsbiburger am häufigsten die fehlenden Buslinien allgemein beanstandet, sowie konkret fehlende Regionalbuslinien und der nicht vorhandene bzw. ungenügende Taktverkehr (vgl. Abbildung 45). Auch das Fehlen

einer Stadtbuslinie wird kritisiert. Unter „Komfortmängel“ sind Nennungen zusammengefasst wie z.B. Verspätungen/Ausfälle, schlechter Fahrstil der Fahrer oder keine Beleuchtung an Haltestellen.

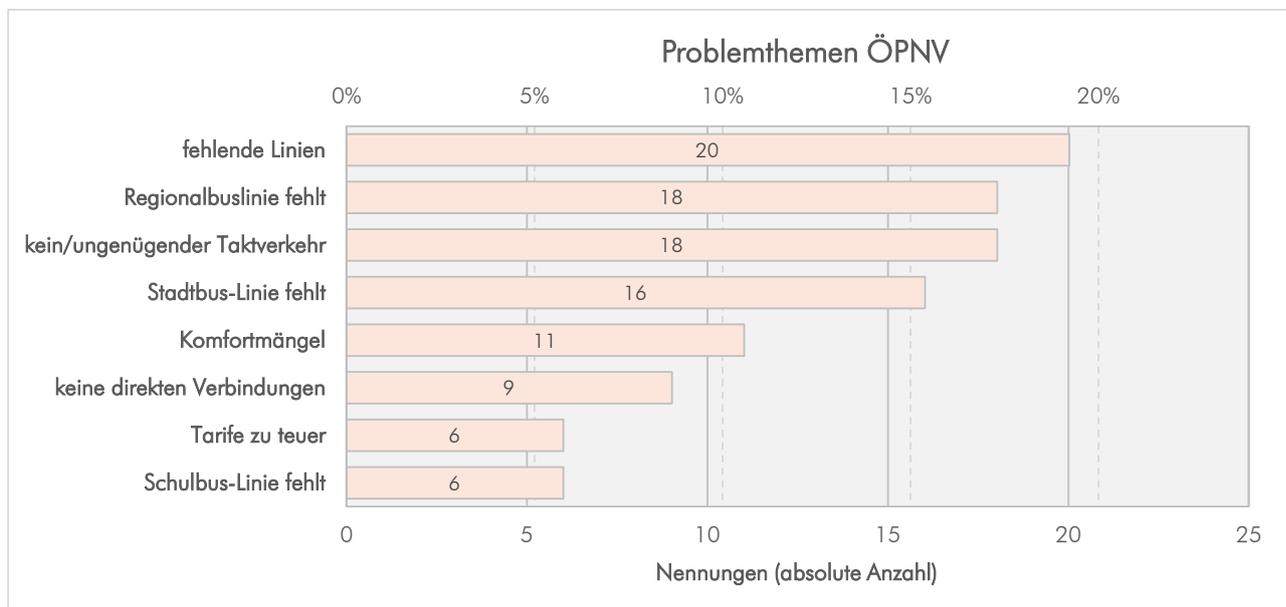


Abbildung 45: Problemthemen beim Fuß- und Radverkehr aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

Vorschläge der Bevölkerung

In Abbildung 46 sind die Verbesserungsvorschläge der Vilsbiburger Bevölkerung dargestellt. Die meisten Verbesserungsvorschläge werden zum fließenden Verkehr, gefolgt vom Fußgänger- und Radverkehr gemacht. Vorschläge zum ruhenden Verkehr und dem ÖPNV werden fast gleichauf am wenigsten genannt.

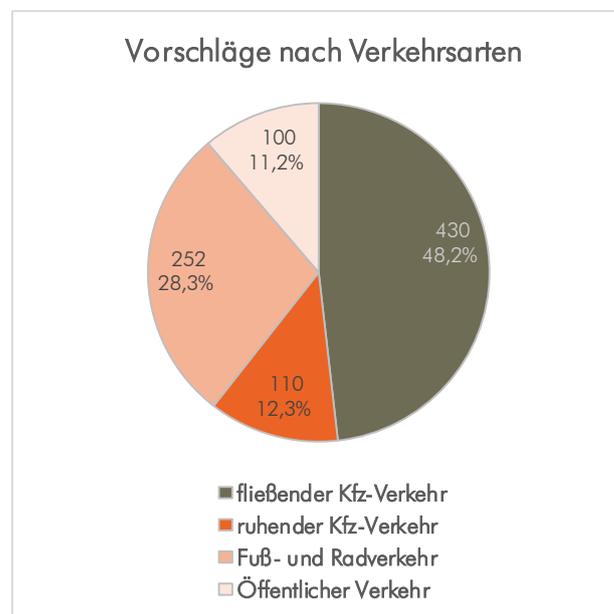


Abbildung 46: Nennungen von Vorschlägen nach Verkehrsarten aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

Beim fließenden Verkehr wird der Wunsch nach einer Umgehung sowie nach einem Tempolimit am häufigsten geäußert. Mehr Verkehrsüberwachung durch Blitzampeln an Kreuzungen wird ebenfalls oft genannt (vgl. Abbildung 47). Themen, wie Durchfahrverbote einführen oder Kreisverkehr bauen

werden auch vorgeschlagen. Wie bereits bei den Problemthemen sind auch hier unter dem Punkt „Sonstiges“ Themen zusammengefasst, die nicht so häufig genannt werden. Dazu gehören unter anderem Tempolimit aufheben oder mehr Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Verkehrsberuhigung.

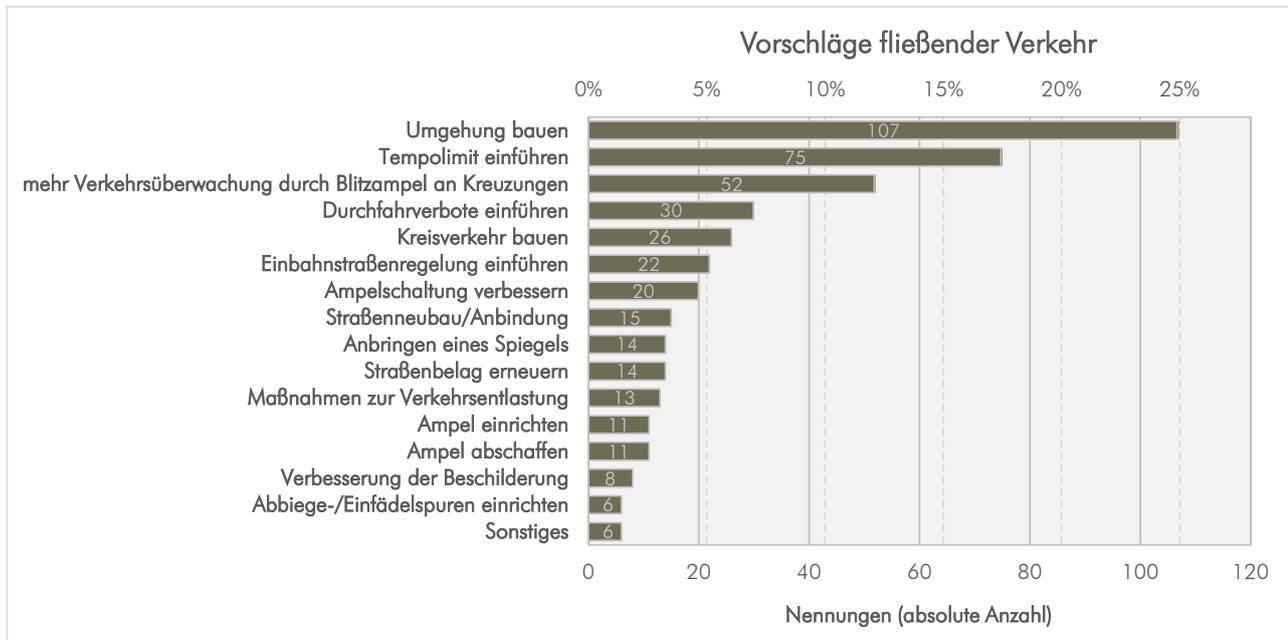


Abbildung 47: Vorschläge zum fließenden Verkehr aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

Zum ruhenden Verkehr äußern sich die Vilsbiburger insofern, dass vor allem mehr Halteverbote eingeführt werden sollen (vgl. Abbildung 48). Weiterhin sollen mehr Parkplätze geschaffen werden und Parkregelungen geändert werden. Andere wieder-

um regen den Wunsch an, die Anzahl der Parkplätze zu reduzieren. Unter der Kategorie „Sonstiges“ werden beispielsweise Themen angesprochen, wie die Kontrolle des ruhenden Verkehrs oder Halteverbote abschaffen.

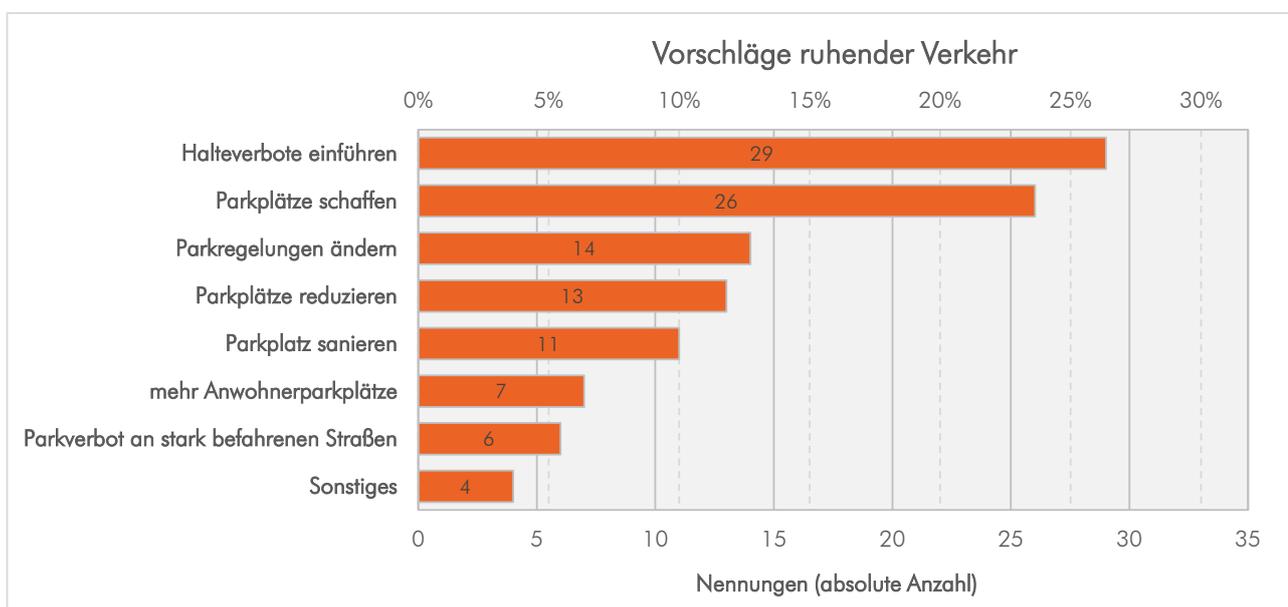


Abbildung 48: Vorschläge zum ruhenden Verkehr aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

Entsprechend dem beim Fußgänger und Radverkehr aufgezeigten Problem der fehlenden Radwege steht auch bei den Verbesserungsvorschlägen der Wunsch nach dem Bau von Radwegen bzw. Radfahrstreifen im Vordergrund (vgl. Abbildung 49).

Das Anliegen für mehr Komfort und Sicherheit, zum einen ganz allgemein, zum anderen in Form von Querungshilfen stehen an nächster Stelle. Der Punkt „Sonstiges“ beinhaltet Vorschläge, wie z.B. die Freigabe der Fußwege für Radfahrer.

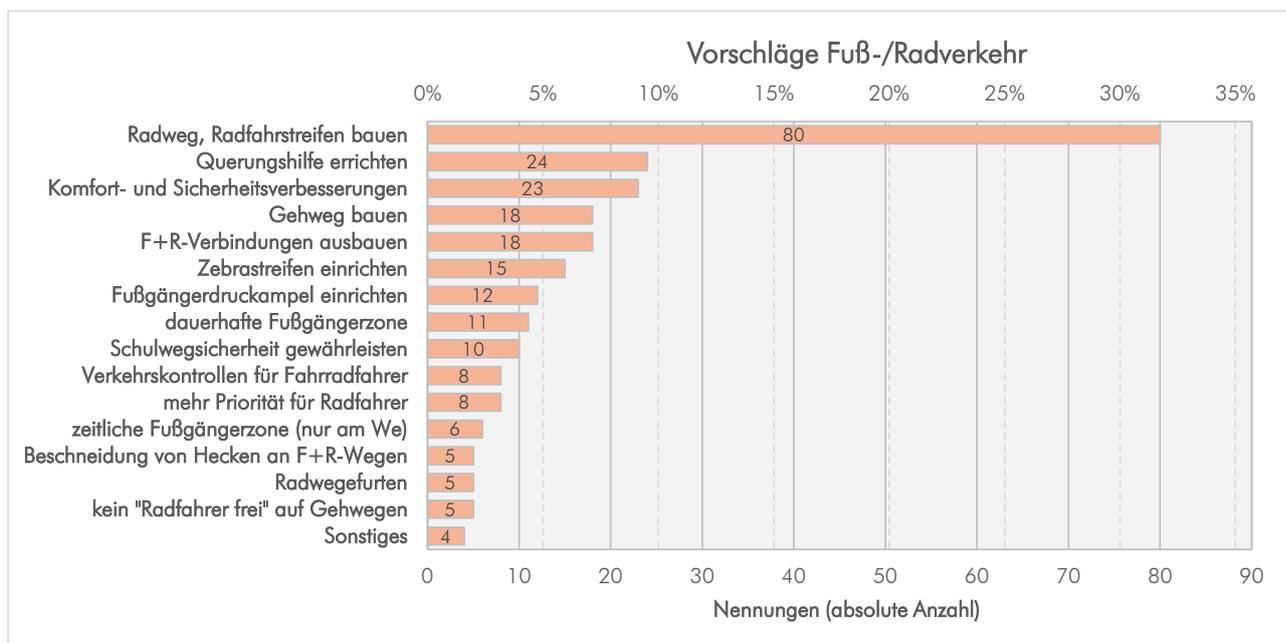


Abbildung 49: Vorschläge zum Fuß- und Radverkehr aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

Auch im Bereich des ÖPNV werden Verbesserungsvorschläge gemacht, welche auf Abbildung 50 dargestellt sind. Die Befragten wünschen sich vor allem entsprechend dem allgemein ungenügenden Taktes eine Einführung und Verdichtung

eines Taktes. Auch neue Linien und die Einführung eines Stadtbusses werden vorgeschlagen. Unter „Komfortverbesserungen“ fallen beispielsweise Nennungen, wie Verbesserung der Zuverlässigkeit oder mehr Haltestellen.

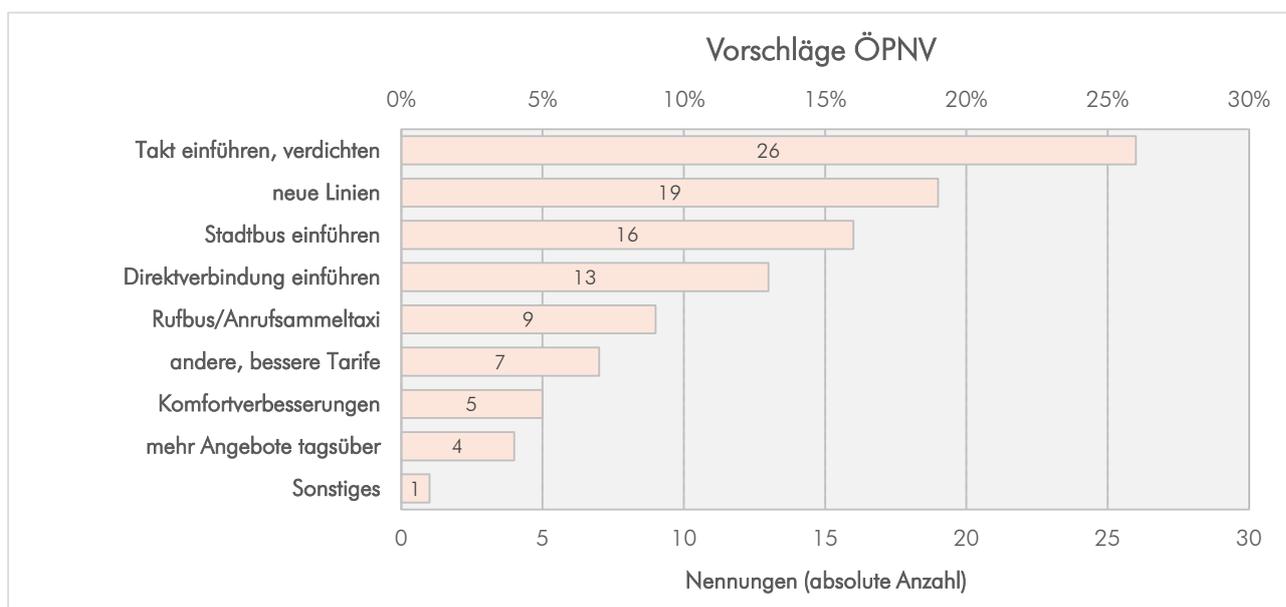


Abbildung 50: Vorschläge zum ÖPNV aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

Verortung von Problemthemen

Viele Problemthemen werden allgemein genannt, teilweise wird aber auch eine genaue Ortsangabe, wie die Straße oder der Ortsteil genauer bezeichnet. Diese sind in den nächsten Abbildungen dargestellt.

Mit Abstand am häufigsten werden Probleme in Verbindung mit dem Stadtplatz bzw. der Stadtmitte angesprochen. Das Hauptproblem ist hier die hohe Verkehrsbelastung. Häufig beanstandet werden ebenso die Gefährlichkeit der Straße für Fußgänger und Radfahrer, fehlende Einbahnstraßen, falsche bzw. gefährliche Parkplatzmarkierungen und das Fehlen einer Fußgängerzone (vgl. Abbildung 51).

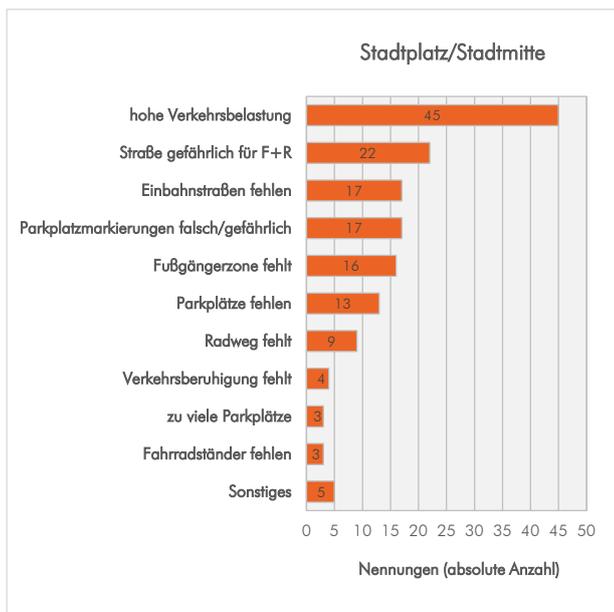


Abbildung 51: Problemthemen am Stadtplatz bzw. in der Stadtmitte aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

Sehr häufig werden auch Probleme in Verbindung mit der Frontenhausener Straße genannt. Vor allem werden dort die Belastung durch Stau und Lärm, fehlende Querungshilfen, fehlende Radwege oder die zu gefährliche Straße für Fußgänger und Radfahrer kritisiert (vgl. Abbildung 52).

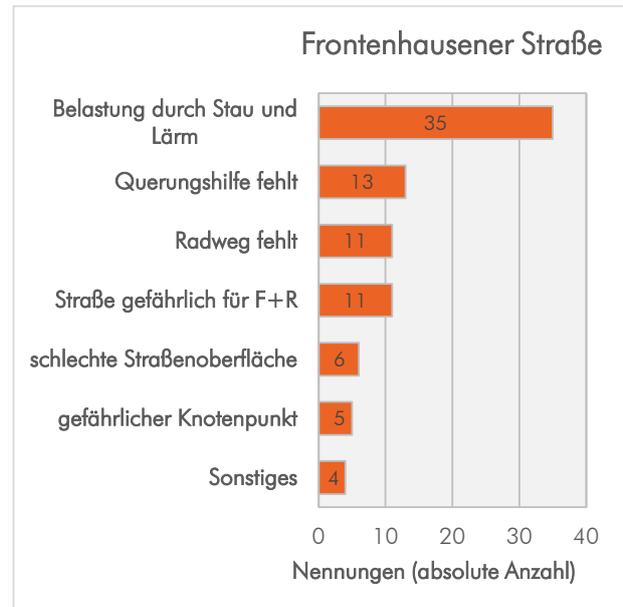


Abbildung 52: Problemthemen in der Frontenhausener Straße aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

In der Seyboldsdorfer Straße wird unter anderem die hohe Verkehrsbelastung, dass alles zugeparkt ist oder die gefährliche Straße für Fußgänger und Radfahrer moniert (vgl. Abbildung 53).

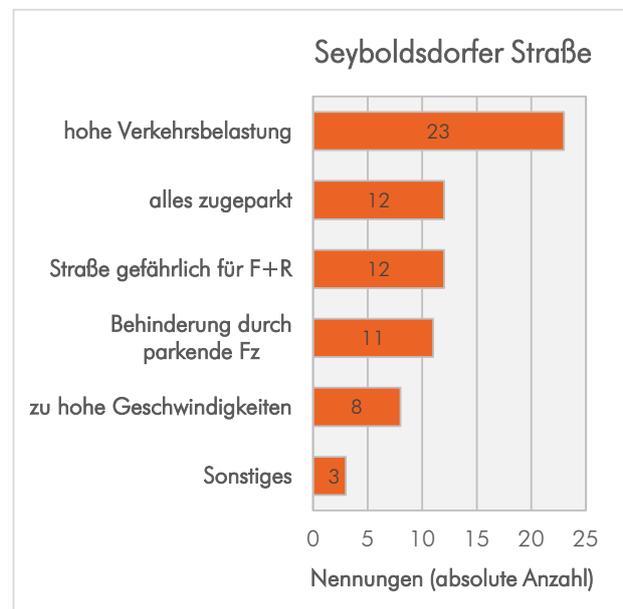


Abbildung 53: Problemthemen in der Seyboldsdorfer Straße aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

Die hohe Verkehrsbelastung steht auch in der Landshuter Straße an oberster Stelle. Weiterhin werden hier die ungünstige Schaltung der Fußgängerampel und ebenso die Gefährlichkeit der Straße für Fußgänger und Radfahrer bemängelt (vgl. Abbildung 54).

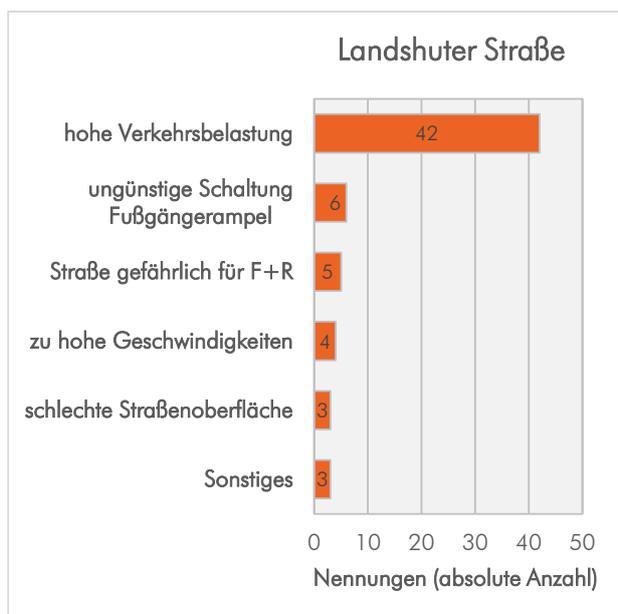


Abbildung 54: Problemthemen in der Landshuter Straße aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

Zusatzfrage: Verbesserung der Gehwegsituation

In einer zusätzlich offen gestellten Frage konnten die Bewohner sich dazu äußern, wo in Vilsbiburg sie die Notwendigkeit sehen, die Gehwegsituation zu verbessern, um eine Barrierefreiheit gewährleisten zu können. Insgesamt wurden hierzu knapp 100 konkrete Ortsangaben gemacht. Die meisten Verortungen wurden jedoch jeweils nur einmal genannt, wie beispielsweise die Industriestraße oder Im Burger Feld. Nennungen, die mindestens zweimal genannt wurden, sind in Abbildung 55 dargestellt. Die meisten Befragten sehen vor allem in der Frontenhausener Straße eine notwendige Verbesserung der Gehwegsituation, gefolgt vom Pfarrbrückenweg. Etwas vermehrt wurden auch die Gobener Straße, Herrnfelder Straße, Pfründestraße sowie Vilsbiburg allgemein genannt.

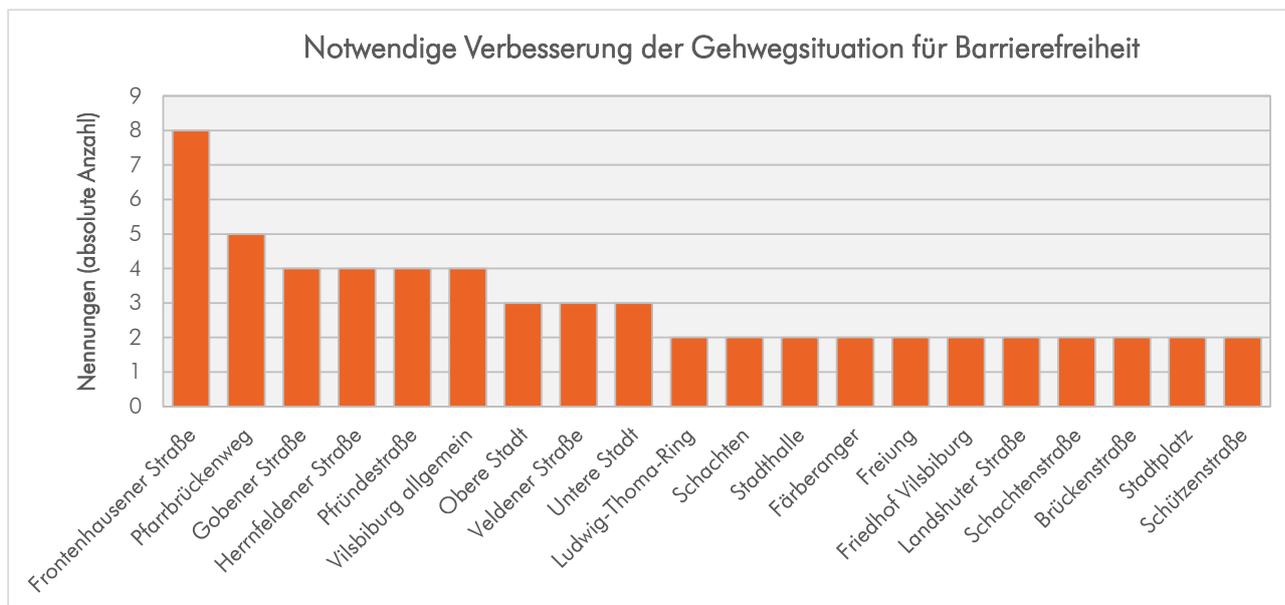


Abbildung 55: Verortung bzw. Nennungen zur Verbesserung der Gehwegsituation aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

Zitate der Vilsbiburger Bevölkerung

In Abbildung 56 auf der nächsten Seite sind einige ausgewählte Zitate der Vilsbiburger Bevölkerung zusammengestellt, die einen guten Überblick

über die Meinungen der Bürger geben. In Anlage 5 ist eine Übersicht weiterer Zitate. Diese sind nach Themen sortiert und wortwörtlich aus den Fragebögen übernommen.

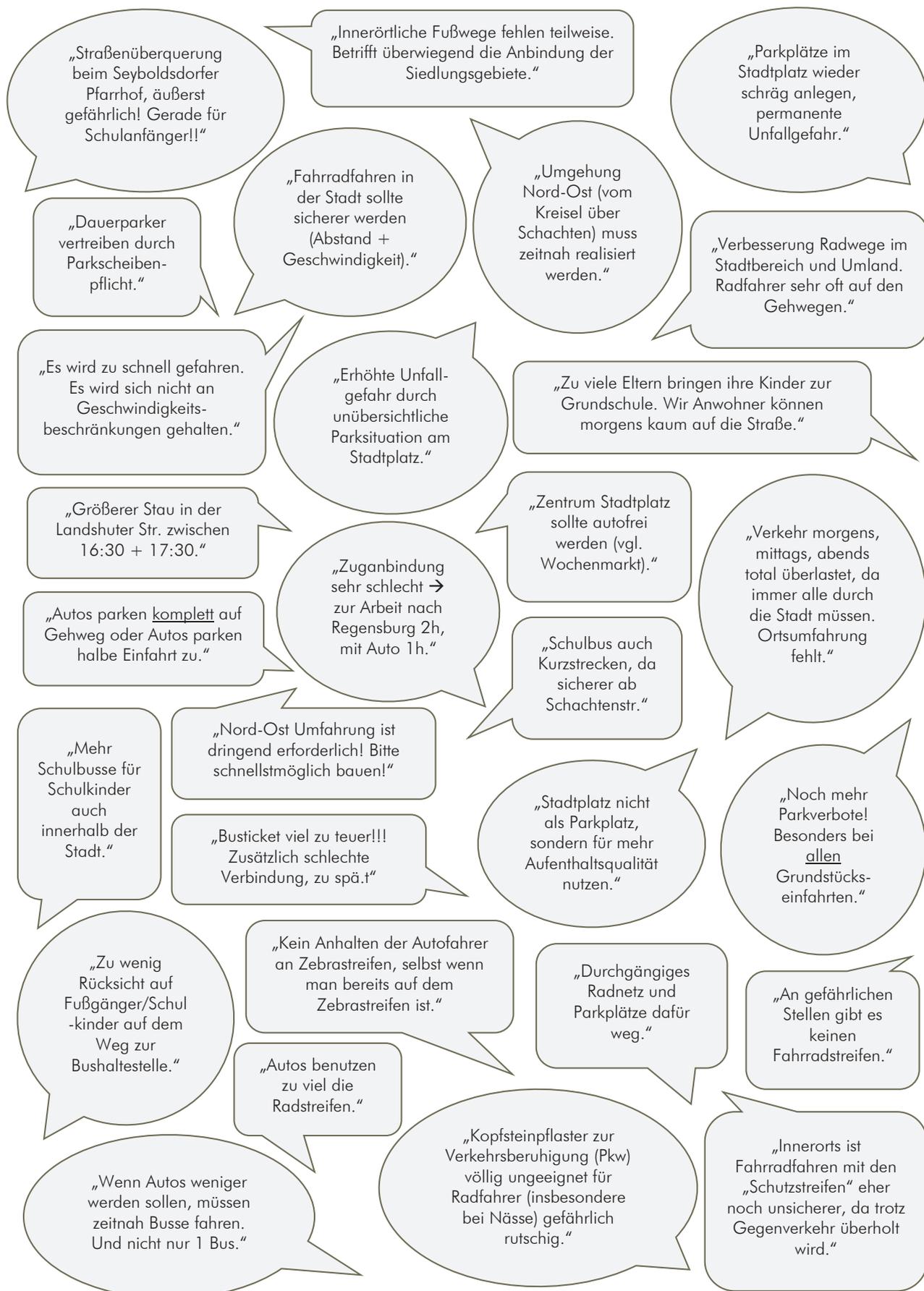


Abbildung 56: Zitate der Vilsbiburger Bevölkerung aus der Haushaltsbefragung vom 21.09.2021

3 Corona-Zusatzfragen

Aufgrund der aktuellen Lage durch die Corona Krise hat sich die Stadt Vilsbiburg entschlossen zu der regulären Haushaltsbefragung einen Corona-Zusatzfragebogen beizulegen. Mit dessen Hilfe soll die Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung Vilsbiburgs, welches durch die Pandemie entsteht, erörtert werden. Der Fragebogen wurde mit der Haushaltsbefragung an sämtliche Haushalte in Vilsbiburg verteilt, konnte jedoch unabhängig von diesem beantwortet werden. Insgesamt füllten ca. 1.905 Personen den Fragebogen aus. Dies entspricht ca. 92% der Befragten aus der Haushaltsbefragung (bei den Personen über sechs Jahre).

Entsprechend dem Kapitel 2.2 „Ergebnisse der Haushaltsbefragung“ werden auch hier in den nachfolgenden Ergebnissen nur gültige Angaben aufgezeigt, weshalb die absolute Grundgesamtheit (N) zwischen den einzelnen Auswertungen und Abbildungen variieren kann.

Eine absolute Mehrheit mit ca. 3/4 der Befragten gibt an, dass sich deren Mobilitätsverhalten während der Corona Krise verändert hat. Bei etwa 1/4 bleibt die Mobilität unverändert (vgl. Abbildung 57).

Inwiefern sich das Mobilitätsverhalten im Einzelnen verändert, wird in Abbildung 58 ersichtlich (hierbei sollten nur Personen Angaben machen, welche Frage 1 mit „Ja“ beantworten). Auffällig ist das Ergebnis bei der Aussage „Ich war generell weniger unterwegs.“, welche mit großer Mehrheit die meisten Befragten mit „trifft voll zu“, gefolgt von „trifft etwas zu“ beantworten. Nur ein verhältnismäßig kleiner Teil gibt an, dass dies (gar) nicht zutreffe. Insgesamt gesehen überwiegt auch bei der Aussage „Ich habe den Tagesbedarf wieder vermehrt in der Nähe eingekauft.“ der zutreffende Anteil gegenüber den ablehnenden Antworten.

Der auffälligste übergroße Anteil (annähernd 100%), welcher mit „trifft gar nicht zu“ beantwortet wird, findet sich bei der Aussage „Ich habe meinen Job/Arbeit durch die Krise verloren.“ wider. Auch bei den Aussagen „Ich war/bin in Kurzarbeit.“, „Ich habe mir ein Fahrrad/e-Bike gekauft.“, „Ich habe vermehrt von zuhause aus gearbeitet.“ und „Ich bin zur Arbeit nur noch allein mit dem Pkw gefahren.“ fällt im Verhältnis die Antwort „trifft gar nicht zu“ überproportional hoch aus. Interessant ist auch die Erkenntnis, dass der Großteil derer, die sich während der Krise ein Fahrrad oder e-Bike kauften, dies überwiegend nicht für den Alltag nutzen und somit wahrscheinlich eher zu Freizeitzwecken dient.

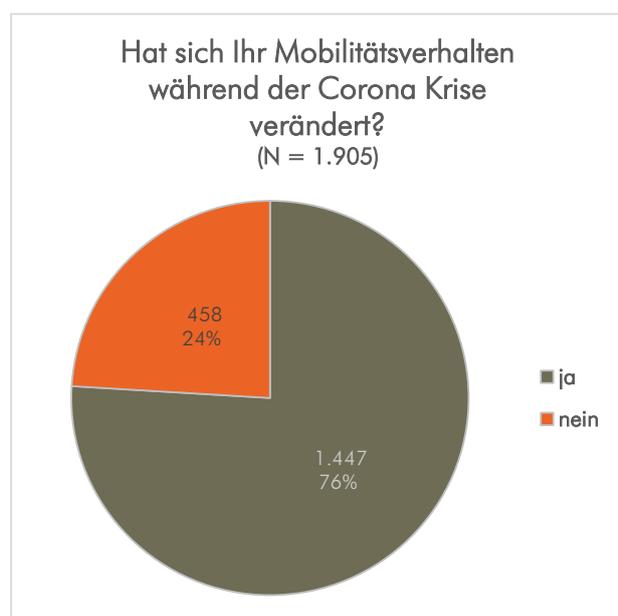


Abbildung 57: Mobilitätsverhalten während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 21.09.2021

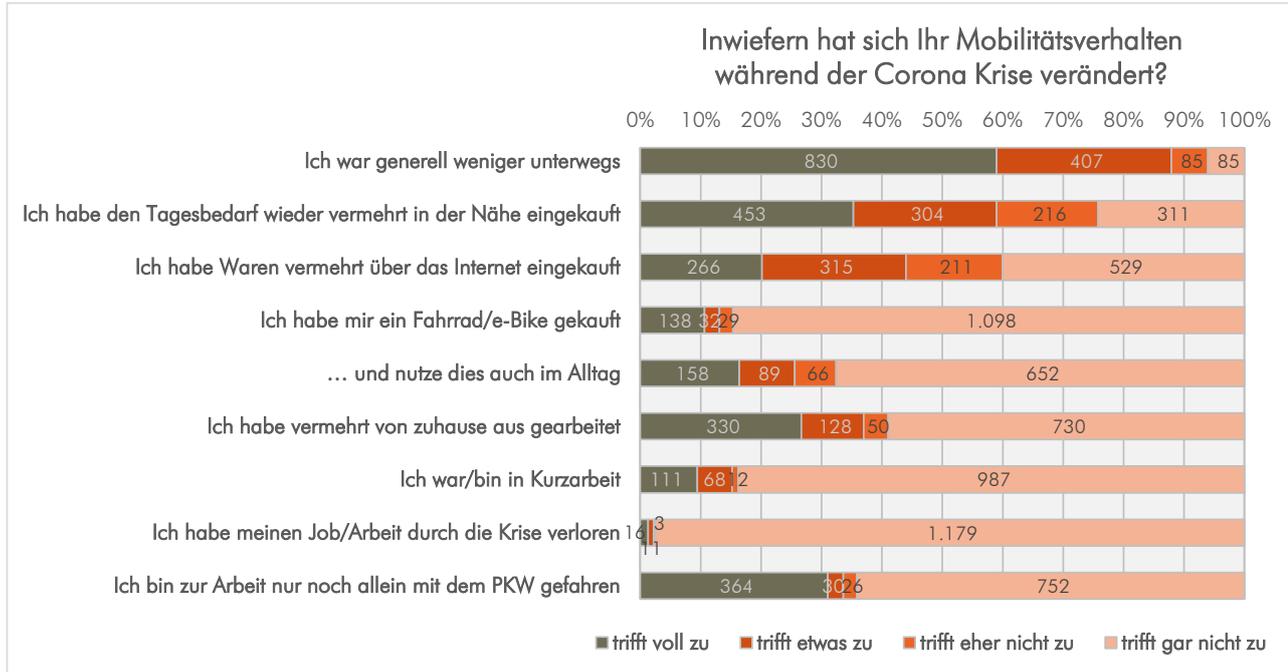


Abbildung 58: Änderung des Mobilitätsverhalten während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 21.09.2021

Bei den Aussagen „Ich habe vermehrt von zuhause aus gearbeitet.“ und „Ich war/bin in Kurzarbeit.“ wird zusätzlich nach der Intensität, sprich wie viele Tage pro Woche davon im Home-Office und wie viel Prozent pro Monat davon in Kurzarbeit, gefragt. Die Ergebnisse sind auf den Abbildungen 59 und 60 zu sehen. Die meisten Personen, die sich während der Corona Krise im Home-Office befinden, arbeiten die komplette Woche (fünf Arbeitstage) von Daheim aus, gefolgt von zwei und drei Tagen. Am seltensten sind Personen sechs oder sieben Tage im Home-Office, was jedoch darauf zurückzuführen ist, dass in den wenigsten Berufen mehr als fünf Arbeitstage pro Woche getätigt werden.

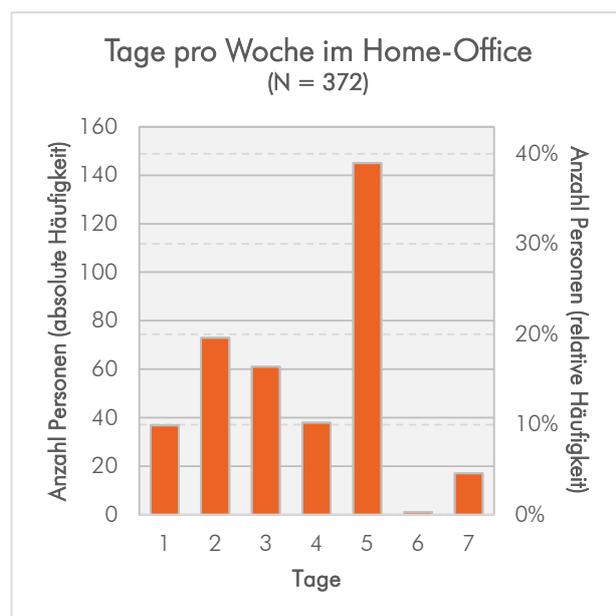


Abbildung 59: Tage pro Woche im Home-Office während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 21.09.2021

Die größten Anteile an Kurzarbeit pro Monat verteilen sich auf 20% oder weniger. Ein weiterer großer Anteil, mit knapp 12% der Befragten, befindet sich zu 100% in Kurzarbeit. Die restlichen Anteile verteilen sich im Bereich von 30% bis 90% Kurzarbeit, wobei noch ein größerer Anteil bei 50% Kurzarbeit zu beobachten ist. (vgl. Abbildung 60).

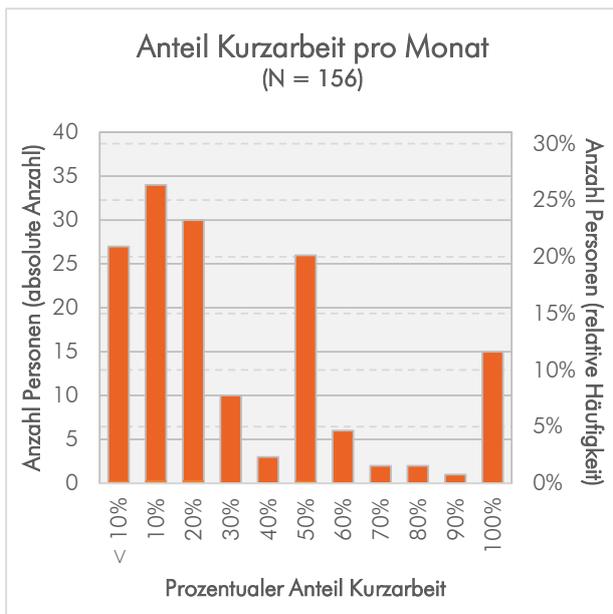


Abbildung 60: Prozentualer Anteil der Kurzarbeit pro Monat während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 21.09.2021

Die Veränderung der Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel wird nach den unterschiedlichen Fahrtzwecken differenziert betrachtet. An dieser Stelle wird nur auf eine allgemeine Übersicht (Zunahme oder Abnahme der jeweiligen Nutzung) eingegangen. Eine detailliertere Darstellung, in der ersichtlich wird, um wie viel Prozent sich die Nutzung jeweils geändert hat, findet sich in Anlage 6.

Beim Fahrtzweck „Arbeit, Schule“ wird ersichtlich, dass die Nutzung des Rads und das zu Fuß gehen verstärkt zugenommen haben (vgl. Abbildung 61). Die Pkw-Nutzung und die Nutzung des ÖPNV sind hingegen stark rückgängig. Beim ÖPNV dürfte dies jedoch nicht so stark ins Gewicht fallen, da der ÖPNV als Verkehrsmittel in Vilsbiburg allgemein am wenigsten genutzt wird. Verstärkt fällt hingegen die Gewichtung beim Pkw aus, da dieser das meist genutzte Verkehrsmittel in Vilsbiburg ist.

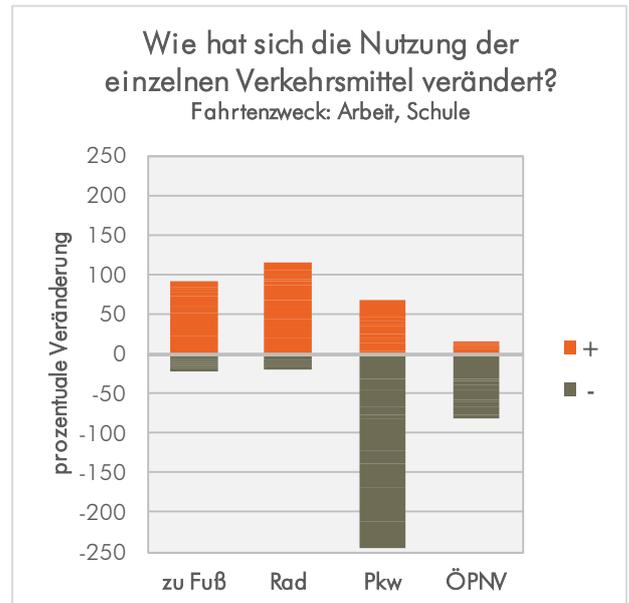


Abbildung 61: Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel beim Fahrtzweck Arbeit, Schule während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 21.09.2021

Ein ähnliches Bild wie beim Fahrtzweck „Arbeit, Schule“ ergibt sich beim Fahrtzweck „Einkauf, private Erledigungen“. Hier hat die Nutzung des Rads und das zu Fuß gehen sogar nochmals stärker zugenommen. Die Pkw- und ÖPNV-Nutzung sind jeweils wieder rückgängig (vgl. Abbildung 62).

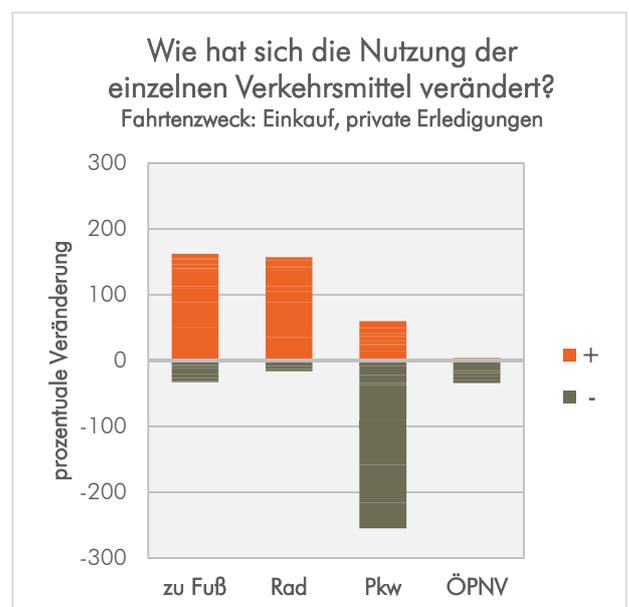


Abbildung 62: Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel beim Fahrtzweck Einkauf, private Erledigungen während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 21.09.2021

Beim Fahrtenzweck „Freizeit“ hat das zu Fuß gehen insgesamt am stärksten zugenommen (vgl. Abbildung 63), was unter anderem auch auf Spaziergänge in der Umgebung zurückzuführen sein kann. Das Rad hat auch hier als Verkehrsmittel insgesamt wieder stark an Bedeutung gewonnen, wohingegen der Pkw und der ÖPNV wiederum eine verstärkte Abnahme erfahren.

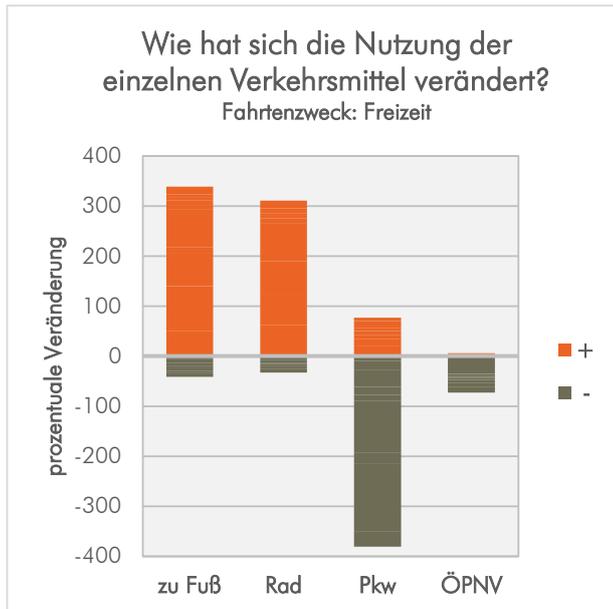


Abbildung 63: Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel beim Fahrtenzweck Freizeit während der Corona Krise aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 21.09.2021

Die meisten Befragten gehen derzeit davon aus, dass sich ihr Mobilitätsverhalten für die Zeit nach der Pandemie nicht groß verändert und eher wieder zum gewohnten Muster zurückkehrt. Dies spiegelt sich vor allem darin wider, dass der Großteil angibt, sich wieder so zu verhalten wie zuvor und die Mehrheit auch keine positiven Folgerungen aus der Krise für ihre Mobilität ziehen können (vgl. Abbildung 64). Vor allem Kinder sollen auch künftig wieder mit ihren gewohnten Verkehrsmitteln zur Schule gelangen, anstelle von Bringen bzw. Holen mit dem Pkw oder mit dem Fahrrad zur Schule fahren. Auch der verstärkte Einkauf von Waren übers Internet und generell weniger Freizeitverkehr ist für die Mehrheit danach nicht vorstellbar. Ebenso kommt eine verstärkte Nutzung des Fahrrads auch für längere Strecken für die Meisten nicht in Frage, für Kurzstrecken hingegen will knapp die Hälfte der Befragten vermehrt auf das Rad zurückgreifen.

Beim künftigen Freizeit in der Nähe mit dem Rad oder zu Fuß verbringen hält sich das Ergebnis in etwa die Waage, jedoch mit einer leicht ablehnenden Tendenz. Ähnliches gilt für die Aussagen „Ich werde versuchen, künftig auf kürzeren Strecken mehr zu Fuß zu gehen.“ und „Ich werde noch längere Zeit die öffentlichen Verkehrsmittel meiden.“ Bei diesen Aussagen sind die Ergebnisse relativ ausgeglichen. Konträr verhält es sich bei der Aussage „Home-Office ist auf Dauer für mich vorstellbar, wenn es vom Arbeitgeber genehmigt wird.“, hier überwiegen insgesamt mit deutlicher Mehrheit die verneinenden Antworten.

Weitere Aussagen, bei denen die Antworten „trifft voll zu“ und „trifft etwas zu“ überwiegen sind „Ich werde die Einkäufe des täglichen Bedarfs künftig mehr in der Nachbarschaft erledigen.“ und „Der PKW wird in Zukunft mein bevorzugtes Verkehrsmittel sein.“

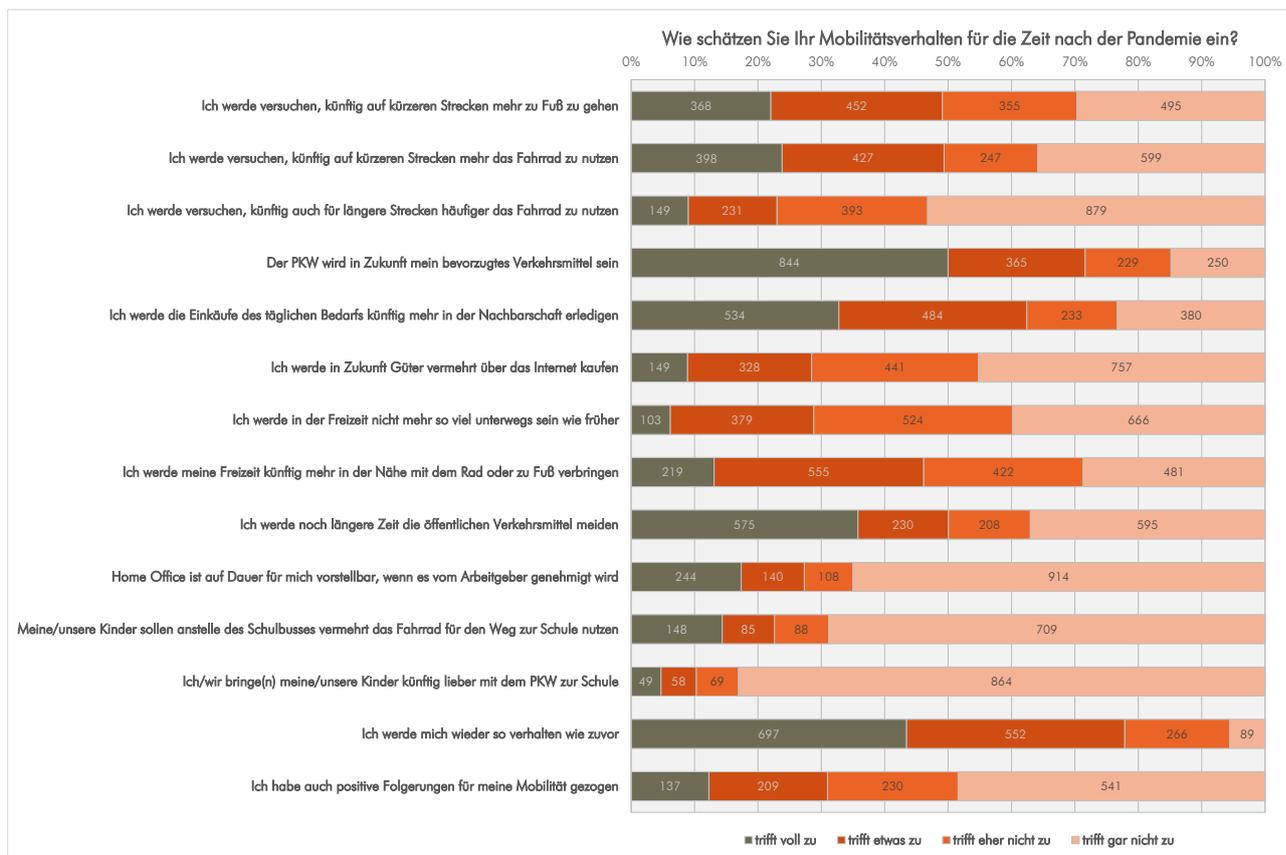


Abbildung 64: Einschätzung des Mobilitätsverhalten für die Zeit nach der Pandemie aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 21.09.2021

Zu der letzten Aussage „Ich habe auch positive Folgerungen für meine Mobilität gezogen.“ können die Befragten in einer offenen Antwort auch äußern, welche dies sind. Die nachfolgende Abbildung auf der nächsten Seite bietet einen Einblick ausgewählter Zitate. Der Großteil der Aussagen bezieht sich auf die Zunahme des Radfahrens und des zu Fuß Gehens und die damit verbundene Abnahme der Pkw-Nutzung. Aber auch, dass die Fahrten insgesamt Bewusster gestaltet werden, weniger Verkehr herrscht, die Freizeit und Einkäufe vermehrt in der näheren Umgebung getätigt werden, Fahrzeuge neu angeschafft werden oder auch durch mehr Bewegung die eigene Gesundheit oder Fitness gesteigert wird, werden positiv angemerkt. Ein detaillierter Überblick über die Zitate der Vilsbiburger Bevölkerung aus dem Corona-Zusatzfragebogen findet sich in Anlage 7. Diese nach Themen sortiert und wortwörtlich aus den Fragebögen übernommen.



Abbildung 65: Zitate der Vilsbiburger Bevölkerung aus dem Corona-Zusatzfragbogen vom 21.09.2021

4 Zusammenfassung und Fazit

Die Haushaltsbefragung, welche am 21. September 2021 mittels Fragebogen erfolgte, wurde von ca. 965 Vilsbiburger Haushalten – worin ca. 2.190 Bewohner enthalten sind – beantwortet. Daraus ergibt sich eine passable Rücklaufquote von ca. 17%. Aufgrund der Altersstruktur, welche sich aus der Haushaltsbefragung ergibt und einen guten Querschnitt der Vilsbiburger Bevölkerung widerspiegelt (Durchschnittsalter Haushaltsbefragung: ca. 45,5 Jahre; tatsächliches Durchschnittsalter: 43,5 Jahre), kann die Auswertung als repräsentativ angesehen werden. Die durchschnittliche Größe aller erfassten Haushalte aus der Befragung beträgt 2,3 Personen/Haushalt.

Beim Modal-Split (Verkehrsmittelwahl) des Gesamtverkehrs ist der Pkw mit großem Abstand das meistgewählte Verkehrsmittel (knapp 60%), gefolgt vom zu Fuß gehen (ca. 15%). Etwa 14% der Bewohner Vilsbiburgs wählen das Fahrrad als Verkehrsmittel und knapp 10% sind als Pkw-Mitfahrer unterwegs. Der ÖPNV spielt mit ca. 3% der Fahrten eine eher untergeordnete Rolle. Betrachtet man nur den Binnenverkehr der Kernstadt Vilsbiburg, so nutzen ca. 50% den Pkw, ca. 23% gehen zu Fuß, ca. 19% fahren Rad, ca. 8% fahren im Pkw mit und nur unter 1% nutzt den ÖPNV.

Das größte Potenzial für mögliche Änderungen im Mobilitätsverhalten bietet der Binnenverkehr. 45% der Fahrten der Vilsbiburger Bevölkerung, welche in diesem Zusammenhang ermittelt wurden (insgesamt ca. 41.800 Wege und Fahrten), betreffen nur den Binnenverkehr in der Kernstadt Vilsbiburg. Fahrten im Ziel-/ Quellverkehr der Kernstadt Vilsbiburg mit ihren Ortsteilen (ca. 21%) machen den zweitgrößten Anteil aus.

Das bedeutet, dass sich die wesentlichen Ansatzpunkte für eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl einerseits im Binnenverkehr innerhalb der Kernstadt Vilsbiburg, andererseits bei der Anbindung der außenliegenden Ortsteile und der Nachbargemeinden zu erkennen sind.

Die Auswertung nach Binnenverkehrszellen bestätigt, dass Anreize geboten werden müssen, innerorts das Verkehrsmittel Fahrrad zu wählen und nicht

den Pkw. Zukünftige Planungen sollten nicht ausschließlich auf das Auto ausgerichtet werden. Dies zeigt sich beispielhaft an den Zellen „GE-West“ und „Schachten“. Die Zelle „GE-West“ mit diversen Einzelhandelseinrichtungen generiert mit ca. 1.455 Kfz-Fahrten/24 Std. die meisten Kfz-Fahrten der aufgezeigten Binnenverkehrsbeziehungen der Kernstadt Vilsbiburg. Im Gegensatz dazu konnten nur 155 Rad-Fahrten/24 Std. ermittelt werden. Auch die Auswertung der einwohnerstarken Zelle „Schachten“ zeigt, dass hier fast doppelt so viele Fahrten mit dem Pkw als mit dem Fahrrad erfolgen. Einzig in der Zelle 1 „Stadtplatz“ gibt es annähernd genauso viel Rad-Fahrten (760 Rad-Fahrten/24 Std.) wie Pkw-Fahrten (920 Kfz-Fahrten/24 Std.).

Während innerhalb der Kernstadt vor allem das Fahrrad eine entscheidende Rolle übernehmen kann, was sich auch in den Forderungen der Bevölkerung nach attraktiven und sicheren Radfahrmöglichkeiten widerspiegelt, sollte sich der ÖPNV auf Ziele im funktionalen Verflechtungsbereich von Vilsbiburg, also außerhalb der normalen Radfahrdistanzen, konzentrieren. Die Buslinien sollten zügig und direkt, ohne Mäanderfahrten innerhalb Vilsbiburgs, auch als Zubringer zum Bahnhof eingerichtet und regelmäßig betrieben werden. Flexible Bussysteme bzw. „On-demand“-Systeme können zusätzlich initiiert werden. Ein erster Schritt ergänzend zum Ausbau des ÖPNV ist die Beteiligung Vilsbiburgs an der kommunalen „Mitfahrzentrale-PENDLA“, die die Bildung von Fahrgemeinschaften zum Arbeitsplatz fördert.

Dass durchaus noch Verlagerungen möglich sind, zeigt auch ein Blick auf die Fahrtweiten im Binnenverkehr. Die Bedeutung des Fußgängerverkehrs nimmt erwartungsgemäß mit zunehmender Weglänge ab und entsprechend nimmt der Anteil der Fahrten mit dem Pkw zu. Jedoch sind 40% der mit dem Pkw zurückgelegten Fahrten maximal 1.500 Meter lang. In diesem Entfernungsbereich sollte ein Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad forciert werden.

Die am häufigsten genannten Problemthemen und Verbesserungsvorschläge, welche in zwei offenen Fragen geäußert werden konnten, betreffen den

fließenden Verkehr, gefolgt vom Fußgänger- und Radverkehr und dem ruhenden Verkehr. Am wenigsten werden Probleme und Vorschläge zum Thema ÖPNV genannt. Die vordringlichsten Probleme beim fließenden Verkehr sind zu hohe Verkehrsbelastungen bzw. Staus sowie zu hohe Geschwindigkeiten bzw. die Nichteinhaltung von Geschwindigkeiten. Dementsprechend wird auch der Wunsch nach einer Umgehung sowie nach einem Tempolimit am häufigsten geäußert. Dies spiegelt sich auch in den Zitaten der Vilsbiburger wider, wo häufig zu hohe Geschwindigkeiten und rücksichtsloses Verhalten der Autofahrer beklagt werden. Das hat zur Folge, dass Radfahren als zu gefährlich in Vilsbiburg angesehen wird. Auch auf vielen nicht-klassifizierten Straßen gilt wie vor Tempo 50. Mehr Tempolimits werden von den Vilsbiburgern explizit gewünscht und könnten viel zur Sicherheit im Rad- und Fußverkehr beitragen. Daraus ergibt sich, dass die Dominanz des Kfz-Verkehrs einer Toleranz weichen sollte. Der motorisierte Individualverkehr muss rücksichtsvoller werden und innerorts langsamer fahren.

Bezüglich des ruhenden Verkehrs wird vor allem beanstandet, dass „alles zugeparkt“ ist. Hier wird überwiegend das Einführen von mehr Halteverboten sowie die Schaffung von mehr Parkplätzen gefordert. Dies erscheint zunächst widersprüchlich, bedeutet aber, eine Abkehr vom Anspruch überall, quasi vor der Haustür, parken zu können, zugunsten konzentrierter, aber ausreichender Angebote an ausgewählten Stellen.

Beim Thema ÖPNV werden am häufigsten die fehlenden Linien beanstandet sowie der Wunsch nach einer Einführung und Verdichtung eines Taktes.

Beim Fußgänger- und Radverkehr wird von einer deutlichen Mehrheit die fehlenden Radwege bemängelt. Entsprechend steht auch bei den Verbesserungsvorschlägen der Wunsch nach dem Bau von Radwegen bzw. Radfahrstreifen im Vordergrund.

Konkrete Ortsangaben bezüglich verkehrlicher Problempunkte werden überwiegend in Verbindung mit dem Stadtplatz bzw. der Stadtmitte, der Frontenhausener Straße, der Seyboldsdorfer Straße und der Landshuter Straße genannt.

Dem Haushaltsfragebogen wurde ein Zusatzfragebogen beigelegt, mit dessen Hilfe die Veränderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung Vilsbiburgs während der Corona-Pandemie untersucht werden sollte. Diesen füllten insgesamt 1.905 Personen aus, was in etwa 92% der Antworten aus der Haushaltsbefragung entspricht (Personen über sechs Jahre).

Zusammenfassend kann hier festgehalten werden, dass sich das Mobilitätsverhalten beim Großteil der Befragten während der Corona-Zeit verändert hat. Dies spiegelt sich vor allem in einer generell eingeschränkten Mobilität wider. Auch hat sich das Konsum- und Arbeitsverhalten verändert, indem der Tagesbedarf wieder vermehrt in der Umgebung und Waren vermehrt über das Internet eingekauft werden und von zuhause aus gearbeitet wird.

Die Nutzung des Fahrrads und das Zufußgehen hat jeweils zugenommen, wohingegen die Nutzung des Pkw leicht und die des ÖPNV verstärkt abgenommen hat. Das Nutzungsverhalten der einzelnen Verkehrsmittel ergibt bei sämtlichen Fahrtzwecken („Arbeit, Schule“, „Einkauf, private Erledigungen“ und „Freizeit“) ein ähnliches Bild. Für die Zeit nach der Pandemie wünscht sich die Mehrheit der Bevölkerung eine schnelle Rückkehr zur Normalität und schätzt dementsprechend auch, dass sich künftig in ihrem Mobilitätsverhalten keine großen Veränderungen – im Gegensatz zu vor der Pandemie – ergeben werden. Die positiven Effekte der Corona-Zeit, also die Veränderung des Mobilitätsverhaltens zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs, sollten auch weiterhin erhalten und durch unterstützende Maßnahmen weiterentwickelt werden.

Im Bereich des Fuß- und Radverkehrs hat die Stadt die größte Möglichkeit selbst Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung zu nehmen. Vor allem im Binnenverkehr der Kernstadt sollte mehr auf den Radverkehr gesetzt werden, in dem eine attraktive und sichere Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr angeboten wird. Aufgrund der relativ flachen Topographie und der maximalen Entfernungen innerhalb der Kernstadt Vilsbiburg bis zu drei Kilometer, sind die Voraussetzungen günstig.

Vor allem bei den beiden häufigsten Fahrtzwe-

cken (ohne Heimfahrten) „Einkaufen/ private Erledigungen“ und „Arbeit/Schule“ wird der größte Anteil der Fahrten mit dem Pkw zurückgelegt. Damit Vilsbiburger für den Weg zur Arbeit das Fahrrad statt den Pkw nutzen, müssen einerseits sichere Fahrradrouten vorhanden sein, am besten mit Abkürzungsmöglichkeiten für den Radverkehr, die einen Zeitvorteil gegenüber der Nutzung des Pkws bringen. Wichtig sind aber auch Angebote der Arbeitgeber wie z.B. Jobrad, aktuelle überdachte Fahrradabstellanlagen, eventuell Umkleiden oder Duschen, E-Bike-Lademöglichkeiten etc. Hier sollte die Stadt die Betriebe direkt ansprechen und betriebliche Mobilitätskonzepte anregen.

Ähnliches gilt für die Veränderungen im Modal-Split beim Fahrtzweck „Einkaufen, private Erledigungen“. Die Stadt sollte Einzelhändler und Dienstleistungsbetriebe sensibilisieren, Radfahrer als Kunden wahrzunehmen.

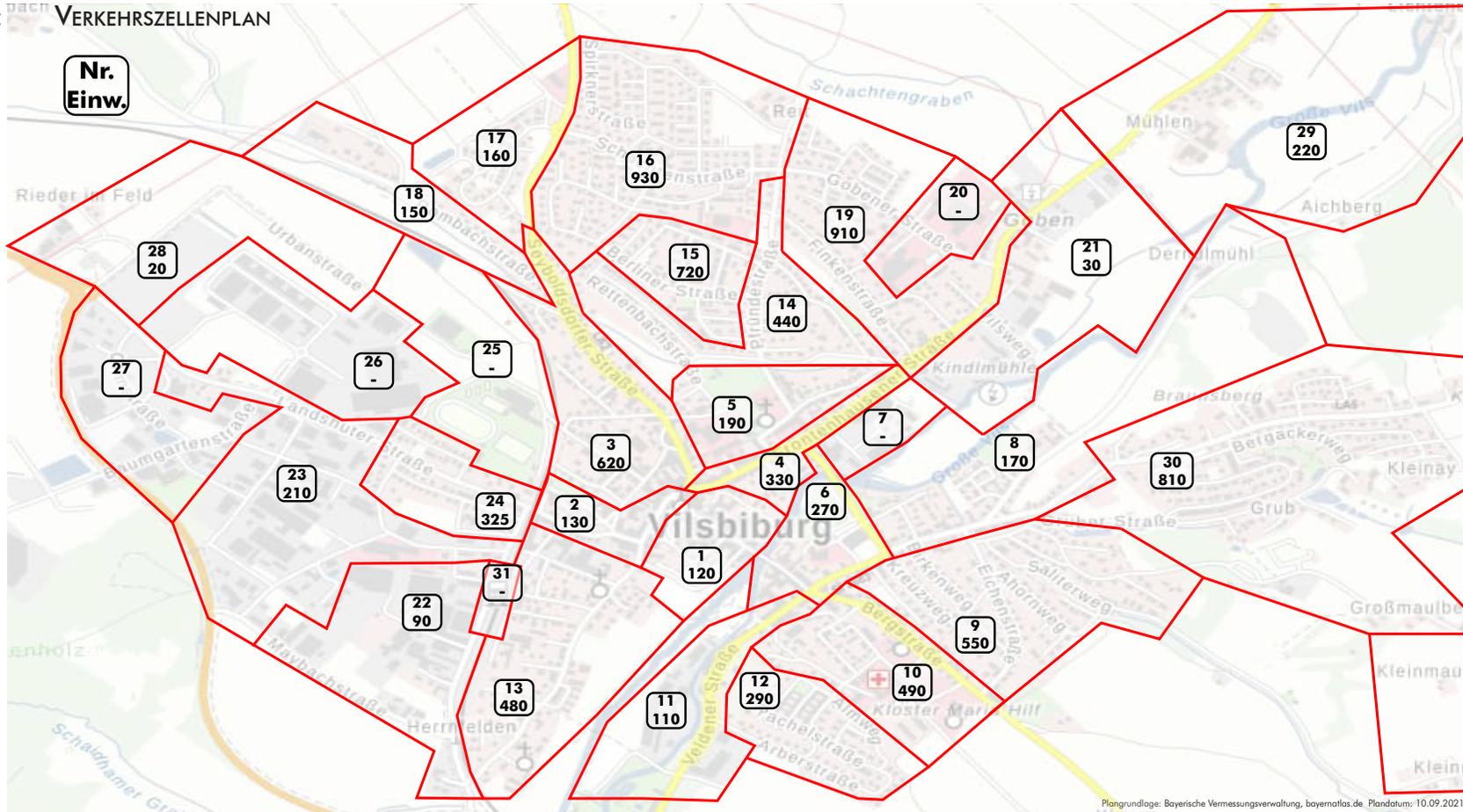
Zudem muss gewährleistet sein, dass alle Schüler in Vilsbiburg auf sicheren Wegen zur Schule gelangen können, damit ein Bringen und Holen der Schüler mit dem Pkw durch die Eltern vermieden wird. Dazu können z.B. auch die Einrichtung von sogenannten „Bannmeilen“ um die Schule und Aktionen durch die Schulen beitragen. Ein Konzept zur Reduzierung des Bring- und Holverkehrs an den Schulen ist zu empfehlen.

Im Freizeitverkehr wird heute schon am häufigsten zu Fuß gegangen oder mit dem Fahrrad gefahren. Um auch hier die Bevölkerung noch mehr zum Radfahren zu animieren, ist entsprechend auf eine gute Anbindung der Freizeiteinrichtungen zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu achten.

ANLAGEN

Anlage 1:	Verkehrszellenplan.....	i
Anlage 2:	Übersicht Mobilität der Vilsbiburger Bevölkerung.....	ii
Anlage 3:	Binnenverkehrsströme Kfz/24 Stunden.....	iii - iv
Anlage 3.1:	Binnenverkehr Kfz/24 Stunden - Zelle 4 „Frontenhausener Straße“.....	iii
Anlage 3.2:	Binnenverkehr Kfz/24 Stunden - Zelle 9 „Eichenstraße“.....	iv
Anlage 4:	Binnenverkehrsströme Fahrrad/24 Stunden.....	v - vii
Anlage 4.1:	Binnenverkehr Fahrrad/24 Stunden - Zelle 14 „Rettenbach“.....	v
Anlage 4.2:	Binnenverkehr Fahrrad/24 Stunden - Zelle 18 „Rombach“.....	vi
Anlage 4.3:	Binnenverkehr Fahrrad/24 Stunden - Zelle 27 „Gewerbegebiet West“.....	vii
Anlage 5:	Zitate der Vilsbiburger Bevölkerung aus der Haushaltsbefragung.....	viii - xx
Anlage 6:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel während der Corona-Krise.....	xxi - xxiii
Anlage 6.1:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel - Fahrtzweck Arbeit, Schule während der Corona-Krise.....	xxi
Anlage 6.2:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel - Fahrtzweck Einkauf, private Erledigungen während der Corona-Krise.....	xxii
Anlage 6.3:	Nutzungsänderung der einzelnen Verkehrsmittel - Fahrtzweck Freizeit während der Corona-Krise.....	xxiii
Anlage 7:	Zitate der Vilsbiburger Bevölkerung aus dem Corona-Zusatzfragebogen vom 21.09.2021.....	xxiv - xxvii

ANLAGE 1: VERKEHRZELLENPLAN



Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, bayernatlas.de, Plandatum: 10.09.2021

Nr.	Zellenname	EW.	Nr.	Zellenname	EW.	Nr.	Zellenname	EW.	Nr.	Zellenname	EW.
1	Stadtplatz	120	11	Veldener Straße	110	21	Kindlmühle Bauhof	30	31	Bahnhof	-
2	Obere Stadt	130	12	Arberstraße	290	22	Industriestraße	90	32	Achldorf	710
3	Seyboldsdorfer Straße	620	13	Herrnfelden	480	23	Gewerbegebiet Schwalbenfeld	210	33	Haarbach	710
4	Frontenhausener Straße	330	14	Rettenbach	440	24	Landshuter Straße	320	34	Seyboldsdorf	1.070
5	Kirche	190	15	Berliner Straße	720	25	Sportzentrum	-	35	Frauensattling	410
6	Untere Stadt	270	16	Schachten	930	26	Gewerbegebiet Dräxlmaier	-	36	Wolferding	370
7	VIB-Center	-	17	Burger Feld	160	27	Gewerbegebiet West	-	37	Gaindorf	400
8	Lichtenburger Straße	170	18	Rombach	150	28	Gewerbegebiet Urbanstraße	20			
9	Eichenstraße	550	19	Goben	910	29	Mühlen	220			
10	Maria Hilf	490	20	Schulzentrum	-	30	Grub	810			

ANLAGE 2: ÜBERSICHT MOBILITÄT DER VILSBIBURGER BEVÖLKERUNG

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 21.09.2021

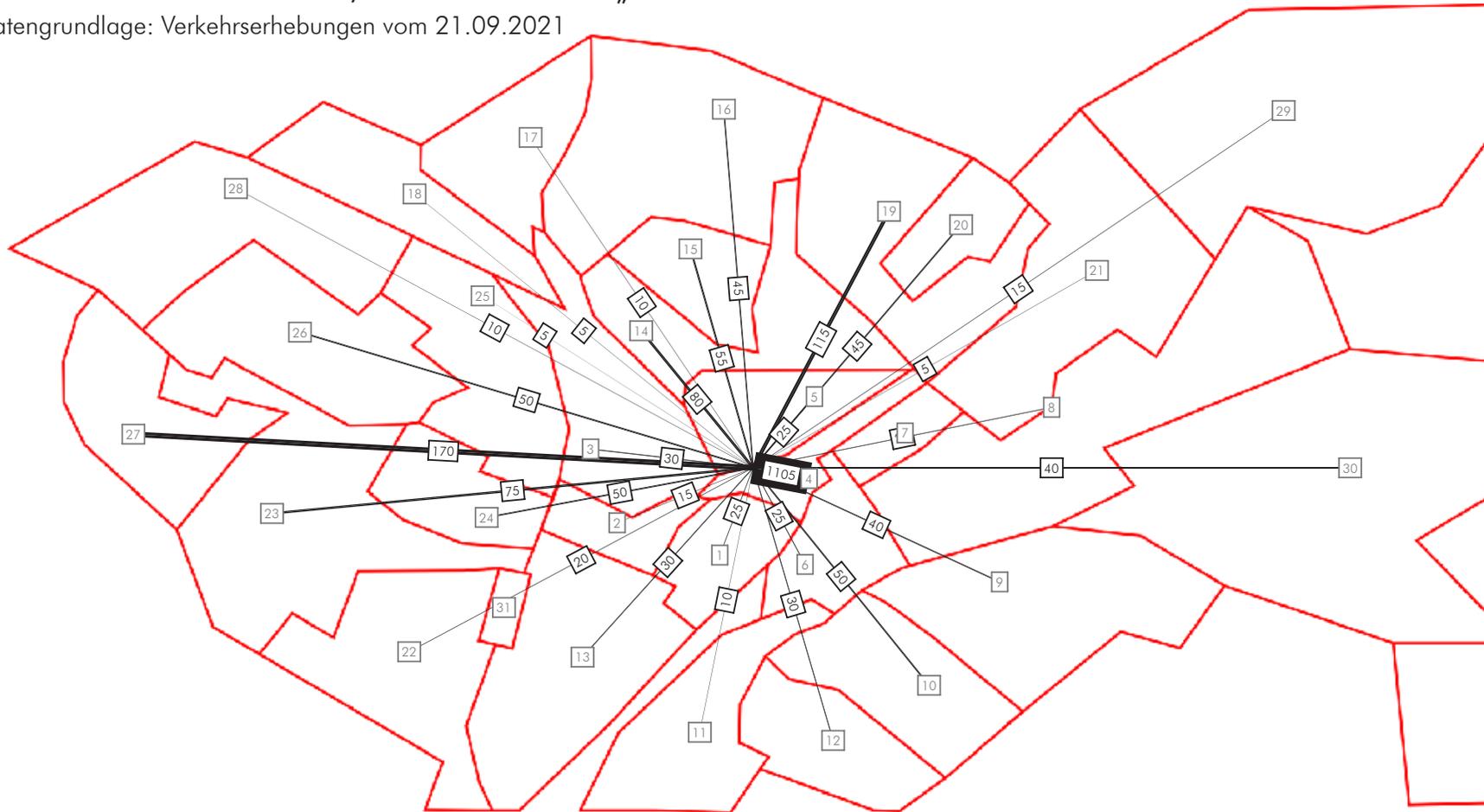
Verkehrszusammensetzung	Verkehrsmittel					
	zu Fuß	Fahrrad	PKW-Selbstf.	PKW-Mitf.	ÖPNV	GESAMT
	Wege/24 Std.					
BV VIB	4.140	3.410	8.535	1.480	135	17.695
ZQV VIB	205	350	5.860	710	400	7.525
außerhalb	55	50	850	150	175	1.275
BV OT-OT	420	220	775	80	-	1.495
BV OT	295	180	335	60	-	870
ZQV VIB/OT	975	1.315	4.495	905	360	8.055
ZQV OT	80	100	2.980	435	95	3.685
GESAMT	6.170	5.625	23.825	3.820	1.165	40.600

Fahrtenzweck	Verkehrsmittel					
	zu Fuß	Fahrrad	PKW-Selbstf.	PKW-Mitf.	ÖPNV	GESAMT
	Wege/24 Std.					
Arbeit, Schule	750	1.250	4.015	380	580	6.975
Einkaufen, priv. Erled.	1.255	865	4.625	840	10	7.595
geschäftlich	50	70	1.220	135	-	1.475
Freizeit	975	630	2.020	625	35	4.285
jmd. bringen/holen	275	135	1.310	90	-	1.810
nach Hause	2.165	2.175	8.455	1.485	510	14.790
GESAMT	5.470	5.125	21.645	3.555	1.135	36.930

BV = Binnenverkehr
 ZQV = Ziel-/Quellverkehr (über Gemeindegrenze hinaus)
 OT = Ortsteile
 BV OT-OT = zwischen den Ortsteilen
 BV OT = innerhalb der jew. Ortsteile

ANLAGE 3.1: BINNENVERKEHR Kfz/24 STUNDEN - ZELLE 4 „FRONTENHAUSENER STRASSE“

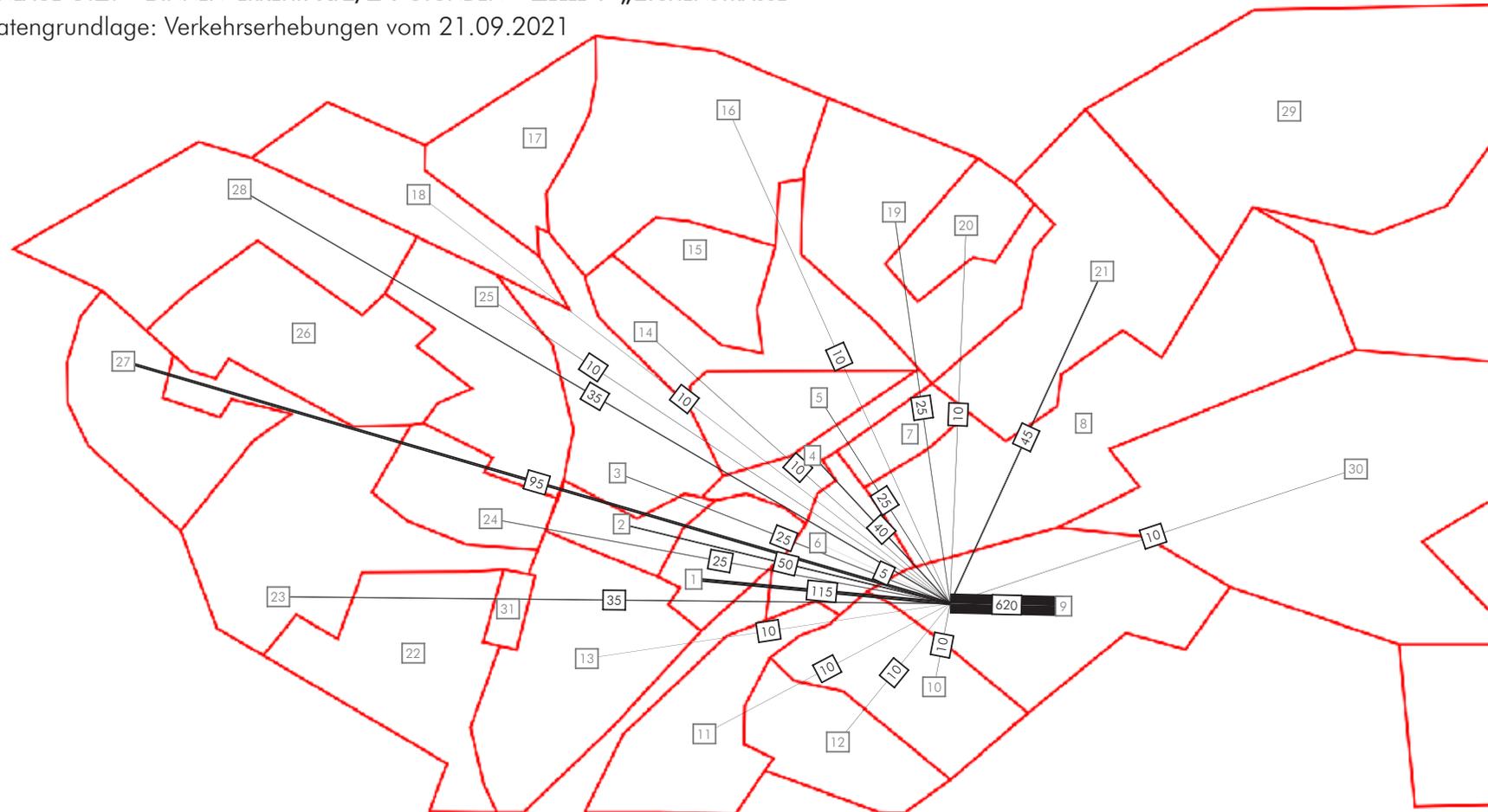
Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 21.09.2021



Nr.	Zellenname	Nr.	Zellenname	Nr.	Zellenname	Nr.	Zellenname
1	Stadtplatz	9	Eichenstraße	17	Burger Feld	24	Landshuter Straße
2	Obere Stadt	10	Maria Hilf	18	Rombach	25	Sportzentrum
3	Seyboldsdorfer Straße	11	Veldener Straße	19	Goben	26	Gewerbegebiet Dräxlmaier
4	Frontenhausener Straße	12	Arberstraße	20	Schulzentrum	27	Gewerbegebiet West
5	Kirche	13	Herrnfelden	21	Kindlmühle Bauhof	28	Gewerbegebiet Urbanstraße
6	Untere Stadt	14	Rettenbach	21	Kindlmühle Bauhof	29	Mühlen
7	VIB-Center	15	Berliner Straße	22	Industriestraße	30	Grub
8	Lichtenburger Straße	16	Schachten	23	Gewerbegebiet Schwalbenfeld	31	Bahnhof

ANLAGE 3.2: BINNENVERKEHR KFZ/24 STUNDEN - ZELLE 9 „EICHENSTRASSE“

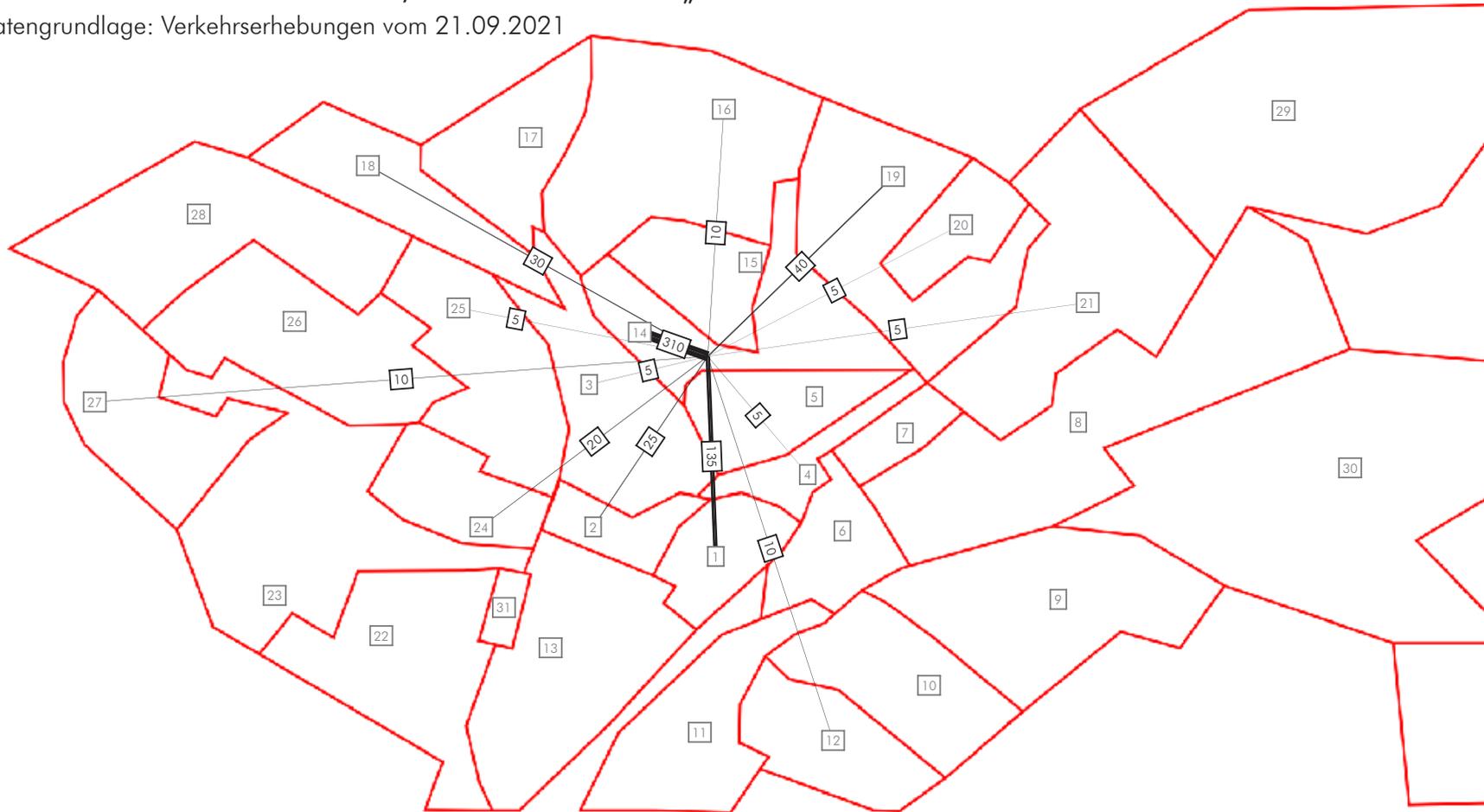
Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 21.09.2021



Nr.	Zellenname	Nr.	Zellenname	Nr.	Zellenname	Nr.	Zellenname
1	Stadtplatz	9	Eichenstraße	17	Burger Feld	24	Landshuter Straße
2	Obere Stadt	10	Maria Hilf	18	Rombach	25	Sportzentrum
3	Seyboldsdorfer Straße	11	Veldener Straße	19	Goben	26	Gewerbegebiet Dräxlmaier
4	Frontenhausener Straße	12	Arberstraße	20	Schulzentrum	27	Gewerbegebiet West
5	Kirche	13	Herrnfelden	21	Kindlmühle Bauhof	28	Gewerbegebiet Urbanstraße
6	Untere Stadt	14	Rettenbach	21	Kindlmühle Bauhof	29	Mühlen
7	VIB-Center	15	Berliner Straße	22	Industriestraße	30	Grub
8	Lichtenburger Straße	16	Schachten	23	Gewerbegebiet Schwalbenfeld	31	Bahnhof

ANLAGE 4.1: BINNENVERKEHR FAHRRAD/24 STUNDEN - ZELLE 14 „RETTENBACH“

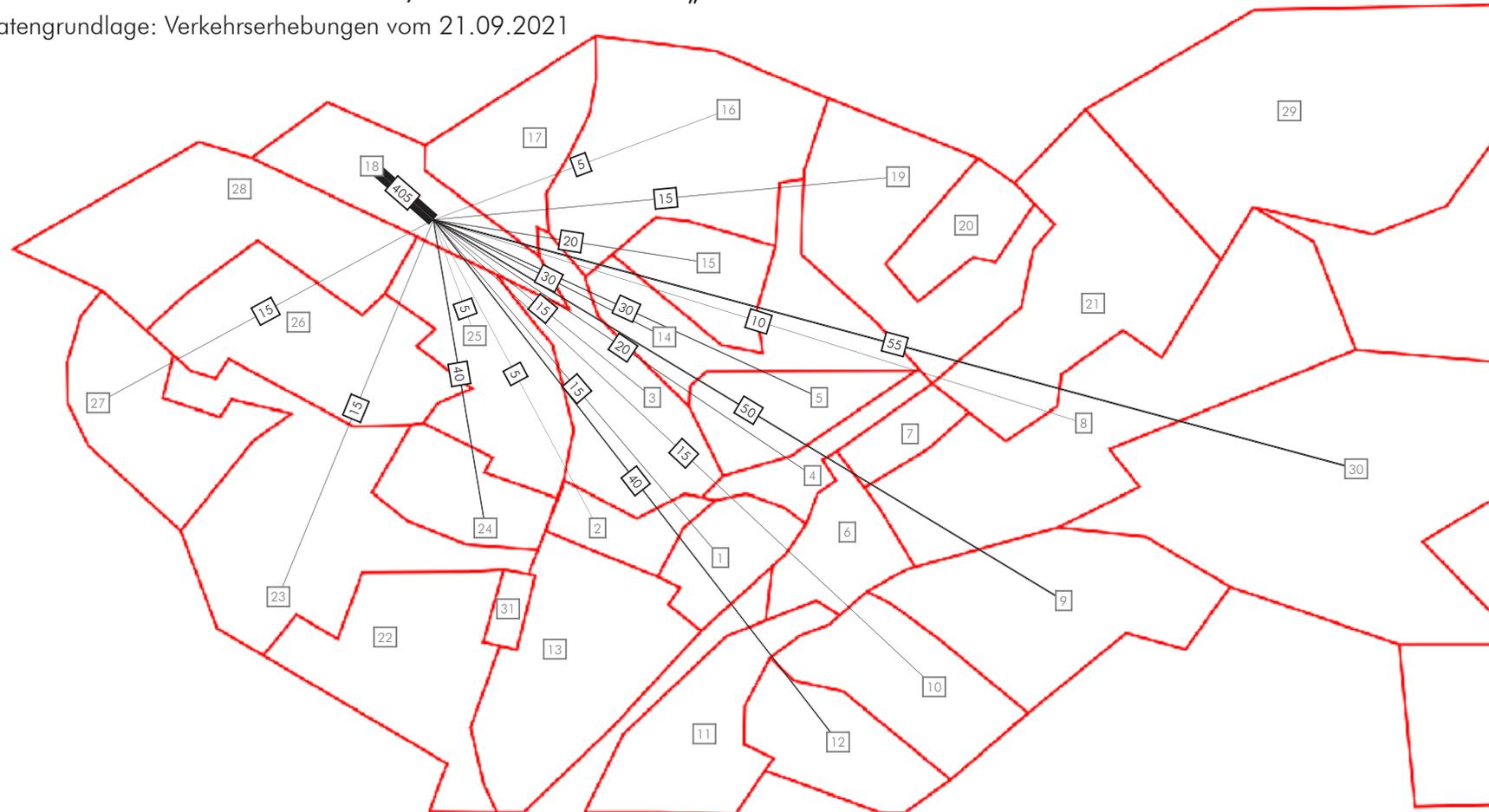
Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 21.09.2021



Nr.	Zellenname	Nr.	Zellenname	Nr.	Zellenname	Nr.	Zellenname
1	Stadtplatz	9	Eichenstraße	17	Burger Feld	24	Landshuter Straße
2	Obere Stadt	10	Maria Hilf	18	Rombach	25	Sportzentrum
3	Seyboldsdorfer Straße	11	Veldener Straße	19	Goben	26	Gewerbegebiet Dräxlmaier
4	Frontenhausener Straße	12	Arberstraße	20	Schulzentrum	27	Gewerbegebiet West
5	Kirche	13	Herrnfelden	21	Kindlmühle Bauhof	28	Gewerbegebiet Urbanstraße
6	Untere Stadt	14	Rettenbach	21	Kindlmühle Bauhof	29	Mühlen
7	VIB-Center	15	Berliner Straße	22	Industriestraße	30	Grub
8	Lichtenburger Straße	16	Schachten	23	Gewerbegebiet Schwalbenfeld	31	Bahnhof

ANLAGE 4.2: BINNENVERKEHR FAHRRAD/24 STUNDEN - ZELLE 18 „ROMBACH“

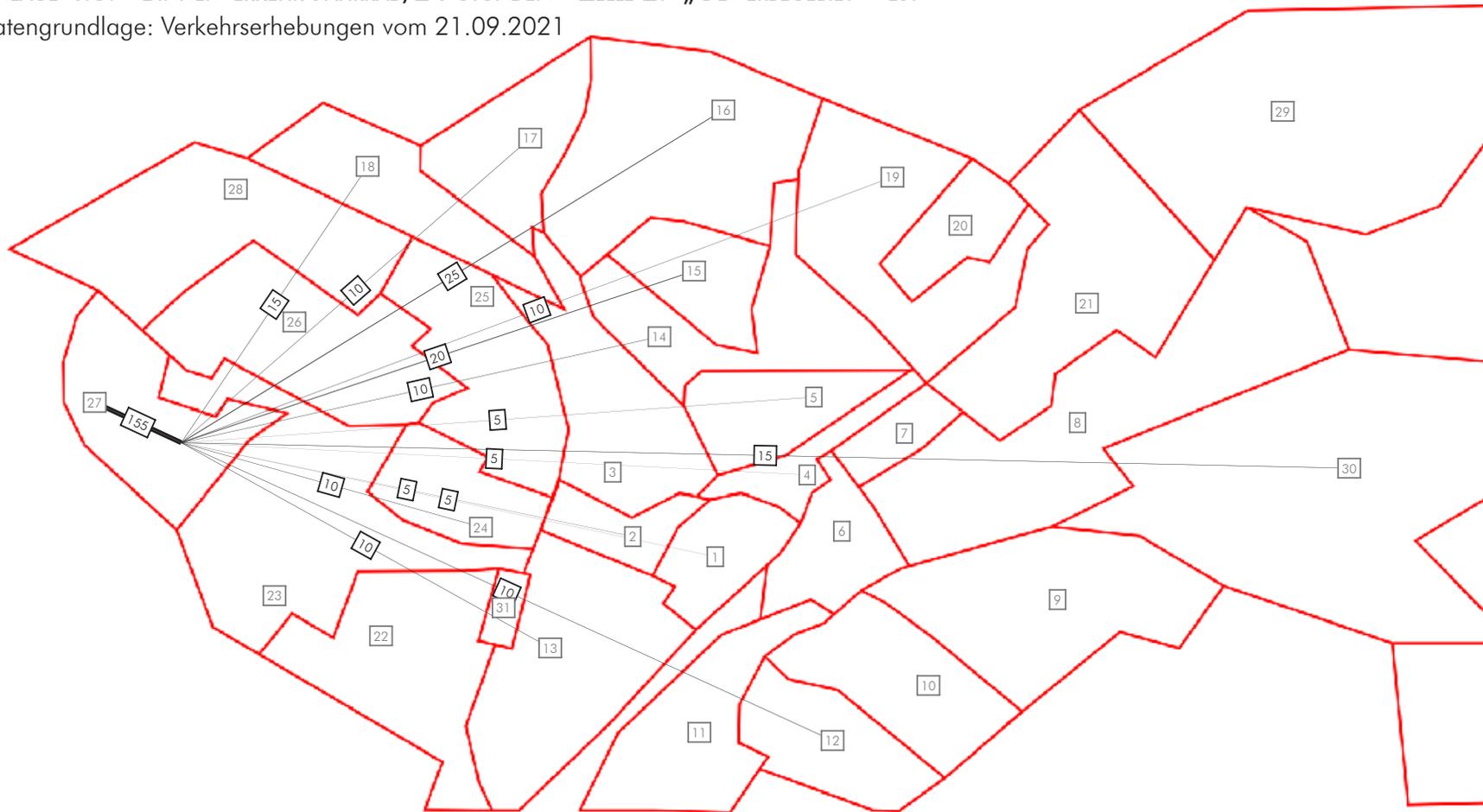
Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 21.09.2021



Nr.	Zellenname	Nr.	Zellenname	Nr.	Zellenname	Nr.	Zellenname
1	Stadtplatz	9	Eichenstraße	17	Burger Feld	24	Landshuter Straße
2	Obere Stadt	10	Maria Hilf	18	Rombach	25	Sportzentrum
3	Seyboldsdorfer Straße	11	Veldener Straße	19	Goben	26	Gewerbegebiet Dräxlmaier
4	Frontenhausener Straße	12	Arberstraße	20	Schulzentrum	27	Gewerbegebiet West
5	Kirche	13	Herrnfelden	21	Kindlmühle Bauhof	28	Gewerbegebiet Urbanstraße
6	Untere Stadt	14	Rettenbach	21	Kindlmühle Bauhof	29	Mühlen
7	VIB-Center	15	Berliner Straße	22	Industriestraße	30	Grub
8	Lichtenburger Straße	16	Schachten	23	Gewerbegebiet Schwalbenfeld	31	Bahnhof

ANLAGE 4.3: BINNENVERKEHR FAHRRAD/24 STUNDEN - ZELLE 27 „GEWERBEBEGEBIET WEST“

Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 21.09.2021



Nr.	Zellenname	Nr.	Zellenname	Nr.	Zellenname	Nr.	Zellenname
1	Stadtplatz	9	Eichenstraße	17	Burger Feld	24	Landshuter Straße
2	Obere Stadt	10	Maria Hilf	18	Rombach	25	Sportzentrum
3	Seyboldsdorfer Straße	11	Veldener Straße	19	Goben	26	Gewerbegebiet Dräxlmaier
4	Frontenhausener Straße	12	Arberstraße	20	Schulzentrum	27	Gewerbegebiet West
5	Kirche	13	Herrnfelden	21	Kindlmühle Bauhof	28	Gewerbegebiet Urbanstraße
6	Untere Stadt	14	Rettenbach	21	Kindlmühle Bauhof	29	Mühlen
7	VIB-Center	15	Berliner Straße	22	Industriestraße	30	Grub
8	Lichtenburger Straße	16	Schachten	23	Gewerbegebiet Schwalbenfeld	31	Bahnhof

ANLAGE 5: ZITATE DER VILSBIBURGER BEVÖLKERUNG AUS DER HAUSHALTSBEFRAGUNG VOM 21.09.2021

Problemthemen fließender Verkehr

Hohe Verkehrsbelastung/ Stau/ Durchgangsverkehr

- „Größerer Stau in der Landshuter Str. zwischen 16:30 + 17:30.“
- „Traktoren mit schweren Anhängern fahren gewerblich (Biogasanlage) in Rombachstraße nach VIB hinein. Dürfen eigentlich nur direkt zur B299 fahren.“
- „Tägliche Staus zu den Stoßzeiten (7:00-8:00 & 16:00-18:00) in Frontenhausener- & Landshuter Straße.“
- „Zu viele Eltern bringen ihre Kinder zur Grundschule. Wir Anwohner können morgens kaum auf die Straße.“
- „Am schlimmsten ist die Situation an der Grundschule und am Pfarrplatz, da die Eltern ihre Kinder bis vor das Schulhaus mit dem Pkw fahren!“
- „Ortsumfahrung nicht durchgängig daher Landshuter Str./Obere Stadt zu Stoßzeiten ein Nadelöhr.“
- „Verkehr morgens, mittags, abends total überlastet, da immer alle durch die Stadt müssen. Ortsumfahrung fehlt.“
- „Zu Stoßzeiten aus Achldorf raus auf Bundesstraße/Umgehungsstraße Rushhour durch Vilsbiburg.“
- „Regelmäßige Staus mit relativ viel Zeitverlust zu Stoßzeiten im Bereich der Stadtmitte (z.B. Frontenhausener Str./Stadtplatz).“
- „Die Herrnfelder Straße entwickelte sich zu einer Hauptverkehrs-Ausfallstraße, obwohl hauptsächlich Wohngebiet!“
- „Fehlende Nordtangente zur Entlastung Frontenhausener Str. + Obere Stadt mit Anschluss B388.“
- „Straße nach Lernbuch ist zu Stoßzeiten (morgens, abends) zu stark frequentiert, obwohl als Straße für Anlieger beschildert.“

- „Verkehrschao morgens u. abends in der Seyboldsdorfer Str., Landshuter, Frontenhausener Str., Obere Stadt.“
- „Verkehrsbelastung Seyboldsdorfer Str. und damit Lärmbelästigung!!!“
- „Auffahrt auf B299 von Achldorf und Veldener Str. Sehr gefährlich.“
- „Kreuzung Bergstraße/Veldener Str./Frauensattlinger Str./ Untere Stadt schlecht gelöst.“
- „Kreuzung Pfarrbrückenstr./Frauensattlinger Str. völlig überlastet. Extrem viel Verkehr zu Stoßzeiten.“
- „Es wird viel zu schnell gefahren. An der Achldorfer Bushaltestelle rasen die Autos trotz ein- + ausparkender Kinder vorbei.“
- „Es wird zu schnell gefahren. Es wird sich nicht an Geschwindigkeitsbeschränkungen gehalten.“
- „Seyboldsdorfer Str.: Es wird extrem schnell gefahren. Man kann nicht aus dem Grundstück fahren, da unübersichtlich.“
- „Viele LKW's rasen an uns vorbei, mit dem Fahrrad viel zu gefährlich.“
- „Viel zu schnelles Fahren an der Thalhamer Str.; Tempo-30-Zone wird nicht beachtet sowie rechts vor links Regelung.“
- „Verkehrsberuhigung in der Frontenhausener Straße (Bauern mit 30t Gespann fahren dort 50 km/h).“
- „Ampelanlage Kolpinghaus – oftmals schaltet diese fehlerhaft → Unfallgefahr!“
- „Überprüfung Ampel am Kolpinghaus. Mehrfach als Linksabbieger festgestellt, dass kein grüner Pfeil kam und die anderen schon fahren durften!“
- „Der Stau auf der Frontenhausener Straße durch die Ampelanlage zum Marktplatz. Kürzere Ampelphasen auf der Hauptverkehrsader.“
- „Ampel beim Milano von Achldorf kommend → teils aus → teils kurz geschaltet.“

- Disziplin** • „Autos halten zu wenig am Zebrastreifen. Autos biegen bei grün zu schnell ab.“
- LKW-Belastung** • „Der Lkw + Busverkehr auf der Landshuter Straße zwischen 15:00 und 17:30 ist extrem.“
- Sonstiges** • „Verbindungsstraße zwischen LA2 und Kreisel B299 fehlt. Anbindung Seyboldsdorf am Vib-West.“
- „Zu geringe Fahrbahnbreite. Straße Tannet ⇔ Eck, bei Gegenverkehr Ausweichen auf Bankett z.T. notwendig, wenn Bulldogs unterwegs, was hier oft der Fall ist.“
- „Teilweise schlechte Straßen: Landshuter Str., Frontenhausener Str.“
- „Vom Stadtbad Richtung Achldorf: Einbiegung in die B299, Linksabbiegen zu Stoßzeiten fast unmöglich.“

Vorschläge fließender Verkehr

- Umgehung/
Verkehrsführung bauen/
ändern** • „Einbahnregelung am Stadtplatz vom Stadttor in Richtung Vils vermeidet wartende Autos am Stadtplatz vor der Ampel am Stadttor. Sperrung des Stadttores zur Verringerung des Verkehrs auf dem Stadtplatz. Verhinderung des Durchgangsverkehrs durch Sperrung des Stadtplatzes auf halber Höhe durch (schwere) Blumenkübel, die beispielsweise für Veranstaltungen entfernt werden könnten.“
- „Umgehung Nord-Ost (vom Kreisel über Schachten) muss zeitnah realisiert werden.“
- „Für mich wäre eine Ortsumgehung (Nord-Ost) von Vilsbiburg wichtig, damit man von Seyboldsdorf aus nicht erst in die Stadt rein muss, sondern gleich ins Gewerbegebiet fahren kann.“
- „Realisierung Ortsumfahrung Nord (Kreisel B299-St2083).“
- „Bauen der (Nord-) Ostumgehung Nähe Hippenstall zur Urbanstraße.“
- „Abbiegesituation an der Kreuzung Volksfestplatz/Frauensattlinger Str. Kreisverkehr an dieser Stelle.“

- „Einbahnstraße: Stadtplatz – Untere Stadt – Brückenstraße – Obere Stadt.“
- „Nord-Ost Umfahrung ist dringend erforderlich! Bitte schnellst möglich bauen!“
- „Ausfahrt bei Achldorf braucht Kreisverkehr, weil es oft ewig dauert bis man auf B299 kommt.“
- „Ortsumfahrung vom Kreisverkehr → Hippenstall.“
- **Verkehrsberuhigung/
Überwachung** „Die Stadt sollte sich ein Beispiel an Großstädten nehmen, in denen sogar 4-spurige Straßen auf Tempo 30 gedrosselt werden, wenn ein Kindergarten oder eine Schule in der Nähe sind.“
- „Zentrum Stadtplatz sollte autofrei werden (vgl. Wochenmarkt).“
- „Wäre für Verkehrsberuhigung am Stadtplatz – keine Parkplätze – keine Autos! Radfahrer haben es schwer.“
- „Tempo 30 Zone vor Kreuzung + Zebrastreifen.“
- „Stadtplatz: Einbahnstraße oder Fußgängerzone (z.B. auch zeitlich begrenzt, nur in den Sommermonaten). Gibt’s auch so in anderen Städten z.B. in Günzburg.“
- „Mehr Kontrolle bei der Ampel ehemals Brandl. Die Autos fahren bei Rot über die Ampel.“
- **Sonstiges** „Zu kurzer Beschleunigungsstreifen am Kreisverkehr von Landshut kommend Richtung Achldorf → erhöhte Unfallgefahr. Beschleunigungsstreifen um ca. 100m verlängern.“
- „Bei „Stoßzeit“ Vib Landshuter Str. Lippkurve von Herrenfeldstr. kommend. Schild „Einfädeln lassen“.“
- „Direkter Anschluss der Rombachstraße an die Seyboldsdorfer Straße hinter dem neuen Kindergarten, bzw. hinter Baugebiet „Burger Feld“ (beginnend von Geisenhausen kommend vor der Firma Wadle).“
- „Ein weiterführender Anschluss zu Urbanstraße (über die Bahngleise) zur Landshuter Straße wäre sehr sinnvoll und würde das Verkehrsaufkommen „entflechten“.“

Problemthemen ruhender Verkehr

- | | |
|---|--|
| Durch parkende Fahrzeuge | <ul style="list-style-type: none"> • „Erhöhte Unfallgefahr durch unübersichtliche Parksituation am Stadtplatz.“ • „Auf dem Gehsteig re. Seite der Veldener Str. stadteinwärts parken Autos, gleich nach der Tiefgarageneinfahrt → Kein Weg zur Fußgängerampel, man muss auf der Straße laufen.“ • „Parken Untere Stadt: An den parkenden Autos kommt man meist mit dem Rollator oder Kinderwagen nicht vorbei, muss auf die Straße ausweichen.“ • „Frontenhausener Str. Parkplätze vor Sickinger/Marien-Apotheke → sehr verengte Fahrbahn, gefährlich für Radfahrer.“ • „Parksituation in Seyboldsdorfer Straße → eine Fahrtrichtung ständig blockiert.“ • „Parksituation Untere Stadt: Autos parken komplett auf Gehweg oder Autos parken halbe Einfahrt zu.“ • „Parksituation Krankenhausstraße: Autos stehen auf Straße direkt angrenzend an Parkplatz → sehr gefährlich, wenn man von Bergstraße kommt und um die Rechtskurve fährt.“ |
| Zu wenige Parkplätze | <ul style="list-style-type: none"> • „Mehr Parkplätze (wo parken, wenn Angestellte schon fast den ganzen Färberanger vollmachen. Volksfestplatz? -> Am Färberanger Parkdeck machen (siehe Velden od. Röther Park LA).“ • „Kirchstr. 12: Parkplätze sind viel zu kurz, die Autos stehen auf dem Gehweg und bekommen dann noch Strafzettel, obwohl sie nichts dafür können. Im Allgemeinen ist es Katastrophe in dieser Str. zu parken, wenn man zum Physio möchte.“ |
| Alles zugeparkt/
Dauerparker | <ul style="list-style-type: none"> • „Seyboldsdorfer Straße, stadteinwärts z.T. zugeparkt, schwierige Überholmöglichkeit – gegen Feierabend katastrophal!“ |

Vorschläge ruhender Verkehr

- Parkverbote**
 - „Stadtplatz nicht als Parkplatz, sondern für mehr Aufenthaltsqualität nutzen.“
 - „Noch mehr Parkverbote! Besonders bei allen Grundstückseinfahrten.“
- Kostenloses Parken/
Anwohnerparken/
Dauerparker**
 - „Aufgrund der neuen Zweifachsporthalle beim Gymnasium habe ich die Befürchtung, dass bei Veranstaltungen in der neuen Sporthalle Hofeinfahrten bzw. Plätze vor Garagen zugeparkt werden. Das Parkchaos wird noch größer werden als eh schon vorhanden. Bau eines (kostengünstigen) Parkdecks bei/hinter der neuen Sporthalle → Platz wäre da; Es gibt durchaus kostengünstige Modelle; Finanzierung durch die Stadt und der Bürger (günstige Parkgebühren); Lage bei der Sporthalle wäre optimal, gute Infrastruktur zu anderen Orten; Dadurch würde die Parkproblematik auf einen Schlag gelöst.“
 - „Dauerparker vertreiben durch Parkscheibenpflicht.“
- Sonstiges**
 - „Parkbuchten am Stadtpark nicht senkrecht zur Fahrtrichtung, sondern schräg, damit weniger Unfallgefahr beim Ausparken.“
 - „Parkplätze an der Frontenhausener Straße auf Höhe Sickinger/Apotheke erhalten.“
 - „Parkplätze im Stadtplatz wieder schräg anlegen, permanente Unfallgefahr.“
 - „Aufgrund der Anordnung des Pflasters am Stadtplatz parken alle PKW gerade. Es sollten wie früher wieder schräg geparkt werden, da der Platz auf der Straße enger wurde und es immer zu gefährlichen Situationen kommt, da beim Ausparken die fremde Fahrbahn benutzt wird.“
 - „Parken am Stadtplatz ist eine Katastrophe. Es wäre viel besser, wenn die Parkbuchten schräg wären. Parkbuchten schräg markieren in Fahrtrichtung wäre für mich logischer und jeder hätte Platz zum Ausparken. Es ist sehr schlimm. Aus diesem Grund meide ich den Stadtplatz so gut es geht. Auch meine Freunde sind der Meinung.“

Problemthemen Fuß-/ Radverkehr

Fehlende Rad-/ Fußwege & Zufahrt

- „An gefährlichen Stellen gibt es keinen Fahrradstreifen.“
- „Radstreifen hören da auf, wo es für den Radfahrer gefährlich wird (z.B. bei Querungshilfen).“
- „Radwege unzureichend, z.B. „Ende im Nichts“ in Frontenhausener Str., Höhe Sportgeschäft.“
- „Zu wenige und zu schlecht ausgebautes Rad- und Fußwegnetz, zu wenig Querungshilfen, Radfahrer + Fußgänger gelten als Verkehrsteilnehmer 2. Klasse.“
- „Das Radwegnetz ist innerorts ein Witz! Wenn ich pünktlich + sauber ankommen soll (Dienst/Termine) ist der PKW hier alternativlos!“
- „Wenn ich mit dem Rad zur Schule fahren darf, will ich einen sicheren Radweg fahren.“
- „Zu wenig Fahrradwege → mit Kindern keine Sicherheit gegeben.“
- „Fehlender Radweg von Binabiburg → Frauensattling → Vilsbiburg.“
- „Viel zu wenig Fahrradwege durch die Stadt, nach Schachten etc.“
- „Kein Radweg zwischen Frauensattling u. Binabiburg.“

Gefährlich/ Rücksicht

- „Beim Abbiegen mit dem Fahrrad von der Landshuter Straße in die Bahnhofstraße wird man trotz Handzeichen immer wieder überholt.“
- „Kein Anhalten der Autofahrer an Zebrastreifen selbst, wenn man bereits auf dem Zebrastreifen ist.“
- „Als Schüler zur Stoßzeit 8:30-9:00 mit dem Fahrrad zur Schule ist eine Herausforderung. Autofahrer sind sehr rücksichtslos. Unsere Kinder fahren mit dem Rad zur Schule. Es wirkt allerdings so, als wäre es nicht erwünscht.“
- „Innerorts ist Fahrradfahren mit den „Schutzstreifen“ eher noch unsicherer, da trotz Gegenverkehr überholt wird.“

- „Wenig Rücksichtnahme an Zebrastreifen.“
- „Zebrastreifen werden nicht wahrgenommen.“
- „Ich fühle mich mit dem Fahrrad in der Stadt nicht sicher. Die roten Streifen ändern daran nichts, da die Fahrbahnen zu eng sind und von den meisten Autofahrern nicht beachtet werden (können).“
- „Dass so viele Radfahrer auf den Gehsteigen fahren, besonders am Stadtplatz. Sehr gefährlich!!!“
- „Pfründestraße Kreuzung Rettenbachstraße sehr sehr schlecht asphaltiert, für Fahrradfahrer unmöglich.“
- „Radweg Frontenhausener Str. im Bereich Lipp/Penny ist für Radfahrer oft nicht nutzbar, weil die Straße zu schmal ist und der Radstreifen deshalb von Autos befahren wird.“
- „Die rot gekennzeichneten Radwege Obere Stadt – Frontenhausener Str. bis Einmündung Pfarrbrückenweg ist für Radfahrer zu gefährlich. Vorher ist man als Auto-, Lkw-, Busfahrer hinterher gefahren, weil man die 1,5m Mindestabstand bei überholen (nicht) kaum einhalten konnte. Jetzt ist es so, dass man durch diese Kennzeichnung des Radweges eine Orientierung hat und der Mindestabstand wird dadurch nicht mehr eingehalten.“
- „Schutz von Radfahrern in den 30 km/h Zonen (Schneiden und zu geringer Abstand beim Überholen.“
- „Straßenüberquerung beim Seyboldsdorfer Pfarrhof, äußerst gefährlich! Gerade für Schulanfänger!!“
- „Es ist leider immer noch sehr gefährlich sich in Vilsbiburg mit dem Fahrrad zu bewegen. Weder die ausgewiesenen Geh-Radwege, noch die Fahrradstreifen bringen Sicherheit. Besonders die rot markierten Radstreifen werden von den Autofahrern missachtet, besonders von den Kieslastern. Handzeichen zum Linksabbiegen werden oft nicht beachtet. Auch die Zebrastreifen sind sehr gefährlich. Werden oft nicht rüber gelassen.“

- | | |
|--|---|
| F+R Wege sanieren/
Beleuchtung/
Beschilderung | <ul style="list-style-type: none"> • „Kopfsteinpflaster zur Verkehrsberuhigung (Pkw) völlig ungeeignet für Radfahrer (insbesondere bei Nässe) gefährlich rutschig.“ • „Parkplatz-Färberanger – extrem störend sind die Entwässerungsmulden aus Granitkopfstein, sehr schlecht durchfahrbar mit Fahrrad, E-Roller, KFZ, Rollstühlen, etc. Rinnen sind zu tief!!!“ • „Kopfsteinpflaster: Durch die Witterung (Regen) sind die Rillen teilweise so fest ausgeschwemmt, dass es für Radfahrer gefährlich wird (Fahrradreifen bleiben hängen → Sturzgefahr).“ |
| Sonstiges | <ul style="list-style-type: none"> • „Unsere Radwege im Stadtgebiet (rot) verengen alle Straßen, sorgen für gefährliche Situationen.“ • „Ampelschaltung bei Kolpinghaus über Pfarrbrückenweg zu kurz grün (z.B. zu kurz für Senioren, Mutter mit Kinderwagen.“ • „Roter Fahrradstreifen bringt mehr Gefahr z.B. beim rechts Abbiegen in das Stadttor.“ |

Vorschläge Fuß-/ Radverkehr

- | | |
|---|---|
| Radweg/
Fußweg bauen/
sanieren | <ul style="list-style-type: none"> • „Anbindung der Baugebiete Seyboldsdorf und Burger Feld an Realschule und Gymnasium durch Radweg entlang Gobener Straße, Schachtenstraße.“ • „Innerörtliche Fußwege fehlen z.T. Betrifft überwiegend die Anbindung der Siedlungsgebiete.“ • „Kopfsteinpflaster zur Verkehrsberuhigung (Pkw) völlig ungeeignet für Radfahrer (insbesondere bei Nässe) gefährlich rutschig.“ • „Radweg entlang des Bahngleises zur Innenstadt.“ • „Verbesserung Radwege im Stadtbereich und Umland. Radfahrer sehr oft auf den Gehwegen.“ • „Richtige Radwege wären sinnvoll. Spur auf der Straße ist gefährlich u. behindert den Verkehr. Ich fahre trotzdem auf dem Gehweg, damit ich den Verkehr nicht hindere.“ |
|---|---|

- „Bessere Fußwege am P Färberanger, sind viele Menschen auf der Fahrbahn.“
 - „Eine Seite des Bürgersteigs zum Radweg umfunktionieren (z.B. bei Brücken).“
 - „Die Radwege in der Frontenhausener Str. und Pfarrbrückenweg sind viel zu gefährlich. Sie sollten auf dem Bürgersteig integriert sein.“
 - „Durchgängiges Radnetz und Parkplätze dafür weg.“
 - „Fahrradwege ausbauen. Für Kinder sind die Fahrradstraßenstreifen gefährlich. Ein Fußgänger & ein Radweg.“
- Mehr Sicherheit/
Rücksicht**
- „Parkende Autos an Rombachstraße Höhe Hausnummer 8 bis 14. Autos fahren auf gegenüberliegender Seite auf dem Gehweg bei Gegenverkehr → auf dem Gehweg Begrenzungspfosten anbringen zur Sicherheit der Fußgänger!“
 - „Die Landshuter Str. ist vor allem in den üblichen Stoßzeiten sehr stark befahren. Die Bürgersteige sind auf den beiden Seiten ziemlich schmal (max. 2m) und zusätzlich von Grünpflanzen eingeengt. Es ist beängstigend, wenn schwere Sattelzüge oder große Lkw mit hoher Geschwindigkeit in knapp einem Meter Abstand an einem vorbei donnern. Wir als Erwachsene fühlen uns als Fußgänger an dieser Straße schon sehr unwohl. Jüngeren Kindern ohne Begleitung ist diese Straße in den Stoßzeiten gar nicht zuzumuten.“
 - „Autos benutzen zu viel die Radstreifen.“
 - „Verbot für Durchfahrt großer Traktoren in der oberen Stadt + Frontenhausener Straße. Wegen der Breite der Traktoren kein Platz am Radfahrstreifen. Gefährlich für Radfahrer.“
 - „Fehlende Radwege/Fehlende Abtrennung zur Straße. Barrieren zwischen Radweg u. Straße; z.B. an Seyboldsdorfer Straße – Außerorts.“
 - „Zu wenig Rücksicht auf Fußgänger/Schulkinder auf dem Weg zur Bushaltestelle; Autos fahren auf der Thalhamer Str. (Höhe Haus Nr. 2) über den Gehweg. Abtrennung des Gehweges von der Straße durch z.B. Absperrpfosten mit Kette oder durch Leitplanke zum Schutz aller Schulkinder, die zur Bushaltestelle gehen.“

**Querungshilfen/
Unterführungen**

- „Fahrradfahren in der Stadt sollte sicherer werden (Abstand + Geschwindigkeit).“
- „Beim Fußwegwechsel in der Frauensattlinger Str. auf Höhe Nr. 47a gehört eine Barriere installiert. Besonders wenn morgens und mittags die Schulkinder unterwegs sind.“
- „Kinder im Grundschulalter können auf dem Weg in die VIB Grundschule die Landshuter Str. ab dem Bahnübergang (zwischen Nr. 31 und 55) in den Morgen- und Abendstunden nicht sicher überqueren. Einzig auf Höhe Nr. 11 befindet sich ein sicherer Übergang mit Fußgängerampel. Auf dem Weg in die VIB-Schulen ist dies jedoch ein Umweg. Gern würden wir die Nutzung des Fahrrades für den Schulbesuch zulassen, jedoch ist das Befahren der Landshuter Str. mit dem Fahrrad in den Stoßzeiten lebensgefährlich – und dies ist keine Untertreibung.“
- „Gobener/Pfründestr. Ampel für sicheren Übergang der Schulkinder. Zeitschaltung 7:00-16:00.“
- „Brückenstraße ist für Schulkinder sehr gefährlich, da dort oft zu schnell gefahren wird. Zebrastreifen oder eine Ampel, wie bei der ARAL Tankstelle.“
- „Fußgänger Ampel bei Weg vom Ludwig-Thoma-Ring zum Baugebiet Bürgerfeld, da dort viele Kinder wohnen, die bald zur Schule gehen.“

Sonstiges

- „Um den Fahrradverkehr zu fördern, könnte die Stadt auch Werbeaktionen durchführen: „Mit dem Rad zur Arbeit“; „Mit dem Rad der Schule“; etc.“
- „Kein befestigter Weg von oberer Frauensattlinger Str. zur Lichtenburger Straße (Abkürzung) – Schulweg.“
- „Hecken wachsen sehr häufig weit in den Gehsteig (Thujen vor allem). Für Rollstuhlfahrer unmöglich.“
- „Stadtplatz Fußgängerzone. Echten Radweg durch die Stadt.“

Problemthemen ÖPNV

- | | |
|-------------------------|---|
| Takt/
Tarife | <ul style="list-style-type: none">• „Anrufsammeltaxi nur zur vollen Stunde; schlechte bis gar keine Busverbindung; Bahn nur 1x pro Stunde.“• „Fehlende attraktive öffentliche Verkehrsmittel, zu geringe Taktung, Bus und Bahn nach z.B. Landshut zu teuer → Auto günstiger und flexibler.“• „Verkehrssituation an der Realschule – leider fahren die Busse oft sehr spät. Wartezeit 1 1/2h.“• „Busticket viel zu teuer!!! Zusätzlich schlechte Verbindung, zu spät.“ |
| Verbindungen | <ul style="list-style-type: none">• „Sehr schlechte und schlecht ausgewiesene Anbindung der Busverbindungen nach Landshut (z.B. Fachärzte, Krankenhaus). Keine öffentlichen Verkehrsmittel zwischen Ortsteilen und Zentrum.“• „Kein Schulbus von Grub aus, mit Auto zur Schule ist chaotisch: zu viel Verkehr, wenig Parkmöglichkeit an der Schule.“• „Zuganbindung sehr schlecht → zur Arbeit nach Regensburg 2h, mit Auto 1h.“ |
| Sonstiges | <ul style="list-style-type: none">• „Die <u>Bushaltestelle Seybd./Spielplatz</u> ist gefährlich: Schüler warten direkt (keine Einbuchtung) an der Straße, wo Autos mit hoher Geschwindigkeit vorbeifahren. Hier wäre eine <u>Haltebucht</u> sinnvoll.“• „Dass das Sammeltaxi nach Info vom Landratsamt kein richtiges Sammeltaxi ist. Es müsste von einer festen Haltestelle zu einer anderen festen Haltestelle fahren. Schwerbehinderte können nicht gegen Zahlung einer einmaligen Gebühr die Freifahrten nutzen. Die Umstellung auf feste Haltestellen wurde laut Landratsamt als ein Sammeltaxi anerkannt und könnten Schwerbehinderte auch nutzen.“• „Montag, Dienstag und Mittwoch geht kein Schulbus 15:40 für Nachmittagsunterricht, sondern 15:21 Uhr. Unterricht endet 15:30!!! Ein genereller Nahverkehr ist nicht vorhanden. Ich muss meine Kinder <u>immer</u> fahren!!!“ |

- „Wenn Autos weniger werden sollen, müssen zeitnah Busse fahren. Und nicht nur 1 Bus.“
- „Öffentlicher Nahverkehr für Arbeit am Gericht nicht ausreichend vorhanden, PKW leider unverzichtbar.“

Vorschläge ÖPNV

Verbindungen einführen/ verbessern

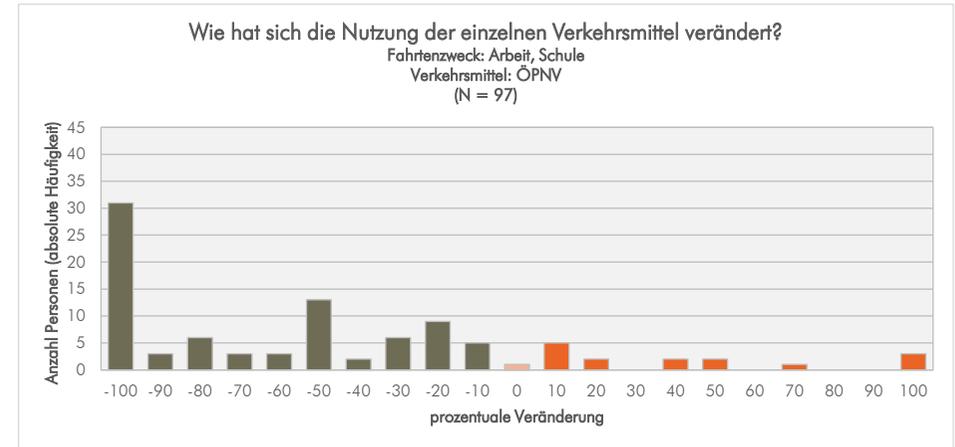
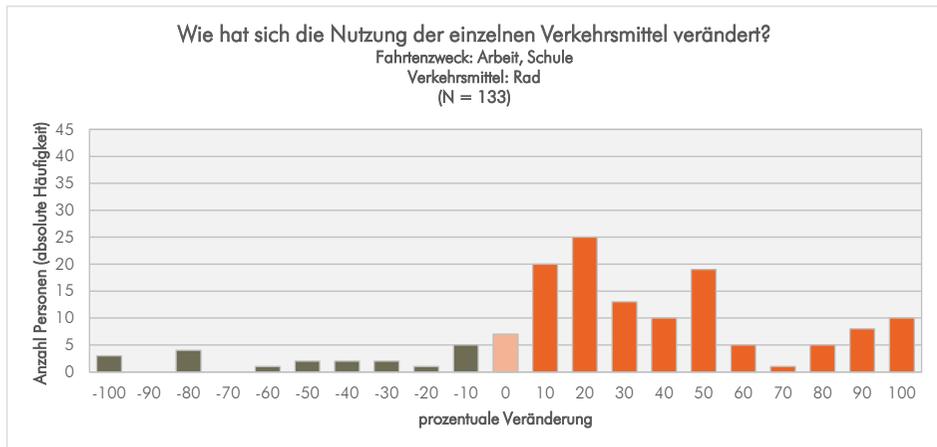
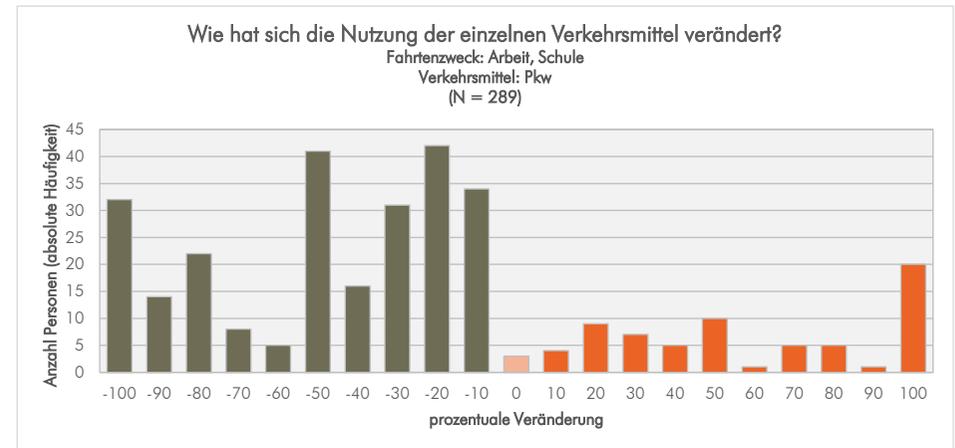
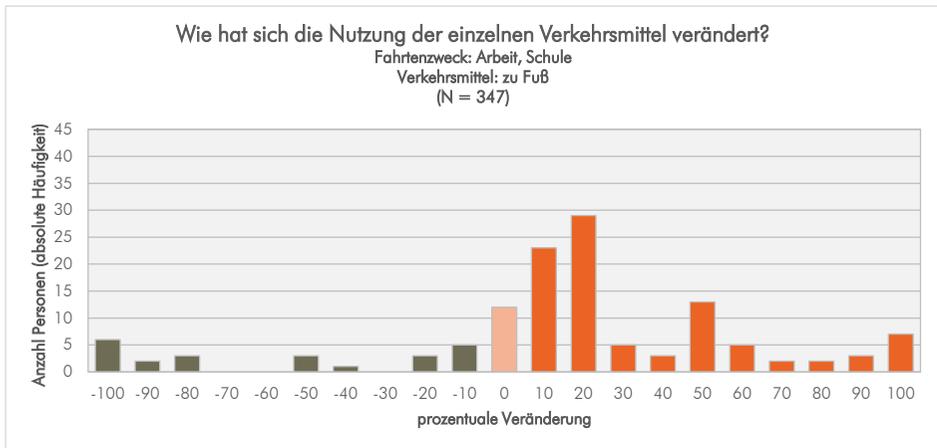
- „Einführung eines städtischen Stadtbussystems mit Haltestellen in den Ortsteilen und an wichtigen Punkten in der Stadt (Stadtplatz, Bahnhof, Einkaufszentren, Schwimmbad, Siedlungsgebiete in der Stadt). Einbeziehung der Schülerbeförderung, um Bring-Hol-Verkehr zu reduzieren. Abstimmung mit Bahn-Fahrplänen. Busse könnten zukünftig auch als Elektro- oder Wasserstoffbusse ausgeführt werden.“
- „Mehr Schulbusse für Schulkinder auch innerhalb der Stadt.“
- „Mehr Kleinbusse für Fahrten in umliegende Orte oder Ruftaxis mit möglichst bezahlbarem Entgelt.“
- „Mehr öffentliche Verkehrsmittel mit Angeboten auch für Pendler. Unternehmen mit einbinden.“
- „Bitte Busse für Kinder, die auch unter 2km Radius sind. Die Gefahren mit den vielen Autos und Kindern ist zu groß!“
- „Für Schulkinder sollte es generell Busse geben! Es würden weniger Autos fahren und wäre für Eltern leichter. Noch dazu für Kinder sicherer!“

Sonstiges

- „Schulbus auch Kurzstrecken, da sicherer ab Schachtenstr.“
- „Kleiner Pendelbus zwischen verschiedenen Ortsteilen, keine Stadtdurchfahrt mehr zulassen.“

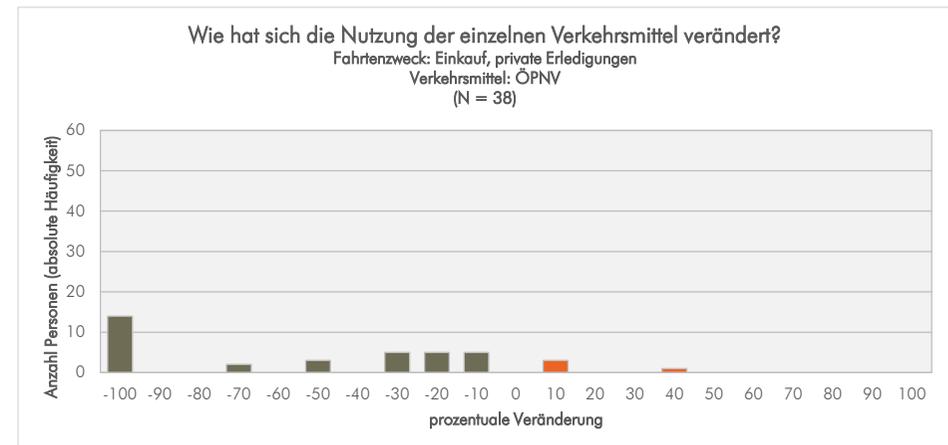
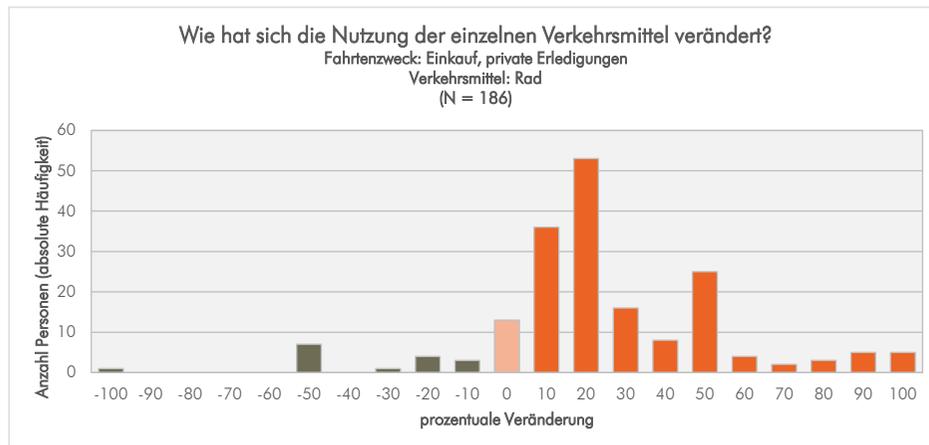
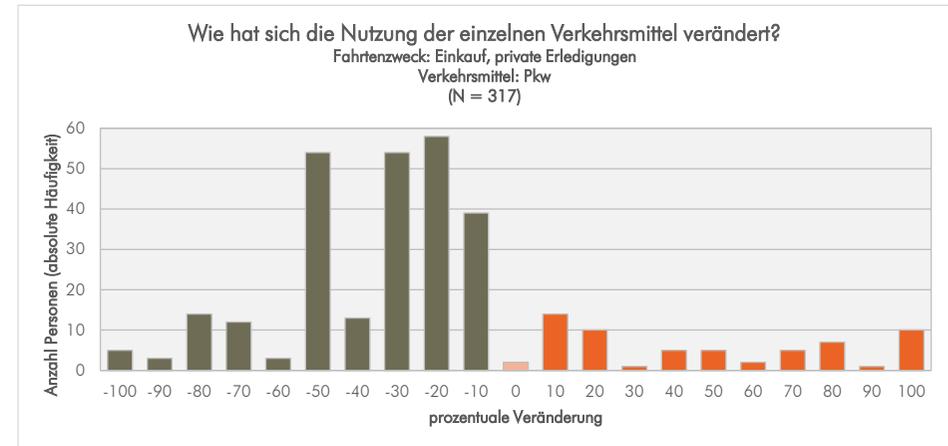
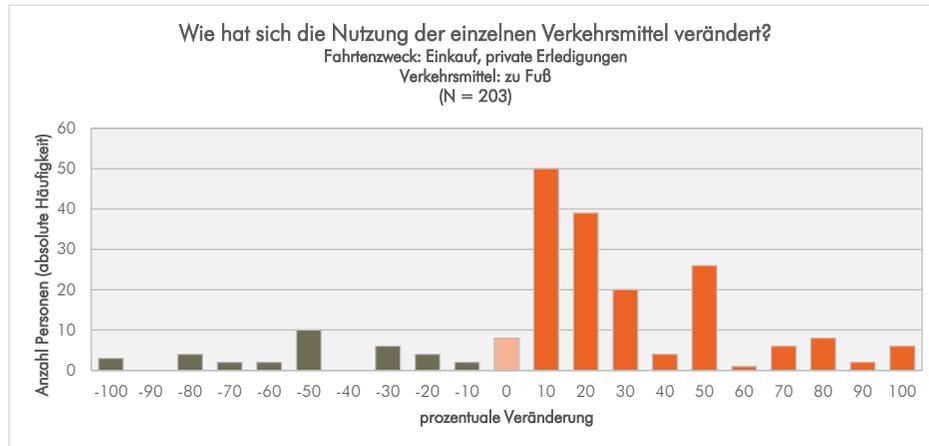
ANLAGE 6.1: NUTZUNGSÄNDERUNG DER EINZELNEN VERKEHRSMITTEL - FAHRTENZWECK ARBEIT, SCHULE WÄHREND DER CORONA-KRISE

Datengrundlage: Corona-Zusatzfragebogen vom 21.09.2021



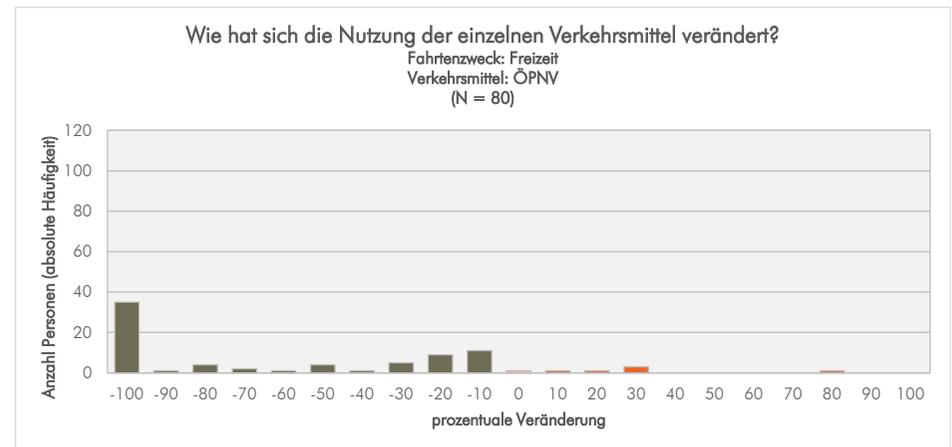
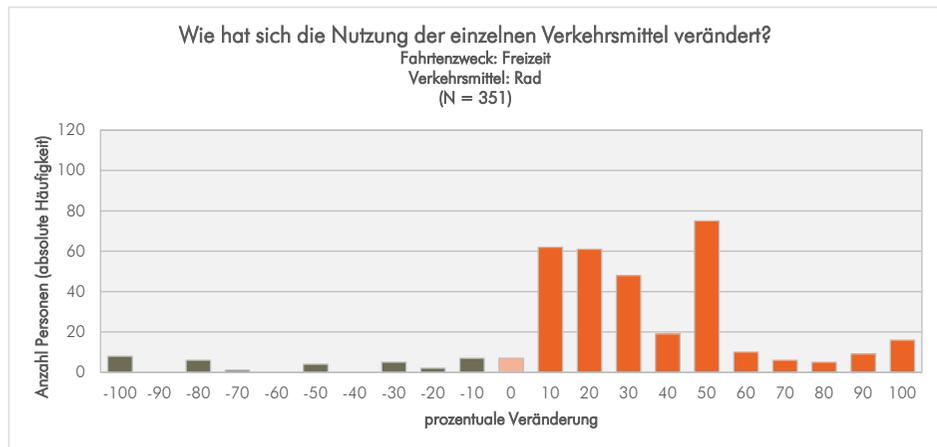
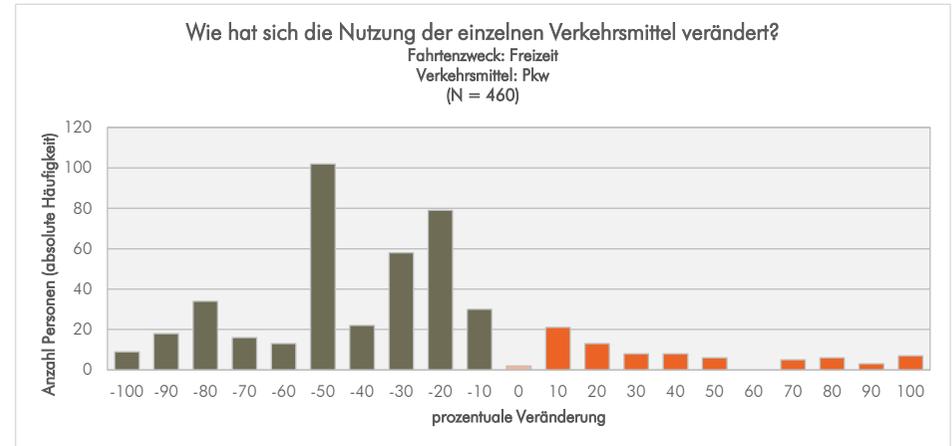
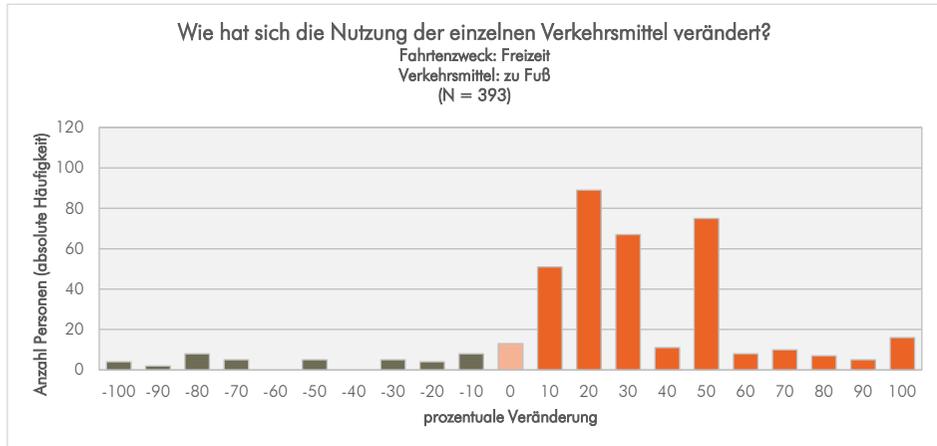
ANLAGE 6.2: NUTZUNGSÄNDERUNG DER EINZELNEN VERKEHRSMITTEL - FAHRTENZWECK EINKAUF, PRIVATE ERLEDIGUNGEN WÄHREND DER CORONA-KRISE

Datengrundlage: Corona-Zusatzfragebogen vom 21.09.2021



ANLAGE 6.3: NUTZUNGSÄNDERUNG DER EINZELNEN VERKEHRSMITTEL - FAHRTENZWECK FREIZEIT WÄHREND DER CORONA-KRISE

Datengrundlage: Corona-Zusatzfragebogen vom 21.09.2021



ANLAGE 7: ZITATE DER VILSBIBURGER BEVÖLKERUNG AUS DEM CORONA-ZUSATZFRAGEBOGEN VOM 21.09.2021

Positive Folgerungen

- | | |
|------------------------------------|--|
| Fahrten Bewusster gestalten | <ul style="list-style-type: none"> • „Überlegtere Einkäufe tätigen, d.h. nicht wegen einer Semmel mit einem Auto fahren.“ • „Strukturiertere Einkaufsfahrten, weniger Shoppingtouren, beide Kinder sind im Besitz einer Bahncard um für weitere Strecken das günstigere Angebot zu nutzen.“ • „Weniger Fahrten zum Einkauf durch bewusste Planung, noch mehr Nutzung des Fahrrads, mehr Spaziergänge.“ • „Einmal wöchentlich den Großeinkauf erledigen, mehr zu Fuß gehen, wenn möglich.“ • „Nutzung der Verkehrsmittel unter Berücksichtigung ökologischer Aspekte. Bündelung von Erledigungen zur Vermeidung unnötiger Fahrten.“ • „Überlegtere und bewusstere Fahrten mit Pkw zwecks Einkaufs/Freizeit. Größeres Bewusstsein für Natur, sportliche Betätigung in Gemeindebereichen (Walken und Rad), generell mehr Wandertouren.“ |
| Weniger Verkehr | <ul style="list-style-type: none"> • „Der Verkehr war angenehmer, weniger Kraftstoffkosten, mehr Bewegung zu Fuß.“ • „Fahrradfahren mit Kindern, besonders in der Pandemie gut möglich gewesen, da Verkehr ruhiger/sicherer war.“ • „Stressfrei zur Arbeit.“ • „Allgemein war weniger Verkehr und dadurch ruhiger, keine Fahrten zur Arbeit nötig.“ • „Weniger Verkehr in der Stadt Vib. und auf der B299.“ |
| Weniger Pkw-Nutzung | <ul style="list-style-type: none"> • „Ich kann dienstlich mehr auf den Pkw verzichten, da viele Termine über Teams durchgeführt werden.“ • „Weniger Pkw → mehr Fahrrad (E-Bike).“ • „Durch die Corona Krise und dadurch endlich Home Office spare ich mir 10mal im Monat 3 Stunden Fahrzeit in die Arbeit.“ |

**Mehr Rad fahren/
zu Fuß gehen**

- „Durch Homeoffice fahre ich deutlich weniger mit dem Auto.“
- „Bahn statt Pkw, keine Flüge, Fahrrad für Kurzstrecken.“
- „Weniger Pkw Fahrten, mehr Fahrrad-Fahrten.“
- „Einfach weniger mit dem Auto unterwegs sein. Mehr mit dem Fahrrad fahren.“
- „Weniger unterwegs sein, Hektik etwas runterfahren.“
- „Hatte mehr Zeit darum mehr Wege mit dem Rad erledigt. Mehr mit der Bahn zur Arbeit gefahren.“
- „Fahren mehr mit dem Rad.“
- „Wenn möglich mit Fahrrad zur Arbeit fahren.“
- „Dass man mit dem Fahrrad fast alles erledigen kann, wenn das Wetter dies zulässt.“
- „Freizeit mehr zu Fuß und mit Fahrrad in näherer Umgebung.“
- „Durch Homeschooling würde sich mein Mobilitätsverhalten fast ausschließlich auf „zu Fuß“ begrenzen.“
- „Samstag alle Einkäufe zu Fuß erledigen.“
- „Wir drei legen alle sehr Strecken zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück. Der „Alltag“ ist generell ruhiger und daher müssen wir viele Dinge nicht noch schnell mit dem Auto erledigen, können die Zeit eben zu Fuß oder mit dem Rad nutzen.“
- „Mehr Strecken mit Rad sofern verkehrstechnisch möglich! Z.B. Vilstal Radweg endet irgendwann in Gerzen, VIB → Lichtenhag 50% Straße ohne Radweg.“
- „Man kann viel mehr mit dem Fahrrad erledigen, wenn man sich erst einmal dazu überwinden hat und es zur Normalität wird.“
- „Fahrrad und Lastenfahrrad als bevorzugtes Verkehrsmittel innerhalb der Stadt und nähere Umgebung.“

- Mehr Bewegung/
Steigerung der Fitness**
- „Weniger Kosten (Sprit), Förderung der Gesundheit (Rad, Spazieren).“
- Fahrzeug Neuanschaffung**
- „Umstieg auf E-Pkw.“
- „Ersten Pkw verkauft, stattdessen ein kleines Lastendreirad Akkubetrieben gekauft.“
- „Ein Zweitauto ist im Sommer abgeschafft worden. Dafür wurde ein E-Bike angeschafft. Aber ein E-Auto ist in Planung um auch im Winter mobil sein zu können.“
- „Wir wohnen in Seyboldsdorf, es gibt keinen Bus, mit Fahrrad ist es zu weit, vielleicht ein E-Bike in Zukunft.“
- Sonstiges**
- „Ich kann zum 25km entfernten Arbeitsplatz keine öffentlichen Verkehrsmittel benutzen, da ich dafür hin und zurück 4 Std. unterwegs wäre.“
- „Fragen sind für uns eher unzutreffend. Mein Mann hat Firmenauto und fährt im Außendienst. Mein Arbeitsweg wird wetterabhängig gemacht, da in ViB (entw. Rad, zu Fuß oder Auto). Wir gingen vor der Pandemie viel Tanzen (Burghausen, SR usw.) oder Essen in ViB oder LA, da braucht man das Auto. Und das werden wir auch weiterhin so machen.“
- „Hoffnung auf Aufbau von ÖPNV und Radwegen.“
- „Kann aus gesundheitlichen Gründen nicht so weit zu Fuß gehen, auf dem Fahrrad fühle ich mich unsicher wegen des starken Straßenverkehrs.“
- „Wenn man abseits wohnt ist das Auto unabdingbar, daher gibt es keine Änderung der Mobilität für uns außer, dass man privat weniger unterwegs war aufgrund des Lockdowns.“

Negative Folgerungen

- „Öffentliche Verkehrsmittel in Seyboldsdorf sind praktisch nicht vorhanden. Vor allem für ältere Mitbürger zum Teil auch ohne Führerschein und schlecht zu Fuß gibt es keine Möglichkeiten sich selber zu versorgen!“

- „Ich nutze zu 90% nun den Pkw.“
- „Wie soll man Busse benutzen, wenn es in ViB kein Nahverkehrssystem gibt?“
- „Das eigene Auto ist das einzige sinnvolle Fortbewegungsmittel.“
- „Angewiesen auf Pkw wegen fehlender Infrastruktur im Wohnort. Keine öffentlichen Verkehrsmittel vorhanden.“
- „Keine öffentlichen Verkehrsmittel zur Verfügung.“
- „Die Ortsteile werden nicht bis gar nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln versorgt.“
- „Unser Kind hat schon immer vermieden mit dem Schulbus zu fahren, da dieser hoffnungslos überfüllt ist und an der Schule erst wenige Minuten vor Schulbeginn ankommt.“
- „Das Auto ist für uns unerlässlich.“
- „Arbeitsplatz und Freizeitaktivitäten sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht oder nur mit enormem Zeitaufwand erreichbar.“
- „Die öffentlichen Verkehrsmittel sind Mangelware in Vilsbiburg. Würde gerne mit der Bahn zur Arbeit fahren aber leider habe ich fixe Arbeitszeiten.“

Verkehrsuntersuchung

Verkehrsentwicklung Vilsbiburg

Nordumfahrung

2020

Vorabzug

Auftraggeber:
Stadt Vilsbiburg

Gutachter:

Professor Dr.-Ing. Harald Kurzak

apl. Professor an der Technischen Universität München
Ingenieur für Verkehrsplanung

Gabelsbergerstr. 53 80333 München Tel. (089) 284000 Fax (089) 288497
E-Mail: Prof.Kurzak@t-online.de

Planungsgesellschaft Stadt Land Verkehr
Dipl.-Ing. Alexander Süßmuth

München, 2. Februar 2021

INHALT

	Seite
1. Aufgabe	1
2. Verkehrsbelastung und Verkehrsentwicklung	1
2.1 Wirkung der Westumfahrung	1
2.2 Verkehrsentwicklung im Stadtgebiet	3
2.3 Durchgangsverkehr durch Vilsbiburg	4
2.4 Verkehrsmodell Vilsbiburg, Analyse und Prognose-Nullfall 2035.....	5
2.4.1 Analyse 2020	5
2.4.2 Prognose-Nullfall 2035	7
3. Nordumfahrung Vilsbiburg	8
3.1 Verkehrsprognose mit Nordumfahrung	8
3.2 Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte	9

VERZEICHNIS DER PLÄNE

- Plan 1: Verkehrsbelastung Stadt Vilsbiburg, Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.
- Plan 2: Vergleich von 2019/2020 mit 2001/2004, Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.
- Plan 3: Verkehrsbelastung Stadt Vilsbiburg und Umgebung, Analyse 2019/2020
- Plan 4: Verkehrsbelastung Stadt Vilsbiburg (Nord), Analyse 2019/2020
- Plan 5: Verkehrsbelastung Stadt Vilsbiburg (Nord), Prognose-Nullfall 2035
- Plan 6: Verkehrsbelastung Stadt Vilsbiburg (Nord) mit Nordumfahrung, Prognose 2035
- Plan 6a: Entlastungswirkung gegenüber Prognose-Nullfall
- Plan 6b: Herkunft-Ziel-Verteilung B 299 West
- Plan 6c: Nordumfahrung Vilsbiburg, Herkunft-Ziel-Verteilung
- Plan 7a-c: Knotenpunktsbelastungen Nordumfahrung Vilsbiburg, Prognose 2035
Gesamtverkehr, Morgenspitze, Abendspitze
- Plan 8: Verkehrsbelastung Stadt Vilsbiburg, Ausbau B 299 und Nordumfahrung
- Plan 9a-b: Knotenpunktsbelastungen Ausbau B 299, Prognose 2035
Gesamtverkehr, Schwerverkehr, Morgenspitze, Abendspitze

VERZEICHNIS DER ANLAGEN

- Anlage 1a-d: Knotenpunktsbelastungen Vilsbiburg, Analyse 2020
Gesamtverkehr, Schwerverkehr, Morgenspitze, Abendspitze
- Anlage 2a-c: Knotenpunktsbelastungen Vilsbiburg Innenstadt
Zählung 2019 INGEVOST
Gesamtverkehr, Morgenspitze, Abendspitze
- Anlage 3: Herkunft-Ziel-Verteilung für die LA 2, Seyboldsdorfer Straße
- Anlage 4: Herkunft-Ziel-Verteilung für die St 2083, Frontenhausener Straße
- Anlage 5a-d: Leistungsberechnung Kreisverkehr, B 299 nicht ausgebaut
Prognose 2035 mit Nordumfahrung Vilsbiburg
- Anlage 6a-b: Leistungsberechnung Einmündung Urbanstraße
Prognose 2035 mit Nordumfahrung Vilsbiburg
- Anlage 7a-b: Leistungsberechnung Einmündung Nordumfahrung in St 2083
Prognose 2035 mit Nordumfahrung Vilsbiburg

1. Aufgabe

Die Stadt Vilsbiburg läßt seit Jahrzehnten die verkehrliche Entwicklung in der Stadt überprüfen mit dem Ziel, die Durchgangsverkehre durch das Stadtgebiet durch Umfahrungen zu vermindern und die Belastung des Stadtplatzes deutlich zu verringern. Nachdem mit der Westumfahrung, die als Kreisstraße LA 13neu im Jahr 2000 fertiggestellt und inzwischen zur B 299 aufgestuft wurde, versucht die Stadt Vilsbiburg die Planung für eine Nordumfahrung voranzubringen, für deren verkehrliche Wirkung bereits 2008 eine Verkehrsuntersuchung vom Gutachter vorgelegt wurde. Außerdem möchte die Stadt die verkehrlichen Auswirkungen der Ansiedelung eines ALDI-Lebensmitteldiscounters im Stadtzentrum am Pfarrbrückenweg überprüfen lassen.

Die Untersuchung erfolgt durch die Gutachtergemeinschaft PSLV und Prof. Kurzak, die Verkehrserhebungen im September 2020 wurden vom Erhebungsbüro Schuh & Co., Germering, durchgeführt, zusätzlich wurden die Zählergebnisse der Innenstadt vom Juni 2019 des Büros INGEVOST verwendet.

2. Verkehrsbelastung und Verkehrsentwicklung

2.1 Wirkung der Westumfahrung

Am Dienstag, den 29. September 2020 erfolgte eine 24-Stunden-Video-Verkehrserfassung aller Knotenpunkte der Westumfahrung. Die Auswertung in Form von Knotenstrombelastungen für den gesamten Straßenzug ist aus den Anlagen 1a-d zu ersehen:

Anlage 1a: Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.

Anlage 1b: Schwerverkehr in Kfz/24 Std.

Anlage 1c: Morgenspitze 7.00 – 8.00 Uhr in Kfz/Std.

Anlage 1d: Abendspitze 16.30 – 17.30 Uhr in Kfz/Std.

Die werktäglichen Gesamtbelastungen sind in Plan 1 dargestellt, der Plan 2 zeigt die Veränderungen im Vergleich zur Zählung 2001, als die neu gebaute Westumfahrung gezählt worden ist.

Die B 299 hat im Nordwesten von Vilsbiburg eine werktägliche Belastung von 16.600 Kfz/Tag (= 24 Stunden), im Jahr 2001 waren es 12.800 Kfz/Tag, das entspricht einer Zunahme um 30 %. Die Westumfahrung beginnt am 4-armigen Kreisverkehr mit Bypass mit einer Belastung von 11.500 Kfz/Tag. Im Juli 2001 waren erst 6.200 Kfz/Tag, so daß sich eine Zunahme um 5.300 Kfz/Tag eingestellt hat. Vom Kreisverkehr führt die mit 10.700 Kfz/Tag belastete Landshuter Straße nach Vilsbiburg hinein, 2001 war sie mit 8.800 Kfz/Tag belastet, so daß sich in den fast 20 Jahren nur eine Zunahme um 1.900 Kfz/Tag bzw. rd. 20 % ergeben hat. Auf der Westumfahrung liegt der Zuwachs bei 85 %.

Im Jahr 2001 gab es an der Westumfahrung noch nicht die Anbindung Maybachstraße, die jetzt mit 2.200 Kfz/Tag belastet ist. Dafür ist an der teilplanfreien Anbindung der LA 13, Herrnfeldener Straße die Belastung der Rampe um 1.300 Kfz/Tag auf 1.700 Kfz/Tag zurückgegangen. Zwischen Maybachstraße und Herrnfeldener Straße ist die Westumfahrung jetzt mit 12.500 Kfz/Tag belastet, bis zur Einmündung Veldener Straße sind es jetzt 13.300 Kfz/Tag. Die Veldener Straße weist nur einen leichten Verkehrszuwachs um 600 Kfz/Tag von 4.600 auf 5.200 Kfz/Tag auf.

Südlich der Veldener Straße ist die B 299, Westumfahrung Vilsbiburg jetzt werktags mit 14.800 bis 15.000 Kfz/Tag belastet, das sind gut 40 % mehr als 2001. An der höhenfreien Anbindung der Westumfahrung an die B 388 verteilt sich die Zusatzbelastung. Auffallend ist die starke Verkehrszunahme um +2.400 Kfz/Tag auf der GVS nach Bonbruck, deren Belastung im Jahr 2001 bei nur 800 Kfz/Tag lag. Jetzt wurden hier 3.200 Kfz/Tag per Videoaufnahme gezählt. Die Belastung der B 388 südlich Vilsbiburg ist 2020 nicht erfaßt worden, aber aufgrund der Monitoring-Ergebnisse 2019 liegt die werktägliche Belastung bei ca. 9.000 Kfz/Tag, was einem Zuwachs seit 2001 um 3.100 Kfz/Tag entspricht. Nach der Trennung von der B 388 weist die B 299 im Südosten von Vilsbiburg eine werktägliche Belastung von ca. 9.500 Kfz/Tag auf.

Die hohe verkehrliche Wirkung der Westumfahrung von Vilsbiburg zeigt der Plan 2 mit aller Deutlichkeit. In den letzten knapp 20 Jahren wird der auf der B 299 stark angewachsene Durchgangsverkehr mit der Westumfahrung erfolgreich um die Stadt herumgeleitet. Die in die Stadt führende Landshuter Straße weist nur noch relativ geringe Verkehrszunahmen auf und die im Südosten aus der Stadt herausführende Bergstraße ist um rd. 20 % geringer belastet als im Jahr 2001.

Es war eine richtige Entscheidung der Verantwortlichen von damals, die kleine Lösung Westumfahrung Vilsbiburg der großen Lösung B 15neu vorzuziehen und kurzfristig zu realisieren. Sie wird in einem Jahrzehnt, wenn die Ostumfahrung von Landshut im Zuge der B 15neu gebaut sein könnte, weiterhin die erforderliche Entlastungsfunktion für Vilsbiburg übernehmen, wenn in absehbarer Zeit der Kreisverkehr auf der B 299 im Nordwesten von Vilsbiburg durch eine Direktführung der B 299 in beiden Fahrtrichtungen ergänzt wird. Jetzt ist nur ein freies Rechtsabbiegen über den Bypaß von der B 299 Nord zur Westumfahrung gegeben.

2.2 Verkehrsentwicklung im Stadtgebiet

Im Juni 2019 waren durch das Büro INGEVOST die Knotenpunktsbelastungen in der Innenstadt mit den beiden Brücken über die Vils gezählt worden. Die Ergebnisse sind in den Anlagen 2a-c für den Gesamtverkehr und die Spitzenstunden dargestellt. Die Querschnittsbelastungen sind in Plan 1 den von und 2004 gezählten Werten gegenübergestellt, die Unterschiede von 2019 zu 2004 sind in Plan 2 gut sichtbar (grün = Entlastung, rot = Mehrbelastung).

Nördlich der Vils trifft die Landshuter Straße mit 11.900 Kfz/Tag auf die mit 4.000 Kfz/Tag belastete Herrnfeldener Straße. Die Landshuter Straße ist um 9 % bzw. 1.000 Kfz/Tag stärker belastet als 2004, die Herrnfeldener Straße ist um 300 Kfz/Tag stärker belastet. Beide Straßen zusammen ergeben in der Oberen Stadt eine Belastung von 13.500 Kfz/Tag, das sind 6 % bzw. 800 Kfz/Tag mehr als im Jahr 2004 mit 12.700 Kfz/Tag.

In die Obere Stadt mündet der Stadtplatz. Am Stadtplatz konnte einerseits durch die Westumfahrung, andererseits durch verkehrsberuhigende Maßnahmen mit entsprechenden Signalschaltungen eine wesentliche Verkehrsabnahme erreicht werden. Im Vergleich zur Zählung 2004 hat die Belastung um 30 % von 8.100 auf 5.600 Kfz/Tag abgenommen. Auch in der Unteren Stadt ist die Belastung um fast 25 % von 6.700 auf 5.200 Kfz/Tag zurückgegangen. Andererseits hat die Belastung der 2. Vilsbrücke, der Pfarrbrückenweg um 25 % bzw. um bis zu 2.200 Kfz/Tag auf jetzt 11.100 Kfz/Tag zugenommen. Im Jahr 2004 waren es hier „nur“ 8.900 Kfz/Tag. In Plan 2 ist diese Umlagerung deutlich erkennbar.

Zwischen diesen beiden Vilsquerungen hat nördlich der Vils die Belastung der Frontenhausener Straße um bis zu 15 % bzw. 1.700 Kfz/Tag auf bis zu 13.200 Kfz/Tag zugenommen. Östlich des Pfarrbrückenweges ist die Belastung der Frontenhausener Straße um 14 % bzw. 1.700 Kfz/Tag von 12.100 auf 13.800 Kfz/Tag angewachsen, obwohl am östlichen Stadtrand wegen Schließung des 2004 vorhandenen ALDI-Marktes die Belastung der St 2083 um 1.700 Kfz/Tag von 7.700 Kfz/Tag im Jahr 2004 auf jetzt 6.000 Kfz/Tag abgenommen hat. Deshalb ist auch die Belastung der Gobener Straße leicht um 300 Kfz/Tag von 4.200 auf 3.900 Kfz/Tag zurückgegangen.

Südlich der Vils hat die Belastung der Frauensattlinger Straße seit 2004 um 900 bis 1.100 Kfz/Tag auf bis zu 7.700 Kfz/Tag zugenommen (+16 %). Stark zugenommen hat die Belastung der Veldener Straße um 35 % bzw. 1.700 Kfz/Tag auf jetzt 6.300 Kfz/Tag westlich der Bergstraße, deren Belastung um fast 20 % bzw. 1.100 Kfz/Tag von 6.300 auf 5.200 Kfz/Tag aufgrund der Verkehrsrückgangs am Stadtplatz und Verlagerung von verbliebenen Durchgangsverkehren auf die Westumfahrung abgenommen hat.

2.3 Durchgangsverkehr durch Vilsbiburg

St 2083, Frontenhausener Straße

Nach der Entlastung von Vilsbiburg vom Durchgangsverkehr der B 299 durch die Westumfahrung stellt sich die Frage, wieviel Durchgangsverkehr die St 2083, Frontenhausener Straße aufweist. Dazu erfolgte am Dienstag, den 29. September 2020 eine Verkehrsbefragung nach Herkunft und Ziel der Fahrt am östlichen Stadtrand in Richtung stadteinwärts. Die 8-stündige Befragung wurde auf den 24-Stunden-Verkehr hochgerechnet, das Ergebnis ist in Anlage 4 dargestellt. Der Einzugsbereich der St 2083 ist sehr groß bis über die Donau in den Bayrischen Wald. Die Benutzer der Frontenhausener Straße gaben zu 79 % Ziele in Vilsbiburg an, nur 21 % entfallen auf Durchgangsverkehre, vor allem in Richtung Südwest zur B 388 nach Velden, Taufkirchen, Dorfen und weiter Richtung Erding und München (insgesamt 370 Kfz/Tag). Ein kleinerer Anteil hat Landshut und weiter zum Ziel (110 Kfz/Tag) und ca. 150 Kfz/Tag haben Ziele südöstlich von Vilsbiburg. Auch wenn der reine Durchgangsverkehr der St 2083, Frontenhausener Straße mit 21 % nicht besonders stark ist, ist der Anteil

von Zielen im nordwestlichen Gewerbegebiet von Vilsbiburg mit rd. 25 % erheblich, so daß sich eine Nordumfahrung von Vilsbiburg rechtfertigt.

LA 2, Seyboldsdorfer Straße

Eine weitere Verkehrsbefragung erfolgte auf der Kreisstraße LA 2, Seyboldsdorfer Straße am nördlichen Stadtrand nördlich des Kreisverkehrsplatzes. Das Ergebnis ist in Anlage 3 dargestellt. Von den 1.700 Kfz/Tag stadteinwärts hatten 36 % bzw. 620 Kfz/Tag Seyboldsdorf als Herkunft angegeben. Der Einzugsbereich der LA 2 ist aber deutlich größer und reicht z.T. bis nördlich der Isar.

Die Ziele der Benutzer der LA 2, Seyboldsdorfer Straße liegen zu 81 % in Vilsbiburg, nur ein kleiner Teil ist Durchgangsverkehr zur B 388 bzw. B 299. Aber auch hier entfällt ein größerer Anteil der Ziele (fast ein Viertel) auf das Gewerbegebiet im Nordwesten von Vilsbiburg.

2.4 Verkehrsmodell Vilsbiburg Analyse 2020 und Prognose-Nullfall 2035

2.4.1 Analyse 2020

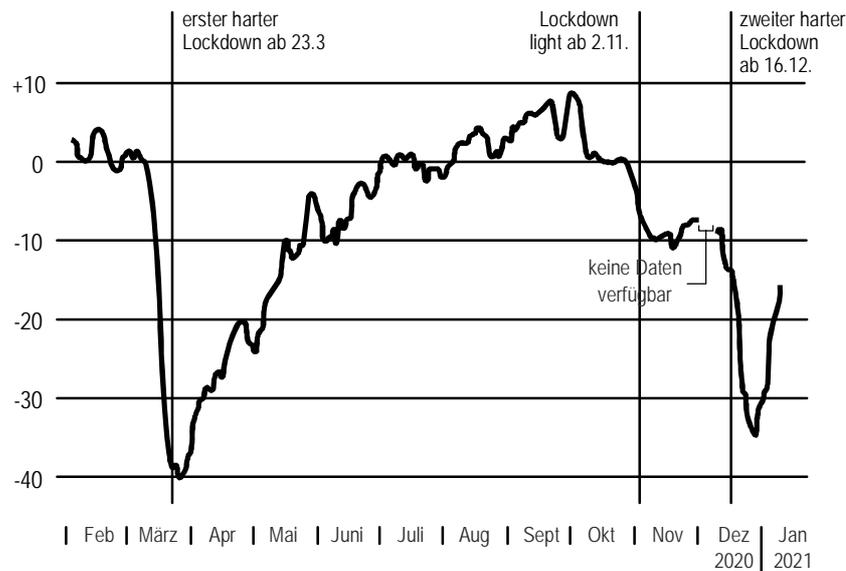
Das Verkehrsmodell Vilsbiburg war auf Grundlage der umfassenden Verkehrszählungen und Verkehrsbefragungen sowie einer Haushaltsbefragung im Jahr 1992 erstellt worden und wurde anhand der Zählungen 2001 und 2004 aktualisiert, so daß 2008 die ersten Untersuchungen zur Nordumfahrung von Vilsbiburg durchgeführt werden konnten.

Mit Hilfe der aktuellen Zählungen und Verkehrsbefragungen wurde das Verkehrsmodell Vilsbiburg auf den Zustand 2019/2020 geeicht. Dabei stellt sich die Frage, inwieweit die Ende September 2020 erhobenen Verkehrsdaten im Bereich Vilsbiburg aufgrund der Corona-Pandemie-Auswirkungen auf die Mobilität der Bevölkerung vom werktäglichen Normalzustand abweichen. Eine Auswertung des RKI und der Humboldt-Universität Berlin zur Mobilität 2020 in Deutschland hat ergeben, daß nach dem starken Verkehrsrückgang im März 2020 um 40 % die Mobilität wieder schrittweise

zugenommen hat, so daß im Juli bis Oktober wieder fast normale Verkehrsverhältnisse vorhanden waren. Erst Ende Oktober erfolgte mit dem 2. Lockdown wieder eine Abnahme der Mobilität (siehe Abbildung 1).

Corona und Mobilität

Veränderung der Bewegungsströme in Deutschland gegenüber dem Vorjahreswert in Prozent, geglätteter Mittelwert über sieben Tage, auf Basis von Mobilfunkdaten



Quelle: RKI/Humboldt-Universität

Abb. 1: Veränderung der Bewegungsströme in Deutschland
Vergleich 2020 zu 2019
Quelle: Robert-Koch-Institut (RKI) / Humboldt-Universität

Das Ergebnis der Verkehrsumlegung Analyse 2019/2020 ist für den Raum Vilsbiburg on Plan 3 dargestellt. Es besteht eine weitgehende Übereinstimmung mit den aktuellen Zähldaten 2020. Der Plan 3 zeigt die große Bedeutung der Westumfahrung für die Verkehrssituation in Vilsbiburg.

Der Plan 4 stellt den Ausschnitt Vilsbiburg Nord dar, der die Basis für die Prognose 2035 ohne und mit Nordumfahrung Vilsbiburg ist.

2.4.2 Prognose-Nullfall 2035

Der Plan 5 zeigt die Prognosebelastungen in Vilsbiburg (Nord), wenn noch keine Nordumfahrung vorhanden ist, andererseits aber die B 15neu als Ostumfahrung von Landshut zu einer deutlichen Zunahme der Belastung der B 299 nordwestlich Vilsbiburg von jetzt 16.600 auf 20.100 Kfz/24 Stunden führt. Der größere Teil der Zusatzbelastung geht auf die Westumfahrung (Zunahme des werktäglichen Verkehrs von 11.300 auf 13.200 Kfz/Tag), die Belastung der am Kreisverkehr beginnenden Landshuter Straße steigt „nur“ von 10.200 auf 11.600 Kfz/Tag an. Im Verkehrsmodell wurde der Umbau der B 299 am Kreisverkehr vorerst bewußt nicht dargestellt, um die Verkehrsströme leichter verfolgen zu können.

Im nördlichen Stadtzentrum steigt die Belastung der Oberen Stadt im Prognose-Nullfall von 13.900 auf 15.500 Kfz/Tag an. Ebenfalls nimmt die Belastung der Frontenhausener Straße im Stadtzentrum weiter zu, westlich der Einmündung Pfarrbrückenweg von 13.400 auf 15.200 Kfz/Tag und auch östlich davon bis zur Gobener Straße werden es um rd. 1.000 Kfz/Tag mehr sein. Östlich der Gobener Straße ist dagegen nur eine Verkehrszunahme der St 2083, Frontenhausener Straße von 6.000 auf 6.500 Kfz/Tag zu erwarten, sofern es hier nicht verkehrsentensive Strukturänderungen gibt. Die Belastung des Pfarrbrückenweges steigt von 11.300 auf 12.800 Kfz/Tag. Bei dieser Prognose ist hier noch keine Neuansiedelung eines ALDI-Marktes berücksichtigt. Die Auswirkungen eines neuen ALDI-Marktes am Pfarrbrückenweg werden gesondert betrachtet.

3. Nordumfahrung Vilsbiburg

3.1 Verkehrsprognose mit Nordumfahrung

Die Nordumfahrung von Vilsbiburg beginnt am Kreisverkehr der B 299 und verläuft hier auf der bestehenden Urbanstraße, die das kleine Gewerbegebiet Rieder im Feld und einen Großparkplatz der Fa. Dräxlmaier erschließt. Die in Plan 6 dargestellte Prognosebelastung ergibt für diesen Streckenabschnitt eine Belastung von 5.700 – 6.100 Kfz/Tag. Wo die Urbanstraße in Richtung Stadt abknickt, beginnt der Neubau der Nordumfahrung. Im vorliegenden Planfall ist die Rombachstraße angeschlossen, dieser Abschnitt der Nordumfahrung erhält eine Prognosebelastung von 5.400 Kfz/Tag. Die stadteinwärts führende Urbanstraße wird mit 1.700 Kfz/Tag belastet sein (Analyse 900 Kfz/Tag, Nullfall 1.000 Kfz/Tag) und die stadteinwärts führende Rombachstraße erhält 1.000 Kfz/Tag (Analyse 800 Kfz/Tag, Nullfall 900 Kfz/Tag).

Im Abschnitt zwischen der Rombachstraße und der LA 2, Seyboldsdorfer Straße erhält die Nordumfahrung eine Prognosebelastung von 5.100 Kfz/Tag. Östlich der Seyboldsdorfer Straße weist die Nordumfahrung bis zur St 2083, Frontenhausener Straße eine Prognosebelastung von 3.600 Kfz/Tag auf.

Durch die Nordumfahrung kommt es in der Frontenhausener Straße, der Oberen Stadt und der Landshuter Straße sowie im gesamten nördlichen Stadtgebiet zu Entlastungen (siehe Plan 6a, in dem die Entlastungen in grün dargestellt sind).

- Die Landshuter Straße wird je nach Teilstrecke um 1.000 bis 2.800 Kfz/Tag entlastet, die Prognosebelastung liegt dann im Bereich der heutigen Belastung
- Die Obere Stadt wird um 2.100 Kfz/Tag von 15.500 auf 13.400 Kfz/Tag entlastet, das ist eine Abnahme um 14 %, was für die Verkehrssituation an der Einmündung Stadtplatz sehr wichtig ist. Damit ergibt sich für die Obere Stadt wieder die Belastung, die 2019 mit 13.500 Kfz/Tag ermittelt wurde.
- Die Frontenhausener Straße wird auf ganzer Länge um 2.100 – 2.500 Kfz/Tag entlastet. Im Altstadtbereich ist das eine Abnahme um 16 %. Außerhalb des Pfarrbrückenweges bis zur Gobener Straße ist das eine Reduzierung um 20 – 25 % und außerhalb der Gobener Straße bis zum Stadtrand bzw. dem Beginn der Nordum-

fahrung ist das eine Abnahme um gut 30 %. Die gesamte Frontenhausener Straße wird mit der Nordumfahrung geringer belastet sein als im Istzustand.

- Die Seyboldsdorfer Straße wird um 1.700 – 2.100 Kfz/Tag entlastet (je nach Abschnitt), das ist eine Abnahme um 25 – 35 %.
- Ebenfalls deutlich entlastet werden die Gobener Straße um 700 bis 1.500 Kfz/Tag, die Pfründestraße um 300 – 900 Kfz/Tag sowie die Ziegeleistraße und Brückenstraße um bis zu 1.200 Kfz/Tag.

Durch die Nordumfahrung von Vilsbiburg kann somit eine deutliche Entlastung der Hauptstraßen in Vilsbiburg und der Haupterschließungsstraßen im nördlichen Wohngebiet erreicht werden.

In den Plänen 6b und 6c ist zusätzlich die Herkunft-Ziel-Verteilung der Benutzer der B 299 westlich des Kreisverkehrs und der Benutzer der Nordumfahrung dargestellt. Es ist zu erkennen, daß die Nordumfahrung sehr stark von Verkehren zum Gewerbegebiet West angenommen wird, die heute die Frontenhausener Straße belasten.

Die Verkehrsprognose mit direkter Führung der B 299 am bestehenden Kreisverkehr ist in Plan 8 dargestellt. Aufgrund der z.T. etwas längeren Fahrstrecken im Anschlußbereich ergeben sich im Vergleich zu Plan 6 geringfügig veränderte Belastungen. Der Ausbau der B 299 sollte aber vor Fertigstellung der Nordumfahrung abgeschlossen sein. Die künftigen Knotenstrombelastungen nach dem Umbau sind für den Fall mit Nordtangente aus den Plänen 9a,b zu ersehen.

3.2 Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte

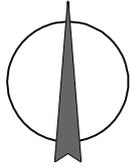
Zu den Knotenpunkten der Nordumfahrung mit den Radialstraßen ist folgendes festzustellen (Knotenstrombelastungen siehe Pläne 7a-c):

- Die Verknüpfung mit der B 299 erfolgt über den bestehenden Kreisverkehrsplatz, es treten keinerlei Leistungsprobleme nach höhenfreier Anbindung der B 299 auf (siehe Knotenstrompläne 9a und 9b). Ohne höhenfreie Anbindung der B 299 wäre

der Kreisverkehr überlastet, in der Morgen- und Abendspitze Verkehrsqualität F (siehe Anlagen 5a-d).

- Die Anbindung der mit 1.750 Kfz/Tag belasteten Urbanstraße an die Nordumfahrung kann als normale Einmündung ohne Signalanlage erfolgen, mit Linksabbiegespur auf der Nordumfahrung. Der Leistungsnachweis ergibt in der Morgen- und Abendspitze die optimale Verkehrsqualität A (siehe Anlagen 6a,b).
- Die Rombachstraße braucht nicht angebunden werden, da hier nur wenige hundert Abbieger auftreten (siehe Plan 7a-c). Die höhenfreie Führung über die hier verlaufenden Bahnlinie und den Bach ist im Detail maßgebend für die hier vorzusehende Gesamtlösung ohne oder mit Anbindung der Rombachstraße. Falls es zu keiner Anbindung kommt, ergibt sich eine geringe Erhöhung der Belastung der Urbanstraße. Es verbleibt dann immer noch eine gute Verkehrsqualität an der Einmündung der Urbanstraße in die Nordumfahrung.
- Der Knoten LA 2, Seyboldsdorfer Straße sollte aufgrund der hier vorhandenen Verteilerwirkung und wegen der Verkehrssicherheit als Kreisverkehrsplatz ausgebildet werden. Die Leistungsfähigkeit ist wegen der geringen Belastung gegeben, es wird sich die optimale Leistungsfähigkeit mit der Qualitätsstufe A auf der Skala von A = optimal bis F = überlastet nach HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) ergeben.
- Die Verknüpfung mit der St 2083 sollte eigentlich so ausgebildet werden, daß die St 2083 in die Nordumfahrung übergeht und die Frontenhausener Straße als Einmündung angebunden wird. Da es kaum Linkseinbieger von der Stadt in die Nordumfahrung gibt, wäre diese Lösung leistungsfähig, sie benötigt aber viel Platz wegen der erforderlichen großzügigen Linienführung zur Nordumfahrung. Wenn das nicht vertretbar ist und die Nordumfahrung als Einmündung ohne Signalanlage an die St 2083, Frontenhausener Straße angebunden wird, dann ergibt sich trotz des Linkseinbiegens von der Nordumfahrung in die St 2083 in der Morgenspitze die optimale Verkehrsqualität A (Anlage 7a) und in der Abendspitze für die Linkseinbieger die gute Verkehrsqualität B, alle anderen Ströme haben die Verkehrsqualität A (Anlage 7b).

Pläne

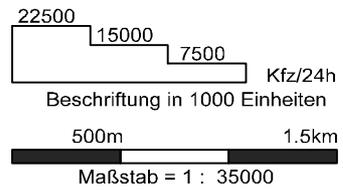
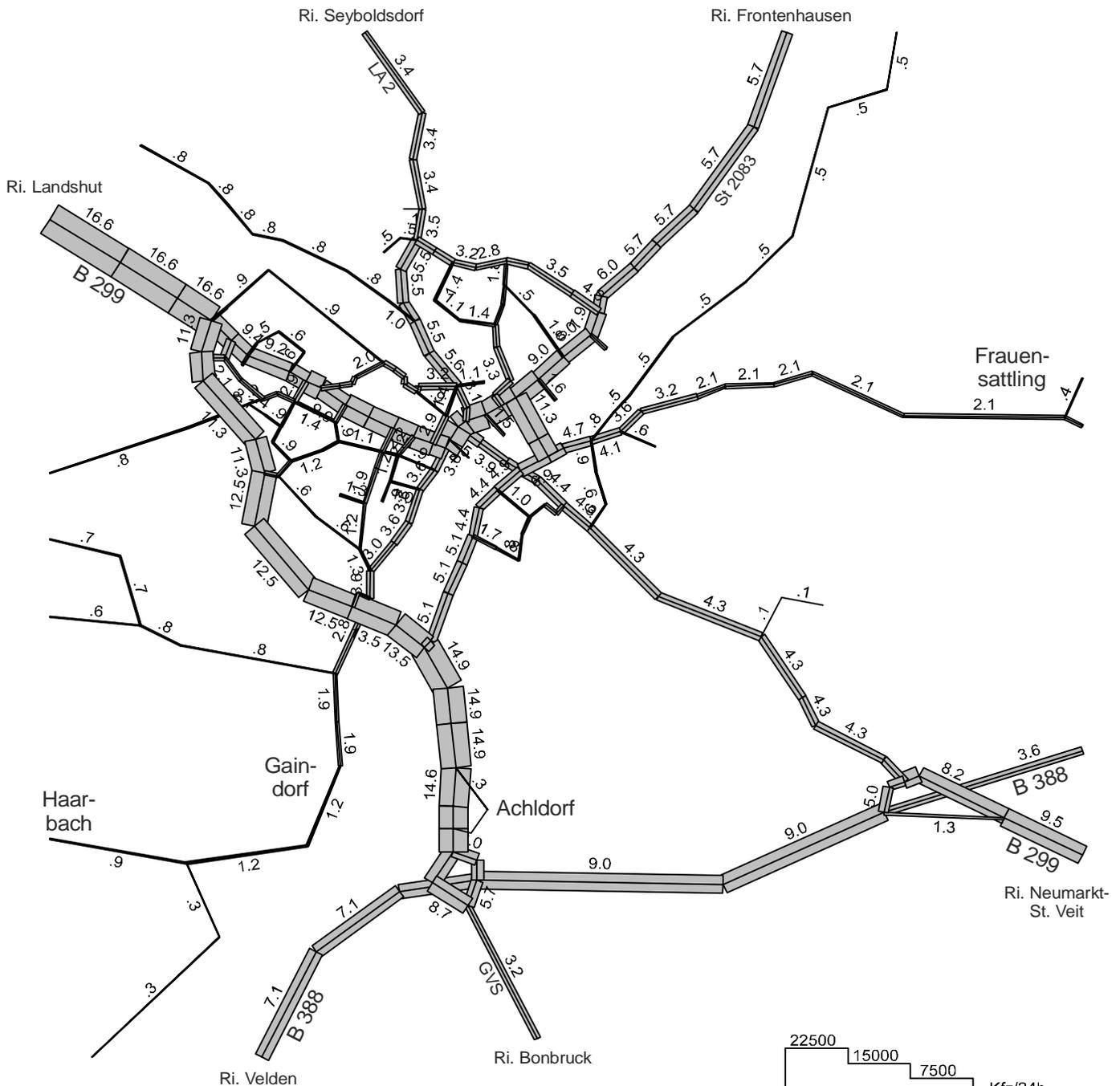


Stadt Vilsbiburg und Umgebung

Verkehrsbelastung

Analyse 2019/2020

Gesamtverkehr Werktag in 1000 Kfz/24 Std.

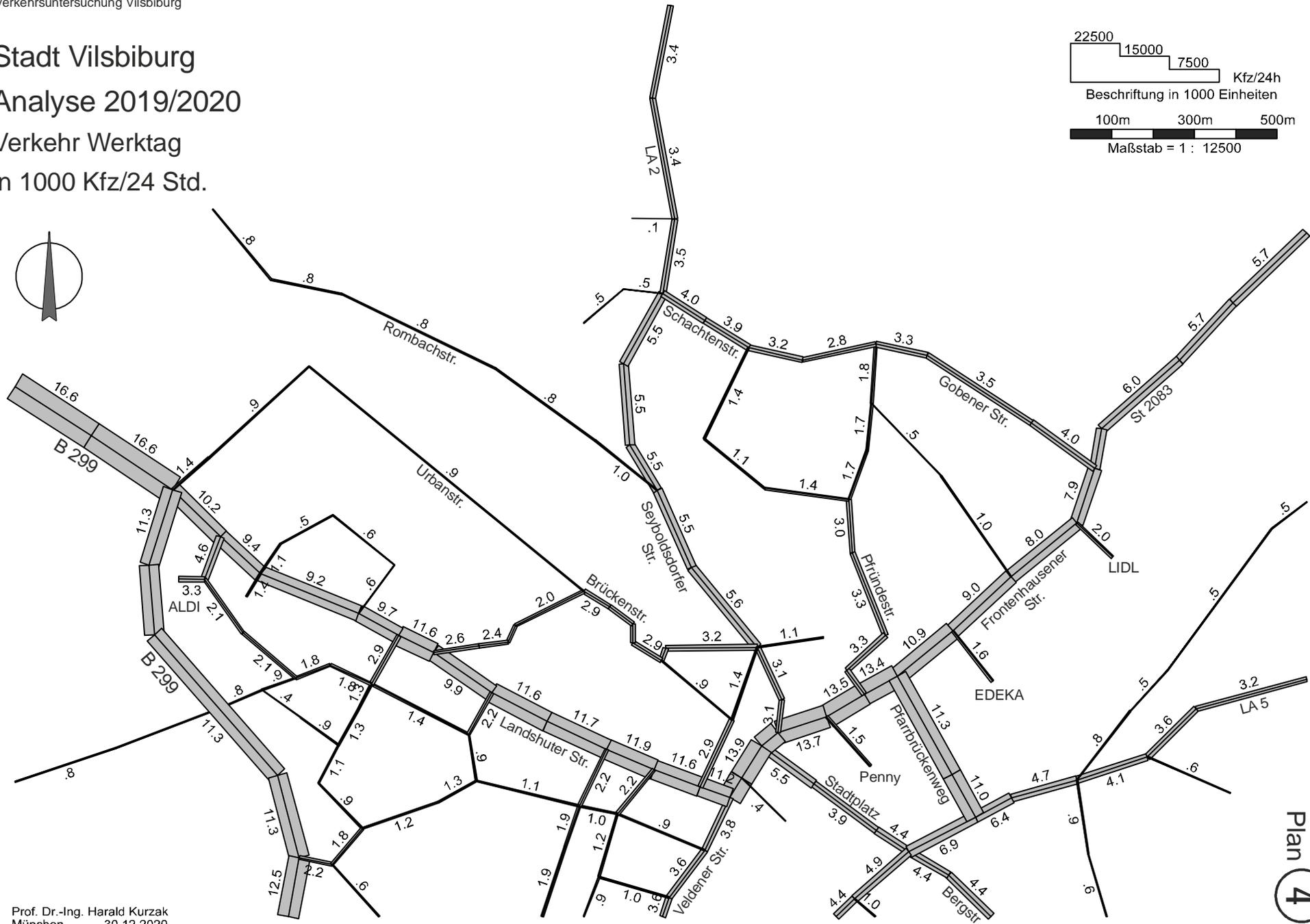
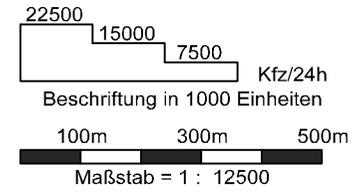
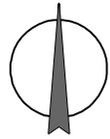


Stadt Vilsbiburg

Analyse 2019/2020

Verkehr Werktag

in 1000 Kfz/24 Std.

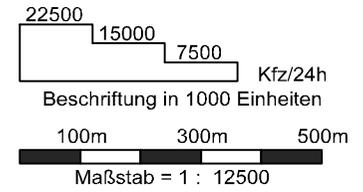
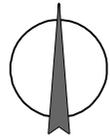


Stadt Vilsbiburg

Prognose-Nullfall 2035

Verkehr Werktag

in 1000 Kfz/24 Std.

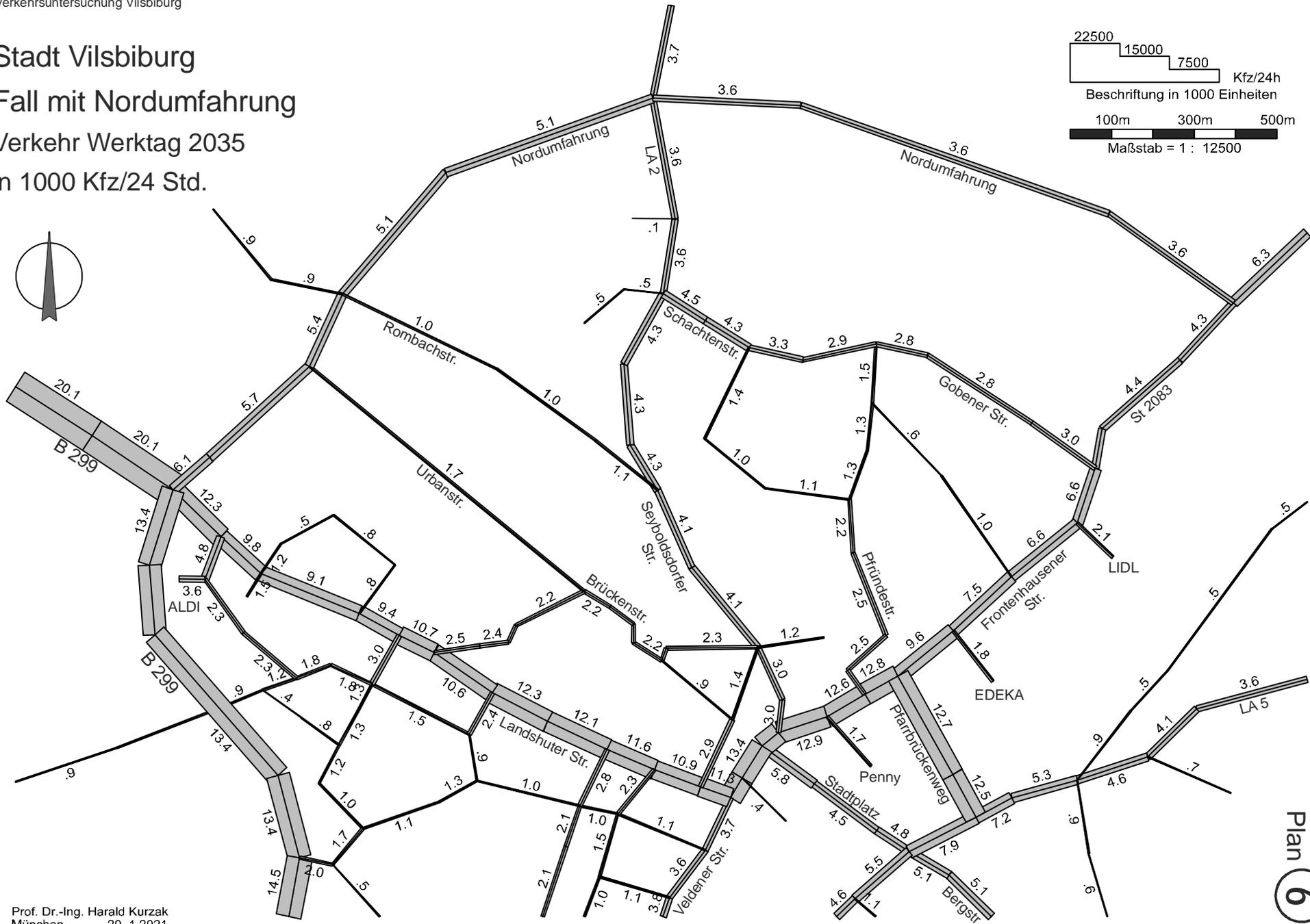
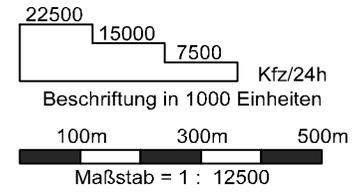
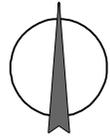


Stadt Vilsbiburg

Fall mit Nordumfahrung

Verkehr Werktag 2035

in 1000 Kfz/24 Std.



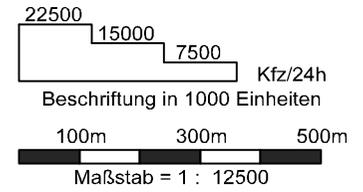
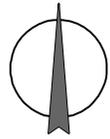
Fall mit Nordumfahrung

Differenz zu Nullfall

Werktagsverkehr in 1000 Kfz/24 Std.

schwarz: Zusatzbelastung

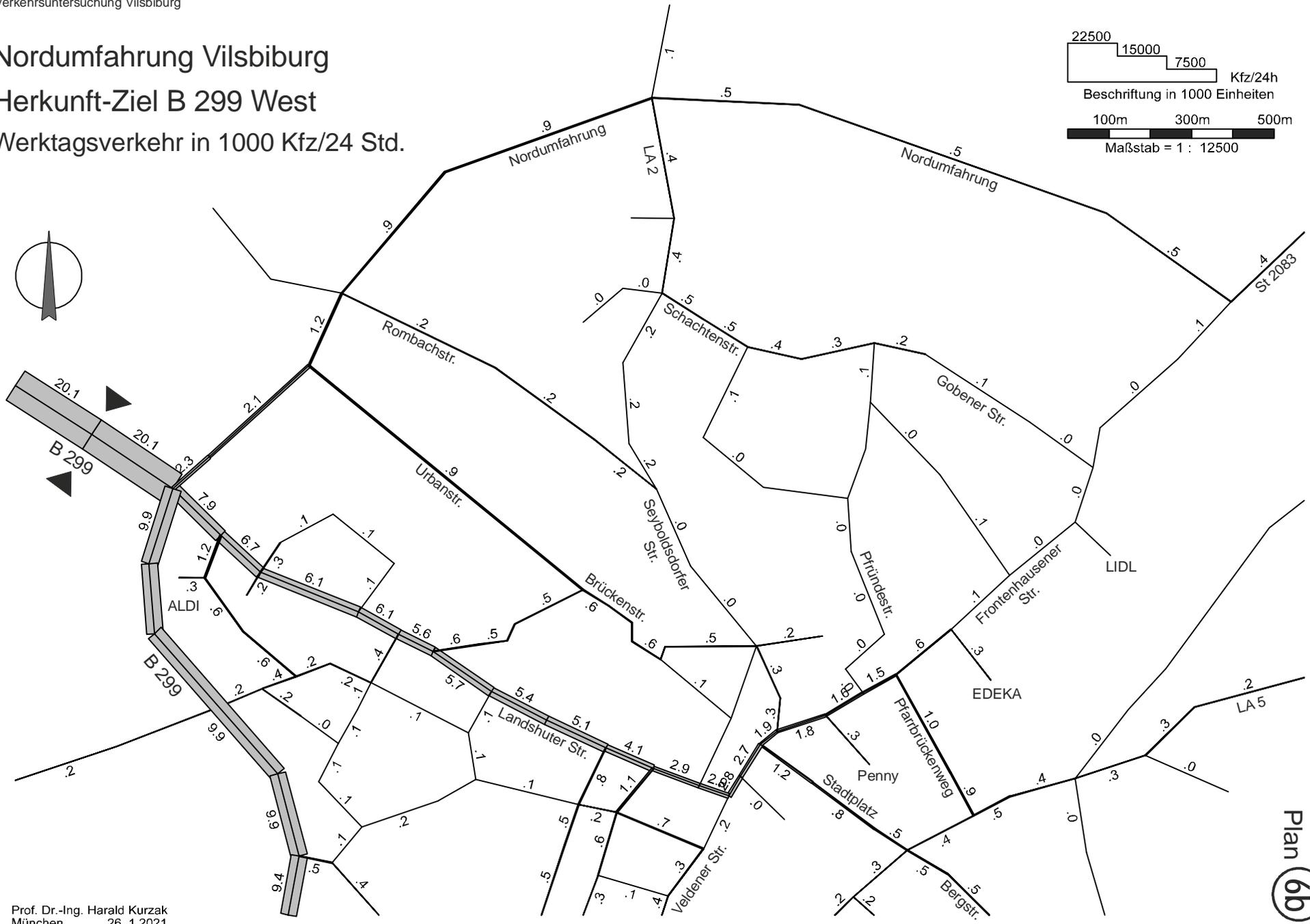
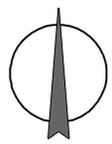
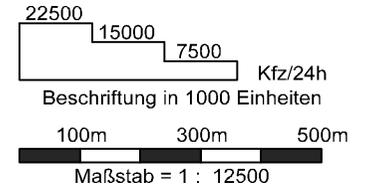
grün: Entlastung



Nordumfahrung Vilsbiburg

Herkunft-Ziel B 299 West

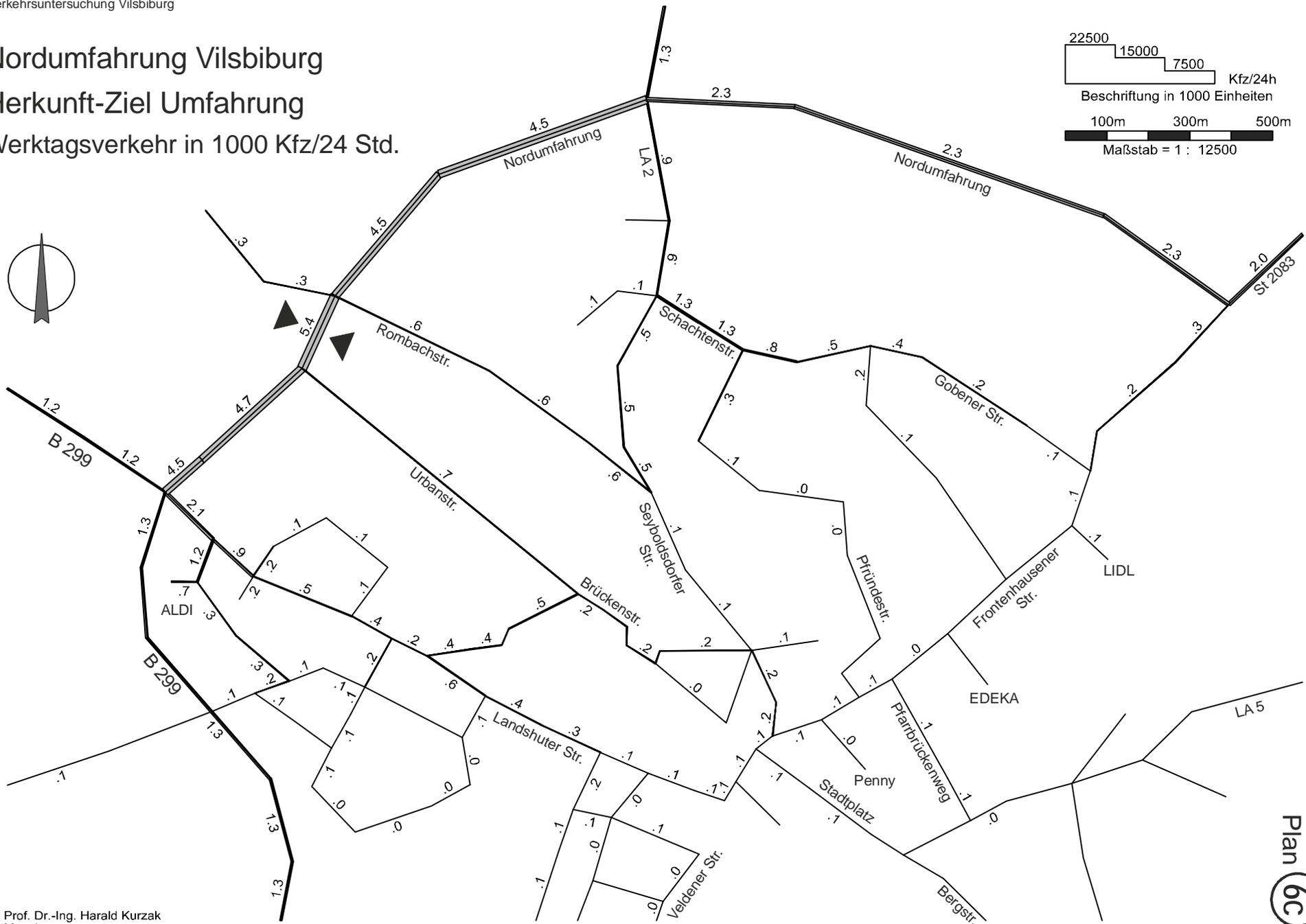
Werktagsverkehr in 1000 Kfz/24 Std.



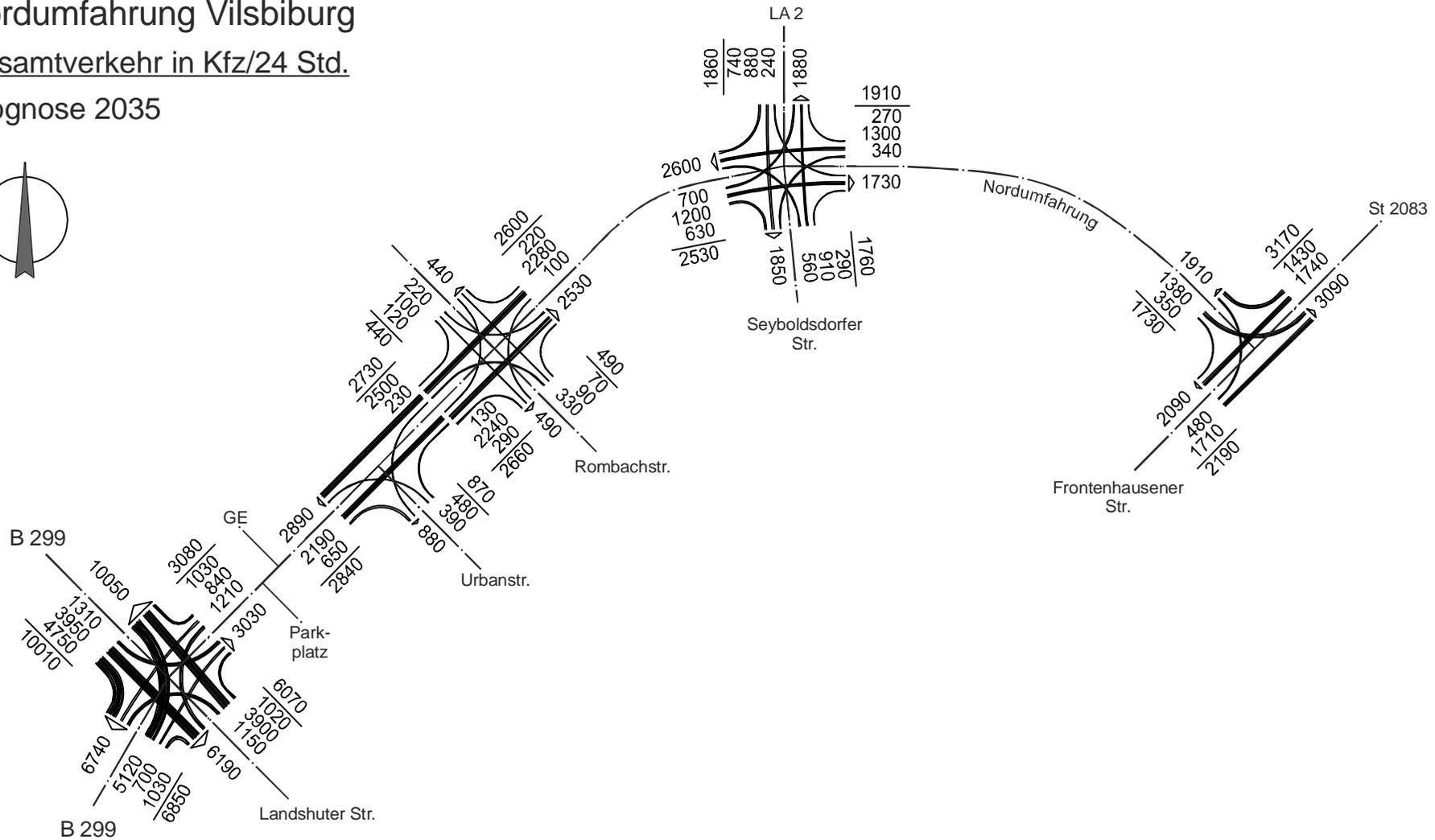
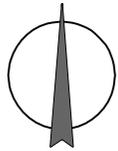
Nordumfahrung Vilsbiburg

Herkunft-Ziel Umfahrung

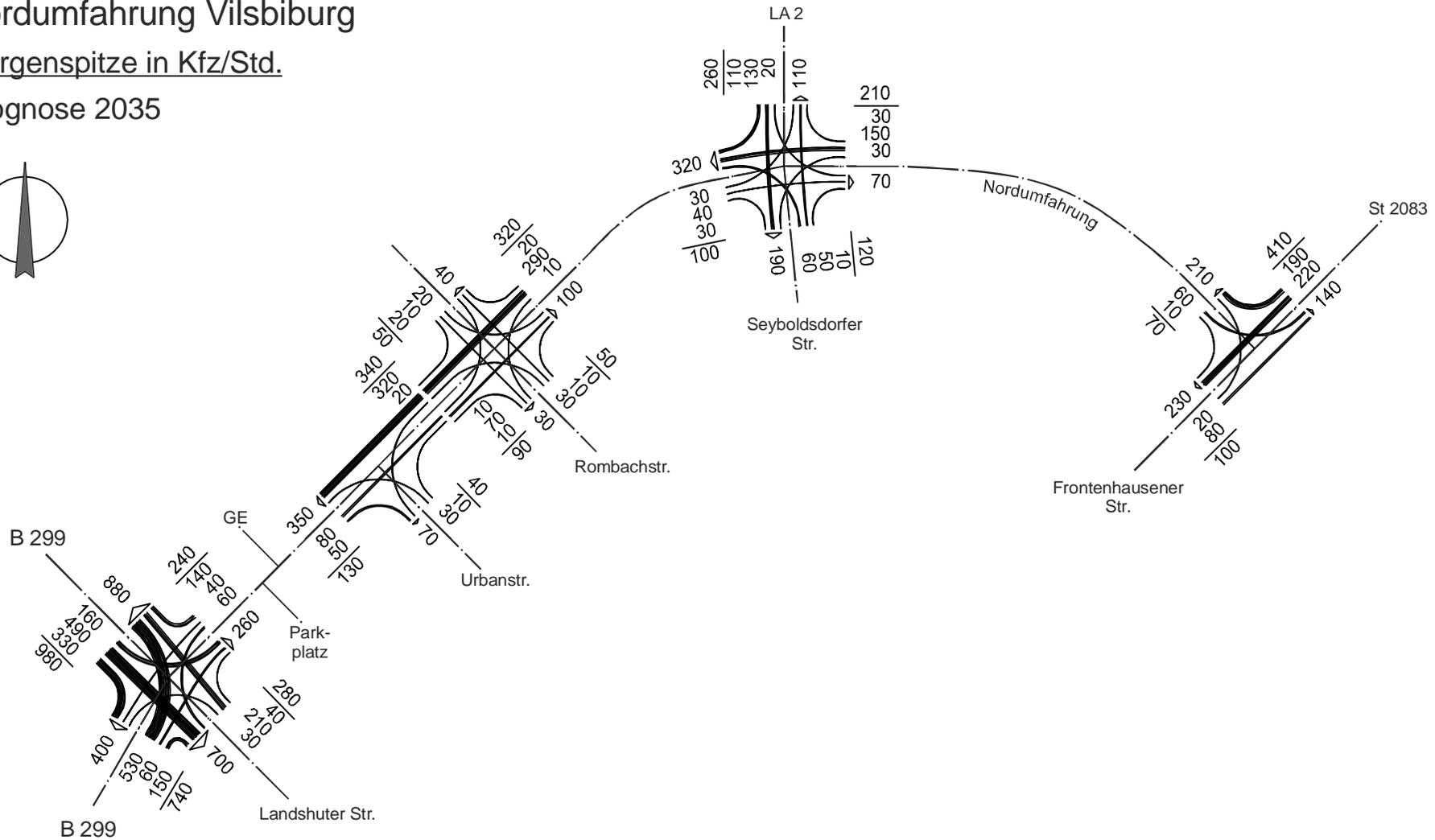
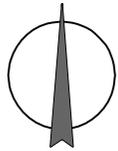
Werktagsverkehr in 1000 Kfz/24 Std.



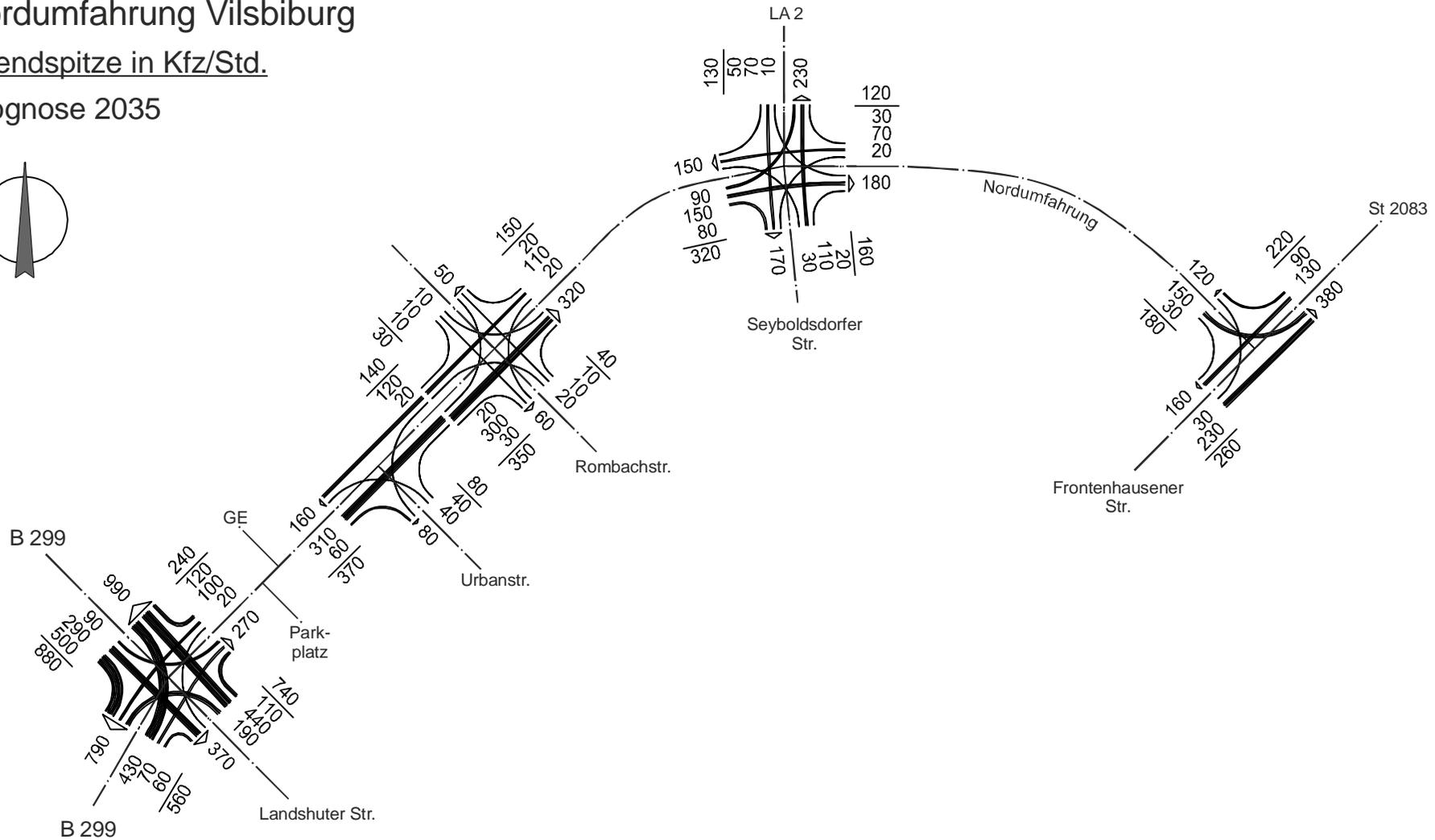
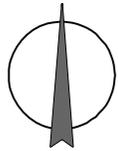
Knotenpunktbelastungen
 Nordumfahrung Vilsbiburg
Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.
 Prognose 2035



Knotenpunktbelastungen Nordumfahrung Vilsbiburg Morgenspitze in Kfz/Std. Prognose 2035



Knotenpunktbelastungen Nordumfahrung Vilsbiburg Abendspitze in Kfz/Std. Prognose 2035

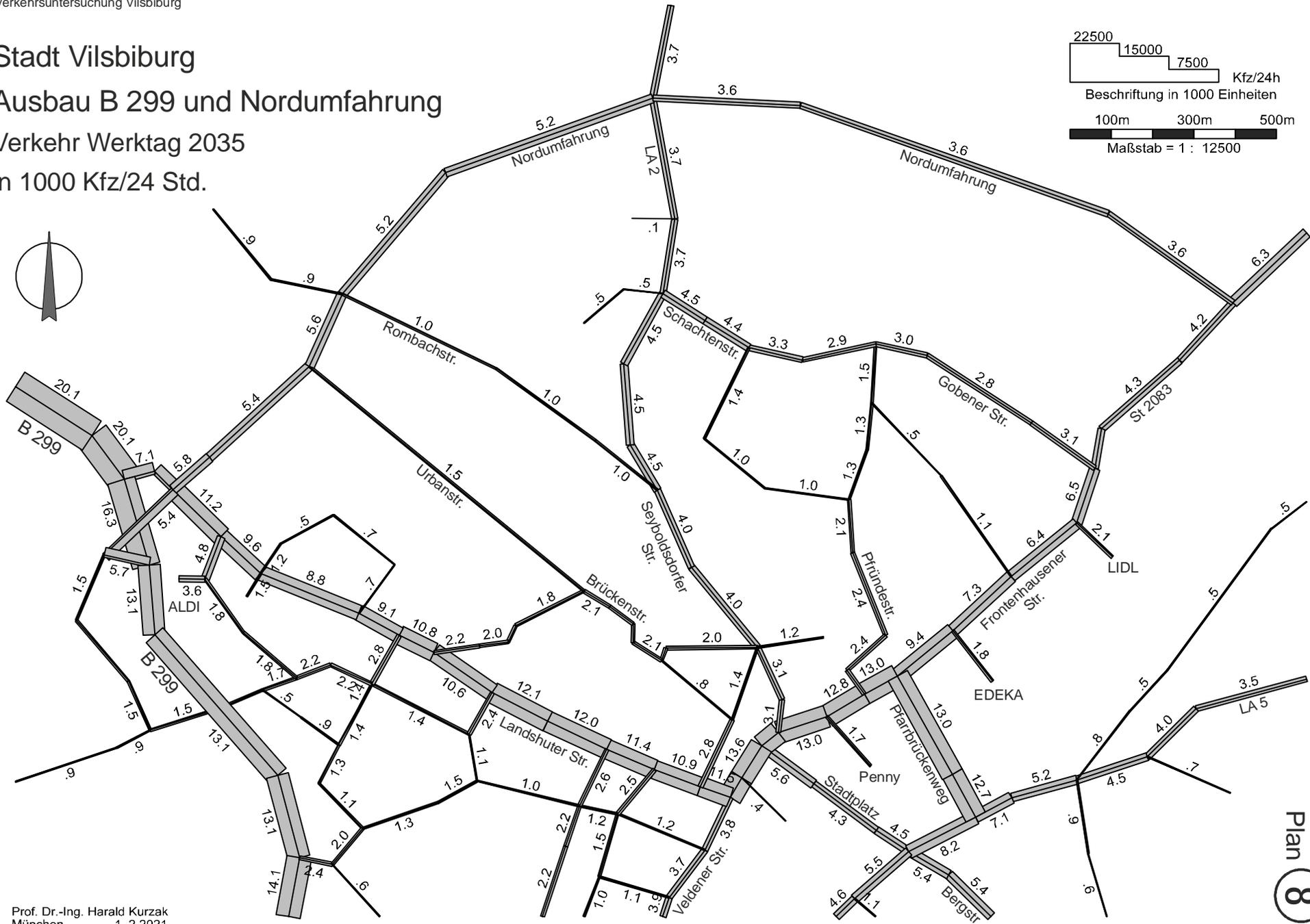
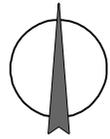
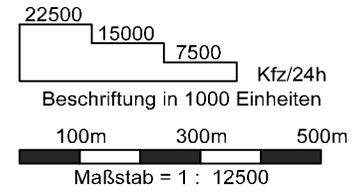


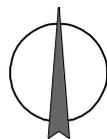
Stadt Vilsbiburg

Ausbau B 299 und Nordumfahrung

Verkehr Werktag 2035

in 1000 Kfz/24 Std.

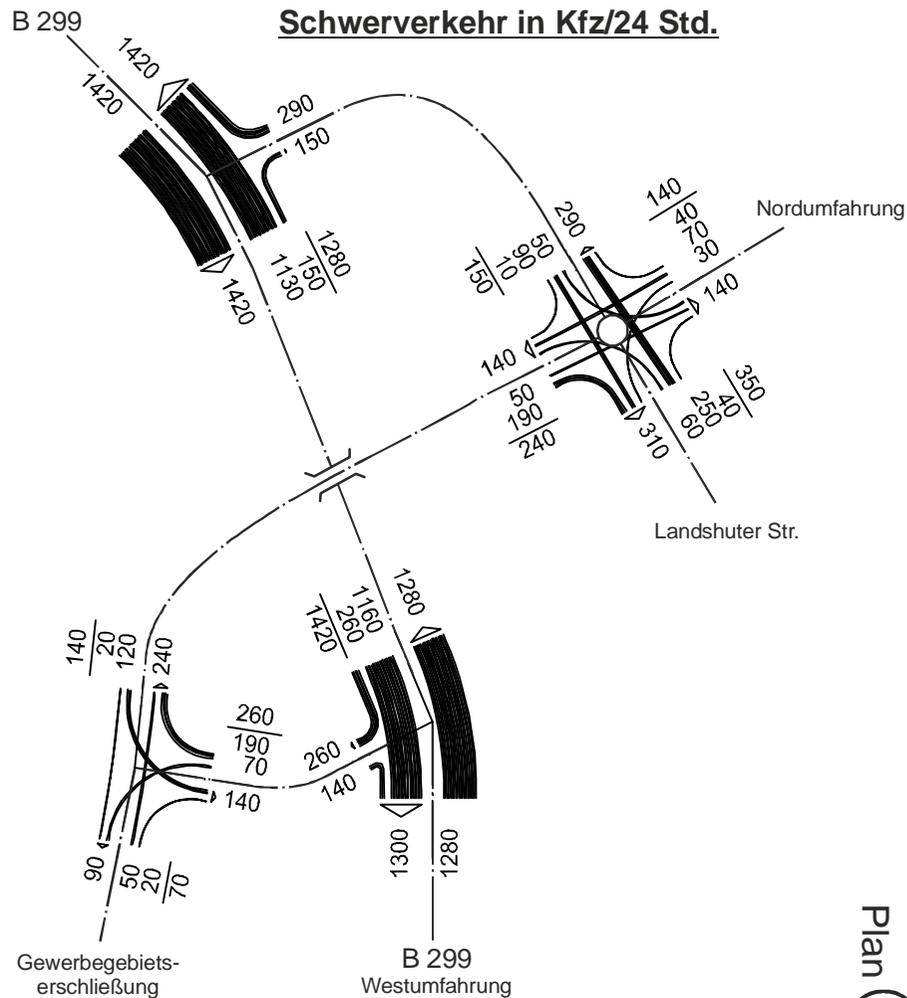
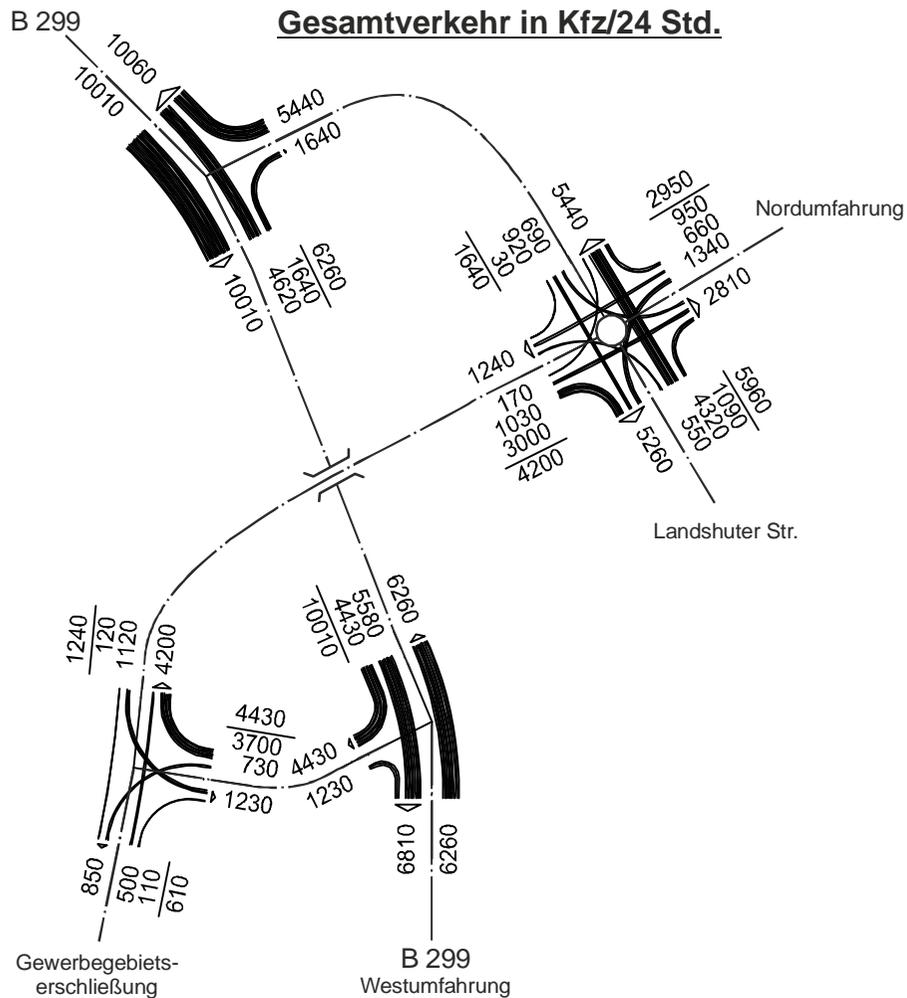


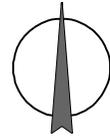


Knotenpunktbelastungen

Ausbau der B 299

Prognose 2035

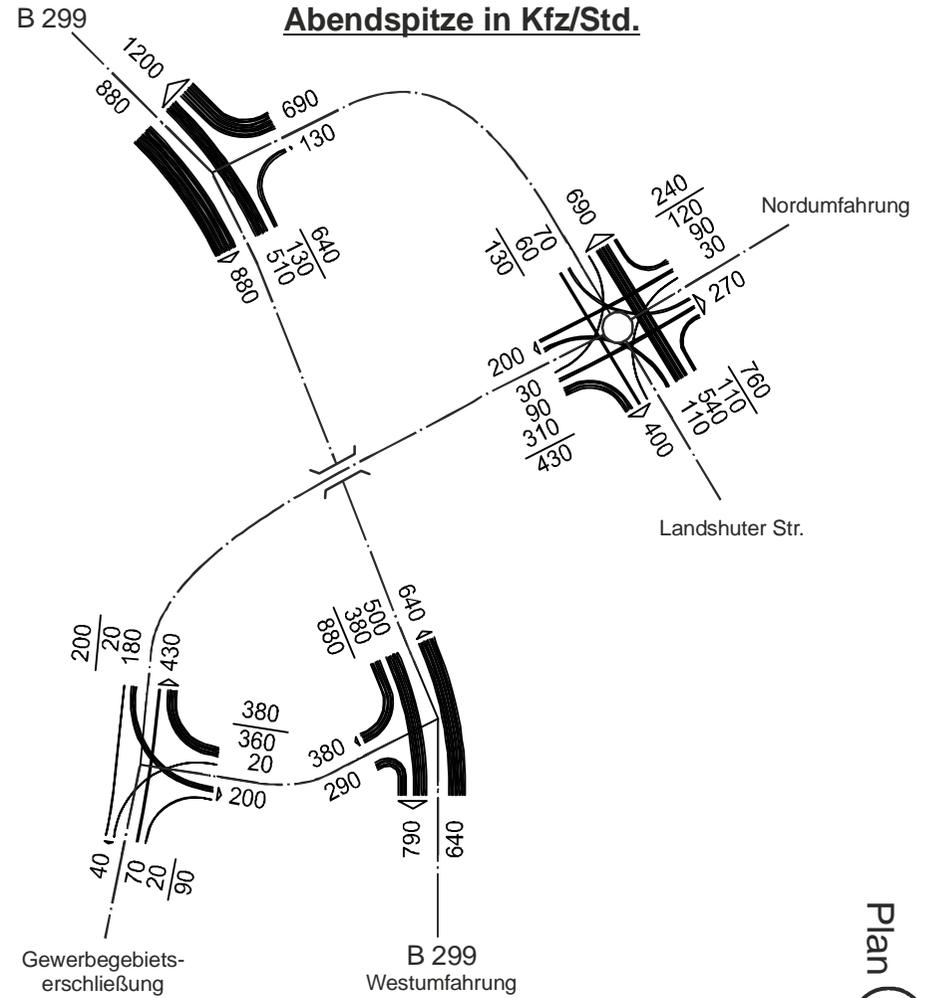
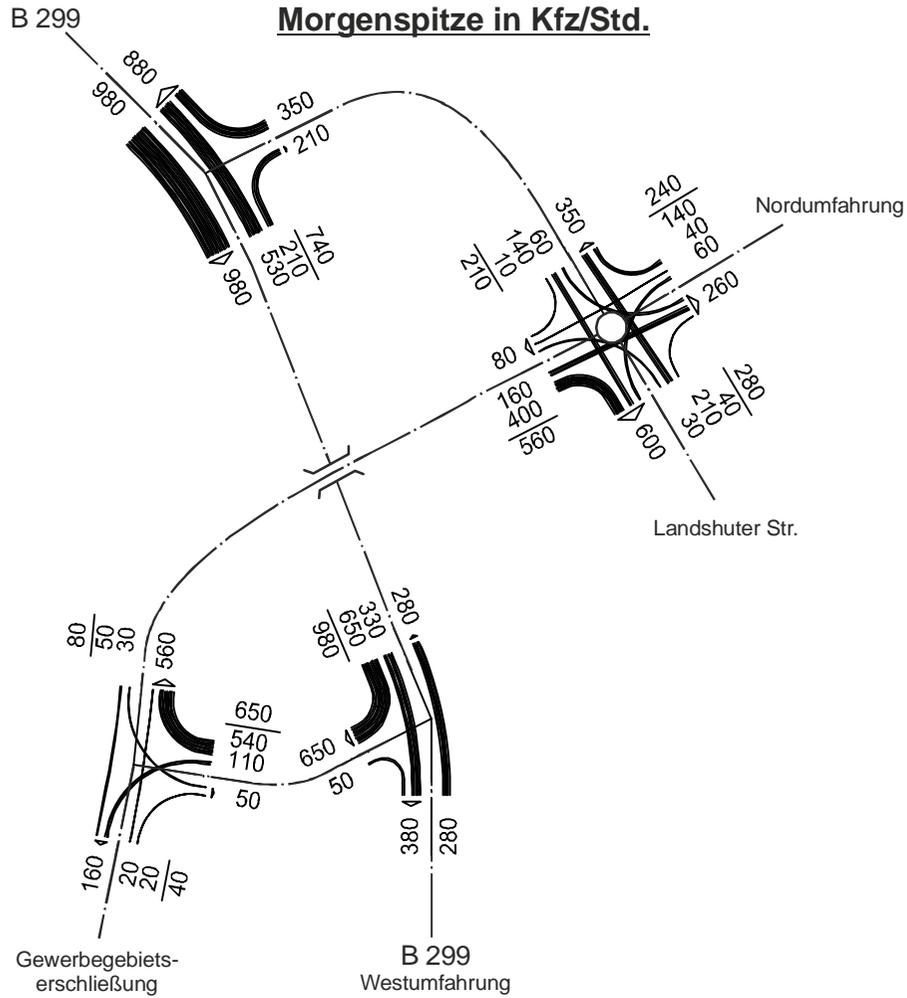




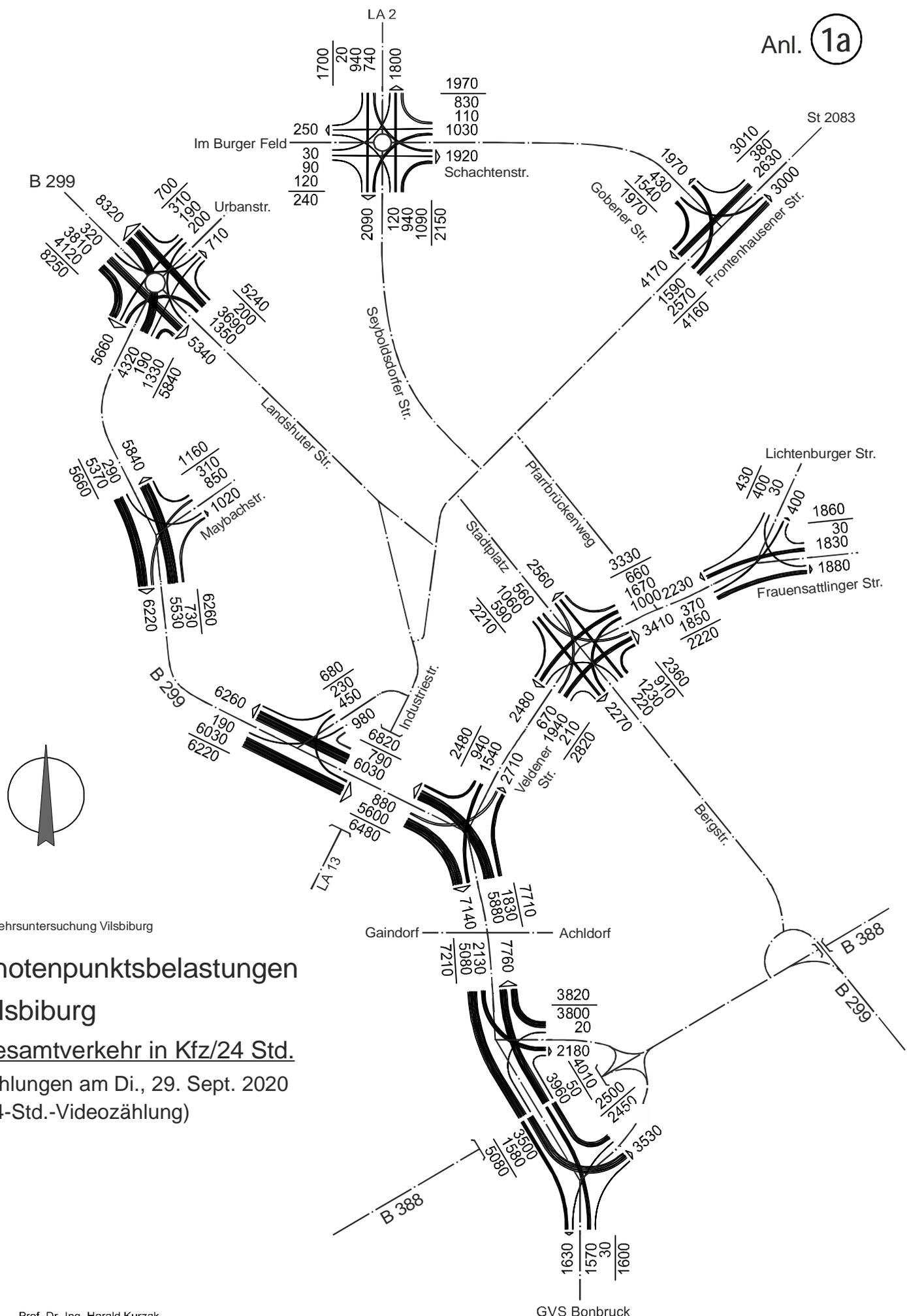
Knotenpunktbelastungen

Ausbau der B 299

Prognose 2035



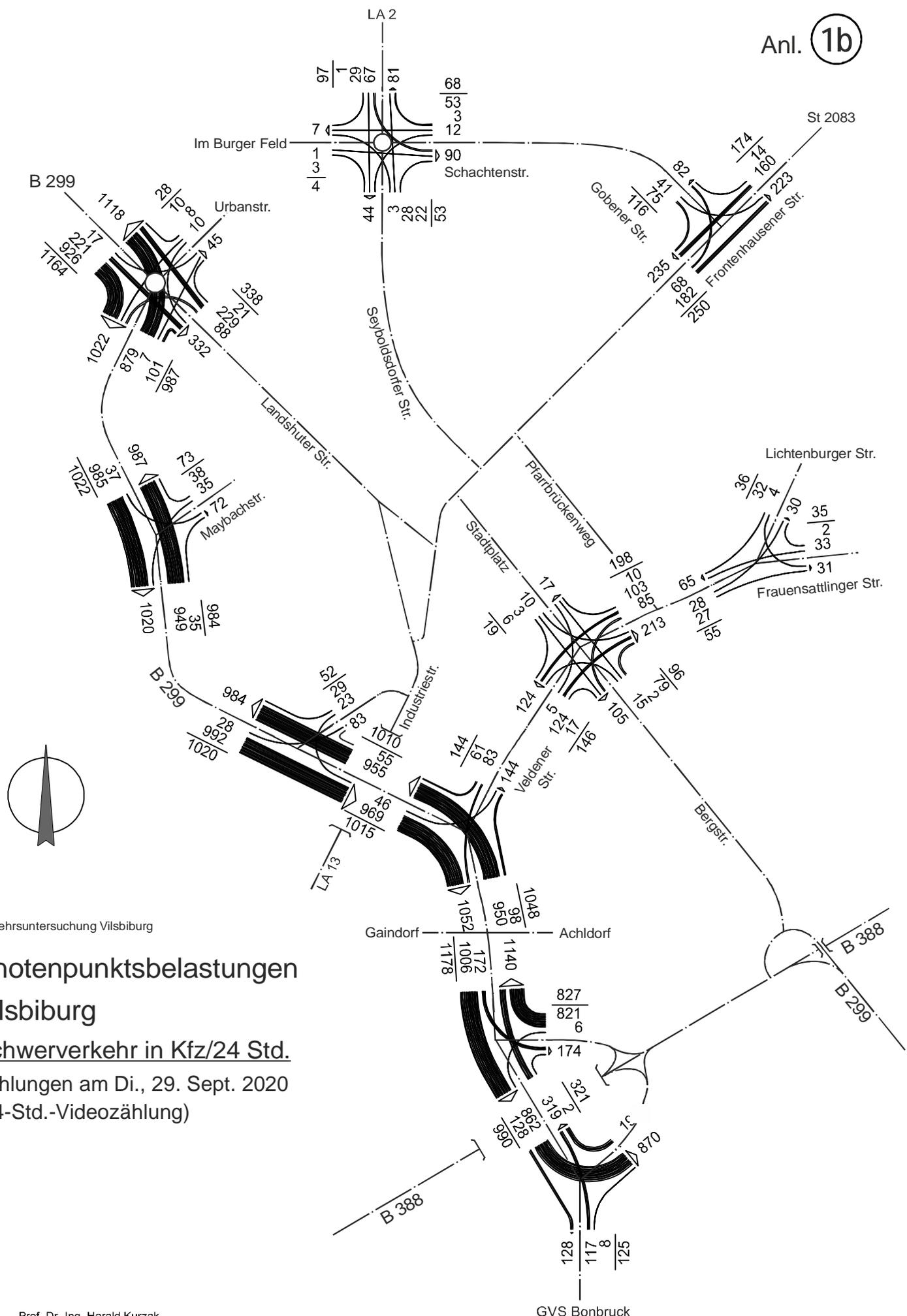
Anlagen



Verkehrsuntersuchung Vilsbiburg

Knotenpunktbelastungen Vilsbiburg

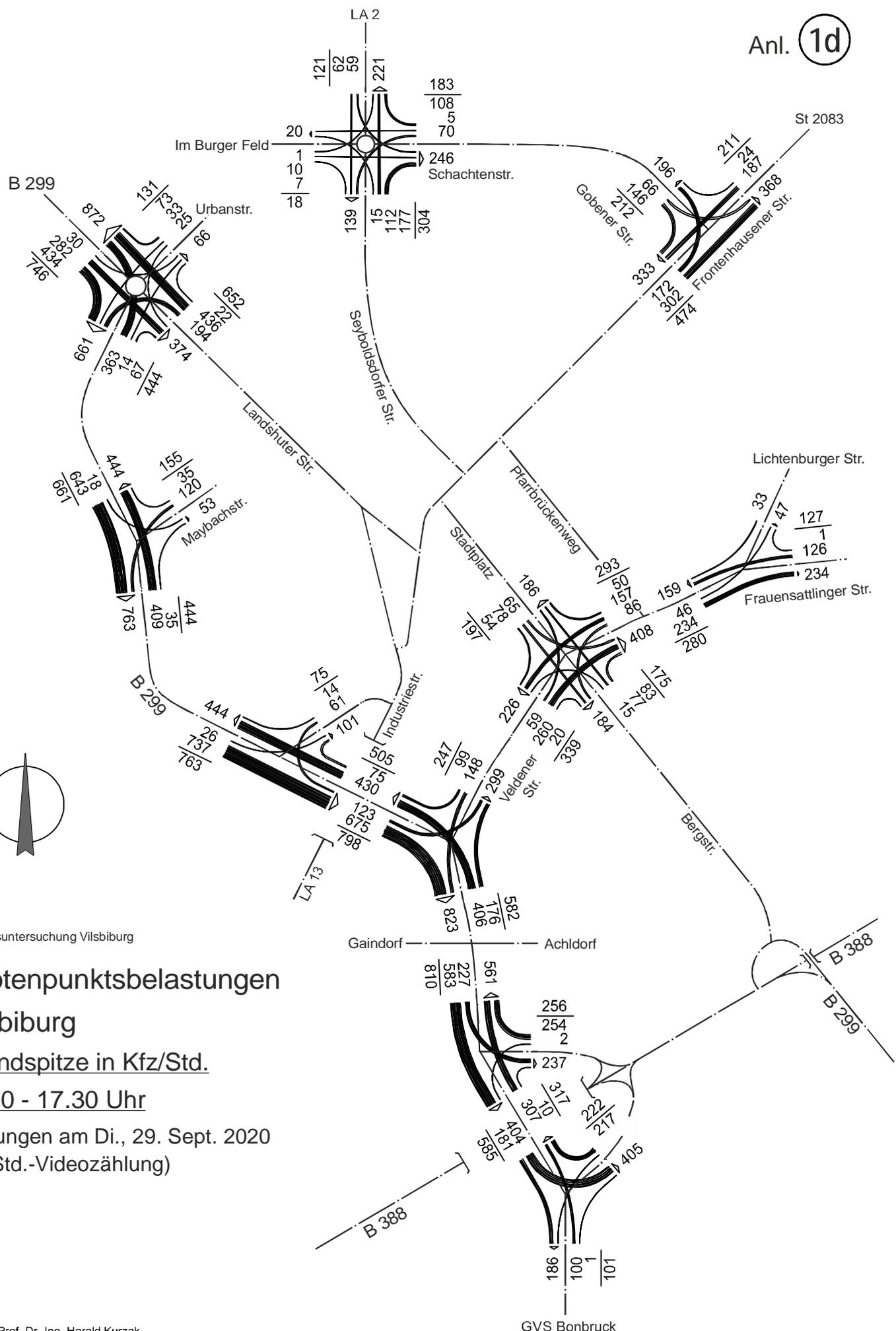
Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.
Zählungen am Di., 29. Sept. 2020
(24-Std.-Videozählung)



Verkehrsuntersuchung Vilsbiburg

Knotenpunktsbelastungen Vilsbiburg

Schwerverkehr in Kfz/24 Std.
Zählungen am Di., 29. Sept. 2020
(24-Std.-Videozählung)



Verkehrsuntersuchung Vilsbiburg

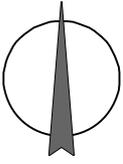
Knotenpunktbelastungen Vilsbiburg

Abendspitze in Kfz/Std.

16.30 - 17.30 Uhr

Zählungen am Di., 29. Sept. 2020

(24-Std.-Videozählung)



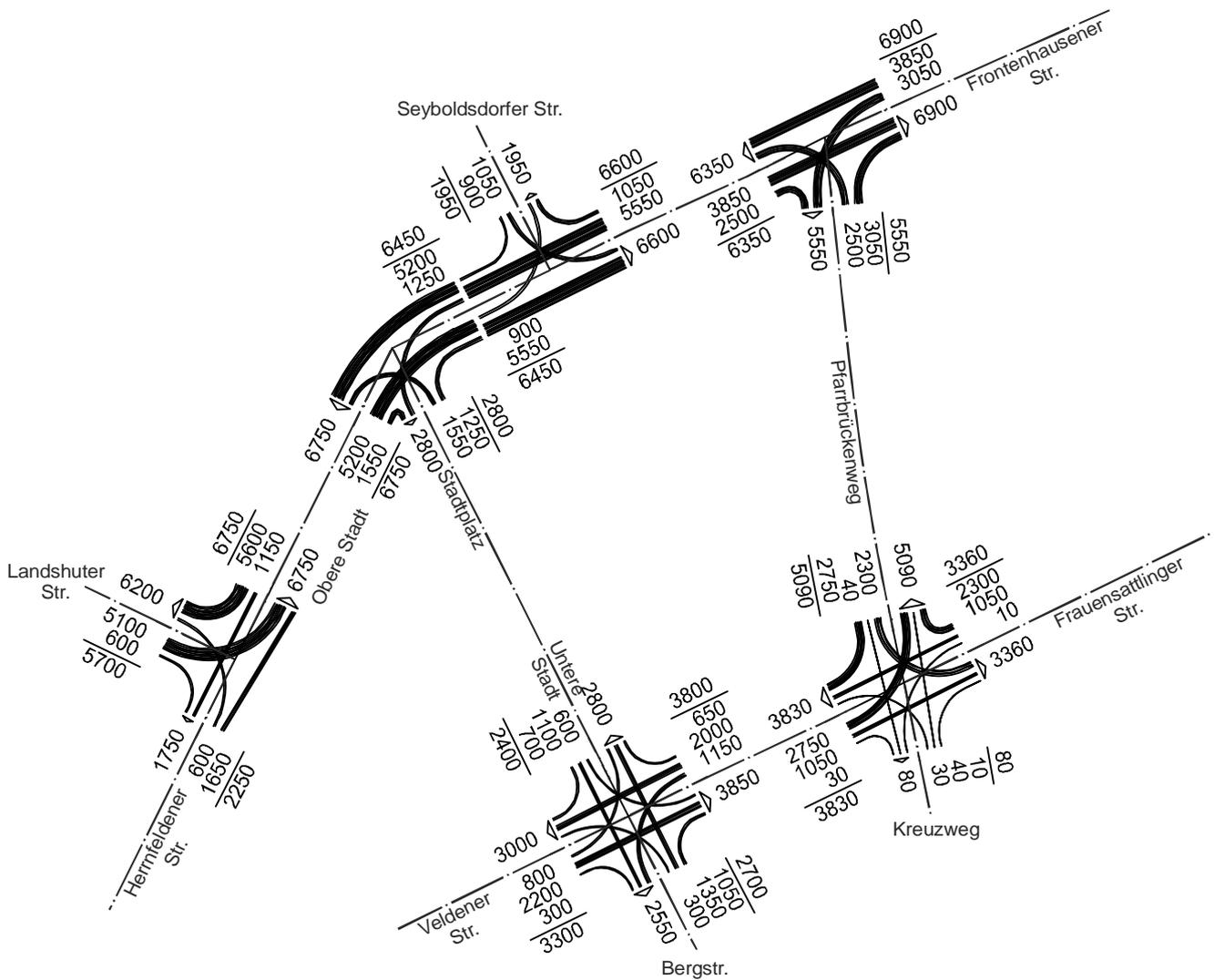
Knotenpunktbelastungen

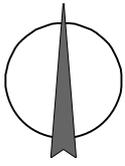
Vilsbiburg Innenstadt

Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.

Zählungen am Di., 4. und Do., 6. Juni 2019

(Büro INGEVOST)





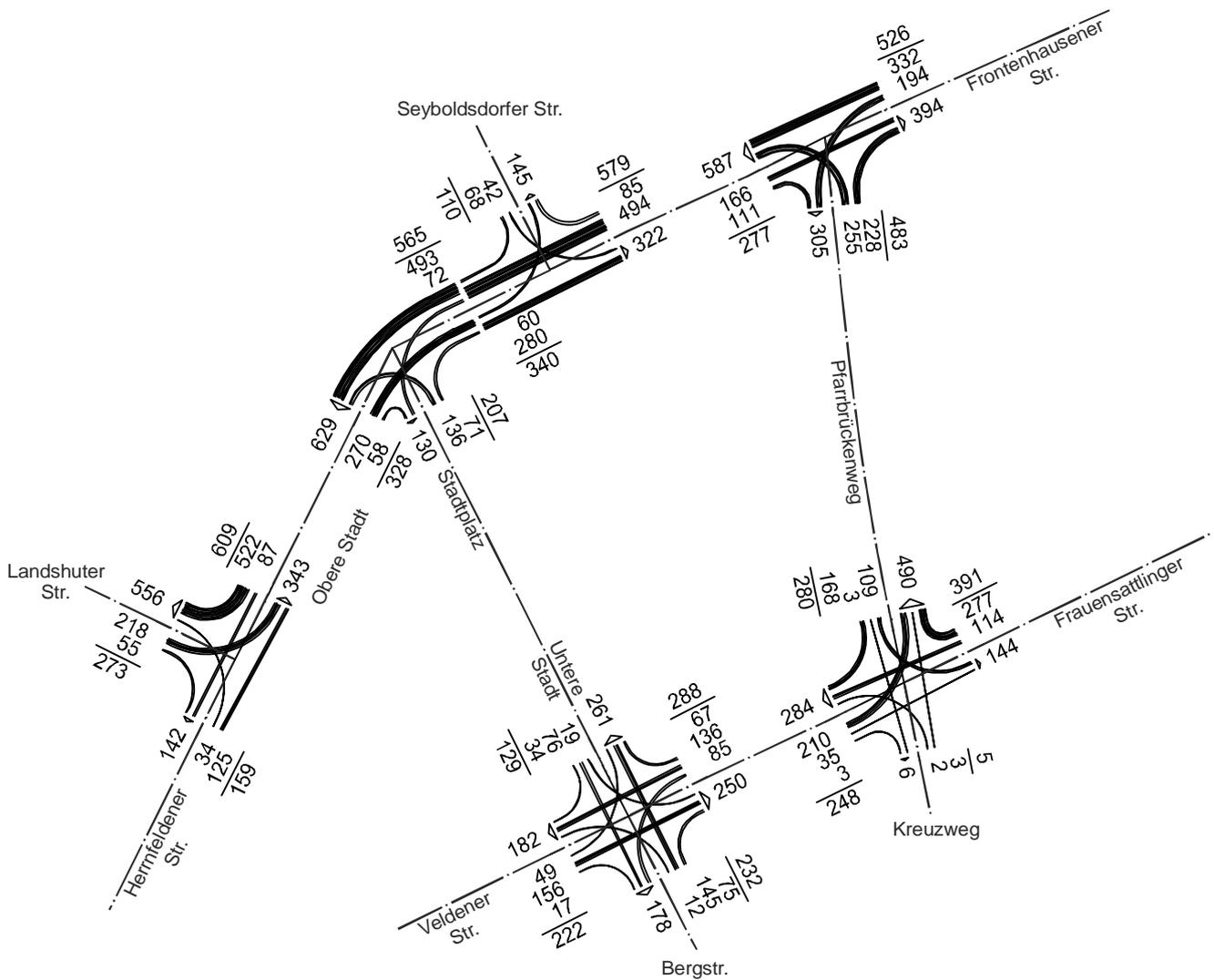
Knotenpunktbelastungen

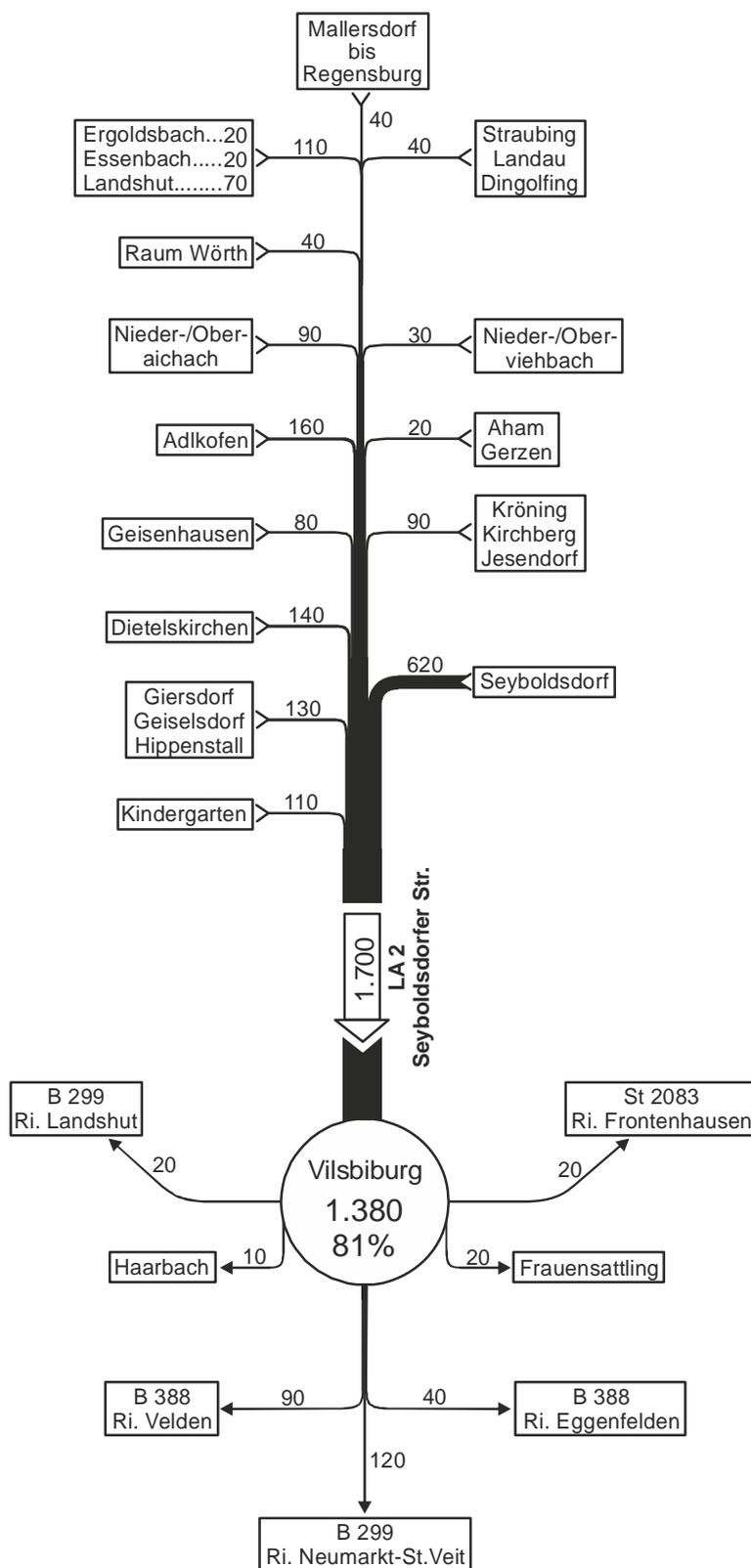
Vilsbiburg Innenstadt

Morgenspitze in Kfz/Std.

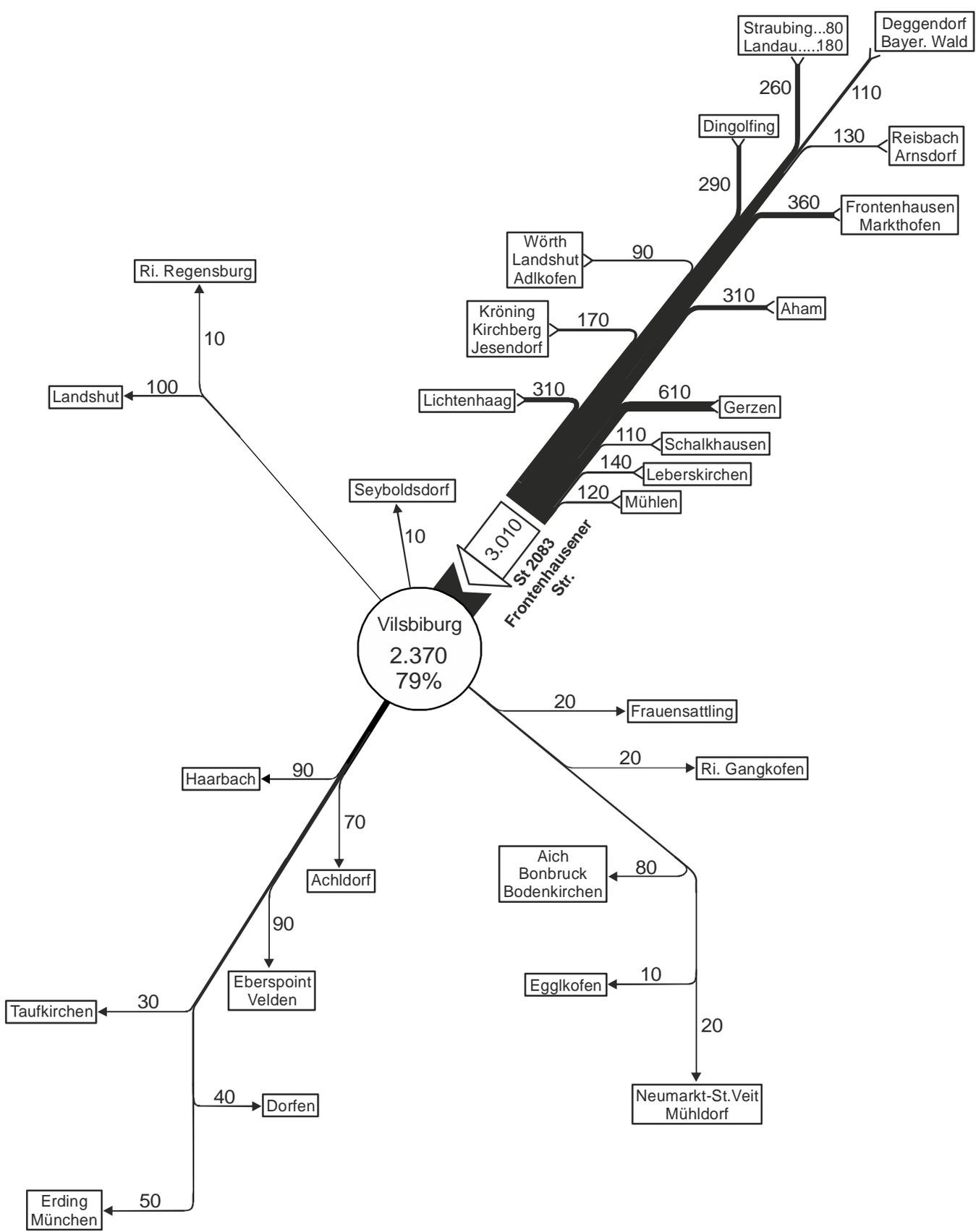
Zählungen am Di., 4. und Do., 6. Juni 2019

(Büro INGEVOST)





Anl. 3: Herkunft-Ziel-Verteilung der Benutzer der LA 2, Seyboldsdorfer Straße in Fahrtrichtung Vilsbiburg; Gesamtverkehr in Kfz/24 Std. Grundlage: Verkehrsbefragung am Di., 29. September 2020



Anl. 4: Herkunft-Ziel-Verteilung der Benutzer der St 2083, Frontenhausener Straße in Fahrtrichtung Vilsbiburg; Gesamtverkehr in Kfz/24 Std.
 Grundlage: Verkehrsbefragung am Di., 29. September 2020

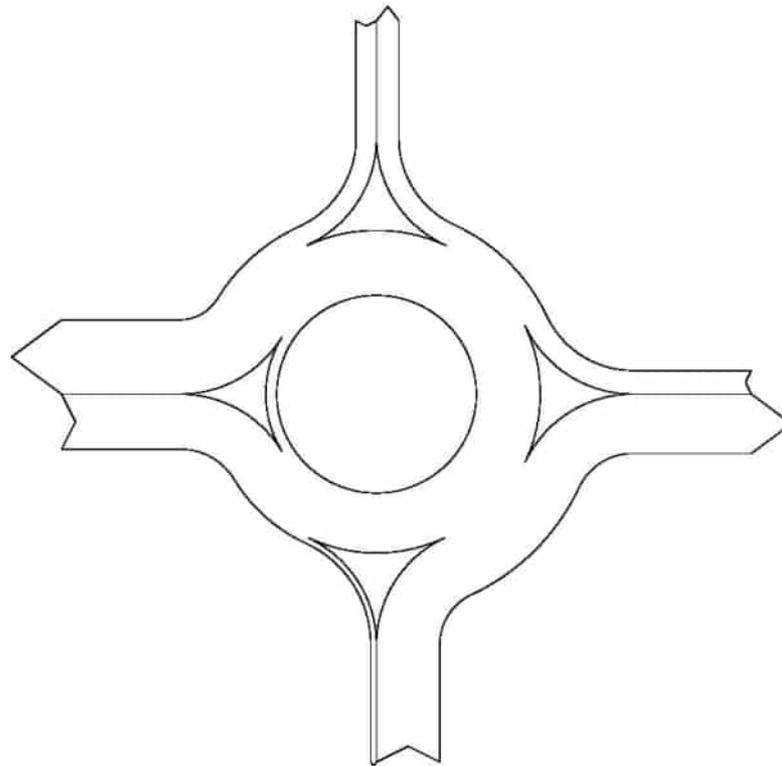
Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: Vilsbiburg Nord, m, pro
Projekt: Nordumfahrung Vilsbiburg
Projekt-Nummer:
Knoten: B 299 / Landshuter Str.
Stunde: Morgenspitze

0 1000 Pkw-E / h
| | | | |

4 : Nordumfahrung
Qa = 281
Qe = 259
Qc = 831

1 : B 299
Qa = 950
Qe = 702
Qc = 140



3 : Landshuter Str.
Qa = 756
Qe = 302
Qc = 810

2 : B 299 Umfahrung
Qa = 75
Qe = 799
Qc = 767

Sum = 2062

Pkw-Einheiten

Anl. 5a: Verkehrsbelastung Kreisverkehr B 299 (nicht ausgebaut)
Morgenspitze in Pkw-Einheiten/Std.
Prognose 2035 mit Nordumfahrung Vilsbiburg



Datei: Vilsbiburg Nord, m, pro
 Projekt: Nordumfahrung Vilsbiburg
 Projekt-Nummer:
 Knoten: B 299 / Landshuter Str.
 Stunde: Morgenspitze

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	B 299	1	1	140	702	1121	0,63	419	8,5	A
2	B 299 Umfahrung	1	1	767	799	622	1,28	-177	1148,8	F
3	Landshuter Str.	1	1	810	302	592	0,51	290	12,3	B
4	Nordumfahrung	1	1	831	259	577	0,45	318	11,3	B

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	B 299	1	1	140	702	1121	1,2	5	7	A
2	B 299 Umfahrung	1	1	767	799	622	91,5	100	106	F
3	Landshuter Str.	1	1	810	302	592	0,7	3	5	B
4	Nordumfahrung	1	1	831	259	577	0,6	2	4	B

Gesamt-Qualitätsstufe : F

Es wurde so gerechnet, als würden - trotz Überlastung - die vorgebenen Verkehre in den Kreis gelangen.

		Gesamter Verkehr	
		Verkehr im Kreis	
Zufluss über alle Zufahrten	: 2062	Pkw-E/h	
davon Kraftfahrzeuge	: 2062	Fz/h	
Summe aller Wartezeiten	: 258,5	Fz-h/h	
Mittl. Wartezeit über alle Fz	: 451,3	s pro Fz	
Berechnungsverfahren :			
Kapazität	: Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)		
Wartezeit	: HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600		
Staulängen	: Wu, 1997		
LOS - Einstufung	: HBS (Deutschland)		

Anl. 5b: Leistungsnachweis Kreisverkehr B 299 (nicht ausgebaut)
Morgenspitze
Prognose 2035 mit Nordumfahrung Vilsbiburg

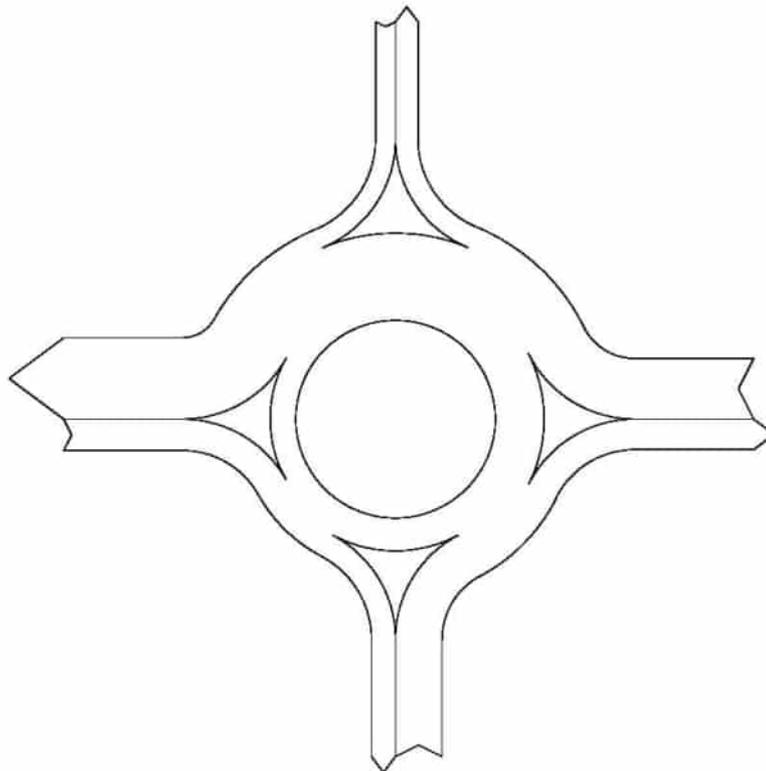
Verkehrsfluss - Diagramm als Kreis

Datei: Vilsbiburg Nord, a, pro.krs
Projekt: Nordumfahrung Vilsbiburg
Projekt-Nummer:
Knoten: B 299 / Landshuter Str.
Stunde: Abendspitze

0 1000 Pkw-E / h
| | | | |

4 : Nordumfahrung
Qa = 283
Qe = 252
Qc = 1112

1 : B 299
Qa = 1039
Qe = 399
Qc = 325



3 : Landshuter Str.
Qa = 389
Qe = 776
Qc = 619

2 : B 299 Umfahrung
Qa = 304
Qe = 588
Qc = 420

Sum = 2015

Pkw-Einheiten

Anl. 5c: Verkehrsbelastung Kreisverkehr B B 299 (nicht ausgebaut)
Abendspitze in Pkw-Einheiten/Std.
Prognose 2035 mit Nordumfahrung Vilsbiburg



Datei: Vilsbiburg Nord, a, pro.krs
 Projekt: Nordumfahrung Vilsbiburg
 Projekt-Nummer:
 Knoten: B 299 / Landshuter Str.
 Stunde: Abendspitze

Wartezeiten

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	x	Reserve	Wz	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	-	Pkw-E/h	s	-
1	B 299	1	1	325	399	964	0,41	565	6,4	A
2	B 299 Umfahrung	1	1	420	588	887	0,66	299	11,9	B
3	Landshuter Str.	1	1	619	776	732	1,06	-44	184,7	F
4	Nordumfahrung	1	1	1112	252	386	0,65	134	26,3	C

Staulängen

		n-in	n-K	q-Kreis	q-e-vorh	q-e-max	L	L-95	L-99	QSV
	Name	-	-	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E/h	Pkw-E	Pkw-E	Pkw-E	-
1	B 299	1	1	325	399	964	0,5	2	3	A
2	B 299 Umfahrung	1	1	420	588	887	1,4	6	9	B
3	Landshuter Str.	1	1	619	776	732	30,7	47	55	F
4	Nordumfahrung	1	1	1112	252	386	1,3	5	8	C

Gesamt-Qualitätsstufe : F

Es wurde so gerechnet, als würden - trotz Überlastung - die vorgebenen Verkehre in den Kreis gelangen.

		Gesamter Verkehr	
		Verkehr im Kreis	
Zufluss über alle Zufahrten	: 2015	Pkw-E/h	
davon Kraftfahrzeuge	: 2015	Fz/h	
Summe aller Wartezeiten	: 44,3	Fz-h/h	
Mittl. Wartezeit über alle Fz	: 79,2	s pro Fz	
Berechnungsverfahren :			
Kapazität	: Merkblatt Kreisverkehre 2006 - Korrekturen nach Brilon, Wu (2008)		
Wartezeit	: HBS(2001) / CH-Norm 640 024a (2006) mit F-kh = 0,8 / T = 3600		
Staulängen	: Wu, 1997		
LOS - Einstufung	: HBS (Deutschland)		

Anl. 5d: Verkehrsbelastung Kreisverkehr B 299 (nicht ausgebaut)
 Abendspitze
 Prognose 2035 mit Nordumfahrung Vilsbiburg

Formblatt L5-1c:		Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)					
		Knotenpunkt: A-C: Nordumfahrung / B: Urbanstraße Verkehrsdaten: Datum Uhrzeit Morgenspitze <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse Lage: <input checked="" type="checkbox"/> außerhalb von Ballungsräumen <input type="checkbox"/> innerhalb eines Ballungsraums Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit w = 45 s Qualitätsstufe D					
Kapazität der Mischströme							
Zufahrt	Verkehrstrom	Auslastungsgrad (Sp. 12, 17, 20)	Aufstellplätze (Sp. 2)	Verkehrsstärke (Sp. 9)	Kapazität (Gl. (L5-10) bzw. (L5-11))	Verkehrszusammensetzung (Gl. (L5-5) mit Sp.7 und 8)	
		$x_i [-]$	n [Pkw-E]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	$C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	$f_{PE,m} [-]$	
		21	22	23	24	25	
B	4	0,072	0	43	505	1,000	
	6	0,013					
C	7	0,019	5	368	---	1,000	
	8	0,192	---				
Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme							
Zufahrt	Verkehrstrom	Verkehrszusammensetzung (Sp. 8 und 25)	Kapazität in Pkw-E/h (Sp. 11, 16, 19 und 24)	Kapazität in Fz/h (Gl. (L5-26)) Sp.27 / Sp.26)	Kapazitätsreserve (Gl. (L5-27)) Sp.28 - Sp.7)	mittlere Wartezeit (Bild L5-22)	Qualitätsstufe Tabelle L5-1 mit Sp. 30)
		$f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m} [-]$	$C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	C_i bzw. C_m [Fz/h]	R_i bzw. R_m [Fz/h]	$t_{W,i}$ bzw. $t_{W,m}$ [s]	QSV_i
		26	27	28	29	30	31
A	2	1,000	1800	1800	1714	2,1	A
	3	1,000	1600	1600	1546	2,3	A
B	4	1,000	446	446	414	8,7	A
	6	1,000	820	820	809	4,5	A
C	7	1,000	1158	1158	1136	3,2	A
	8	1,000	1800	1800	1454	2,5	A
B	4+6	1,000	505	505	462	7,7	A
C	7+8	1,000	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}							A

Anl. 6a: Leistungsnachweis Einmündung Urbanstraße
 Prognose 2035 mit Nordumfahrung Vilsbiburg, Morgenspitze

KNOBEL Version 7.1.3

Prof. Dr.-Ing. H. Kurzak

München

Formblatt L5-1c:		Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)					
		Knotenpunkt: A-C: Nordumfahrung / B: Urbanstraße Verkehrsdaten: Datum Uhrzeit: Abendspitze <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse Lage: <input checked="" type="checkbox"/> außerhalb von Ballungsräumen <input type="checkbox"/> innerhalb eines Ballungsraums Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> STOP Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $w = 45$ s Qualitätsstufe D					
Kapazität der Mischströme							
Zufahrt	Verkehrstrom	Auslastungsgrad (Sp. 12, 17, 20)	Aufstellplätze (Sp. 2)	Verkehrsstärke (Sp. 9)	Kapazität (Gl. (L5-10) bzw. (L5-11))	Verkehrszusammensetzung (Gl. (L5-5) mit Sp.7 und 8)	
		x_i [-]	n [Pkw-E]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	$C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	$f_{PE,m}$ [-]	
		21	22	23	24	25	
B	4	0,098	0	84	487	1,000	
	6	0,074					
C	7	0,025	5	147	---	1,000	
	8	0,070	---				
Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme							
Zufahrt	Verkehrstrom	Verkehrszusammensetzung (Sp. 8 und 25)	Kapazität in Pkw-E/h (Sp. 11, 16, 19 und 24)	Kapazität in Fz/h (Gl. (L5-26)) Sp.27 / Sp.26)	Kapazitätsreserve (Gl. (L5-27)) Sp.28 - Sp.7)	mittlere Wartezeit (Bild L5-22)	Qualitätsstufe Tabelle L5-1 mit Sp. 30)
		$f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m}$ [-]	$C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	C_i bzw. C_m [Fz/h]	R_i bzw. R_m [Fz/h]	$t_{W,i}$ bzw. $t_{W,m}$ [s]	QSV_i
		26	27	28	29	30	31
A	2	1,000	1800	1800	1474	2,4	A
	3	1,000	1600	1600	1537	2,3	A
B	4	1,000	427	427	385	9,3	A
	6	1,000	566	566	524	6,9	A
C	7	1,000	842	842	821	4,4	A
	8	1,000	1800	1800	1674	2,2	A
B	4+6	1,000	487	487	403	8,9	A
C	7+8	1,000	---	---	---	---	---
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}						A	

Anl. 6b: Leistungsnachweis Einmündung Urbanstraße
 Prognose 2035 mit Nordumfahrung Vilsbiburg, Abendspitze

KNOBEL Version 7.1.3

Prof. Dr.-Ing. H. Kurzak

München

Formblatt L5-1c:		Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)					
		Knotenpunkt: A-C: St 2083 / B: Nordumfahrung Verkehrsdaten: Datum Uhrzeit Morgenspitze <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse Lage: <input checked="" type="checkbox"/> außerhalb von Ballungsräumen <input type="checkbox"/> innerhalb eines Ballungsraums Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $w = 45$ s Qualitätsstufe D					
Kapazität der Mischströme							
Zufahrt	Verkehrstrom	Auslastungsgrad (Sp. 12, 17, 20)	Aufstellplätze (Sp. 2)	Verkehrsstärke (Sp. 9)	Kapazität (Gl. (L5-10) bzw. (L5-11))	Verkehrszusammensetzung (Gl. (L5-5) mit Sp.7 und 8)	
		x_i [-]	n [Pkw-E]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	$C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	$f_{PE,m}$ [-]	
		21	22	23	24	25	
B	4	0,128	0	76	525	1,000	
	6	0,016					
C	7	0,028	0	108	1800	1,000	
	8	0,048					---
Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme							
Zufahrt	Verkehrstrom	Verkehrszusammensetzung (Sp. 8 und 25)	Kapazität in Pkw-E/h (Sp. 11, 16, 19 und 24)	Kapazität in Fz/h (Gl. (L5-26)) Sp.27 / Sp.26)	Kapazitätsreserve (Gl. (L5-27)) Sp.28 - Sp.7)	mittlere Wartezeit (Bild L5-22)	Qualitätsstufe Tabelle L5-1 mit Sp. 30)
		$f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m}$ [-]	$C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	C_i bzw. C_m [Fz/h]	R_i bzw. R_m [Fz/h]	$t_{W,i}$ bzw. $t_{W,m}$ [s]	QSV_i
		26	27	28	29	30	31
A	2	1,000	1800	1800	1562	2,3	A
	3	1,000	1600	1600	1395	2,6	A
B	4	1,000	506	506	441	8,2	A
	6	1,000	674	674	663	5,4	A
C	7	1,000	786	786	764	4,7	A
	8	1,000	1800	1800	1714	2,1	A
B	4+6	1,000	525	525	449	8,0	A
C	7+8	1,000	1800	1800	1692	2,1	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}							A

Anl. 7a: Leistungsnachweis Einmündung Nordumfahrung in St 2083
 Prognose 2035 mit Nordumfahrung Vilsbiburg, Morgenspitze

KNOBEL Version 7.1.3

Prof. Dr.-Ing. H. Kurzak

München

Formblatt L5-1c:		Beurteilung einer Einmündung nach HBS 2015 (L5)					
		Knotenpunkt: A-C: St 2083 / B: Nordumfahrung Verkehrsdaten: Datum Uhrzeit: Abendspitze <input checked="" type="checkbox"/> Planung <input type="checkbox"/> Analyse Lage: <input checked="" type="checkbox"/> außerhalb von Ballungsräumen <input type="checkbox"/> innerhalb eines Ballungsraums Verkehrsregelung: Zufahrt B: <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $w = 45$ s Qualitätsstufe D					
Kapazität der Mischströme							
Zufahrt	Verkehrstrom	Auslastungsgrad (Sp. 12, 17, 20)	Aufstellplätze (Sp. 2)	Verkehrsstärke (Sp. 9)	Kapazität (Gl. (L5-10) bzw. (L5-11))	Verkehrszusammensetzung (Gl. (L5-5) mit Sp.7 und 8)	
		x_i [-]	n [Pkw-E]	$q_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	$C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	$f_{PE,m}$ [-]	
		21	22	23	24	25	
B	4	0,318	0	190	535	1,000	
	6	0,037					
C	7	0,031	0	274	1800	1,000	
	8	0,134					---
Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufs der Fahrzeugströme							
Zufahrt	Verkehrstrom	Verkehrszusammensetzung (Sp. 8 und 25)	Kapazität in Pkw-E/h (Sp. 11, 16, 19 und 24)	Kapazität in Fz/h (Gl. (L5-26)) Sp.27 / Sp.26)	Kapazitätsreserve (Gl. (L5-27)) Sp.28 - Sp.7)	mittlere Wartezeit (Bild L5-22)	Qualitätsstufe Tabelle L5-1 mit Sp. 30)
		$f_{PE,i}$ bzw. $f_{PE,m}$ [-]	$C_{PE,i}$ bzw. $C_{PE,m}$ [Pkw-E/h]	C_i bzw. C_m [Fz/h]	R_i bzw. R_m [Fz/h]	$t_{W,i}$ bzw. $t_{W,m}$ [s]	QSV_i
		26	27	28	29	30	31
A	2	1,000	1800	1800	1663	2,2	A
	3	1,000	1600	1600	1505	2,4	A
B	4	1,000	496	496	338	10,6	B
	6	1,000	865	865	833	4,3	A
C	7	1,000	1029	1029	997	3,6	A
	8	1,000	1800	1800	1558	2,3	A
B	4+6	1,000	535	535	345	10,4	B
C	7+8	1,000	1800	1800	1526	2,4	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}							B

Anl. 7b: Leistungsnachweis Einmündung Nordumfahrung in St 2083
 Prognose 2035 mit Nordumfahrung Vilsbiburg, Abendspitze

KNOBEL Version 7.1.3

Prof. Dr.-Ing. H. Kurzak

München