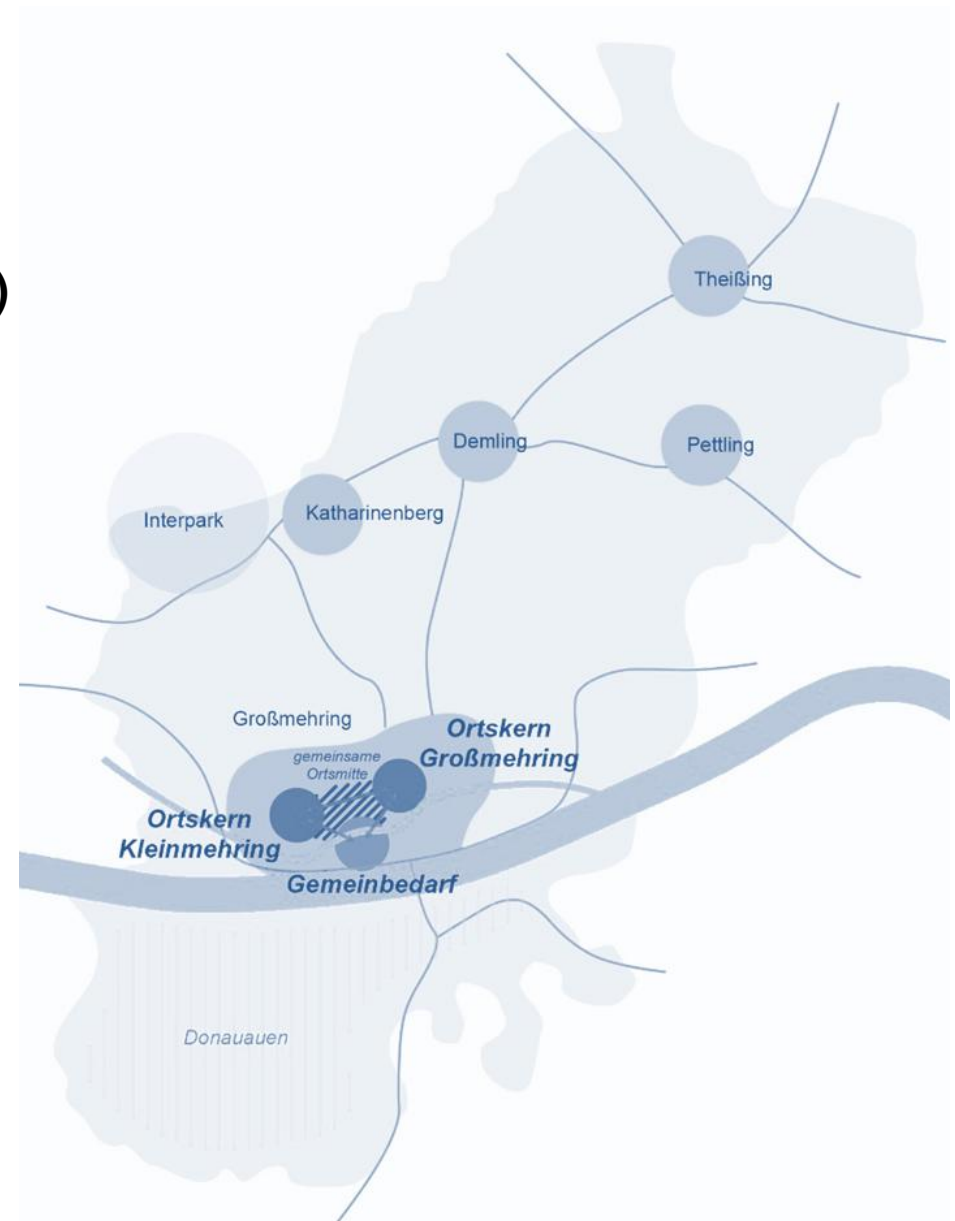


Gemeinde Großmehring

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) mit Vorbereitenden Untersuchungen (VU)

Arbeitskreis 2-Verkehr, 16.04.2026

Maßnahmen Verkehr im ISEK



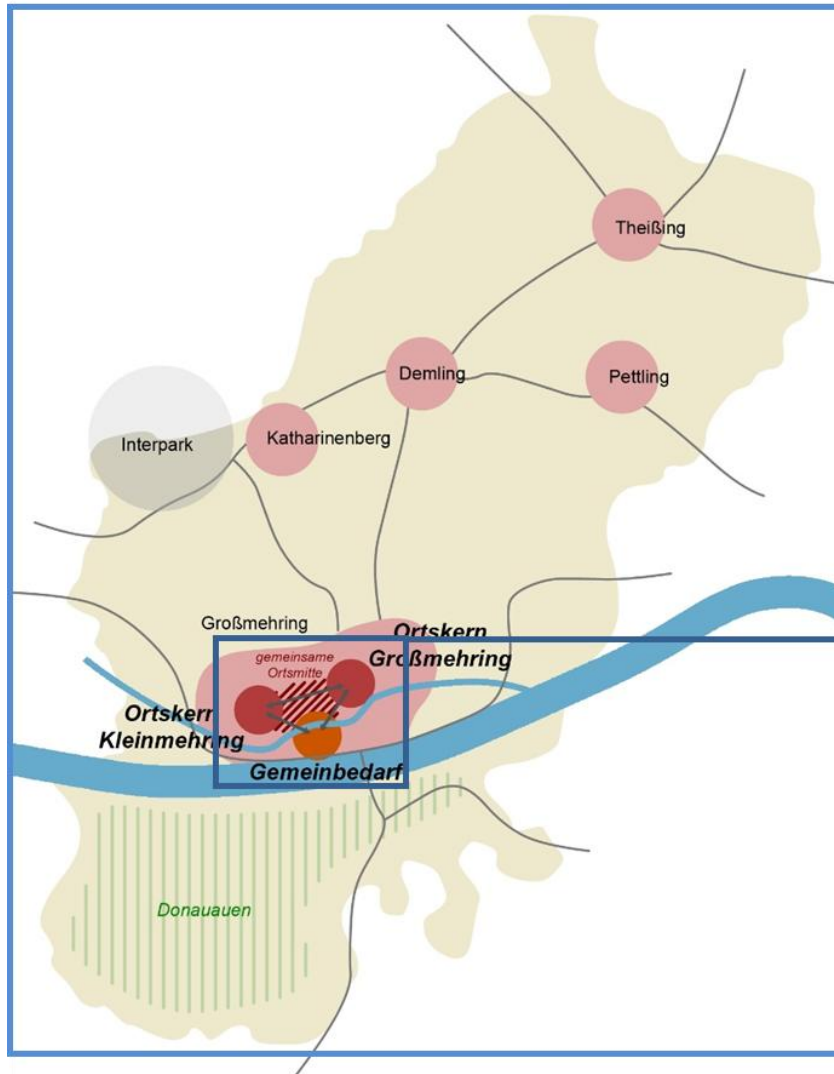
Planungsteam

PLANKREIS

mit

ISR, INGEVOST, JACOBSEN

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) Vorbereitende Untersuchungen (VU)



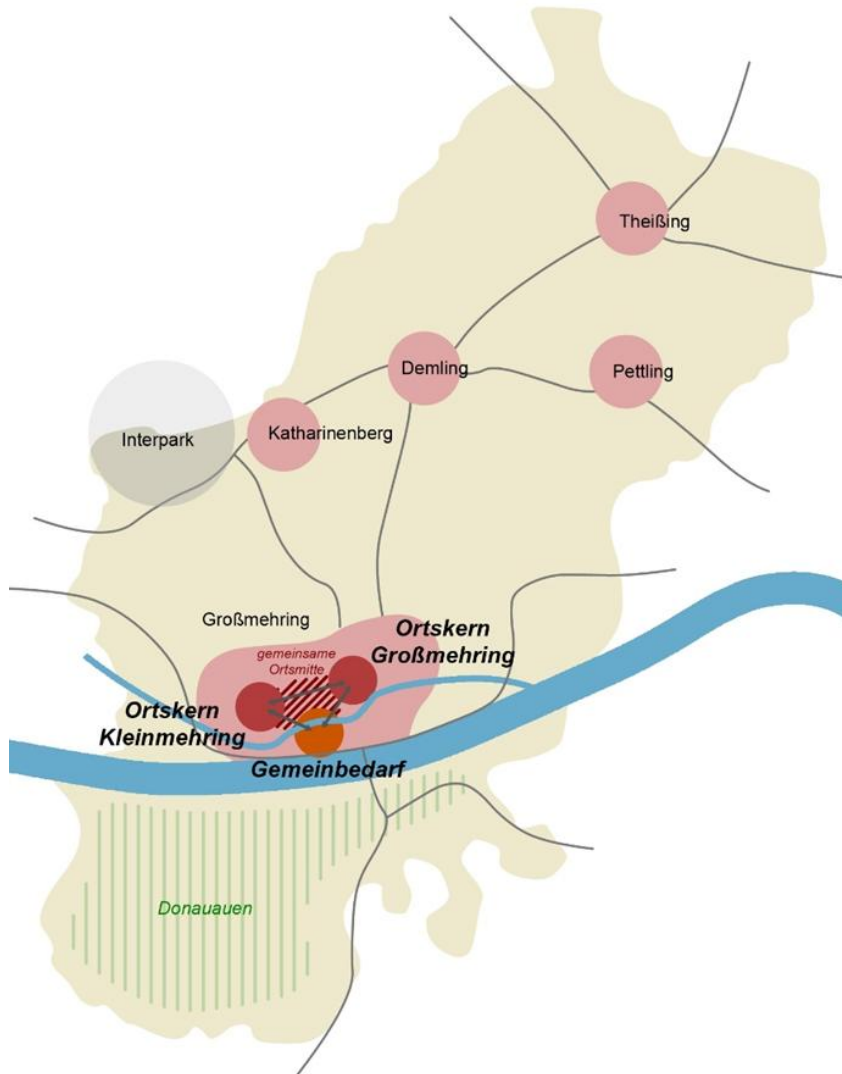
ISEK Bereich

- Gesamtörtliche Zusammenhänge
- Mögliche Auswirkungen auf Ortskerne
- Größere Maßstabsebene
- ...
- Informeller Charakter, Fördervoraussetzung StBauF / VV

VU Bereich

- Vertiefende Aussagen
- Parzellenscharfe Maßstabsebene
- Nachweis der Sanierungsbedürftigkeit
- ...
- Formeller Charakter, Förderkulisse Grundlage für Ausweisung Sanierungsgebiet nach § 141 BauGB

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) Vorbereitende Untersuchungen (VU)



u.a.

- Bündelung vorhandener Grundlagen und Entwicklungsvorstellungen
- Formulierung von Zielen und Strategien und zur Steuerung einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung
- Initiierung eines Beteiligungsprozesses
- Schaffung von Fördervoraussetzungen für die Umsetzung anstehender Maßnahmen
- Festlegung eines Sanierungsgebietes
- Durchführung der städtebaulichen Sanierung und Umsetzung anstehender Maßnahmen
- ...

Bürgerbeteiligung

Marktstand	Samstag, 21.06.2025
Bürgerwerkstatt	Dienstag, 08.07.2025
AK1 – Marienplatz	Donnerstag, 26.03.2026
AK2 – Verkehr	Donnerstag, 16.04.2026
AK3 – Mailinger Bach	Donnerstag, 18.06.2026

- **Bestandsanalyse Verkehr**
- SWOT Analyse und Handlungsfelder
- Maßnahmen
- Priorisierung
- Ausblick und weiteres Vorgehen

Klassifiziertes Straßennetz



Gemeinde Großmehring

Fachbeitrag Verkehr zum ISEK Klassifiziertes Straßennetz

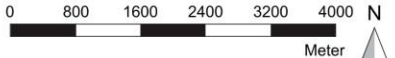
Straßenkategorien

- Bundesautobahn
- Bundesstraße/Staatsstraße
- Kreisstraße
- Örtliche Hauptverkehrsstraße

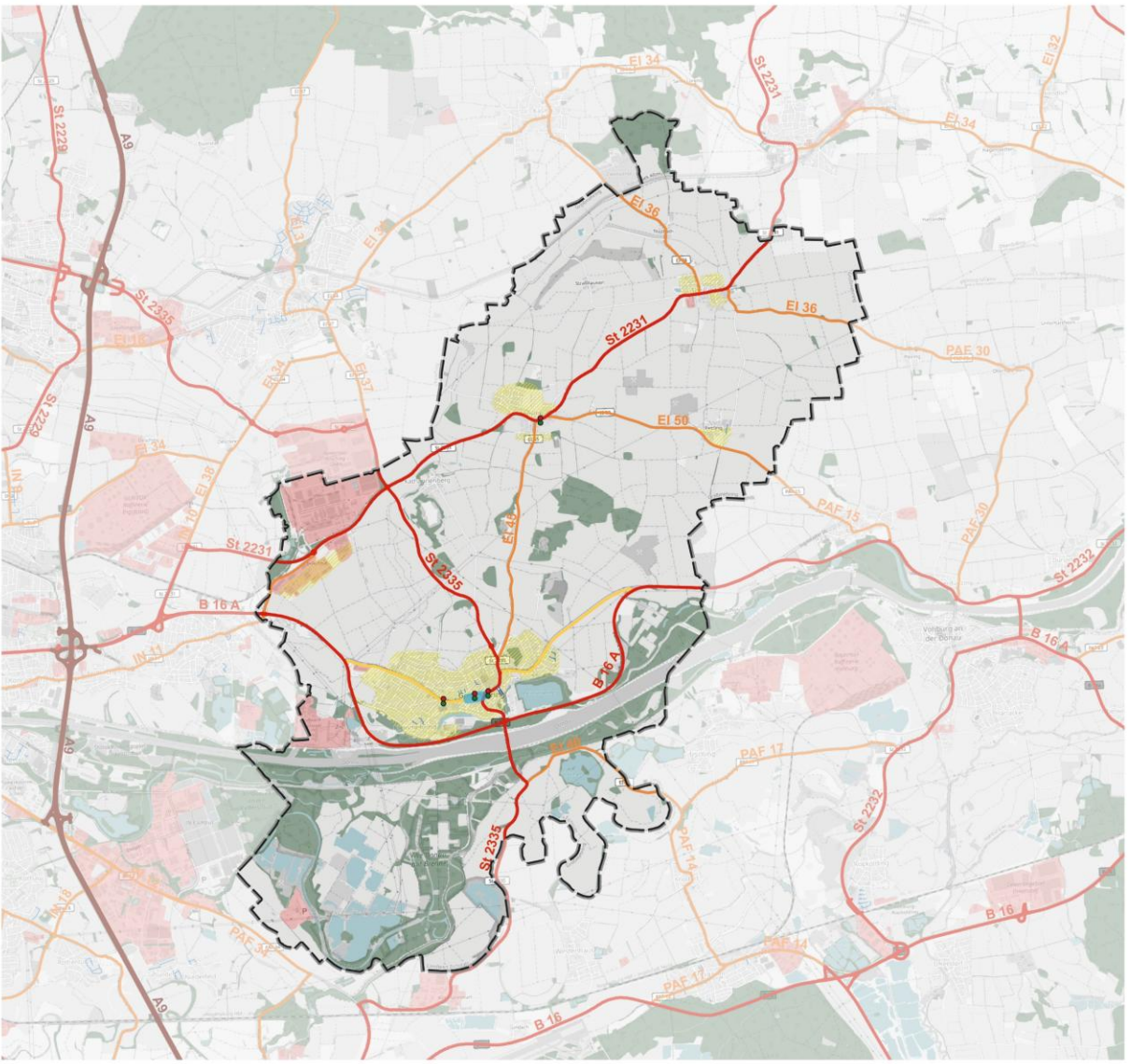
Verkehrliche Anordnungen

- Tempo-30-Zone
- Tempo-20-Zone
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Einbahnstraße
- Fußgänger (LSA)

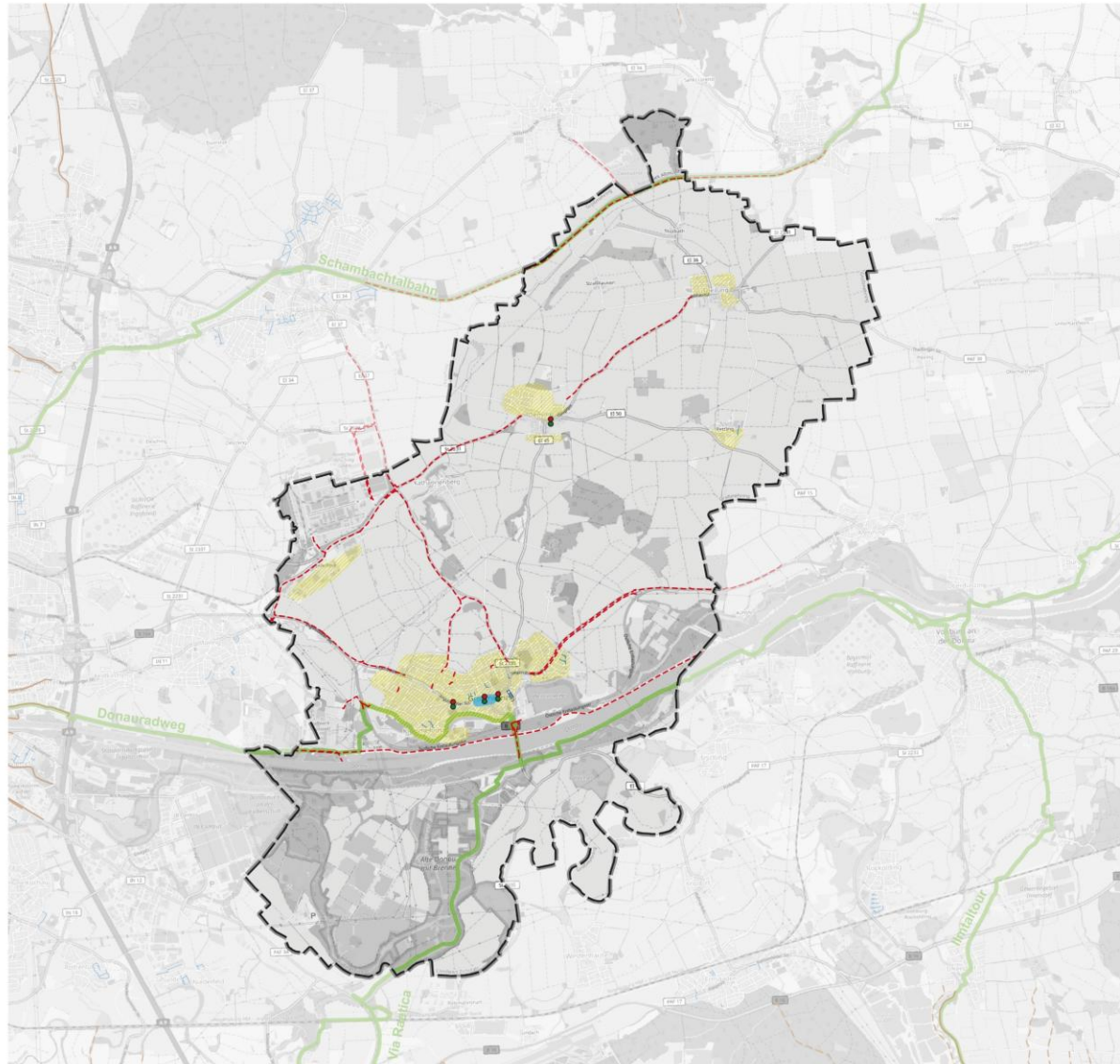
- Gemeindegrenze
- Gewässer
- Gewerbe/ Einzelhandel
- Park
- Wald



Kartengrundlage: Open-Street-Map-Mitwirkende
 Maßstab: 1:50.000
 Stand: 01.07.2025
INGEVOST
 VERKEHRS- UND STADTPLANUNG



Rad- und Fußwege



Gemeinde Großmehring

Fachbeitrag Verkehr zum ISEK

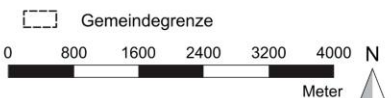
Rad- und Fußwegenetz Gesamt

Rad- und Fußwege

- Überregionale Radwege
- - - Gemeinsamer Geh- und Radweg
- - - Feldweg
- - - Fußweg
- - - Treppen

Verkehrliche Anordnungen

- Tempo-30-Zone
- Tempo-20-Zone
- |- Verkehrsberuhigter Bereich
- Einbahnstraße
- Fußgänger (LSA)



Kartengrundlage: Open-Street-Map-Mitwirkende
 Maßstab: 1:50.000
 Stand: 01.07.2025

INGEVOST
 VERKEHRS- UND STADTPLANUNG

Unfälle mit Personenschaden

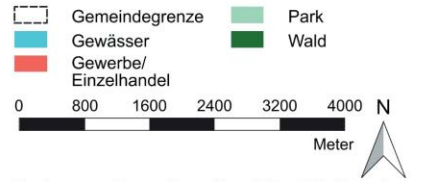
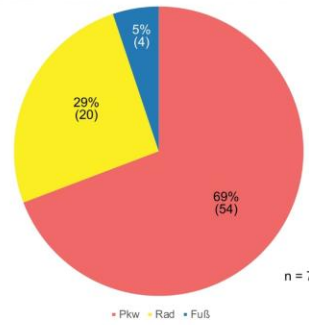
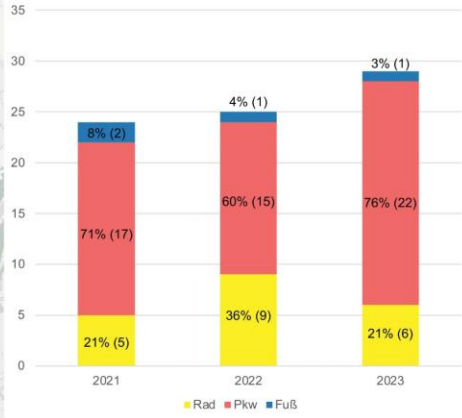
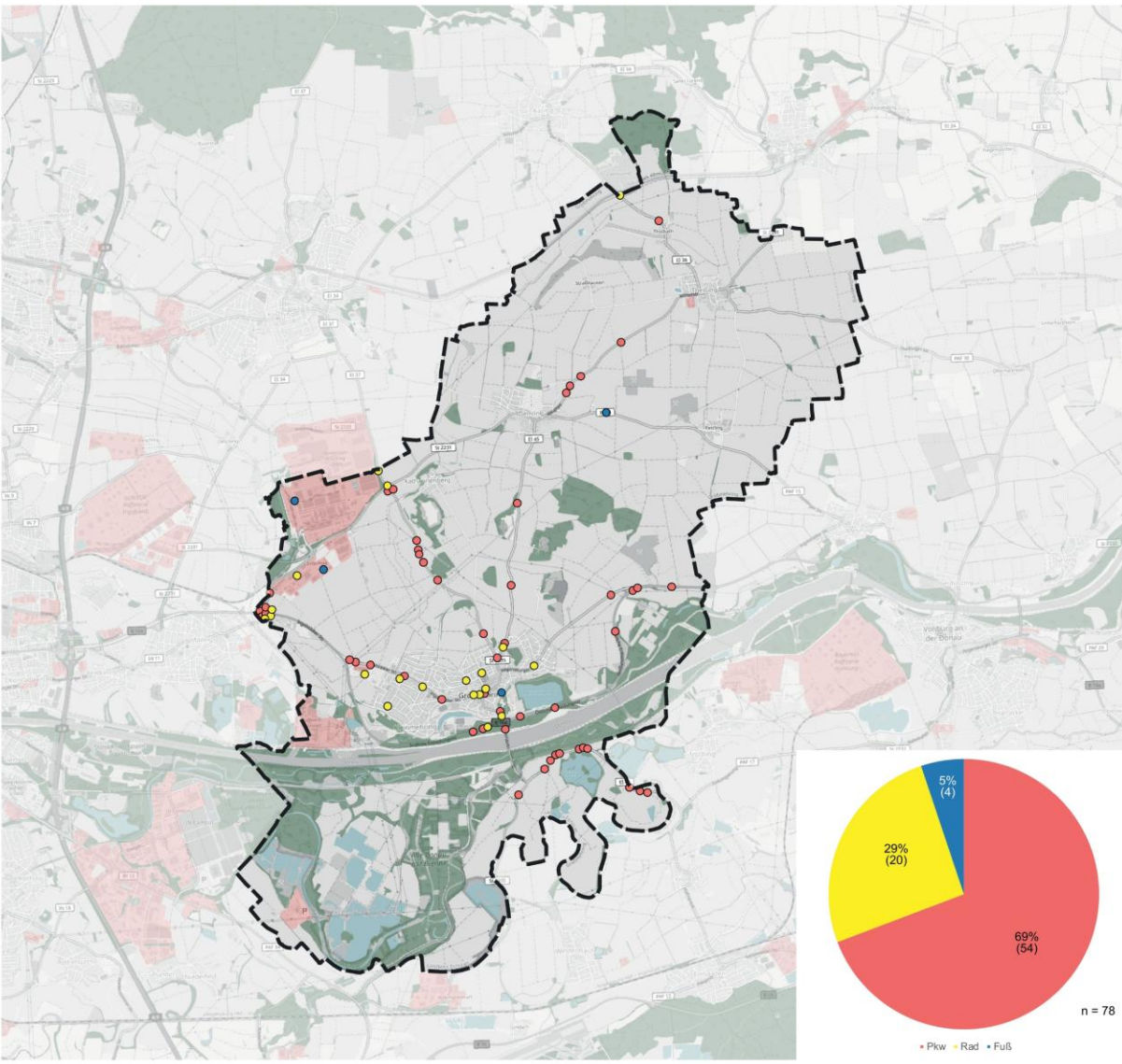


Gemeinde Großmehring

Fachbeitrag Verkehr zum ISEK

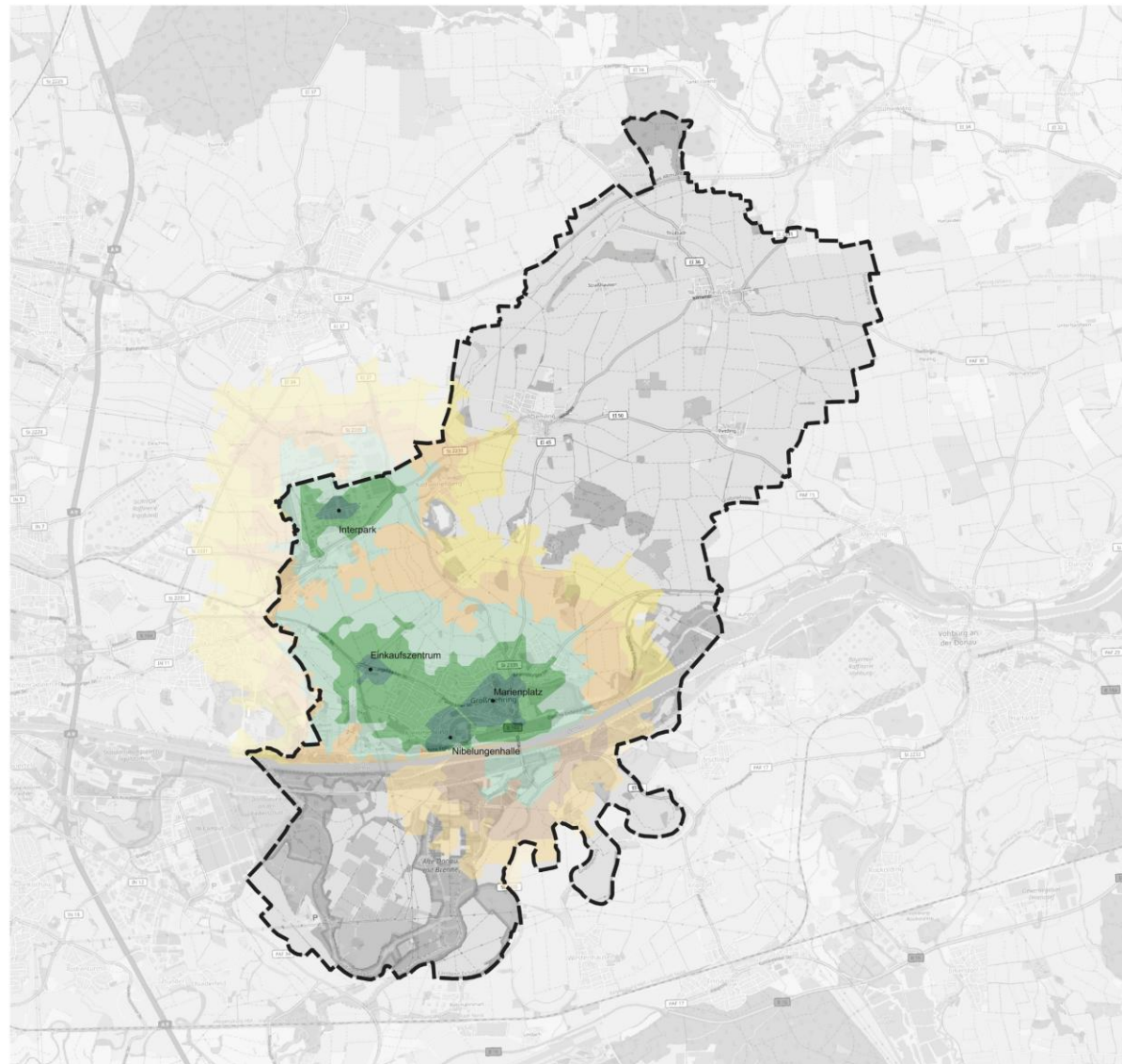
Unfälle mit Personenschaden (2021-2023)

- Mit Personenschaden (54)
- Mit Fahrradbeteiligung (20)
- Mit Fußgängerbeteiligung (4)



Kartengrundlage: Open-Street-Map-Mitwirkende
 Maßstab: 1:50.000
 Stand: 01.07.2025
INGEVOST
 VERKEHRS- UND STADTPLANUNG

Erreichbarkeiten mit dem Fahrrad



Gemeinde Großmehring

Fachbeitrag Verkehr zum ISEK
 Erreichbarkeitsanalyse (Rad)

Isochronen

- 2 Minuten
- 4 Minuten
- 6 Minuten
- 8 Minuten
- 10 Minuten

- Gemeindegrenze
- Gewässer
- Gewerbe/
Einzelhandel
- Park
- Wald
- Bahntrasse


 Maßstab 1:50.000
 Stand: 29.10.2025
Kartengrundlage:
 Open-Street-Map-
 Mitwirkende
 LDBV Bayern


Erreichbarkeiten zu Fuß



Gemeinde Großmehring

Fachbeitrag Verkehr zum ISEK

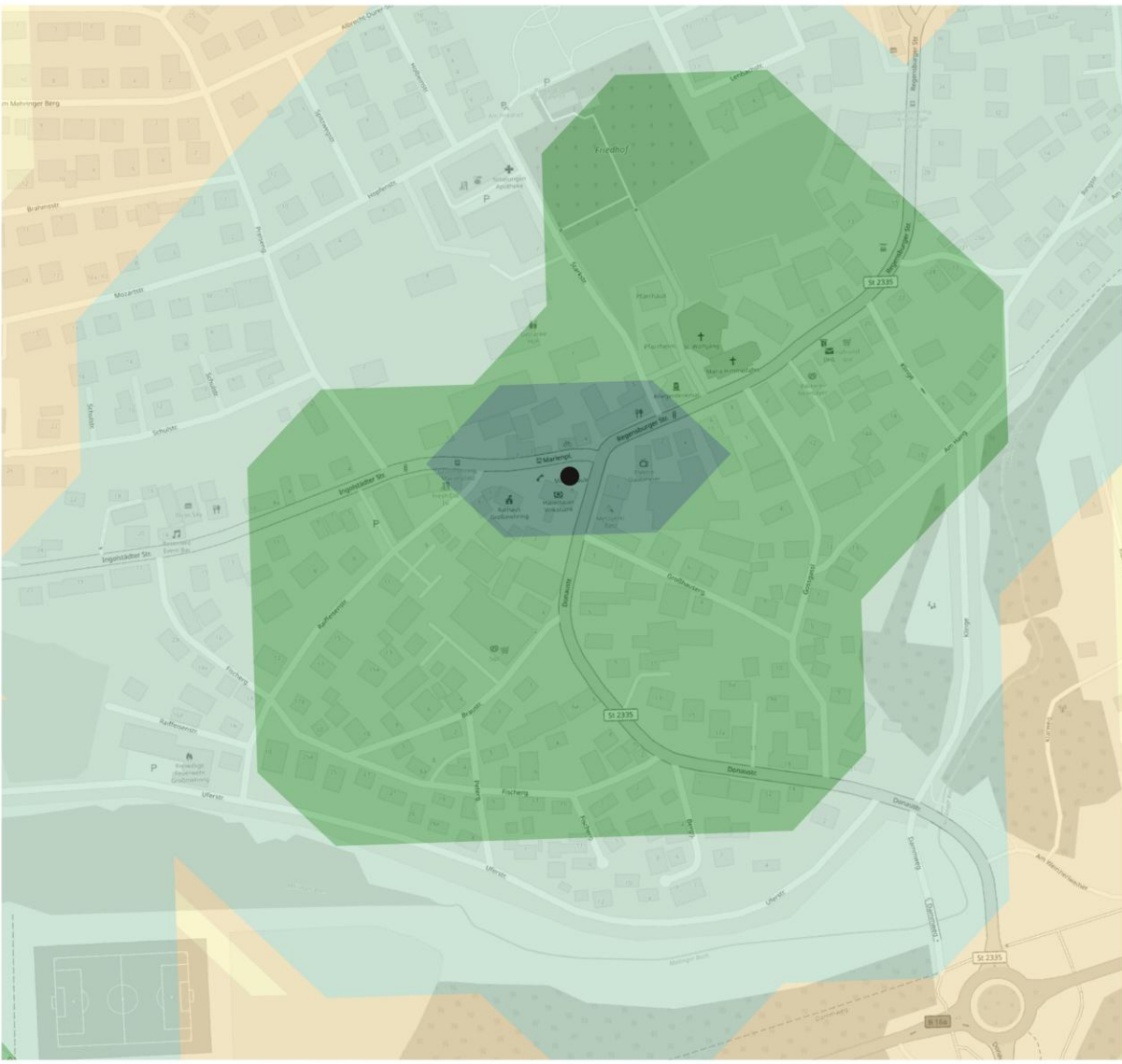
Ausschnitt Marienplatz - Erreichbarkeitsanalyse (Fuß)

- Isochronen
- 2 Minuten
 - 4 Minuten
 - 6 Minuten
 - 8 Minuten
 - 10 Minuten

Gemeindegrenze
 Gewässer
 Park
 Wald

0 40 80 120 160 200 N
Meter

Kartengrundlage: Open-Street-Map-Mitwirkende
 Maßstab: 1:2.500
 Stand: 29.10.2025
INGEVOST
 VERKEHRS- UND STADTPLANUNG



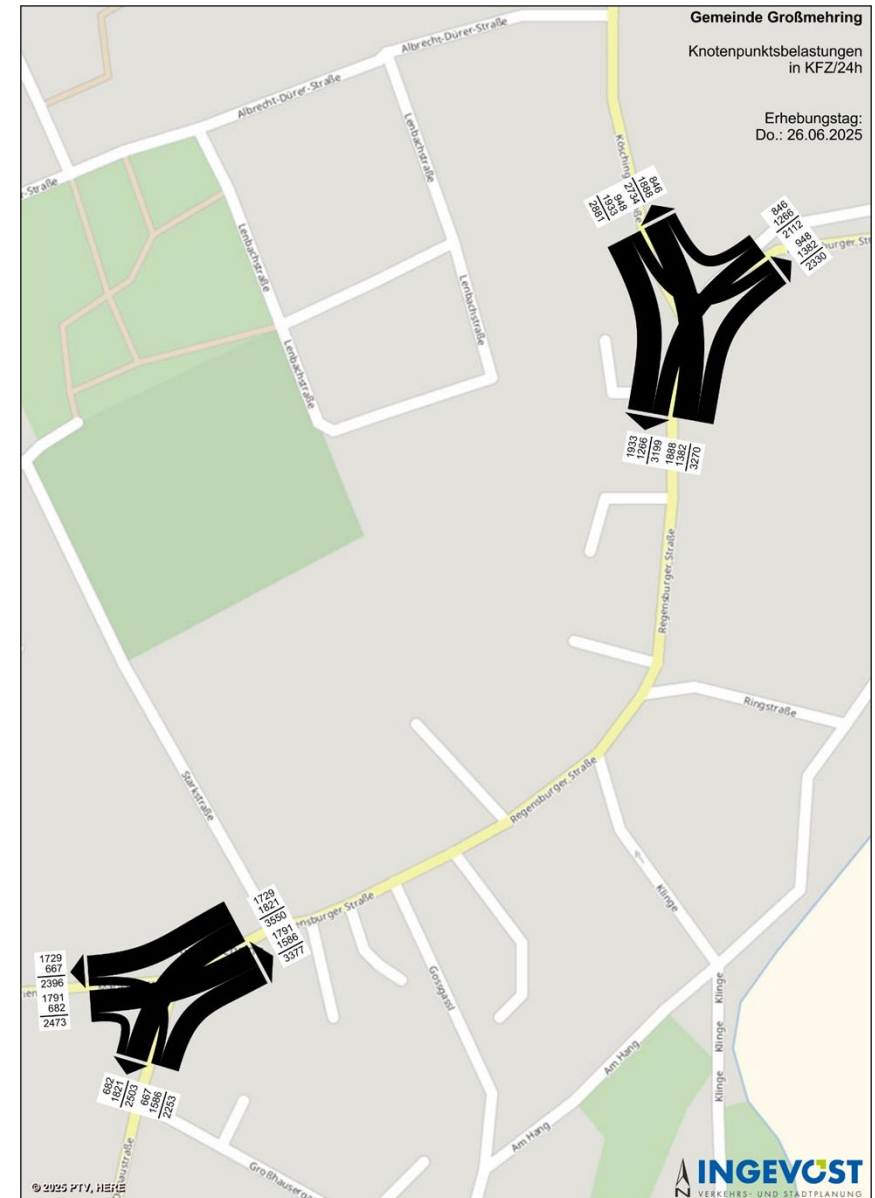
Ergebnisse Verkehrserhebung 2025

Erhebung am 26.06.2026

- Knotenpunkterhebung Marienplatz, Köschinger-/Regensburger Straße
- Erhebung an Zufahrten zum Einkaufszentrum an der Ingolstädter Straße
- Angaben KFZ/24h

→ Größten Verkehrsmengen auf St2335
(ca. 6.800 KFZ/24h)

→ Überörtliche Verbindung zu Anschlussstellen
A9 Kösching und A93 Mainburg



Fazit Verkehrserhebungen

- Die größten Verkehrsmengen im Ortskern Großmehring verlaufen entlang St 2335 (ca. 6.800 KFZ/24h)
- Auch die größten Schwerverkehrsanteile mit ca. 10%
- Kiesgrube in Köschinger Straße erzeugt Schwerverkehr auf St 2335
- Fahrzeuganteile zwischen 22:00 und 6:00h sind nur 5% (üblicherweise 10%), hier ist der Schwerverkehrsanteil vergleichsweise hoch
- Hohe Lärmanteile durch Lastzüge in der Nacht auf St 2335



→ mögliche lärmreduzierende Maßnahmen (Temporeduzierung oder Fahrverbote) aufnehmen in ISEK

- Radverkehrsanteile sehr gering mit höchstem Anteil in Ingolstädter Straße mit ca. 7% (doppelt so hoch wie an Regensburger-/Köschinger Straße)

→ Förderung des Radverkehrs als wichtiges Handlungsfeld des ISEK

- Bestandsanalyse Verkehr
- **SWOT Analyse und Handlungsfelder**
- Maßnahmen
- Priorisierung
- Ausblick und weiteres Vorgehen

SWOT Verkehr KFZ-Verkehr

	STÄRKEN	SCHWÄCHEN	CHANCEN	RISIKEN
MIV 	<ul style="list-style-type: none"> • Flächendeckendes Netz an Tempo-30-Zonen • Südwestliche Umgehungsstraße zur Entlastung der Ortsmitte • Umstufung der Ingolstädter Straße als Gemeindestraße 	<ul style="list-style-type: none"> • Potenziell negative Lärmwirkungen des Kfz-Verkehrs, insbesondere Schwerverkehr in Hauptverkehrsstraßen • Schwerverkehrsbelastung auf Hauptverkehrsstraßen und in Demling • Abwicklung Verkehr in Ingolstädter Straße, Regensburger Straße, Donaustraße, Köschinger Straße, Uferstraße 	<ul style="list-style-type: none"> • Situationsangepasste Straßenraumgestaltung in den Hauptverkehrsstraßen • Verkehrsmittelwahlverhalten der Bürger hin zum Umweltverbund • Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Ortskern • Kampagne „sicheres Miteinander“ und „Rücksichtnahme im Verkehr“ 	<ul style="list-style-type: none"> • Belange des Kfz-Verkehrs werden aus übergeordneten Gründen über die des Umweltverbundes gestellt • Änderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens wird nicht erreicht • Maßnahmen aufgrund begrenzter Fläche nicht umsetzbar
Ruhender Verkehr 	<ul style="list-style-type: none"> • Sharing-Angebote, z.B. Leih dir einen (Klein-)Bus von Gemeinde • Gute Parkmöglichkeiten am Nahversorgungszentrum und hinter dem Rathaus • Gute Verkehrsüberwachung • Vorhandene E-Ladestationen für KFZ und Fahrräder 	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Ordnung des ruhenden Verkehrs in Straßenzügen, insbesondere Regensburger-, Ingolstädter Straße, Mühlweg 		

SWOT Verkehr Rad-, Fußverkehr, ÖPNV und Multimodalität

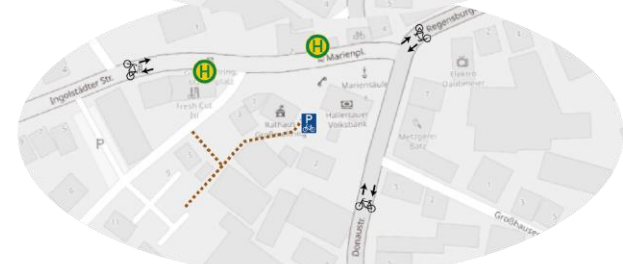
	STÄRKEN	SCHWÄCHEN	CHANCEN	RISIKEN
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Gute Erreichbarkeit wichtiger Quell- und Zielorte für den Rad-/Fußverkehr Landschaftlich schöne Strecken für den Radverkehr mit hohem Freizeitwert Radwege zwischen Ortsteilen (z.B. Interpark, Theißing, Vohburg, Manching) Qualitativ hochwertige Abstellmöglichkeiten am Rathaus 	<ul style="list-style-type: none"> Mangelhafte Radverkehrsführung entlang Hauptverkehrsstraßen Anbindung Ortsteile (Demling) mit dem Rad Fehlende qualitative Fahrradabstellplätze vor Schule, Fachmarktzentrum, Nibelungenhalle, Sportplatz 	<ul style="list-style-type: none"> Ausbau hochwertige und sichere Radwegeverbindungen insbesondere zu den Ortsteilen Radverkehr wird ein zentraler Bestandteil im Alltagsverkehr Verkehrssicherheit für Radverkehr herstellen, insbesondere für Schüler 	<ul style="list-style-type: none"> Kein verkehrssicherer Ausbau der Infrastruktur für den Rad-/Fußverkehr
Fußverkehr	<ul style="list-style-type: none"> Gute Erreichbarkeit wichtiger Quell- und Zielorte für den Fußverkehr im gesamten Gemeindegebiet innerhalb von 10 Minuten 	<ul style="list-style-type: none"> Gehwege zu schmal oder nicht vorhanden, fehlende Absenkungen Sichere Querungen für Fuß- und Radverkehr über Hauptverkehrsstraßen 	<ul style="list-style-type: none"> Barrierefreiheit im Gemeindegebiet erreichen 	
ÖPNV/Multimodalität	<ul style="list-style-type: none"> Zusätzliche ÖPNV-Angebote der Gemeinde (Nachtlinie Fr./Sa. (0:15 Uhr und 2:15 Uhr), 50/50 Taxi (günstiger Preis für Jugendliche), Buslinien innerorts, Ticket kostet nur 50 Ct. (Ahornstr. – Fachmarktzentrum) 	<ul style="list-style-type: none"> Keine ÖPNV-Anbindung außerhalb der Kernzeiten Lange Umstiegszeiten in Mailing Keine Anbindung des Seniorenzentrums mit dem ÖPNV Problem Standorte E-Roller 	<ul style="list-style-type: none"> Anbindung aller Wohngebiete mit dem ÖPNV, ggfs. On-demand-Systeme 	<ul style="list-style-type: none"> Infrastruktur und Angebot für ÖPNV wird nicht ausgebaut und nicht ausreichend mit anderen Verkehrsmitteln verknüpft Vernachlässigung Barrierefreiheit im ÖPNV

Ansatz Verkehrsplanung

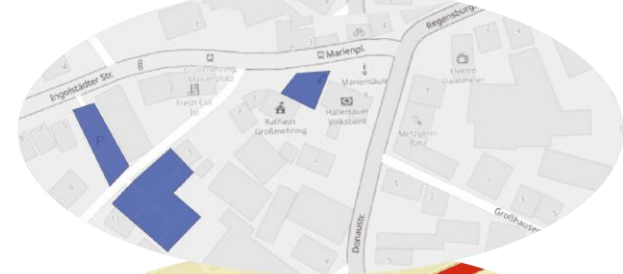
Öffentlicher Raum



Fußverkehr, Radverkehr und ÖPNV



Ruhender Verkehr



Motorisierter Verkehr




Handlungsfelder Verkehr

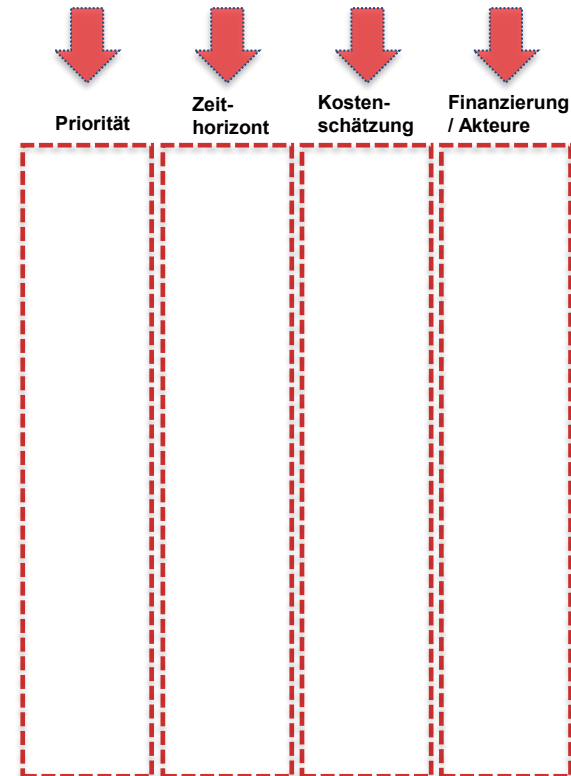
 MIV	 Radverkehr	 Fußverkehr	 ÖPNV und Multimodalität
Gestaltung der Ortsdurchfahrten	Strategische Radverkehrsplanung	Umgestaltung von Gassen	Verbesserung der Busanbindungen
Reduzierung des Durchgangsverkehrs	Verbesserung der Anbindung der Ortsteile	Errichtung sicherer Querungsmöglichkeiten	Erweiterung des ÖPNV-Angebots
Gestaltung ortsbildgerechter Straßenräume	Schließung von Netzlücken	Verbesserung des Ausbauszustands	Verbesserungen von Haltestellenbereichen unter Berücksichtigung Barrierefreiheit
Organisation des ruhenden Verkehrs	Erweiterung von Serviceangeboten	Stärkung der Schulwegsicherheit	
Gestalterische Maßnahmen	Erweiterung von Informationsangeboten	Förderung gegenseitiger Rücksichtnahme	
	Durchführung von Kommunikationsaktionen		

- Bestandsanalyse Verkehr
- SWOT-Analyse und Handlungsfelder
- **Maßnahmen**
- Priorisierung
- Ausblick und weiteres Vorgehen




Ergebnis ISEK: Maßnahmenübersicht

	Nr.	Handlungsfeld / Maßnahme
Handlungsfeld	H10	Gestaltung der Ortsdurchfahrten
Maßnahmen	M101	Machbarkeitsuntersuchung zur Gestaltung Ingolstädter Straße
	M102	Umsetzung weiterer Maßnahmen in der Regensburger Straße West
	M103	Gestaltung entsprechend Vorplanungen Regensburger Straße Ost
	M104	Gestaltung entsprechend Vorplanungen Donaustraße
Handlungsfeld	H11	Reduzierung des Durchgangsverkehrs
Maßnahmen	M111	Machbarkeitsuntersuchung des Durchgangsverkehrs Demling; Durchgangsverkehr nach Ingolstadt
	M112	Untersuchung zur Reduktion des Nord-Süd Durchgangsverkehrs Großmehring, inkl. Schwerverkehr
	M113	Verkehrsberuhigung durch Lärmschutzuntersuchung
Handlungsfeld	H12	Gestaltung ortsbildgerechter Straßenräume
Maßnahmen	M121	Untersuchung zur Gestaltung Raiffeisenstraße (ref. M226)
	M122	Untersuchung zur Gestaltung Uferstraße (ref. M227)
Handlungsfeld	H13	Organisation des ruhenden Verkehrs
Maßnahmen	M131	Untersuchung zur Gestaltung des ruhenden Verkehrs im Mühlweg
	M132	Untersuchung zur Errichtung von PV-Anlagen auf Parkplätzen
Handlungsfeld	H14	Gestalterische Maßnahmen
Maßnahmen	M141	Vertiefende Untersuchung zur Umgestaltung von Ortseingangssituationen
	M142	Verkehrsrechtliche Anordnungen und Markierungsarbeiten
	M143	Verkleinerung von Einmündungsbereichen im westlichen Siedlungsgebiet im Zuge künftiger Straßensanierungen

Werden im Bericht fertiggestellt:



Handlungsfelder MIV

 MIV	 Radverkehr	 Fußverkehr	 ÖPNV und Multimodalität
Gestaltung der Ortsdurchfahrten	Strategische Radverkehrsplanung	Umgestaltung von Gassen	Verbesserung der Busanbindungen
Reduzierung des Durchgangsverkehrs	Verbesserung der Anbindung der Ortsteile	Errichtung sicherer Querungsmöglichkeiten	Erweiterung des ÖPNV-Angebots
Gestaltung ortsbildgerechter Straßenräume	Schließung von Netzlücken	Verbesserung des Ausbauszustands	Verbesserungen von Haltestellenbereichen unter Berücksichtigung Barrierefreiheit
Organisation des ruhenden Verkehrs	Erweiterung von Serviceangeboten	Stärkung der Schulwegsicherheit	
Gestalterische Maßnahmen	Erweiterung von Informationsangeboten	Förderung gegenseitiger Rücksichtnahme	
	Durchführung von Kommunikationsaktionen		

Tempo 30 vs. Tempo 50

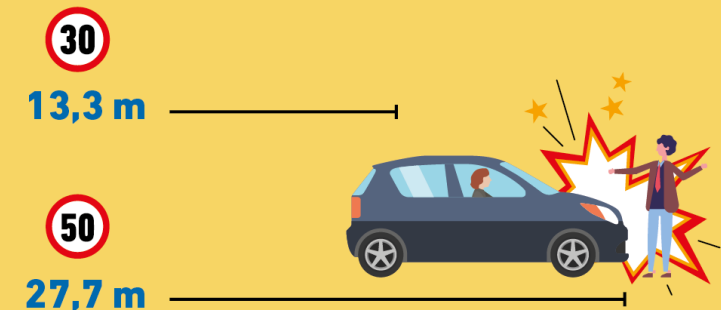
- Tempo 30 verkürzt Halteweg um fast die Hälfte
- Tempo 30 verkürzt Bremsweg um fast 2/3
- Größeres Sichtfeld für mehr Sicherheit im Fußverkehr



SICHERHEIT ERHÖHEN MIT TEMPO 30

Kürzerer Bremsweg von Autos

Halteweg bei Tempo



Geringere Aufprallwucht

Kollision entspricht einem Sturz aus einer Höhe von



Quelle: ADFC Infografik: vcd.org Layout: weareplayground.com

Wirkungen: Mehr Sicherheit bei Tempo 30

- 1. Weniger Unfälle**
Ca. 40% weniger Unfälle in Tempo 30 Zonen
- 2. Unfälle haben weniger schwere Folgen**
60-70% Rückgang der Unfälle mit schwerverletzten und getöteten Personen
- 3. Mehr Sicherheit für nichtmotorisierten Verkehr**
Ca. 60-70% weniger Unfälle in diesem Bereich
- 4. Gefahren können besser erkannt werden**
Blick bei Tempo 50 liegt ca. 40m weit weg, bei Tempo 30 ca. 15m
- 5. Mehr Rücksicht auf Kinder**
Bessere Wahrnehmung der Kinder am Fahrbahnrand bei geringerer Geschwindigkeit
- 6. Reduziert motorisiertes Verkehrsaufkommen**
Nahmobilität steigt
- 7. Menschenfreundliche Städte**
Weniger Lärm (2 bis 3 dbA), Abgase und mehr Wohnumfeldqualität
- 8. Erhöht die Fahrzeit unwesentlich**
Auf einer Strecke von 500m liegt der Fahrzeitverlust bei max. 10 Sekunden
- 9. Behutsame Einführung**
für eine Akzeptanz bei den Bürgern



Beispiele für Straßenraumgestaltung

Situationsangepasste Umgestaltung der Straßenzüge punktuell oder linear
→ Effekte Städtebau und Straßenraumgestaltung



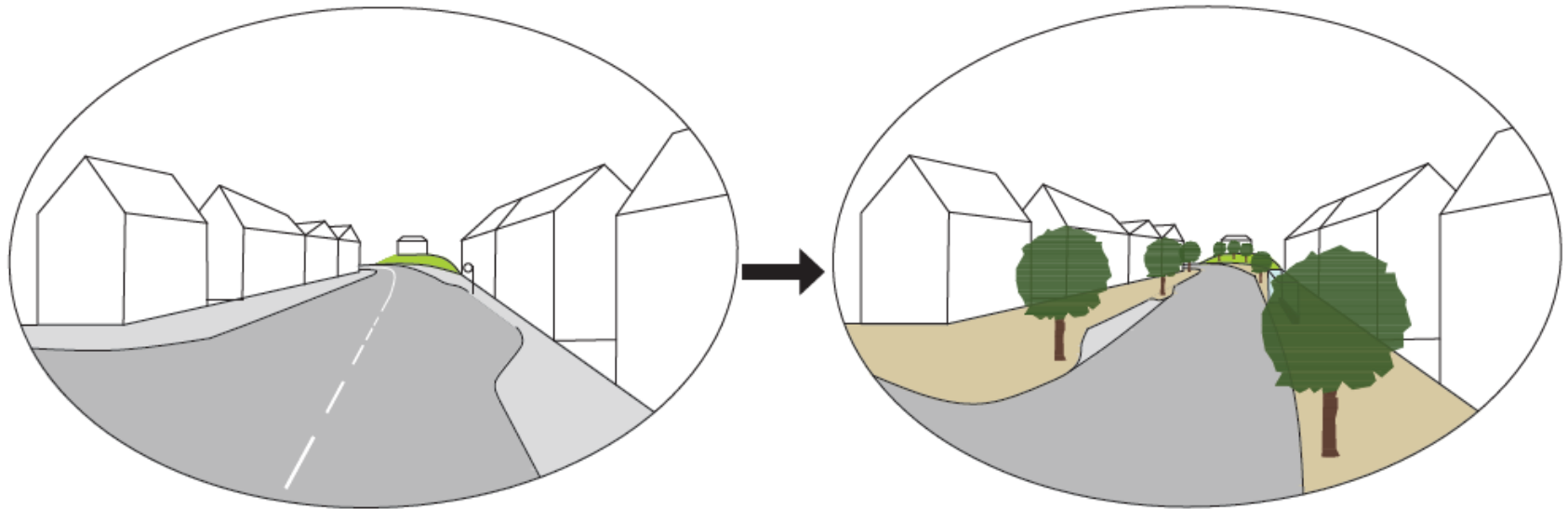
Vorher



Nachher



Das Leitbild für die Ortsdurchfahrten in Großmehring



- Straßen, die nicht nur der Abwicklung des Verkehrs dienen, sondern auch dem Leben und Wohnen
- Straßen mit Raum für Grün und zum Orten zum Verweilen
- sichere und attraktive Straßen und Wegeverbindungen, die fördern, dass möglichst viele Wege in Großmehring zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurück gelegt werden.

© Dömges 2017

Maßnahmen MIV

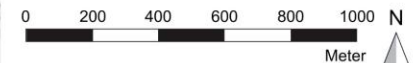


Gemeinde Großmehring

Fachbeitrag Verkehr zum ISEK


Maßnahmen MIV

-  Gestaltung der Ortsdurchfahrten
-  Reduzierung des Durchgangsverkehrs
-  Reduzierung des Schwerlastverkehrs auf St 2335
-  Verkehrsberuhigung durch Lärmschutzuntersuchung
-  Gestaltung ortsbildgerechter Straßenräume
-  Organisation des ruhenden Verkehrs
 - Errichtung von PV-Anlagen auf Parkplätzen
-  Gestaltung Ortseingangssituationen
 - Verkehrsrechtliche Anordnungen und Markierungsarbeiten
 - Verkleinerung Einmündungsbereichen im westlichen Siedlungsgebiet im Zuge künftiger Straßenanierungen



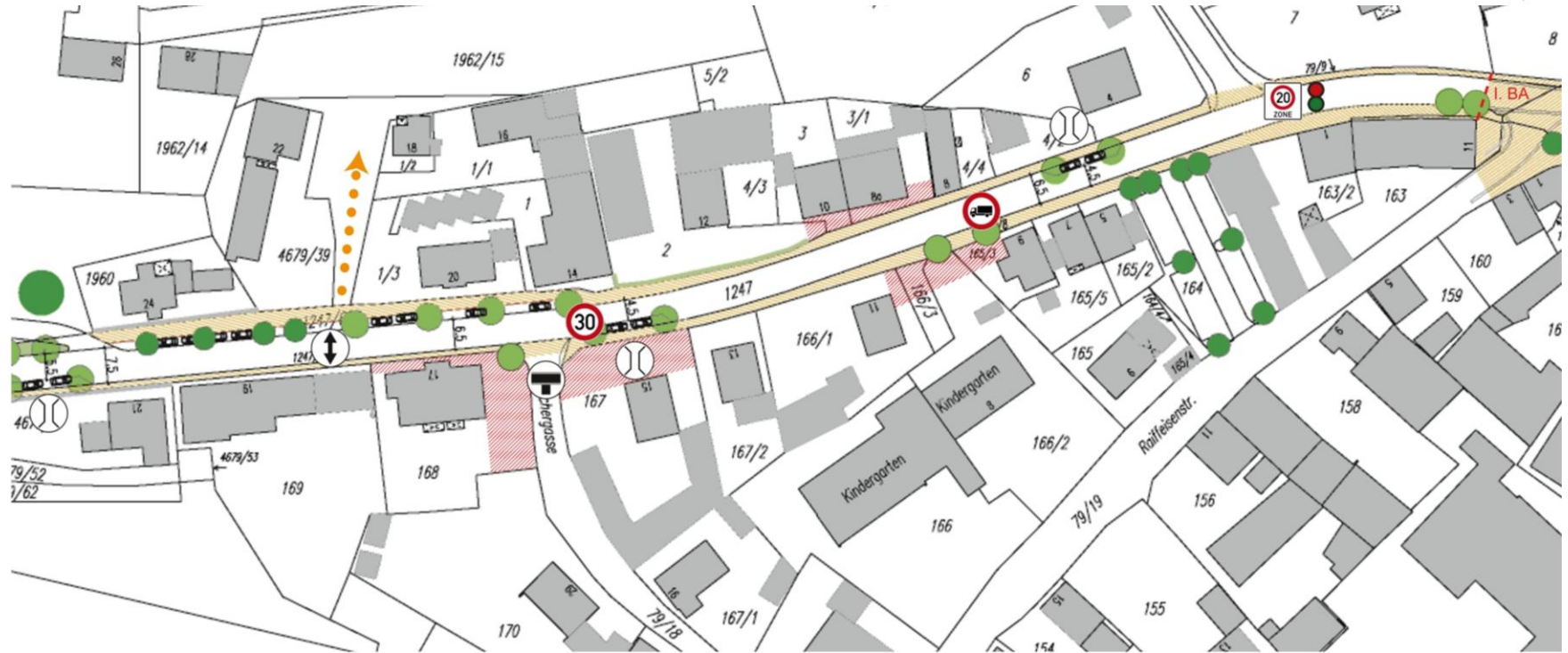
Kartengrundlage: Open-Street-Map-Mitwirkende
 Maßstab: 1:12.500
 Stand: 15.04.2026 **INGEVOST**
 VERKEHRS- UND STADTPLANUNG

Maßnahmen Motorisierter Individualverkehr

	Nr.	Handlungsfeld / Maßnahme
Handlungsfeld	H10	Gestaltung der Ortsdurchfahrten
Maßnahmen	M101	Machbarkeitsuntersuchung zur Gestaltung Ingolstädter Straße
	M102	Umsetzung weiterer Maßnahmen in der Regensburger Straße West
	M103	Gestaltung entsprechend Vorplanungen Regensburger Straße Ost
	M104	Gestaltung entsprechend Vorplanungen Donaustraße
Handlungsfeld	H11	Reduzierung des Durchgangsverkehrs
Maßnahmen	M111	Machbarkeitsuntersuchung des Durchgangsverkehrs Demling: Durchgangsverkehr nach Ingolstadt
	M112	Untersuchung zur Reduktion des Nord-Süd Durchgangsverkehrs Großmehring, inkl. Schwerverkehr
	M113	Verkehrsberuhigung durch Lärmschutzuntersuchung
Handlungsfeld	H12	Gestaltung ortsbildgerechter Straßenräume
Maßnahmen	M121	Untersuchung zur Gestaltung Raiffeisenstraße (ref. M226)
	M122	Untersuchung zur Gestaltung Uferstraße (ref. M227)
Handlungsfeld	H13	Organisation des ruhenden Verkehrs
Maßnahmen	M131	Untersuchung zur Gestaltung des ruhenden Verkehrs im Mühlweg
	M132	Untersuchung zur Errichtung von PV-Anlagen auf Parkplätzen
Handlungsfeld	H14	Gestalterische Maßnahmen
Maßnahmen	M141	Vertiefende Untersuchung zur Umgestaltung von Ortseingangssituationen
	M142	Verkehrsrechtliche Anordnungen und Markierungsarbeiten
	M143	Verkleinerung von Einmündungsbereichen im westlichen Siedlungsgebiet im Zuge künftiger Straßensanierungen

Maßnahme 101: Gestaltung Ortsdurchfahrt Ingolstädter Straße (Gemeindestraße)

Grundlage für die Machbarkeitsuntersuchung



Gemeinde Großmehring
Fachbeitrag Verkehr zum ISEK
 Maßnahme Gestaltung der Ortsdurchfahrten — Ingolstädter Straße (Gemeindestraße)

Bestand

-  Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich
-  Fußgängerampel

Maßnahmenliste

-  Tempo reduzieren auf 30 km/h
-  Neugestaltung Fahrbahn zugunsten breiterer Gehwege (breiten zurückbauen, mehr grün)
-  Reduktion Schwerverkehr (Lkw Durchfahrtsverbot)
 - Reduktion Durchgangsverkehr durch Verlagerung MIV auf Umgehungsstraße
 - Radverkehr auf Straße führen bei 30 km/h
 - Einrichtung Fahrradschutzstreifen überprüfen
-  Baumpflanzungen im Straßenraum
-  Punktuelle Einengung der Fahrbahn mit Bäumen und Stellplätzen
-  Gepflasterte Gehwegfurt im Einmündungsbereich
-  Fußweg zur Schule
-  Errichtung sicherer Quermöglichkeiten
-  Aufwertung privater Vorzonen ist anzustreben
-  Berankung der Mauer ist anzustreben

Kartengrundlage: LDBV Bayern
Maßstab: 1:1.000
Stand: 15.04.2025
INGEVOST
 VERKEHRS- UND STADTPLANUNG

Maßnahme 102: Gestaltung Ortsdurchfahrt Regensburger Straße West (Staatsstraße)

Umsetzung weitere Themen als Maßnahme im ISEK



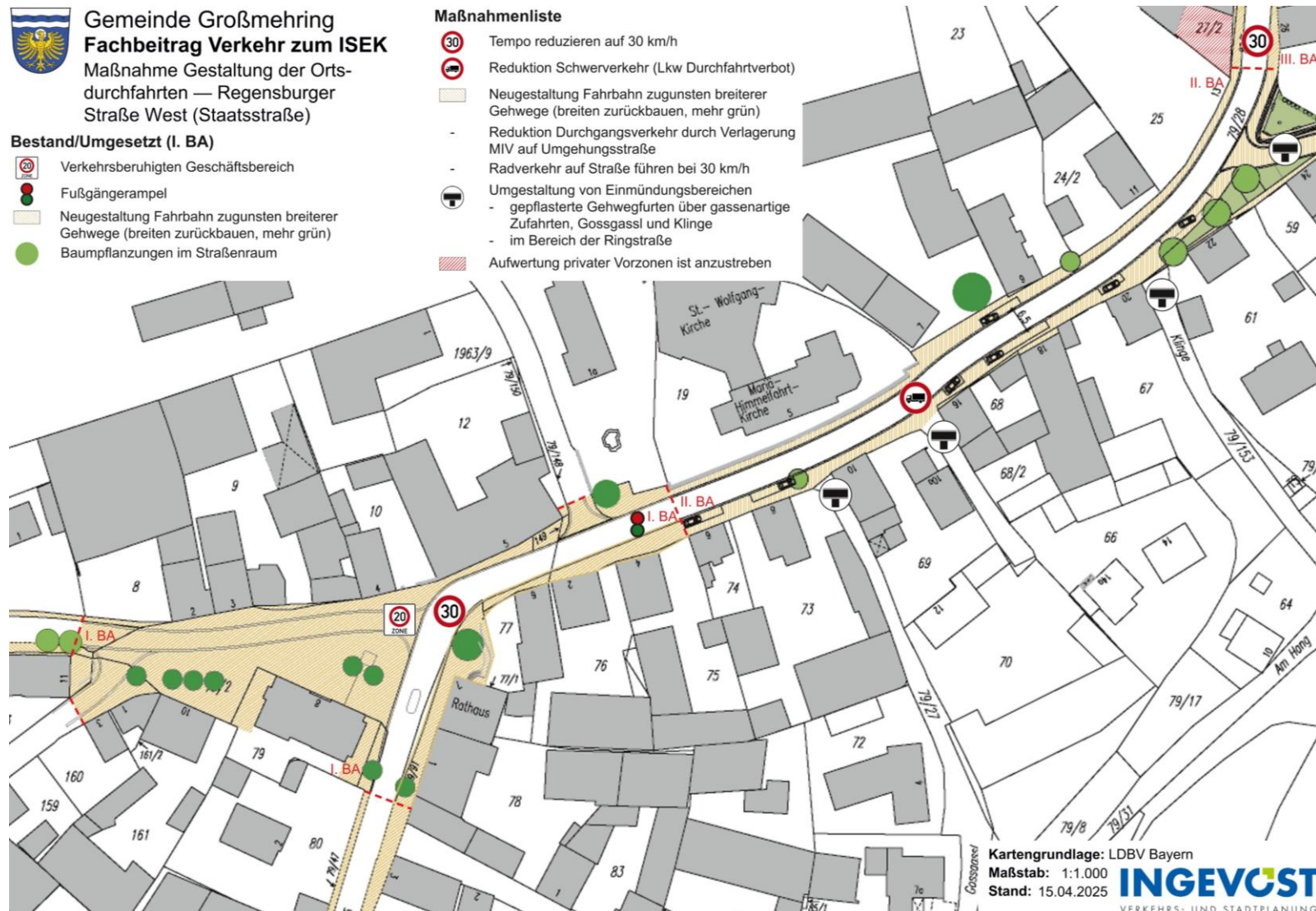
Gemeinde Großmehring
Fachbeitrag Verkehr zum ISEK
 Maßnahme Gestaltung der Ortsdurchfahrten — Regensburger Straße West (Staatsstraße)

Bestand/Ungesetzt (I. BA)

- Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich
- Fußgängerampel
- Neugestaltung Fahrbahn zugunsten breiterer Gehwege (breiten zurückbauen, mehr grün)
- Baumpflanzungen im Straßenraum

Maßnahmenliste

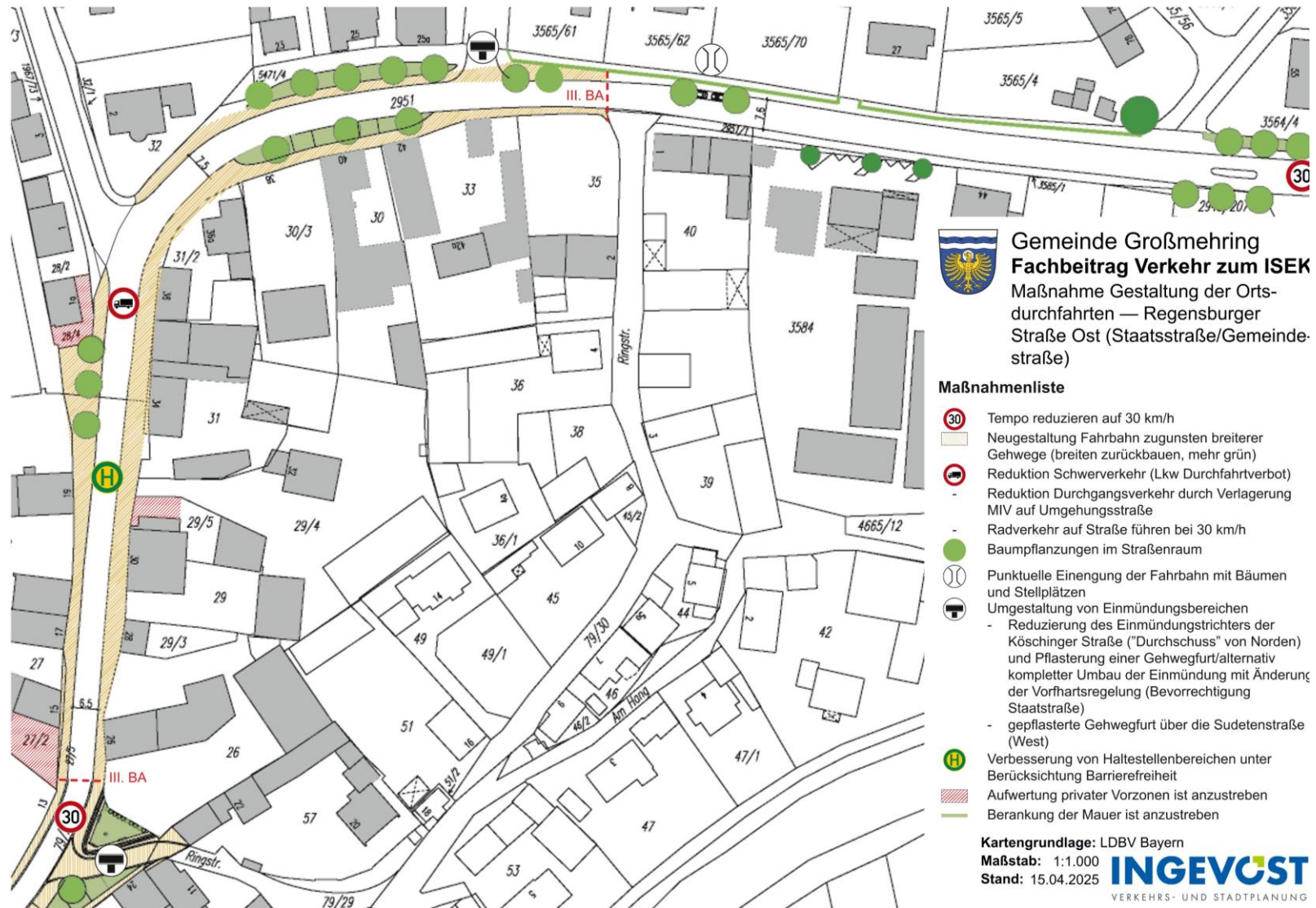
- Tempo reduzieren auf 30 km/h
- Reduktion Schwerverkehr (Lkw Durchfahrtsverbot)
- Neugestaltung Fahrbahn zugunsten breiterer Gehwege (breiten zurückbauen, mehr grün)
- Reduktion Durchgangsverkehr durch Verlagerung MIV auf Umgehungsstraße
- Radverkehr auf Straße führen bei 30 km/h
- Umgestaltung von Einmündungsbereichen
 - gepflasterte Gehwegfurten über gassenartige Zufahrten, Gossgassi und Klinge
 - im Bereich der Ringstraße
- Aufwertung privater Vorzonen ist anzustreben



Kartengrundlage: LDBV Bayern
 Maßstab: 1:1.000
 Stand: 15.04.2025
INGEVOST
 VERKEHRS- UND STADTPLANUNG

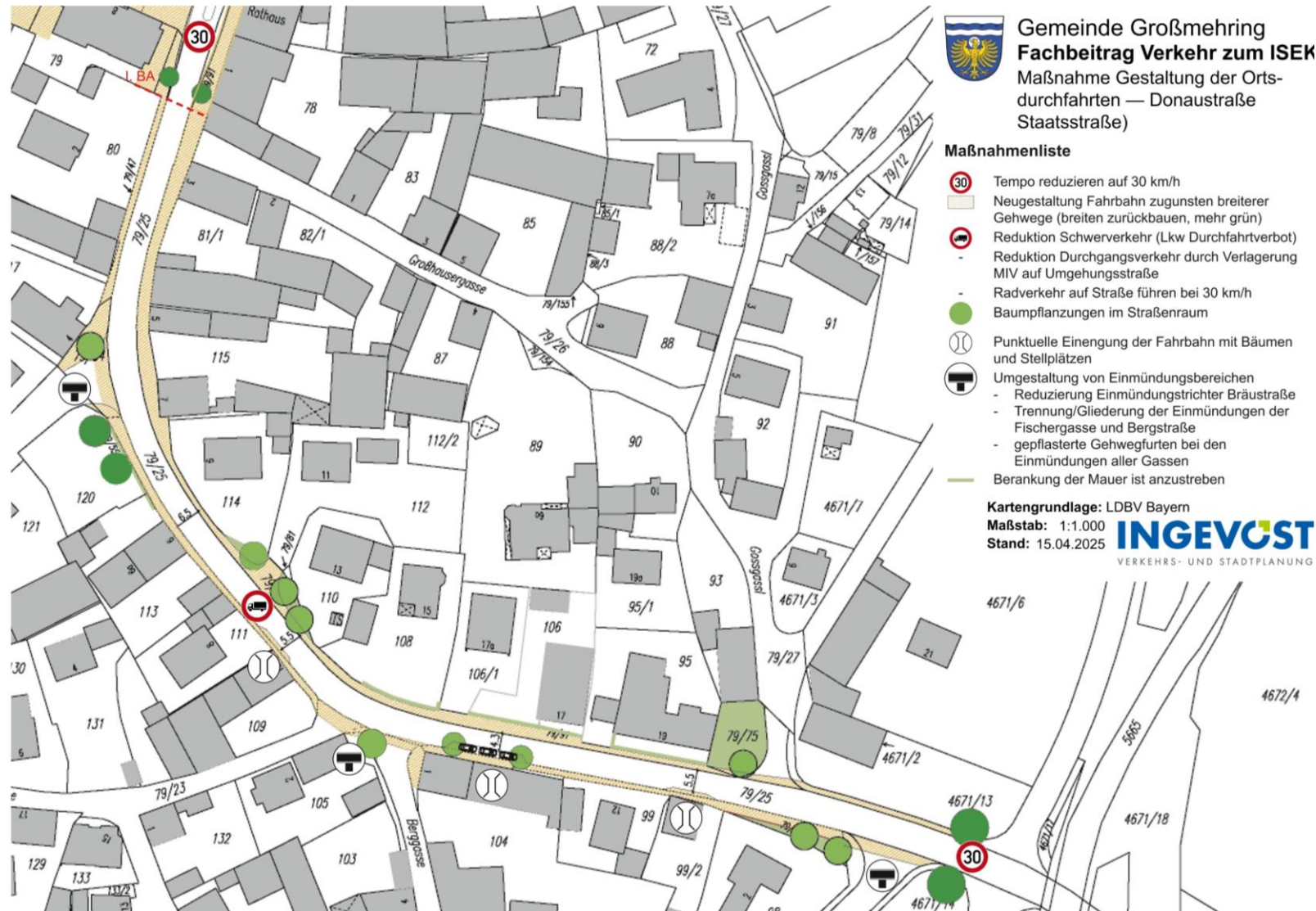
Maßnahme 103: Gestaltung Ortsdurchfahrt Regensburger Straße Ost (Staatsstraße)

Grundlage für vertiefende Untersuchungen

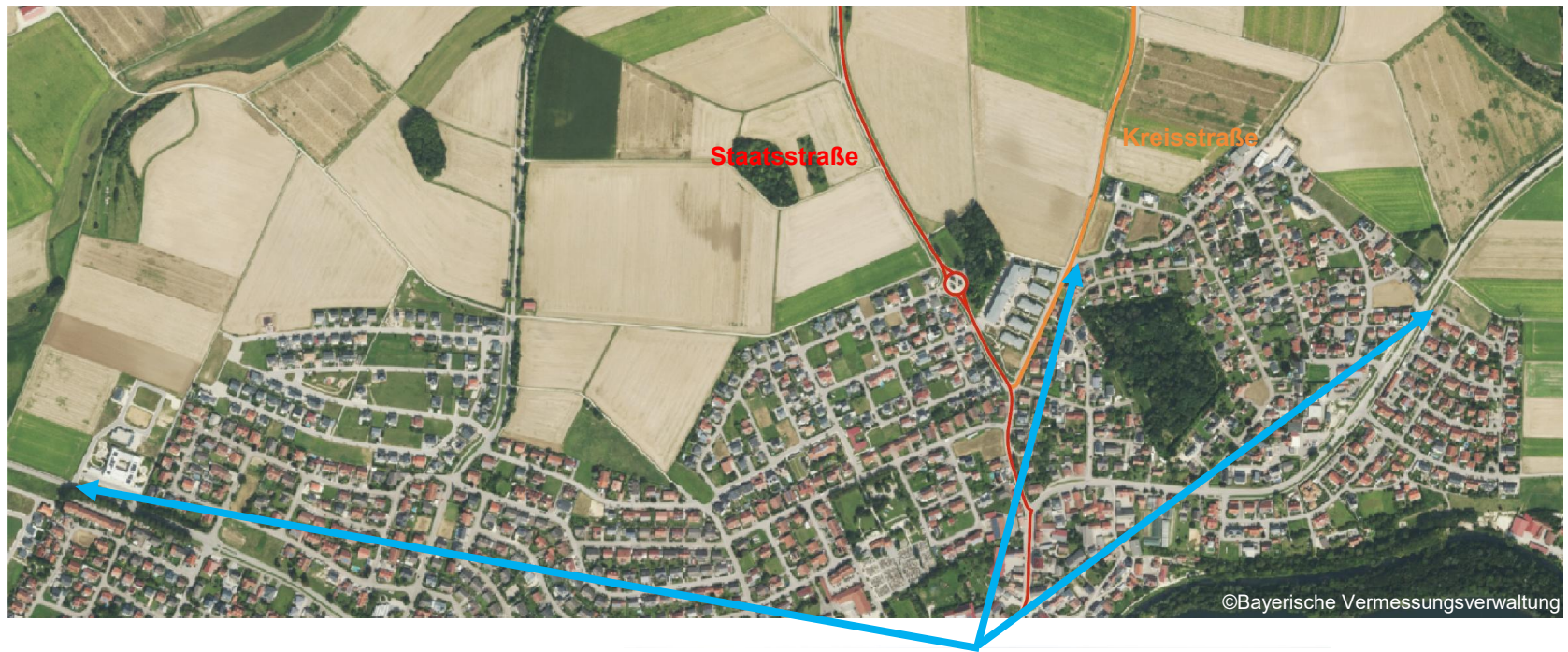


Maßnahme 104: Gestaltung Ortsdurchfahrt Donaustraße (Staatsstraße)

Grundlage für vertiefende Untersuchungen



Gestaltung von Ortseingangssituationen M141



Beispiel für verschwenkte Fahrbahn am Ortseingang

Vorteile

- Reduktion Geschwindigkeit
- Reduktion Durchgangsverkehr, insbesondere LKW-Verkehr
- Weniger Lärm
- Sichtbarkeit der Wohnbebauung



Handlungsfelder Radverkehr

 MIV	 Radverkehr	 Fußverkehr	 ÖPNV und Multimodalität
Gestaltung der Ortsdurchfahrten	Strategische Radverkehrsplanung	Umgestaltung von Gassen	Verbesserung der Busanbindungen
Reduzierung des Durchgangsverkehrs	Verbesserung der Anbindung der Ortsteile	Errichtung sicherer Querungsmöglichkeiten	Erweiterung des ÖPNV-Angebots
Gestaltung ortsbildgerechter Straßenräume	Schließung von Netzlücken	Verbesserung des Ausbauszustands	Verbesserungen von Haltestellenbereichen unter Berücksichtigung Barrierefreiheit
Organisation des ruhenden Verkehrs	Erweiterung von Serviceangeboten	Stärkung der Schulwegsicherheit	
Gestalterische Maßnahmen	Erweiterung von Informationsangeboten	Förderung gegenseitiger Rücksichtnahme	
	Durchführung von Kommunikationsaktionen		

Möglichkeiten für eine sichere Führung in Hauptverkehrsstraßen

Fahrradstraße

Musterblätter Radverkehr Bayern

6.3-1 Fahrradstraße mit Bevorrechtigung, innerorts

AGFK
Arbeitsgemeinschaft
Sicherheitsrelevante Kommunen
in Bayern e.V.
www.agfk-bayern.de

alle Angaben in m

Regelungen:

- VwV StVO zu Zeichen 244.1 und Zeichen 244.2
- RAS 06, Kapitel 6.1 und 6.2
- ERA 2010, Kapitel 6.3

Anwendungsbereiche:

- Fahrradstraßen (mit zugelassenem Kfz-Verkehr) mit Bevorrechtigung.
- Kfz-Verkehr soll nur in Ausnahmefällen zugelassen werden (max. 2.500 Kfz/24 h).
- Hier beispielhaft mit angrenzender Tempo 30-Zone und Anlieger frei in der Fahrradstraße.

Besonderheiten:

- Im Bereich der Einmündungen ist auf ausreichende Sichtverhältnisse zu achten.
- Die Markierung (Begleitlinie) wird dem Sicherheitsbereich zugeordnet und ist nicht Teil der Fahrgasse.
- Die Breite der Fahrgasse ist vom Ausbaustand der Radroute und vom Kfz-Aufkommen abhängig (bei RVR und RSV ggf. größere Breiten erforderlich)
 - wenn PKW nicht zugelassen: $\geq 2,50$ m
 - wenn PKW zugelassen:
 - $\geq 3,50$ m für ≤ 1.500 Kfz/24 h
 - $\geq 4,00$ m für ≥ 1.500 Kfz/24 h
- Ggf. sind Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs einzuplanen (z.B. Fahrbahnanhebung, Einengungen der Fahrbahn).
- Rot-Einfärbung in bevorrechtigten Knotenpunkten und Begleitlinie entlang des Gehweges werden empfohlen.

Bearbeitet: DG, AB
Stand: August 2023

PGV
Planungsbüro
Grafische Gestaltung
Druck
Telefon: 0201 22020-0
Telefax: 0201 22020-10
www.pgv.de

AGFK
Arbeitsgemeinschaft
Sicherheitsrelevante Kommunen
in Bayern e.V.
www.agfk-bayern.de

Radfahrstreifen

Musterblätter Radverkehr Bayern

3.3-1 Radfahrstreifen, innerorts

AGFK
Arbeitsgemeinschaft
Sicherheitsrelevante Kommunen
in Bayern e.V.
www.agfk-bayern.de

alle Angaben in m

Regelungen:

- RAS 06, Kapitel 6.1.7.4
- ERA 2010, Kapitel 3.3

Anwendungsbereiche:

- Hauptverkehrsstraßen im Belastungsbereich III/IV nach ERA 2010.

Besonderheiten:

- Die Breite der Markierung (0,25 m) wird dem Radfahrstreifen zugeordnet.
- Radfahrstreifen $\geq 1,85$ m sind nur noch im Bestand zulässig.
- Die Kombination mit Kurzzeitzellplätzen ist möglichst zu vermeiden.
- Radfahrstreifen darf zum Ein- und Abbiegen und zum Erreichen von Parkständen sowie Grundstückszufahrten von Kfz überquert werden.
- Auf Mittelmarkierungen sollte verzichtet werden.
- Rot-Einfärbung der Radverkehrsfurt bei Knotenpunkten und Grundstückszufahrten mit hoher Belastung (z.B. Sammelgaragen, Supermärkte, Tankstellen etc.) und konfliktreichen Furten.


Bearbeitet: DG, AB
Stand: August 2023

PGV
Planungsbüro
Grafische Gestaltung
Druck
Telefon: 0201 22020-0
Telefax: 0201 22020-10
www.pgv.de

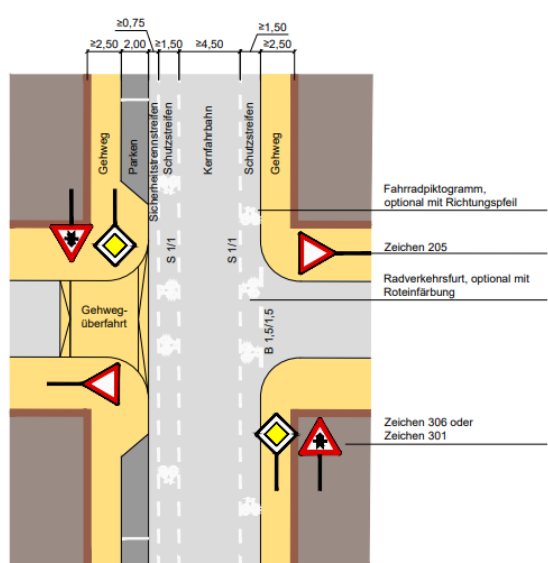
AGFK
Arbeitsgemeinschaft
Sicherheitsrelevante Kommunen
in Bayern e.V.
www.agfk-bayern.de

Möglichkeiten für eine sichere Führung in Hauptverkehrsstraßen

Fahrrad-Schutzstreifen

Musterblätter Radverkehr Bayern 

3.2-1 Beidseitige Schutzstreifen, innerorts



Fahrradpiktogramm, optional mit Pfeilelement

Zeichen 205

Radverkehrsfort, optional mit Roteinfärbung

Zeichen 306 oder Zeichen 301

alle Angaben in m

Regelungen:


- RAS 06, Kapitel 6.1.7.3
- ERA 2010, Kapitel 3.2

Anwendungsbereiche:

- Hauptverkehrsstraßen im Belastungsbereich II nach ERA 2010.
- Ausschluss bei > 1.000 Kfz des Schwerverkehrs/Tag.

Besonderheiten:

- Die Breite der Markierung wird häufig Schutzstreifen und Kernfahrbahn zugeordnet.
- Bei einer Kernfahrbahnbreite von 4,50 m darf es nur zu einer geringen Begegnungshäufigkeit mit LKW kommen, bei höherer Verkehrsbelastung wird eine Kernfahrbahnbreite von 5,00 m empfohlen.
- Auf Mittelmarkierungen sollte immer verzichtet werden.
- Rot-Einfärbung der Radverkehrsfort an Knotenpunkten und Grundstückszufahrten mit hoher Belastung. (z. B. Sammelgaragen, Supermärkte, Tankstellen etc.) und konfliktreichen Furten.

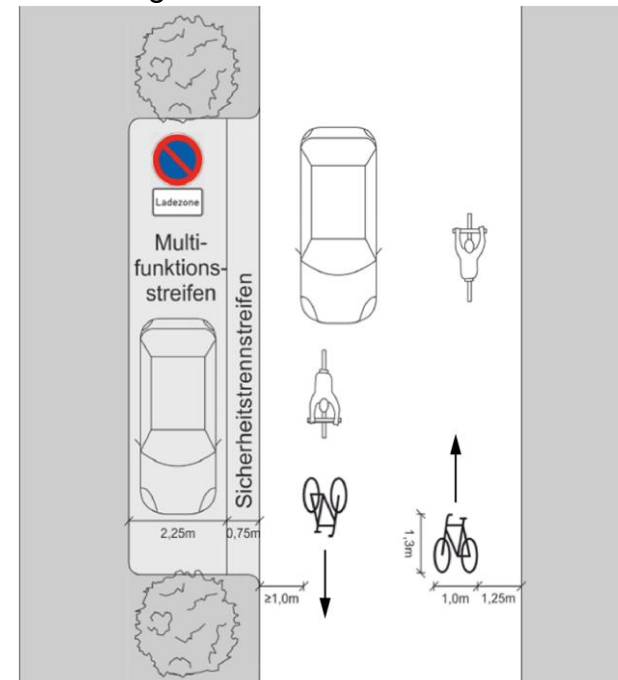
Bearbeitet: DG, AB 

Stand: August 2023

Piktogrammreihe

Anbringung von Piktogrammreihen

- Fahrbahnbreite < 7,50m
- Piktogramm plus Pfeilelement
- Abstand Piktogramm vom Rand 1,25m
- Abstand von Parkstreifen 1,0+0,75m
- Piktogramme alle 25-50m



© Koppers, A., 2021

Maßnahmen Radverkehr



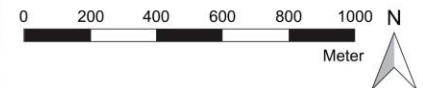
Gemeinde Großmehring

Fachbeitrag Verkehr zum ISEK Maßnahmen Fuß, Rad und ÖPNV

- Radverkehr**
- Verbesserung Wegeleit- und Beschilderungskonzept
 - Verbesserung der Anbindung der Ortsteile
 - Schließung von Netzlücken
 - Einrichtung Fahrradstraße
 - Weitere Förderung E-Bike
 - Regelungen für E-Roller
 - Errichtung weiterer Servicestationen
 - Errichtung/Erneuerung Radabstellanlagen


- Fußverkehr**
- Umgestaltung von Gassen
 - Errichtung sicherer Querungsmöglichkeiten
 - Beleuchtungskonzept Ortskern
 - Ausbau Gehwege unter Berücksichtigung Barrierefreiheit
 - Fußverbindung FMZ
 - Konzept Schulwegsicherheit für GMS Großmehring
 - Elterntaxi GMS
 - Informationsangebote/Verkehrsaufklärungen/ Informationskampagnen und Veranstaltungen für Rad- und Fußverkehr

- ÖPNV und Multimodalität**
- Verbesserung der Busanbindungen
 - Einführung Rufbus
 - neu** Zusätzliche Haltestelle am Seniorenzentrum
 - Flexiblere Angebote: VGI Flexi
 - Verbesserungen von Haltestellenbereichen unter Berücksichtigung Barrierefreiheit
 - Einführung Mitfahrerbanken



Kartengrundlage: Open-Street-Map-Mitwirkende
 Maßstab: 1:12.500
 Stand: 15.04.2026 **INGEVOST**
 VERKEHRS- UND STADTPLANUNG

Maßnahmen Radverkehr

	Nr.	Handlungsfeld / Maßnahme
Handlungsfeld	H20	Strategische Radverkehrsplanung
Maßnahmen	M201	Erarbeitung Gesamtkonzept Radverkehr
	M202	Verbesserung Wegeleit- und Beschilderungskonzept für eine bessere Orientierung
	M203	Untersuchung von Maßnahmen zur Stärkung der Eigenwerbung am Donauradweg (Radtourismus)
Handlungsfeld	H21	Verbesserung der Anbindung der Ortsteile
Maßnahmen	M211	Untersuchung der Anbindung Großmehring-Demling
	M212	Untersuchung der Anbindung Demling-Pettingling
	M213	Untersuchung der Anbindung Theißing-Tholbath
	M214	Untersuchung der Anbindung Großmehring-Manching (St 2335)
Handlungsfeld	H22	Schließung von Netzlücken
Maßnahmen	M221	Prüfung der Errichtung Fußgänger- und Radfahrersteg über den Mailinger Bach
	M222	Untersuchung zur Führung Radverkehr in Ortsdurchfahrt Demling
	M223	Machbarkeitsuntersuchung zur Führung Ingolstädter Straße, sicherer Radweg zum NVZ/Interpark (ref. M101)
	M224	Untersuchung zur Führung Ortsdurchfahrt Regensburger Straße
	M225	Untersuchung zur Führung Ortsdurchfahrt Donaustraße
	M226	Untersuchung zur Einrichtung einer Fahrradstraße in der Raiffeisenstraße (ref. M121)
	M227	Untersuchung zur Einrichtung einer Fahrradstraße in der Uferstraße (ref. M122)
	M228	Untersuchung zu Fuß- und Rad-Rundweg Menninger Berg - Pettlinger Straße
Handlungsfeld	H23	Erweiterung von Serviceangeboten
Maßnahmen	M231	Weitere Förderung E-Bike (Ladestationen, Radverleih)
	M232	Prüfung von Regelungen für E-Roller
	M233	Errichtung von weiteren Servicestationen (Rathaus, Nibelungenhalle, Weinzierlweiher, Kreuzung Donauradweg)
	M234	Errichtung/Erneuerung von Fahrradabstellanlagen (Nibelungenhalle, Grund- und Mittelschule Großmehring, Weinzierlweiher, etc.)
Handlungsfeld	H24	Erweiterung von Informationsangeboten
Maßnahmen	M241	Informationen zum Erhöhen der gegenseitigen Rücksichtnahme
	M242	Information zu Verkehrs- und Mobilitätsthemen über Social Media, Presse und Webseite
Handlungsfeld	H25	Durchführung von Kommunikationsaktionen
Maßnahmen	M251	Verkehrsaufklärung bei Radfahrern
	M252	Informationskampagnen und Veranstaltungen durchführen

Verbesserung Radverkehrsführung auf der Ingolstädter Straße M223

Wird in Grundlagen für die Machbarkeitsuntersuchung integriert

Variante 1 Gemeinderatsbeschluss 19.03.2024

- Einrichtung einseitiger Schutzstreifen in der Ingolstädter Straße ortsauwärts zwischen Ingolstädter Straße 24 und Einmündung Fliederstraße (rot)
- Anordnung einer Fahrradstraße in der Parallelfahrbahn zur Ingolstädter Straße (ortseinwärts) zwischen Mühlweg und Goethestraße (blau). Anschließend Führung auf der Ingolstädter Straße mittels Piktogrammreihe (rosa)
- Machbarkeitsuntersuchung nach Abschluss des ISEK geplant

Alternative Möglichkeit Variante 2: beidseitige Piktogrammreihe (rosa)



©Bayerische Vermessungsverwaltung

Einführung Fahrradstraße in Uferweg und Raiffeisenstraße (M226 und M227)

Merkmale Fahrradstraße

- Vorrang für Radfahrende
- Tempo 30 ist Grundlage
- Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern
- Benutzungspflicht (Gehweg nur für Kinder bis 8 Jahre mit Begleitung)



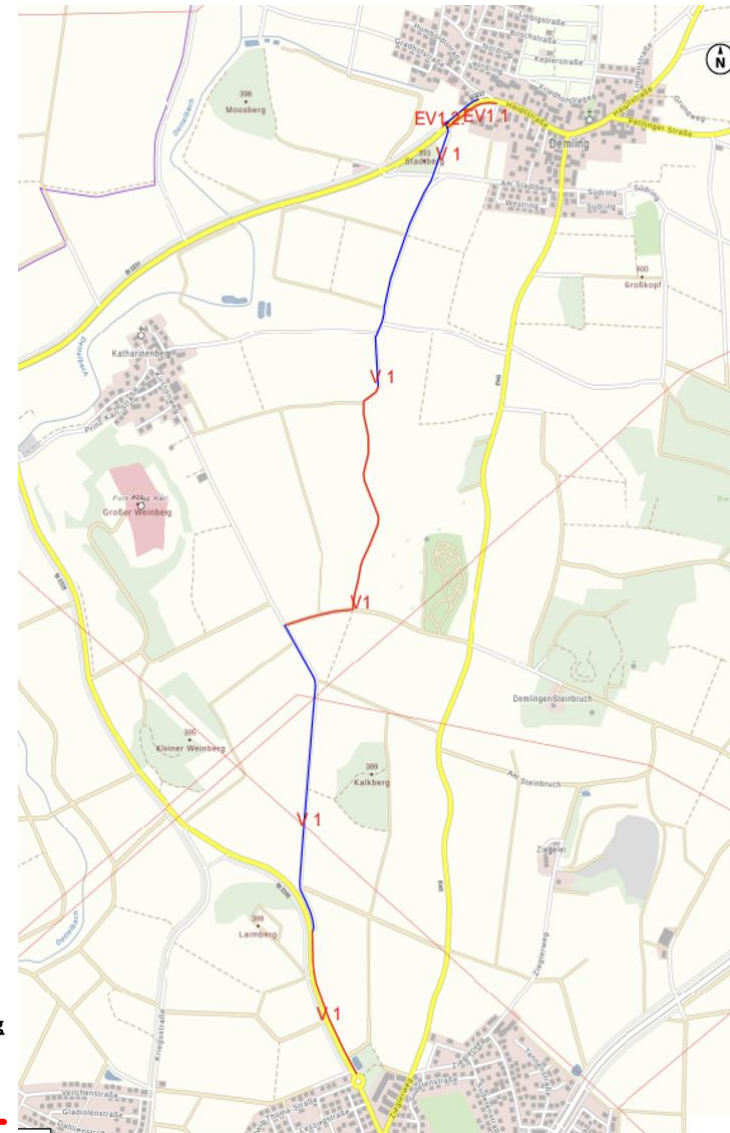
©Bayerische Vermessungsverwaltung

Ergänzende Beschilderung am Donauradweg (M203)



Anbindung Großmehring-Demling M211

Beispiel für eine mögliche Radverkehrsführung



Übersicht Rad- und Fußweg Großmehring Demling

Agenda:

- Straßenbelag Teer ; —
- Straßenbelag Schotter bzw. kein Ausbau —

Errichtung/Erneuern Fahrradabstellanlagen M234



Errichtung von Servicestationen M233



Kampagnen Rücksichtnahme Radverkehr M251 und M252



Beispiel Tegernsee



Beispiel Seeshaupt



Handlungsfelder Fußverkehr

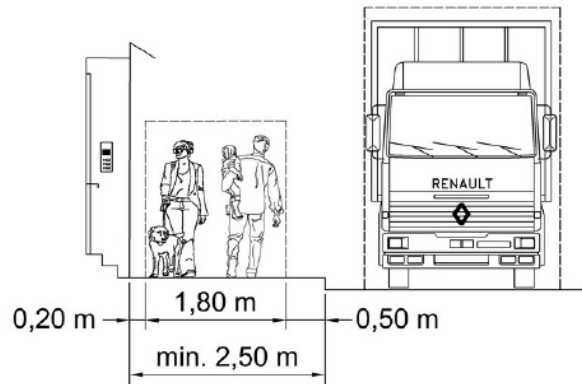
 MIV	 Radverkehr	 Fußverkehr	 ÖPNV und Multimodalität
Gestaltung der Ortsdurchfahrten	Strategische Radverkehrsplanung	Umgestaltung von Gassen	Verbesserung der Busanbindungen
Reduzierung des Durchgangsverkehrs	Verbesserung der Anbindung der Ortsteile	Errichtung sicherer Querungsmöglichkeiten	Erweiterung des ÖPNV-Angebots
Gestaltung ortsbildgerechter Straßenräume	Schließung von Netzlücken	Verbesserung des Ausbauszustands	Verbesserungen von Haltestellenbereichen unter Berücksichtigung Barrierefreiheit
Organisation des ruhenden Verkehrs	Erweiterung von Serviceangeboten	Stärkung der Schulwegsicherheit	
Gestalterische Maßnahmen	Erweiterung von Informationsangeboten	Förderung gegenseitiger Rücksichtnahme	
	Durchführung von Kommunikationsaktionen		

Anforderungen an den Fußverkehr

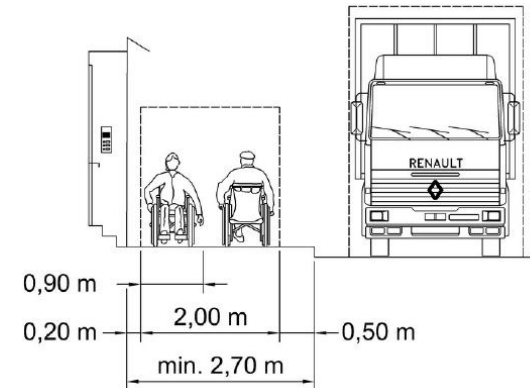
Wichtigste Anforderungen an eine gute Fußverkehrsinfrastruktur	
Themenfelder	Anforderungen an die Fußverkehrsinfrastruktur
Fußwege und Fußwegenetze	Maschenweite des Fußwegenetzes von max. 100 - 150 m Direkte Führungen der Fußwegeverbindungen Ausstattung aller Knotenpunktarme mit einer Fußgängerfurt
Gehwegbreiten	Mindestbreite von 2,50 m, bei intensiver Seitraumnutzung 3,50 - 4,50 m; Freihalten von Hindernissen, wie Parkautomaten, Mülleimern und temporären Hindernissen, wie Bestuhlung und Werbeaufsteller
Querungsanlagen	Mindestens alle 100 – 150 m eine Querungshilfe: - Mittelinseln (mind. 2,50 m breit) - Fußgängerüberwege - Farbliche Markierung an von für Fußgängern vermehrt frequentierten Querungen Einengungen der Fahrbahn durch Gehwegaufweitung (kürzere Querungsdistanz, bessere Sichtbeziehungen) Lichtsignalanlagen: - Fußgänger sollten nicht länger als 40 Sekunden, an Bedarfsampeln nach Anforderung nicht länger als 7 Sek. warten müssen - Grünzeit für Fußgänger nicht weniger als 5 Sek. - Bestätigung der Anforderung Grundsätzlich: ausreichend Aufstellflächen
Aufenthaltsflächen	Ansprechende Gestaltung des öffentlichen Raums, besonders von Plätzen bzw. breiten Seitenräumen Interessante und abwechslungsreiche Fassadengestaltung Qualitative Grünflächen Pflege des öffentlichen Raumes (besonders Grünflächen, Bereiche mit Fahrradständern oder Müllcontainern) Ausreichend Ruhemöglichkeiten (ca. alle 100 m)
Barrierefreiheit	Bordhöhen barrierefrei: 3 cm Höhe, oder Doppelquerung (Hälfteniveaugleich/ Hälfte 6 cm) Taktile Leitelemente auch außerhalb der City und abseits von ÖPNV Haltestellen Vibrationstaster an Ampeln, Grünphase so lange, dass die Querung der Furt bei Grün möglich ist Anforderungstaster mit Richtungspfeil
Objektive und subjektive Sicherheit	Ausreichende Beleuchtung, besonders bei eigenständigen Fußwegen/Staffeln Sichtbeziehungen an Querungsstellen ermöglichen Angepasste Kfz-Geschwindigkeiten mit Blick auf die Querungserfordernisse und -möglichkeiten sowie die Straßenraumqualität
Wegweisung und Beschilderung	Wegweisungssystem mit Zeitangaben auch außerhalb der City für wichtige Ziele und bei eigenständigen Fußwegen und Staffeln
Städtebauliche Bemessung	Proportionen einer Straßenaufteilung im Verhältnis von 30% : 40% : 30% zwischen Seitenraum, Fahrbahn und Seitenraum (vgl. RAST06)

Sichere Führung Fußverkehr und mobilitätseingeschränkte Personen

RASt06



→ Empfohlene Mindestbreite: 2,50m




→ Empfohlene Mindestbreite: 2,70m



→ Gute und barrierefreie Gestaltung der Gehwege

Maßnahmen Fußverkehr

	Nr.	Handlungsfeld / Maßnahme
Handlungsfeld	H30	Umgestaltung von Gassen
Maßnahmen	M301	Untersuchung zur Umgestaltung Fischergasse (Ingolstädter Straße bis Raiffeisenstraße)
	M302	Untersuchung zur Umgestaltung Fischergasse (Raiffeisenstraße bis Donaustraße)
	M303	Untersuchung zur Umgestaltung Bräustraße
	M304	Untersuchung zur Umgestaltung Petergasse
	M305	Untersuchung zur Umgestaltung Berggasse
	M306	Untersuchung zur Umgestaltung Großhausergasse
	M307	Untersuchung zur Umgestaltung Gossgassl
	M308	Untersuchung zur Umgestaltung Klinge
	M309	Untersuchung zur Umgestaltung Am Hang
	M310	Untersuchung zur Umgestaltung Ringstraße
Handlungsfeld	H32	Errichtung sicherer Querungsmöglichkeiten
Maßnahmen	M321	Machbarkeitsuntersuchung zur Schaffung von sicheren Querungsmöglichkeiten Ingolstädter Straße/Fluderbuckel für Schulweg (ref. M101)
	M322	Machbarkeitsuntersuchung zur Schaffung von sicheren Querungsmöglichkeiten zwischen Fluderbuckel Wohngebiet und Amselstraße (ref. M101)
	M323	Untersuchung zur Schaffung von sicheren Querungsmöglichkeiten am Kreisverkehr St 2335/B 16 A
Handlungsfeld	H33	Verbesserung des Ausbauszustands
Maßnahmen	M331	Weitere Entwicklung des Beleuchtungskonzepts für den Ortskern
	M332	Ausbau Gehwege unter Berücksichtigung Barrierefreiheit
	M333	Untersuchung der Herstellung einer sicheren und attraktiven Fußverbindung zum NVZ
Handlungsfeld	H34	Stärkung der Schulwegsicherheit
Maßnahmen	M341	Entwicklung eines Konzepts zur Schulwegsicherheit für Grund- und Mittelschule Großmehring (z.B. Schulwegplan)
	M342	Informationskampagnen und Veranstaltungen für Schüler, Kampagne sicherer Schulweg
	M343	Untersuchung von Handlungsansätzen zum Thema Elterntaxi Grund- und Mittelschule Großmehring
Handlungsfeld	H35	Förderung gegenseitiger Rücksichtnahme
Maßnahmen	M351	Verkehrsaufklärung und Veranstaltungen zu gegenseitiger Rücksichtnahme im Fußverkehr

Erarbeitung Schulwegplan für GMS Großmehring M341

- Erarbeitung Schulwegplan für einen sicheren Schulweg der Grundschul Kinder
- In Kooperation mit Polizei, Schulleitung, Elternbeirat
- Inkl. Hinweisen zur Schulwegsicherheit
- Verteilung an Eltern und Veröffentlichung auf Homepage

Beispiel

Schulwegplan
Gemeinde Neuried 2019/2020

Schulwegplan 2019/2020
Gemeinde Neuried
Grundschule Neuried, Planegger Straße 4, 82061 Neuried

Liebe Eltern,
unsere Schulkinder sind die jüngsten und gleichzeitig leider auch die meistgefährdeten Verkehrsteilnehmer, gerade auf dem Weg zur Schule und nach Hause. Den sichersten Schulweg finden Sie natürlich am besten zusammen mit Ihrem Kind selbst. Dieser Schulwegplan will Ihnen dabei helfen, indem er bekannte Gefahrenstellen aufzeigt. Für Ihre Mitarbeit und Beratung danken wir der Verkehrswacht München e.V. und den zuständigen Polizeidienststellen sehr herzlich.

Dank für finanzielle Unterstützung gebührt der Kreissparkasse München Starnberg Ebersberg. Unsere besondere Anerkennung gilt auch den Schullehrerinnen und -lehrern, die durch ihren persönlichen Einsatz den Gang zur Schule und nach Hause für Ihre Kinder sicherer machen. Die Herausgeber dieses Schulwegplanes, der Landkreis München und Ihre Wohnortgemeinde sowie Ihre Schule und die Elternbeiräte, wünschen allen Schulkindern einen stets unfallfreien Schulweg!

Harald Ziffl
1. Bürgermeister

Christoph Göbel
Landrat

Suchen Sie mit Hilfe dieses Plans gemeinsam mit Ihrem Kind den verkehrssichersten Weg zur Schule. Dabei sollten folgende Regeln beachtet werden:

- Ihr Kind sollte die Fahrbahn möglichst wenig überqueren müssen.
- Wenn eine Straße überschritten werden muss, sollte dies grundsätzlich an Kreuzungen oder Einmündungen geschehen, nicht am Streckenabschnitt dazwischen.
- Straßen mit starkem oder schnellerem Verkehr sollten möglichst an den Stellen überquert werden, die durch eine Ampel, einen Zebrastreifen oder durch Schulweghelfer bzw. Schulüberlässe gesichert sind.
- Sprechen Sie auch über die Stellen, die von Ihren Kindern gemieden werden sollten.

VERKEHRSWACHT MÜNCHEN | **Landkreis München** | **Kreissparkasse**

Verkehrsschilder: Hier ist eine günstige Gelegenheit, die Straße zu überqueren, weil zum Beispiel ein Schullehrer die Autos stoppt und den Fußgängern hilft, sicher über die Straße zu kommen.

Fußgängerampel: Bei Rot stehen, bei Grün gehen. Das rote Männchen bedeutet: Steh, stehen! Das grüne, dass Du die Straße überqueren darfst.

Regelung der Kinder: Schulkinder sind nicht in der Lage, den Verkehr in ihrer Weise wahr zu nehmen und zu begreifen. Bitte begleiten Sie Ihr Kind entlang, achten Sie am Beispiel älterer Kinder auf Ablenkungsmöglichkeiten, wie die Blicke, den Koffi, das Smartphone-geschäft usw.

Zusätzliche für den Weg zur Schule: Kellnerinnen Sie schon beim Fußabtritt etc., dass Ihr Kind ca. 10 Minuten vor Schulleben in unmittelbarer Nähe des Schulgebäudes sein sollte - nur so wird nicht gestört.

Auffällige Kleidung des Kindes: Je heller und bunter die Kleidung - um so sicherer ist sie. Wenn Ihr Kind fuhrerfähig, leuchtende Kleidung hat - recht so. Eher gehen werden, nicht Unfälle verhindern.

Schulwegplan und wichtige verkehrsschilderische Punkte

1 Fußgängerüberweg Haderer Weg/Lehrweg
2 Kreuzung München Straße/Fortbiberer Straße/Planegger Straße
3 Fußgängerüberweg am Haderer Wald/Planegger Straße
4 Fußgängerampel Gumbinger Straße/Fichtenstraße/Gumbinger Straße
5 Fußgängerüberweg Kallinger Weg/Lehrweg

Dieser Schulwegplan soll Ihrem Kind und Ihnen helfen, schon vor dem Schulbeginn den Schulweg zu trainieren. Die im Ortplan verwendeten Verkehrszeichen haben wir mit einer Erläuterung nochmals abgebildet. Bitte erklären Sie Ihrem Kind die genaue Bedeutung und die damit verbundenen Verhaltensweisen.

Gemeinsamer Rad- und Fußweg: Hier benutzen Radfahrer und Fußgänger den gleichen Weg. Besondere Rücksichtnahme und Umsicht sind gefordert, besonders von schulfähigen Radfahrern und Inhabern.

Fußweg: Dieser Weg ist für Fußgänger. Kinder bis zum vollendeten 8. Lebensjahr müssen ihn mit Fahrrad benutzen, Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahr dürfen ihn benutzen.

Schulweghelfer in privaten Kraftfahrzeugen: Gönnen Sie Ihrem Kind den Schulweg zu Fuß. Neben der routinisierten Bewegung ermöglichen Sie Ihrem Kind ein Gesamtschulwegschild mit anderen Schulkindern, falls Sie Ihr Kind zusammen mit dem Auto zur Schule bringen müssen, denken Sie bitte an den Kindersitz und die Gurtschnur. Lassen Sie Ihr Kind unbedingt auf dem Schulwegschild aus dem Auto aussteigen.

Mit dem Fahrrad/Kickboard zur Schule: Schicken Sie Ihr Kind entlang nicht mit dem Kickboard/Fahrrad zur Schule. Bitte lassen Sie Ihr Kind erst nach der für die Klasse vorgesehenen Radfahrprüfung alleine Rad fahren. Wegen der kleinen Kinder der Kickboards besteht erhöhte Sturzgefahr.

Wir können Ihnen helfen:

Andreas Pfeiffer Planegger Straße 4 82061 Neuried Tel. 089/7791148	Süden-Arbeitsaufträge Wend-Fuß CS Neuried/Planegger Straße 4 82061 Neuried Tel. 089/7791148	Polizei Polizeistation 46 Jugend-Einsatz-01 82112 Planegg Tel. 089/9925-242	Verkehrswacht München Stark-Dorf Anker-Deutscher Jugendverkehrsschulung Planegger Straße 2 82061 Neuried Tel. 089/7791143	Schulweghelfer Benediktine Martini und Cornelia Pfeiffer Kreuzweg 82061 Neuried Tel. 089/7791262
------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Wichtiger Hinweis: Dieser Schulwegplan ist eine freiwillige Initiative der Gemeinde Neuried. Die Gemeinde Neuried übernimmt keine Haftung für Schäden, die aus dem Gebrauch dieses Schulwegplans resultieren. Die Gemeinde Neuried ist nicht für Schäden, die aus dem Gebrauch dieses Schulwegplans resultieren, haftbar. Die Gemeinde Neuried ist nicht für Schäden, die aus dem Gebrauch dieses Schulwegplans resultieren, haftbar.

Handlungsansätze für Thema Elterntaxi M343

- Hol- und Bringzone in mindestens 250 m Entfernung einrichten
- Halteverbote vor der Schule überwachen
- Eltern und Schüler durch Informationskampagnen sensibilisieren
- Ergänzend: „Bus mit Füßen“ organisieren



© LVW NRW



Handlungsfelder ÖPNV und Multimodalität




Verbesserung der
Busanbindungen

Erweiterung des ÖPNV-
Angebots

Verbesserungen von
Haltestellenbereichen
unter Berücksichtigung
Barrierefreiheit

Maßnahmen ÖPNV und Multimodalität

	Nr.	Handlungsfeld / Maßnahme
Handlungsfeld	H40	Verbesserung der Busanbindungen
Maßnahmen	M401	Erhöhung der Taktung der Buslinien in Richtung Mailing
	M402	Optimierung der Umstiegszeiten in Mailing
Handlungsfeld	H41	Erweiterung des ÖPNV-Angebots
Maßnahmen	M411	Einführung Rufbus
	M412	Prüfung der Einrichtung zusätzliche Bushaltestelle am Seniorenzentrum
	M413	Einführung flexiblere Angeboten: VGI Flexi
	M414	Einführung Mitfahrerbanken
Handlungsfeld	H42	Verbesserungen von Haltestellenbereichen unter Berücksichtigung Barrierefreiheit
Maßnahmen	M421	Aufwertung des Haltestellenbereichs Köschinger Straße (ref. M103)
	M422	Aufwertung des Haltestellenbereichs Kriegsstraße
	M423	Aufwertung des Haltestellenbereichs Ahornstraße

Einführung Mitfahrerbänke M414



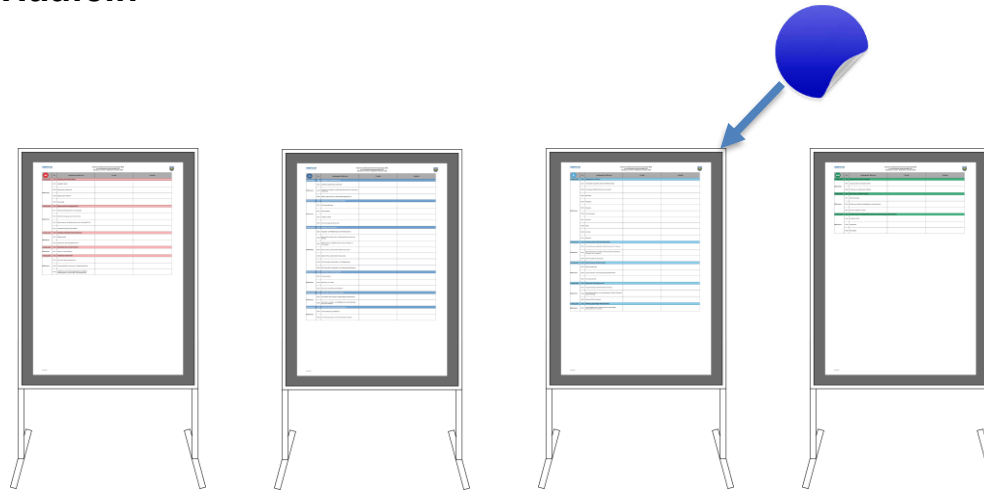
+	-
Förderung umweltfreundliche Mobilität	Unzuverlässig, da keine festen Fahrzeiten
Kostengünstig in der Umsetzung	Kaum Kontrolle oder organisatorische Steuerung
Kostenfrei bzw. sehr günstig für Nutzer	Sicherheitsbedenken bei der Nutzung
Stärkt das Gemeinschaftsgefühl vor Ort	Stark wetterabhängig
Sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV	Wirksamkeit hängt von der aktiven Teilnahme ab
Spontan und unkompliziert nutzbar	

- Bestandsanalyse Verkehr
- SWOT Analyse und Handlungsfelder
- Maßnahmen
- **Priorisierung**
- Ausblick und weiteres Vorgehen

Priorisierung Maßnahmen

Was sind aus Ihrer Sicht die 10 zentralen Maßnahmen im Verkehr im Markt Großmehring?

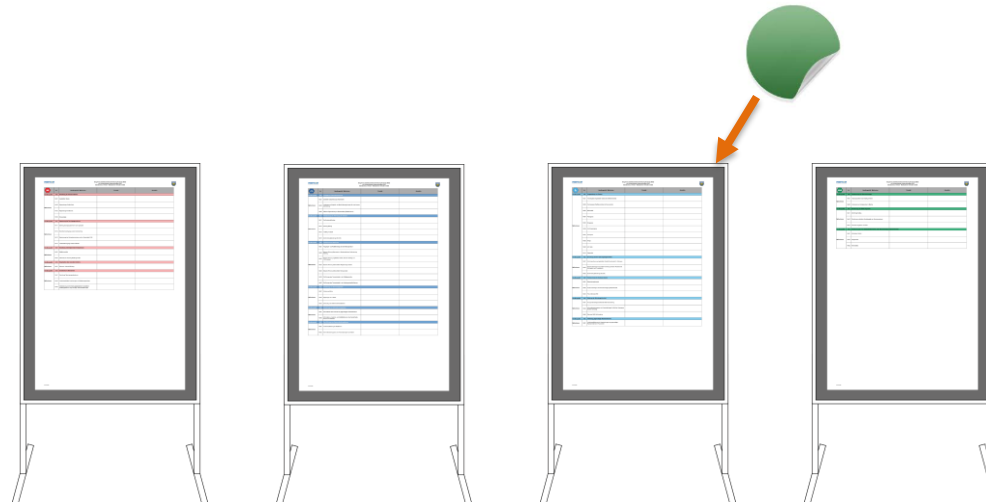
- Jeder Teilnehmende erhält 10 Klebepunkte
- Bitte kleben Sie die Punkte auf die von Ihnen priorisierten Maßnahmen
- Kein Häufeln



Was steht als nächstes an?

Womit sollten wir beginnen?

- Jeder Teilnehmende erhält 5 grüne Klebepunkte
- Bitte kleben Sie die Punkte auf die von Ihnen priorisierten Maßnahmen
- Kein Häufeln



Zusammenführung der Ergebnisse



- Bestandsanalyse Verkehr
- SWOT Analyse und Handlungsfelder
- Maßnahmen
- Priorisierung
- **Ausblick und weiteres Vorgehen**

Weiteres Vorgehen ISEK

- **Dokumentation der Ergebnisse Arbeitskreis 2 Maßnahmen Verkehr im ISEK**
 - **Verteilen der Präsentation und Dokumentation an die Teilnehmenden**
 - **Integration priorisierte verkehrliche Maßnahmen in ISEK**
-
- **Arbeitskreis 3 Mailinger Bach am 18.06.2026**