

CycloConnect – Inspiration für die Stadtnah-Mobilität

Studie des Radverkehrs im Gebiet MAS Hlubocko- Lišovsko

FEBRUAR 2026

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitende Informationen und methodischer Ansatz der durchgeführten Kartierung.....	3
2	Analyse des bestehenden Zustands im Gebiet	5
2.1	Grundlegende Merkmale des Gebiets	5
2.1.1	Abgrenzung des zu lösenden Gebiets	5
2.1.2	Pendlerverkehr der Einwohner im Gebiet	1
2.2	Bestehende Verkehrs- und Radverkehrsinfrastruktur im Gebiet	3
2.2.1	Bestehende Verkehrsinfrastruktur im Gebiet.....	3
2.2.2	Grundlegende Radverkehrsinfrastruktur im Gebiet	5
2.2.3	Hauptproblemstellen	7
2.2.4	Verknüpfung der Radwege mit dem öffentlichen Verkehr	8
2.3	Ergebnisse der Befragung unter den Einwohnern der betroffenen Gemeinden.....	11
2.3.1	Einleitende Informationen über die Befragten	11
2.3.2	Bewertung der einzelnen Fragen.....	11
2.4	Erfassung von Vorhaben und Möglichkeiten zur Erweiterung des bestehenden Netzes	19
2.4.1	Erfasste Vorhaben zur Entwicklung der Infrastruktur im Gebiet der MAS Hlubocko–Lišovsko	19
2.4.2	Erfasste Vorhaben zur Verbesserung der Anbindung der Kleinregion Blata	21
2.4.3	Erfasste Vorhaben zur Anbindung der MAS Třeboňsko.....	22
2.4.4	Potenzial der Nutzung der Eisenbahnstrecke České Budějovice – Ševětín.....	23
3	Zusammenfassende Ergebnisse der Untersuchung und Analyse	27
4	SWOT-Analyse des Potenzials zur Entwicklung des Radverkehrs im Gebiet	29
5	Schlussfolgerungen und Empfehlungen für die weiteren Schritte	31

1 Einleitende Informationen und methodischer Ansatz der durchgeführten Kartierung

Ziel der vorliegenden Analyse ist es, den aktuellen Stand der Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur im Gebiet MAS Hlubocko–Lišovsko zu beschreiben und zu bewerten, einschließlich der Möglichkeiten zur Verknüpfung des Radverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr sowie zur Steigerung der Attraktivität der Region.

Die vorliegende Analyse soll als Grundlage für die Vorbereitung eines Entwurfs möglicher Lösungen zur Verbesserung der aktuellen Situation im Gebiet dienen, die Gegenstand der anschließenden Studie sein werden.

Die Analyse wurde entsprechend der Aufgabenstellung und dem vorgelegten Angebot des Auftragnehmers in fünf selbstständigen Schritten ausgearbeitet.

A. Auswertung grundlegender Daten über das Gebiet und die Mobilität der Bevölkerung im Gebiet

Im ersten Schritt wurde eine grundlegende Auswertung des Gebiets durchgeführt, mit dem Ziel, das Untersuchungsgebiet abzugrenzen und die wichtigsten Pendlerströme anhand so genannter Geolokalisierungsdaten der Mobilfunkbetreiber zu beschreiben. Die Daten wurden über das Portal www.kamdojizdime.cz bezogen und anschließend mithilfe von GIS zur Visualisierung der einzelnen Pendlerströme sowie der grundlegenden Verkehrsbeziehungen im Gebiet verarbeitet. Die Datenauswertung erfolgte sowohl für die Angaben zum Einpendeln als auch zum Auspendeln. Für die Auswertung wurden Daten aus dem Frühjahr 2022 verwendet, damit die dargestellten Intensitäten nicht durch saisonale Schwankungen verzerrt werden.

B. Auswertung der bestehenden Verkehrs- und Radverkehrsinfrastruktur

Im zweiten Schritt wurde die bestehende Verkehrs- und Radverkehrsinfrastruktur im Gebiet ausgewertet. Für die Auswertung wurden Daten der Straßen- und Autobahndirektion sowie öffentlich zugängliche Daten über die Verkehrsinfrastruktur im Gebiet verwendet. Die Auswertung wurde – ebenso wie im vorherigen Fall – mithilfe von GIS durchgeführt, damit die Daten beispielsweise mit den ausgearbeiteten Angaben zum Ein- und Auspendeln verglichen werden können.

Parallel dazu wurde eine Auswertung der Daten über die bestehende Radverkehrsinfrastruktur im Gebiet durchgeführt. Für diese Auswertung wurden Daten aus der Datenbank der Stiftung Südböhmische Radwege genutzt, die Daten über die Radverkehrsinfrastruktur im Gebiet der Südböhmischen Region verwaltet und regelmäßige Gelände-Audits durchführt, bei denen der Zustand der Infrastruktur bewertet sowie Problemstellen beziehungsweise kritische und gefährliche Abschnitte identifiziert werden. Unter Nutzung dieser Daten wurden die Radwege identifiziert, die durch das Gebiet der MAS Hlubocko–Lišovsko verlaufen, deren aktueller Zustand analysiert sowie die identifizierten Problemstellen bewertet.

C. Durchführung einer Befragung unter den Einwohnern

Um die Erfahrungen der Nutzer der bestehenden Infrastruktur im Rahmen der ausgearbeiteten Analyse berücksichtigen zu können, wurde im dritten Schritt eine Online-Befragung unter den Einwohnern der betroffenen Gemeinden durchgeführt. Die Befragung wurde im Februar 2026 in Form einer Online-Umfrage (CAWI) durchgeführt, die über die Kommunikationskanäle der einzelnen betroffenen Gemeinden verbreitet wurde (Webseiten und Facebook-Seiten der Gemeinden sowie E-

Mail-Ansprache ausgewählter Einrichtungen). Im Rahmen der Befragung konnten insgesamt 375 vollständig ausgefüllte Fragebögen erhoben und anschließend ausgewertet werden. Die Befragung konzentrierte sich auf grundlegende Informationen zur Nutzung des Radverkehrs durch die Einwohner der betroffenen Gemeinden, deren Bewertung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur im Gebiet sowie auf mögliche Einschränkungen, die deren Nutzung begrenzen oder verhindern.

D. Erfassung der Vorhaben der einzelnen Gemeinden im Gebiet

Als weiterer Schritt wurde eine Erfassung der Entwicklungsabsichten beziehungsweise Vorschläge der einzelnen Gemeinden im Gebiet durchgeführt. Die Erfassung erfolgte in Form persönlicher Gespräche mit Vertretern der einzelnen Gemeinden, bei denen der aktuelle Stand des Radverkehrs und der Radverkehrsinfrastruktur in der Gemeinde sowie Möglichkeiten zur Verbesserung der bestehenden Situation diskutiert wurden, damit der Radverkehr insbesondere für den Arbeitsweg und Wege zu Dienstleistungen zu einer angemessenen Alternative wird. Die einzelnen gesammelten Vorhaben wurden in die ausgearbeiteten GIS-Daten eingepflegt.

E. Erfassung des Potenzials des Eisenbahnwegs Hrdějovice – Ševětín

Im letzten Schritt wurde das Potenzial der Nutzung des Eisenbahnwegs Hrdějovice – Ševětín beziehungsweise der Nutzung des bestehenden Bahnkörpers der Eisenbahnstrecke České Budějovice – Ševětín ausgewertet, die nach der Modernisierung des Eisenbahnkorridors stillgelegt werden soll. Die Bewertung erfolgte unter Nutzung vorhandener Daten und Unterlagen über den technischen Zustand dieser Strecke, die die Stiftung Südböhmische Radwege in der Vergangenheit von der Eisenbahnverwaltung erhalten hatte. Die Bewertung konzentrierte sich auf die grundlegende Beschreibung der betroffenen Strecke sowie auf die wichtigsten Aspekte, die mit einer möglichen Nutzung für den Bau eines Radwegs zusammenhängen.

Alle erhobenen Daten und durchgeführten Teilbewertungen wurden für die Erstellung einer SWOT-Analyse des Gebiets genutzt, die der Interpretation der wichtigsten Schlussfolgerungen der Analyse dient.

Verfasser des Dokuments ist die Stiftung Südböhmische Radwege in Zusammenarbeit mit der Gesellschaft Cassia Development & Consulting s.r.o.

Tabelle 1– Einleitende Informationen über den Verfasser

Name des Verfassers (Firma):	Südböhmische Radwege in Zusammenarbeit mit der Gesellschaft Cassia Development & Consulting s.r.o.
Postanschrift (Büro):	Dr. Tůmy 1601/5, 370 01 České Budějovice
Verantwortliche Person für die Ausarbeitung:	Mag. Jan Vlášek, Vilém Čekajle, Dipl. Ek.
Grundlegende Kontaktangaben:	www.jihoceske-cyklostezky.cz www.cassia.cz
Erstelldatum des Dokuments:	13. 02. 2026

2 Analyse des bestehenden Zustands im Gebiet

2.1 Grundlegende Merkmale des Gebiets

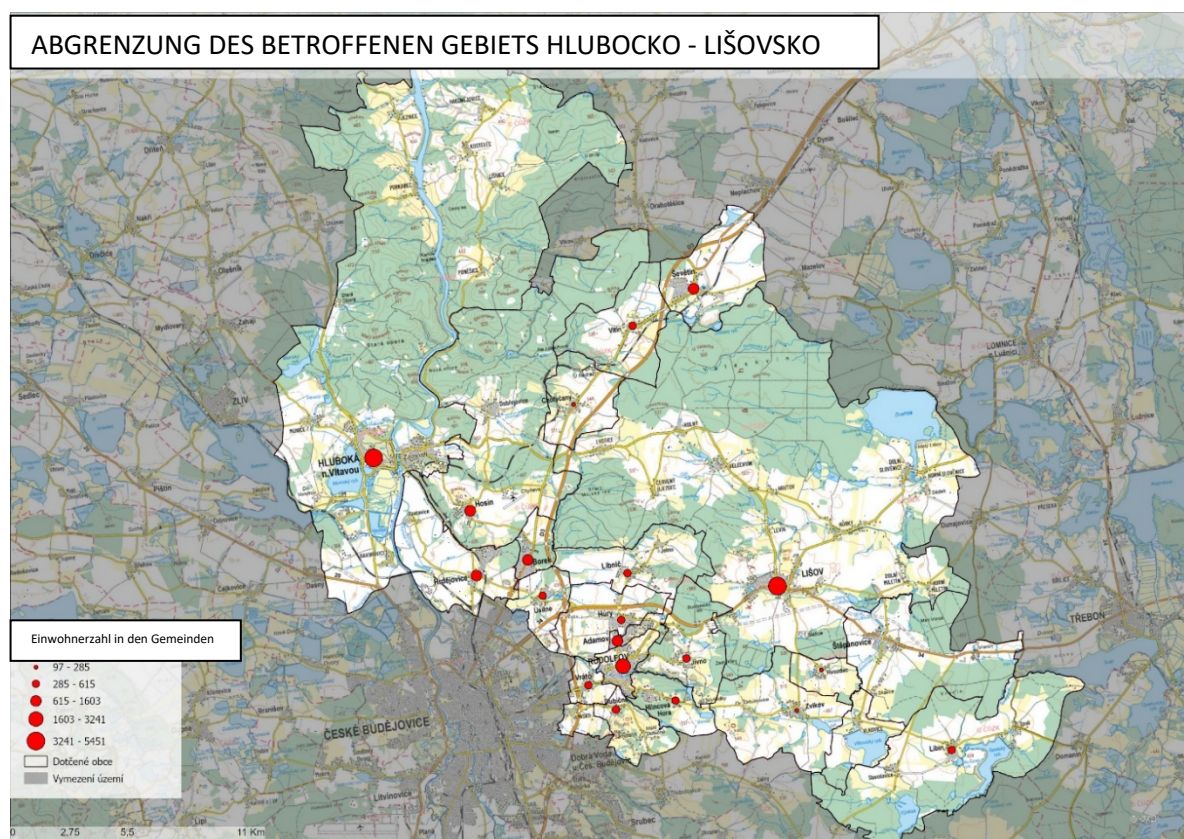
2.1.1 Abgrenzung des zu lösenden Gebiets

Das zu lösende Gebiet wurde auf Grundlage der Aufgabenstellung durch das Gebiet der Städte und Gemeinden der MAS Hlubocko–Lišovsko festgelegt, konkret durch folgende Gemeinden und Städte:

- Adamov
- Borek
- Dubičné
- Hlincová Hora
- Hluboká nad Vltavou
- Hosín
- Hrdějovice
- Hůry
- Hvozdec
- Chotýčany
- Jivno
- Libín
- Libníč
- Lišov
- Rudolfov
- Ševětín
- Štěpánovice
- Úsilné
- Vitín
- Vrátov
- Zvíkov

Aus Sicht der Verwaltungsgliederung befinden sich die betroffenen Gemeinden im Gebiet der Gemeinde mit erweitertem Wirkungsbereich (ORP) České Budějovice. Die Darstellung des betroffenen Gebiets ist in der folgenden Abbildung ersichtlich.

Abbildung 1 – Darstellung des zu lösenden Gebiets



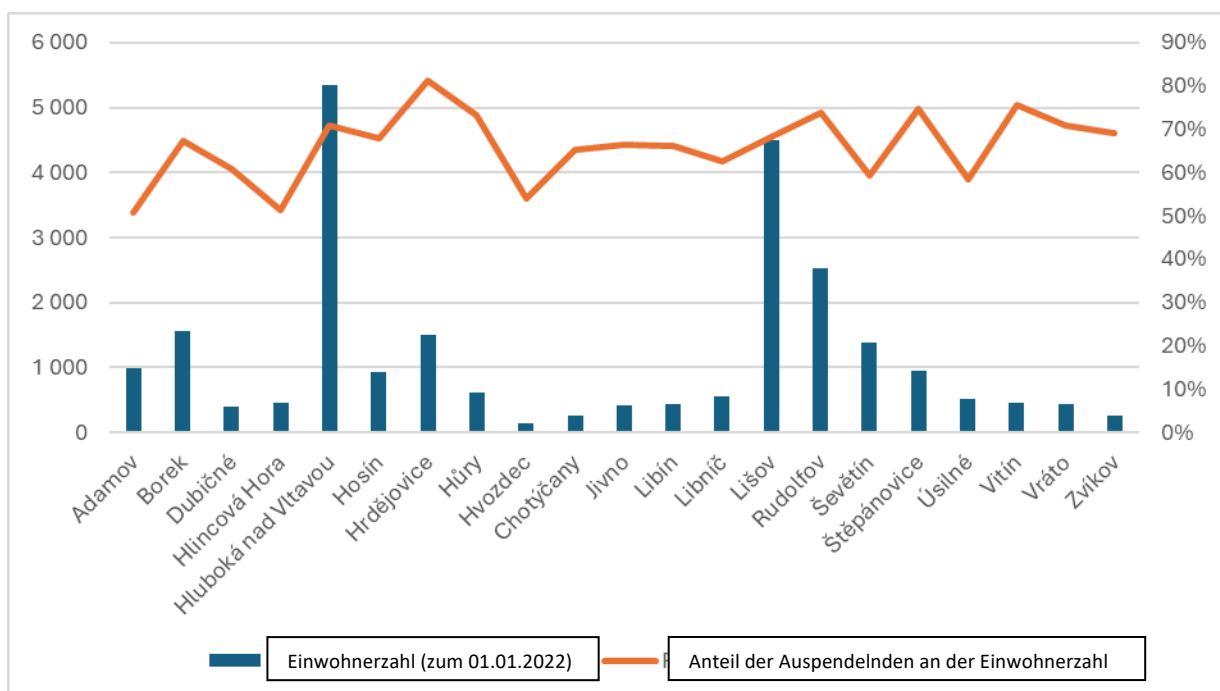
Quelle: ARC ČR, ČSÚ, eigene Bearbeitung

Wie aus der angeführten Kartendarstellung ersichtlich ist, befindet sich das Gebiet in der Nähe der Bezirksstadt České Budějovice, die das Einzugszentrum für Pendelverkehr zur Arbeit und zu Dienstleistungen bildet. Dies beeinflusst die Verkehrsnachfrage im Gebiet und damit auch das Potenzial für die Nutzung und Entwicklung des Radverkehrs in erheblichem Maße.

2.1.2 Pendlerverkehr der Einwohner im Gebiet

Im Gebiet der betroffenen Gemeinden leben insgesamt 25 Tausend Einwohner, davon 15 Tausend wirtschaftlich aktive Einwohner. Im Durchschnitt pendeln 66 % der Einwohner der einzelnen Gemeinden zur Arbeit, zur Schule oder zu Dienstleistungen. Die Übersicht über die Einwohnerzahl sowie den Anteil der Einwohner, die aus der jeweiligen Gemeinde zur Arbeit pendeln, zeigt das folgende Diagramm.

Grafik 1 – Einwohnerzahl der betroffenen Gemeinden und Anteil der Einwohner, die zu Dienstleistungen, Schulen und Arbeitsplätzen auspendeln



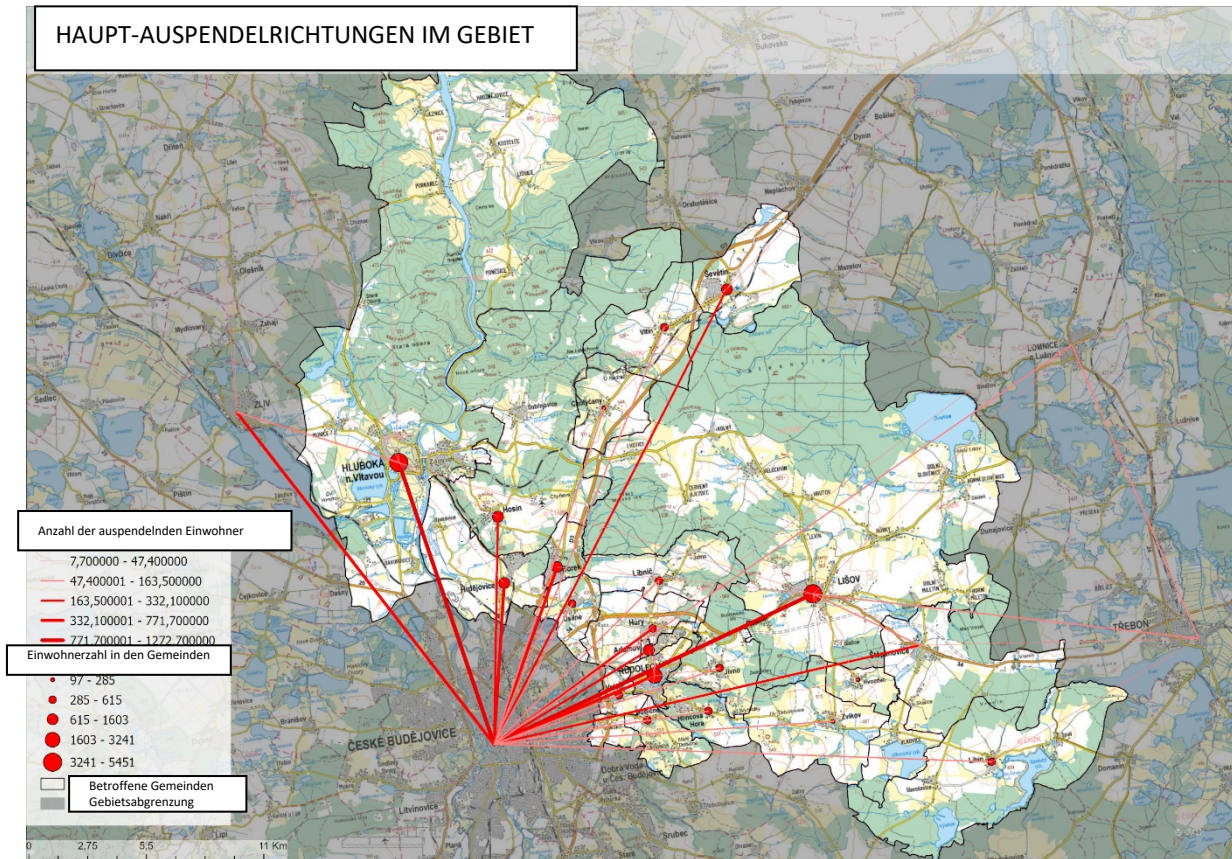
Quelle: www.kamdojizdime.cz Daten aus dem Frühjahr 2022, Daten der Tschechischen statistischen Behörde (ČSÚ), eigene Bearbeitung

Um bewerten zu können, welche Richtungen für den Pendelverkehr am bedeutendsten sind, wurde eine Auswertung der wichtigsten Pendelrichtungen der Einwohnerbewegungen unter Nutzung so genannter Geolokalisierungsdaten der Mobilfunkbetreiber durchgeführt, die über das Portal www.kamdojizdime.cz verfügbar sind. Die Daten zeigen Informationen über die häufigsten Richtungen des Ein- und Auspendelns für jede der betroffenen Gemeinden, gegliedert nach täglichem Pendelverkehr zur Arbeit und Schule, intensivem Pendelverkehr zu Dienstleistungen sowie gelegentlichem Pendelverkehr zu Dienstleistungen.

Wie aus der folgenden Abbildung ersichtlich ist, ist das Einzugszentrum - die Stadt České Budějovice - das häufigste Ziel des Auspendelns aus dem Gebiet und stellt für die Einwohner aller Gemeinden im Gebiet das wichtigste Ziel dar. Im Gebiet sind auch weitere bedeutende Richtungen erkennbar,

darunter das Auspendeln von Lišov nach Štěpánovice und Třeboň sowie das Auspendeln von Hluboká nad Vltavou nach Zliv beziehungsweise das Auspendeln aus einigen kleineren Gemeinden nach Rudolfov oder Borek.

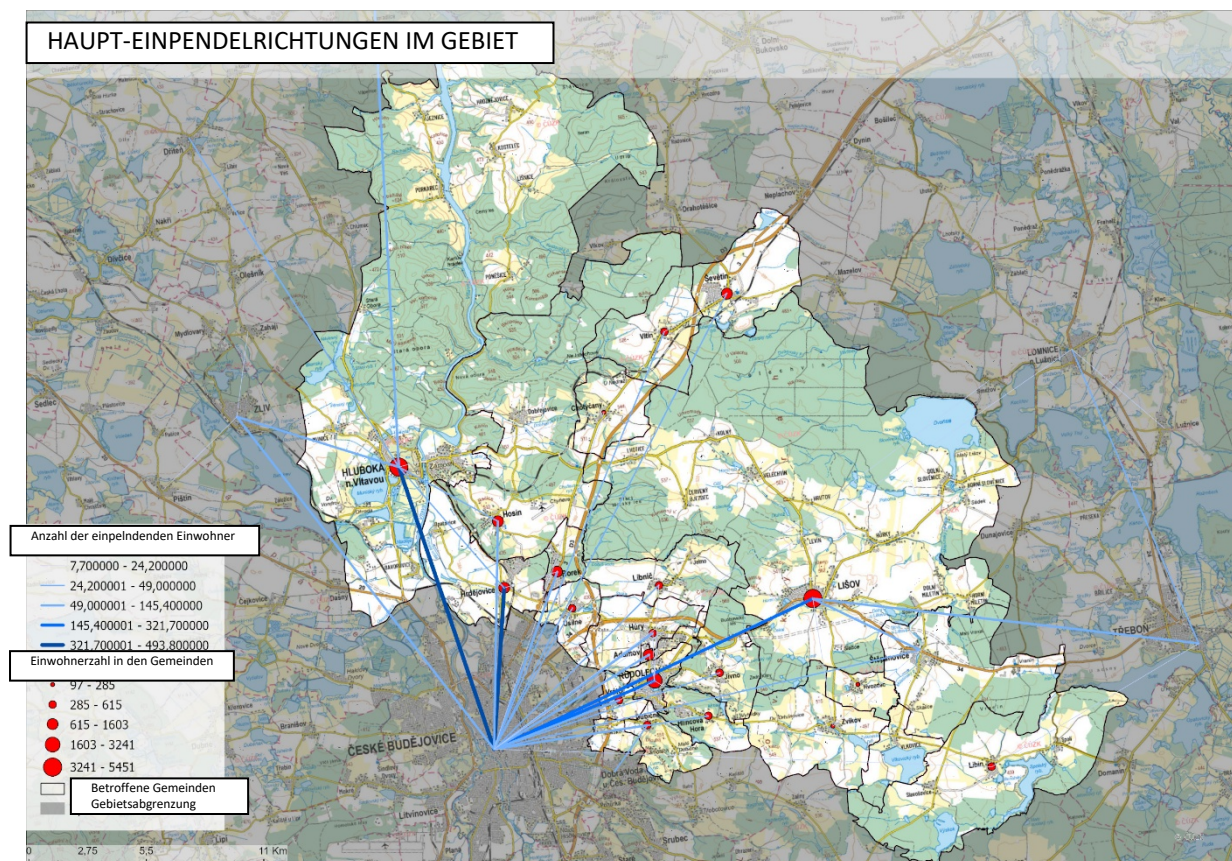
Abbildung 2 – Darstellung der wichtigsten Auspendelrichtungen



Quelle: ARC ČR, ČSÚ, www.kamdojizdime.cz, eigene Bearbeitung

Ähnlich stellt sich die Situation auch beim Pendelverkehr in Richtung der einzelnen Gemeinden im Gebiet dar. Wie aus der folgenden Abbildung ersichtlich ist, ist auch in diesem Fall die Stadt České Budějovice die häufigste Quelle des Pendelverkehrs. Neben České Budějovice lassen sich auch weitere Teilrichtungen des Pendelverkehrs identifizieren, wie beispielsweise Třeboň und Štěpánovice in Richtung Lišov, Týn nad Vltavou, Dříteň und Zliv in Richtung Hluboká nad Vltavou sowie mehrere weitere Teilrichtungen.

Abbildung 3 – Darstellung der wichtigsten Pendelrichtungen



Quelle: ARC ČR, ČSÚ, www.kamdojizdime.cz, eigene Bearbeitung

Insgesamt ergibt sich aus der Auswertung der genannten Daten, dass für eine mögliche Nutzung des Radverkehrs für Wege zur Arbeit, zu Schulen und zu Dienstleistungen insbesondere die Verbindung der einzelnen Gemeinden mit der Stadt České Budějovice beziehungsweise die Verbindung in Richtung Lišov – Štěpánovice – Třeboň von Bedeutung ist.

2.2 Bestehende Verkehrs- und Radverkehrsinfrastruktur im Gebiet

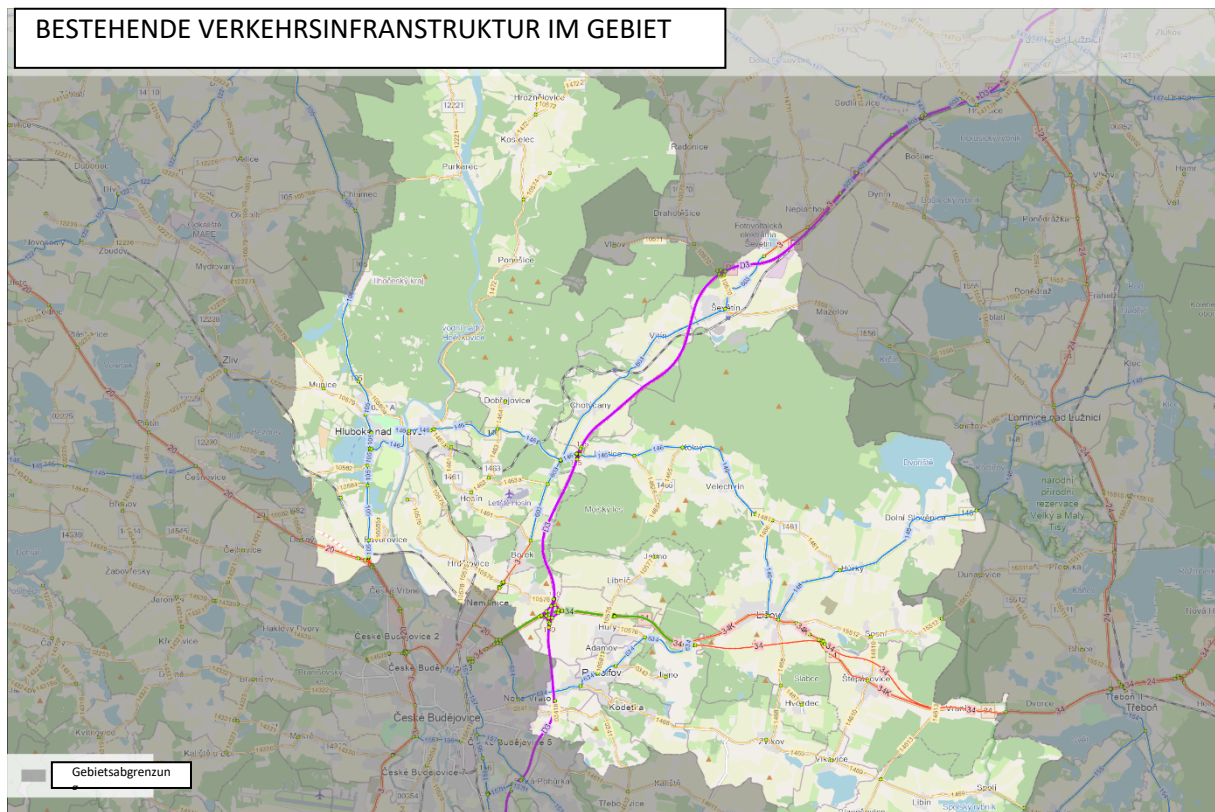
2.2.1 Bestehende Verkehrsinfrastruktur im Gebiet

Die wichtigste Verkehrsverbindung, die durch das Gebiet verläuft, ist die Autobahn D3 in Richtung České Budějovice – Tábor – Prag sowie die Straße I/34 in Richtung České Budějovice – Lišov – Třeboň. Die weitere Verkehrsanbindung wird durch die Straßen II/105 in Richtung České Budějovice – Hluboká nad Vltavou – Týn nad Vltavou, die Straße II/603, die den ursprünglichen Verlauf der Straße I/3 in Richtung Borek – Chotýčany, Vitín – Ševětín – Veselí nad Lužnicí kopiert, sowie durch die Straße II/146 sichergestellt, die die Verbindung innerhalb des Gebiets in Richtung Hluboká nad Vltavou – Lišov gewährleistet, und durch die Straße II/148 in Richtung Lišov – Lomnice nad Lužnicí.

Durch das Gebiet verlaufen außerdem zwei Eisenbahnstrecken: die Strecke 220 České Budějovice – Tábor – Prag, die schrittweise zu einem Hochgeschwindigkeitskorridor modernisiert wird, sowie die Strecke 190 České Budějovice – Protivín – Pilsen, die das Gebiet nur im südwestlichen Teil berührt, wo sie das Gebiet der Stadt Hluboká nad Vltavou kreuzt.

Der Verlauf der einzelnen Straßen und der genannten Eisenbahnstrecken ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

Abbildung 4 – Darstellung der Verkehrsinfrastruktur im Gebiet



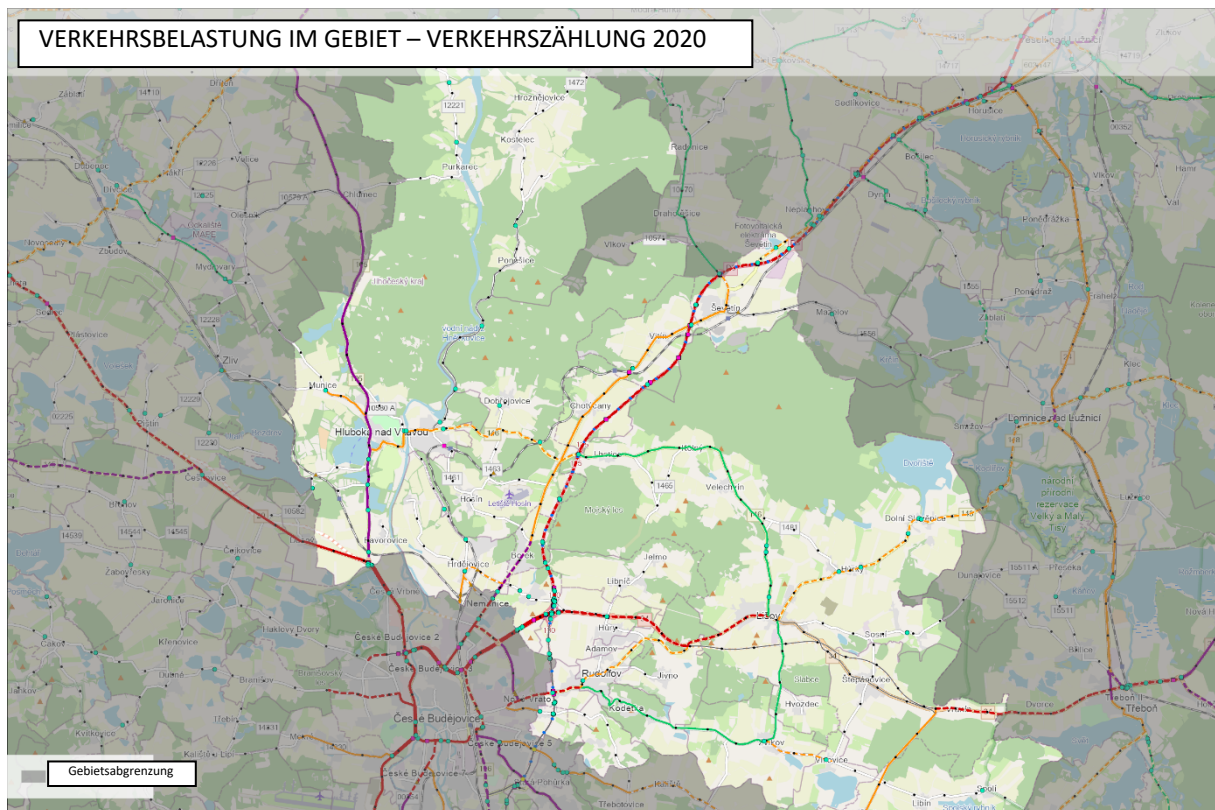
Quelle: ŘSD, eigene Bearbeitung

Die genannten Hauptverkehrsstraßen sind relativ stark befahren, was die folgende Abbildung mit den Ergebnissen der Verkehrszählung aus dem Jahr 2020 belegt. Wie aus der Darstellung ersichtlich ist, dienen die meisten der genannten Hauptverkehrsstraßen sowohl dem Transitverkehr durch das Gebiet als auch dem Pendelverkehr der Einwohner zur Arbeit und sind daher für den Radverkehr gefährlich und ungeeignet.

Dies betrifft insbesondere die Route CT 1058 Hluboká/Vlt. Záměstí – Ševětín, die entlang einer stark befahrenen Straße verläuft und gleichzeitig die einzige Route darstellt, die den Einwohnern von Chotýčany, Vitín und Ševětín das Pendeln nach České Budějovice ermöglicht.

Die übrigen Radwege im Gebiet verlaufen über weniger stark befahrene Straßen, sodass dort die gemeinsame Nutzung mit intensivem Autoverkehr kein Problem darstellt.

Abbildung 5 – Darstellung der Verkehrsbelastung der einzelnen Straßen im Gebiet



Quelle: ŘSD, eigene Bearbeitung

2.2.2 Grundlegende Radverkehrsinfrastruktur im Gebiet

Durch das Gebiet verlaufen derzeit 25 regionale Radwege sowie eine internationale/Fernroute (CT 07 Moldauradweg). Die Übersicht der einzelnen Routen im Gebiet ist in der folgenden Tabelle dargestellt, einschließlich der Bewertung ihres Schwierigkeitsgrades und ihrer Attraktivität.

Tabelle 2 – Übersicht der wichtigsten Radwege im Gebiet der MAS HL

Route n-Nr.	Anfang der Route	Ende der Route	Schwierigkeit sgrad der Route	Attraktivität	Länge des betroffenen Abschnitts in Kilometern
1061	Líšnice – Kreuzung		Leicht	Attraktiv	10
0011A	Bavorovice	Ohrada	Leicht	Attraktiv	2
0007	Kostelec nad Vltavou	Kvilda	Schwierig	Durchschnittlich	47
0011	Lom u Tábora	Dolní Dvořiště	Schwierig	Durchschnittlich	26
1105	Dunajovice	Libín	Leicht	Attraktiv	14
1078	Hluboká / Vlt	Týn / Vlt.	Leicht	Attraktiv	30
1082	Hluboká / Vlt.	Křemže	Leicht	Attraktiv	13

1056	Hluboká / Vlt.- U Macara	Hluboká / Vlt.- Zámostí	Mittelschwierig	Attraktiv	8
1084	Hluboká / Vlt. Ohrada	Zbudov	Leicht	Attraktiv	11
1052	Hluboká / Vlt	Hrdějovice	Leicht	Attraktiv	5
1079	Hluboká / Vlt	Týn / Vlt.	Mittelschwierig	Durchschnittlich	28
1058	Hluboká / Vlt– Zámostí	Ševětín	Leicht	Attraktiv	13
1080	Hluboká / Vlt	Vodňany	Leicht	Attraktiv	25
1081	Hluboká / Vlt	Netolice	Leicht	Attraktiv	23
1051A	Hluboká / Vlt Um den Teich Munický rybník	Kreuzung bei Munice	Mittelschwierig	Attraktiv	3
1051B	Teich Munický rybník	Hluboká / Vlt	Leicht	Sehr attraktiv	0
1057	Vitín	Poněšice	Mittelschwierig	Attraktiv	6
1051	Hluboká / Vlt Um den Teich Munický rybník	Hluboká / Vlt	Leicht	Attraktiv	8
1096	České Budějovice	Třeboň	Mittelschwierig	Attraktiv	31
1106	Zaliny	Oberhalb des Bachs Borový potok	Leicht	Attraktiv	15
1134	Ševětín	Veselí/Luž	Leicht	Attraktiv	20
0122	České Budějovice	Chlum u Třeboně	Mittelschwierig	Attraktiv	60
1054	Ševětín	Hrdějovice Kreuzung	Leicht	Attraktiv	17
1243	Libnič	Horní Slověnice	Mittelschwierig	Attraktiv	12
1107	Libnič	Malé Dubičné	Leicht	Sehr attraktiv	8
1060	Týn / Vlt.	Ševětín	Mittelschwierig	Attraktiv	15

Quelle: Datenbank der Stiftung Südböhmische Radwege

Was den Belag betrifft, verläuft die überwiegende Mehrheit der Radwege im Gebiet auf Straßen mit Asphaltoberfläche. Eine Ausnahme bilden mehrere Teilabschnitte, die über Wege mit unbefestigter Oberfläche beziehungsweise mit Schotter-/Kiesoberfläche geführt werden. Es handelt sich um folgende Abschnitte mit unbefestigter Oberfläche:

- ⊗ Abschnitt CT 1080 Křivonoska – Zahájí
- ⊗ Abschnitt CT 1087 Křivonoska – Zliv
- ⊗ Abschnitt CT 1084 ZOO Ohrada – Zliv
- ⊗ Abschnitt CT 1051A entlang des Teichs Munický rybník
- ⊗ Abschnitt CT 0122 Borek – Hrdějovice und nördlich von Borek

Und folgende Abschnitte mit Schotter-/Kiesoberfläche:

- ⊗ Abschnitt 1096 Rudolfov – Hlincová Hora
- ⊗ Abschnitt 1106 Hůrky – CT 0122
- ⊗ Abschnitt CT 07 České Budějovice – Hluboká nad Vltavou entlang des rechten Moldauufers

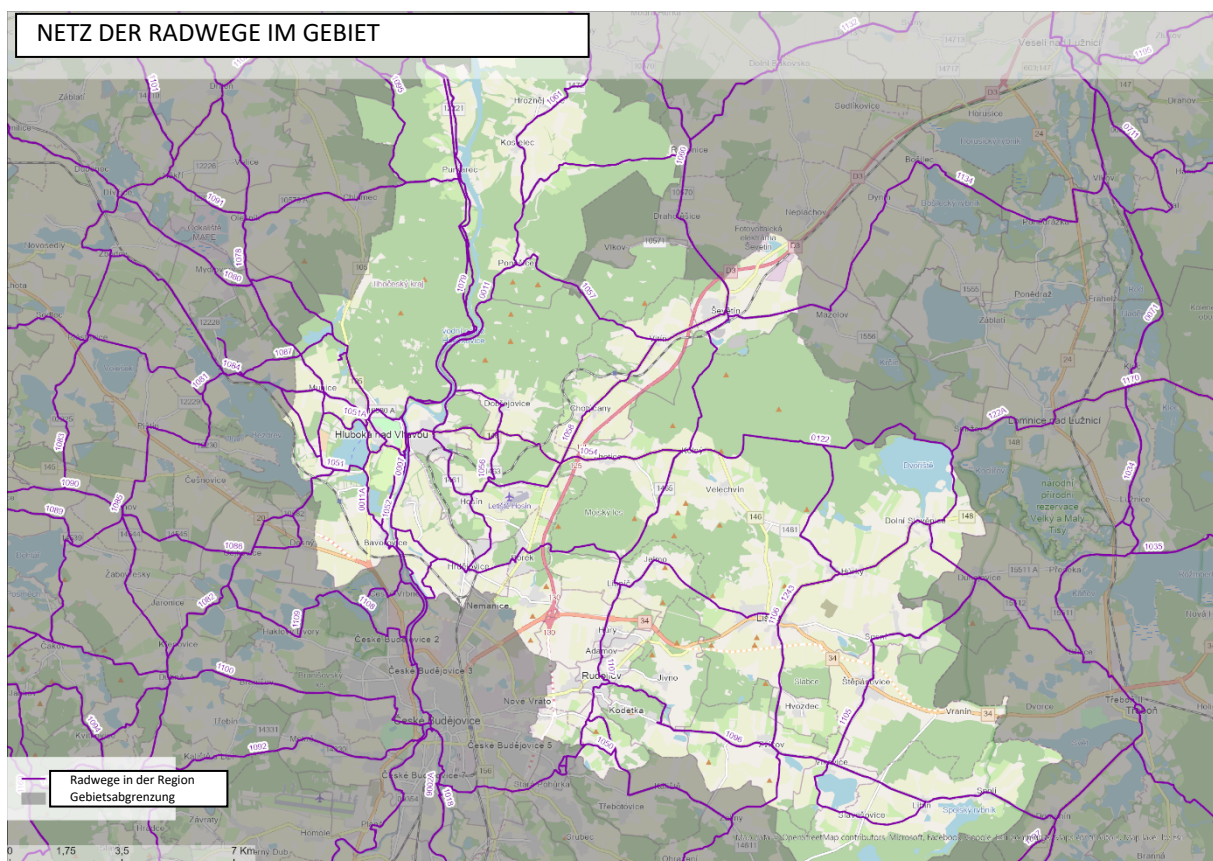
☹ Abschnitt CT 1054 von der Haltestelle Ševětín – Lom Ševětín

Mit Ausnahme einiger weniger Fälle verlaufen alle bestehenden Radwege auf lokalen Straßen beziehungsweise Straßen II. und III. Klasse oder auf Zweckstraßen. Als eigenständige Radwege sind lediglich Teilabschnitte der CT 07 im Abschnitt České Vrbné – Bavorovice und im Abschnitt Hluboká nad Vltavou – Purkarec sowie der Teilabschnitt 1058 Chotýčany – Bahnhof Chotýčany geführt.

Die überwiegende Mehrheit der Radwege im Gebiet dient ausschließlich touristischen Zwecken. Eine Ausnahme bildet die erwähnte Radroute CT 07 Moldauradweg, die zwar ursprünglich als touristische Route gebaut wurde, zugleich jedoch die wichtigste Pendelrichtung zwischen Hluboká nad Vltavou und České Budějovice kopiert.

Die Darstellung des bestehenden Netzes der Radwege und Radstrecken im Gebiet der Region zeigt die folgende Abbildung.

Abbildung 6 – Darstellung des bestehenden Netzes der Radwege und Radstrecken im Gebiet



Quelle: Stiftung Südböhmische Radwege, eigene Bearbeitung

2.2.3 Hauptproblemstellen

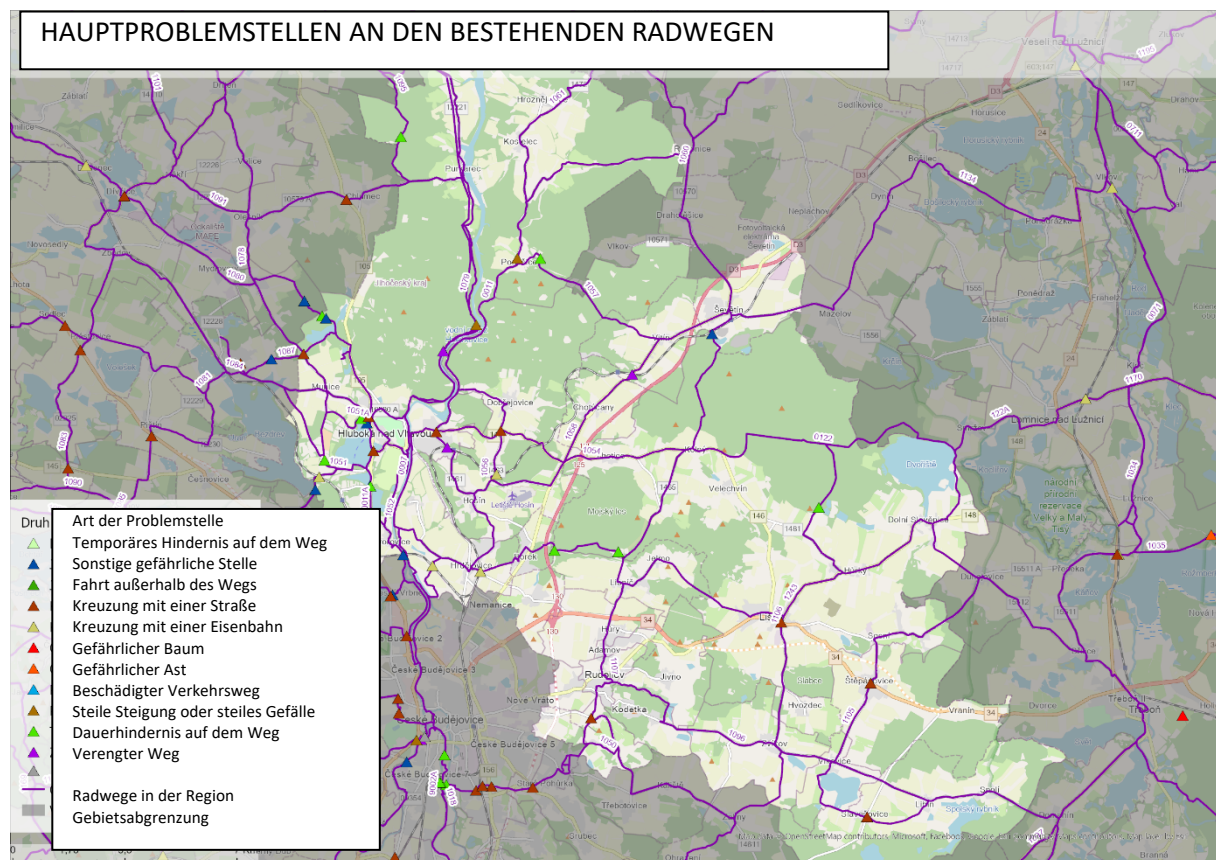
Die Stiftung Südböhmische Radwege führt regelmäßige Audits der bestehenden Radwege im Gebiet durch. Laut diesen Audits befinden sich im Gebiet der MAS Hlubocko–Lišovsko auf den bestehenden Routen 31 Problemstellen. Es handelt sich um folgende Arten von Problemstellen:

- Kreuzungen mit Straßen (9x) – dabei handelt es sich überwiegend um Kreuzungen mit weniger stark befahrenen Straßen; Ausnahmen bilden die Kreuzung der CT 1106 in Lišov, der CT 1105 in Štěpánovice sowie der CT 1056 und CT 1051B in Hluboká nad Vltavou

- Dauerhafte Hindernisse auf der Straße (8x) – dabei handelt es sich vor allem um Schranken auf Waldwegen, in einem Fall um einen schlammigen Abschnitt und in einem Fall um eine Furt, die häufig überflutet ist;
- Kreuzungen mit der Eisenbahn (4x)
- Verengte Verkehrswege (3x)
- Steile Anstiege / Gefälle (2x)
- Sonstige gefährliche Stellen (5x) – beispielsweise im Winter gesperrte Straßen, Bewegung von Lastkraftwagen beim Steinbruch Ševětín usw.

Die Übersicht der einzelnen Typen von Problemstellen ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

Abbildung 7 – Hauptproblemstellen an den bestehenden Radwegen



Quelle: Stiftung Südböhmische Radwege, eigene Bearbeitung

2.2.4 Verknüpfung der Radwege mit dem öffentlichen Verkehr

Um die Verknüpfung der Radwege mit dem öffentlichen Verkehr bewerten zu können, ist es zunächst notwendig zu beschreiben, welche Möglichkeiten der Kombination dieser beiden Verkehrsarten bestehen.

- Die erste Variante, die insbesondere im Eisenbahnverkehr in Betracht kommt, ist die Nutzung des öffentlichen Verkehrs mit Fahrradmitnahme. In einem solchen Fall fährt der Radfahrer von zu Hause los, erreicht eine Haltestelle des öffentlichen Verkehrs, steigt zusammen mit seinem Fahrrad in ein Verkehrsmittel des öffentlichen Personennahverkehrs ein und fährt mit dem

gewählten Verkehrsmittel in die Zielgemeinde beziehungsweise Zielstadt weiter. Anschließend nutzt er das Fahrrad für den weiteren Weg bis zum Arbeitsplatz, zum Arzt, zu Dienstleistungen oder zur Schule.

Diese Möglichkeit der Kombination von öffentlichem Verkehr und Radverkehr ist im Gebiet insbesondere durch die Lage der Bahnhaltestellen eingeschränkt. Die Haltestelle an der Strecke 190 in Richtung Pilsen in Hluboká nad Vltavou ist aus Sicht der Erschließung des Gebiets kaum nutzbar. Die Haltestelle befindet sich außerhalb des Stadtzentrums und zudem in relativ großer Entfernung, was ihre praktische Nutzung erheblich einschränkt. Ein gewisses Potenzial besitzt die Haltestelle Zliv, die künftig für den regionalen Schienenverkehr genutzt werden soll. Sie liegt jedoch außerhalb des Untersuchungsgebiets und ist daher nur eingeschränkt nutzbar. Die Haltestellen an der Strecke České Budějovice – Ševětín werden nach der geplanten Modernisierung der Strecke aufgehoben, sodass vermutlich nur die Haltestelle in Ševětín nutzbar bleiben wird. Die Nutzung dieser Haltestelle wird insbesondere davon abhängen, ob die Betreiber des Eisenbahnverkehrs den Betrieb eines regionalen Schienenverkehrs auf dieser modernisierten Strecke in Betracht ziehen. Im Fall des Busverkehrs stellt die begrenzte Möglichkeit der Fahrradmitnahme in Bussen das Hauptproblem dar, da diese dafür kapazitätsmäßig nicht ausgestattet sind und den Transport einer größeren Anzahl von Fahrrädern in der Regel nicht ermöglichen. In diesen Fällen kommt folgende zweite Variante der Kombination von öffentlichem Verkehr und Radverkehr in Betracht.

- Die zweite Variante besteht in der Nutzung geschützter Fahrradabstellanlagen, die es ermöglichen, das Fahrrad an der Haltestelle des öffentlichen Verkehrs vor schlechtem Wetter, Diebstahl oder Vandalismus sicher abzustellen. In diesem Fall fährt der Radfahrer von zu Hause los, erreicht die Haltestelle des öffentlichen Verkehrs, stellt dort das Fahrrad in einer geschützten Fahrradabstellanlage ab und fährt mit dem öffentlichen Verkehr in die Zielgemeinde beziehungsweise Zielstadt weiter. Von dort setzt er den Weg mit dem öffentlichen Nahverkehr, zu Fuß oder erneut mit dem Fahrrad fort, sofern er dort ein zweites Fahrrad abstellen kann oder beispielsweise Fahrradverleih beziehungsweise Leihfahrräder nutzen kann.

Wie aus der angeführten Beschreibung ersichtlich ist, setzt diese Art der Kombination von öffentlichem Verkehr und Radverkehr das Vorhandensein geschützter Fahrradabstellanlagen zumindest an allen bedeutenden beziehungsweise stark frequentierten Haltestellen voraus. Dazu zählen insbesondere die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs in Hluboká nad Vltavou oder Lišov. An keinem der genannten Orte stehen jedoch geschützte Fahrradabstellanlagen zur Verfügung.

Wichtig ist außerdem zu erwähnen, dass für ein optimales Funktionieren dieser Variante auch in den Zielgemeinden geschützte Fahrradabstellanlagen erforderlich wären, insbesondere in České Budějovice, damit der Radfahrer nach der Ankunft in České Budějovice den Weg zu seinem Ziel mit einem weiteren Fahrrad fortsetzen kann. Auch in České Budějovice steht diese Infrastruktur jedoch nicht zur Verfügung.

Eine weitere Teilvoraussetzung, die die Nutzung der Kombination aus öffentlichem Verkehr und Radverkehr unterstützt, ist die sichere Anbindung der Gemeinden im Gebiet an die genannten „bedeutenden Haltestellen des öffentlichen Massenverkehrs“. Diese Voraussetzung ist derzeit nur teilweise erfüllt. Die Haltestellen sind in der Regel über Radwege erreichbar, für eine effizientere Anbindung wäre es jedoch sinnvoll, die Erreichbarkeit der Haltestellen vorzugsweise durch getrennte Radwege oder durch solche Routen zu gewährleisten, die eine sichere Bewegung von Radfahrern aller Altersgruppen einschließlich Kindern ermöglichen – zumindest in den Richtungen, in denen eine höhere Nutzung zu erwarten ist.

2.3 Ergebnisse der Befragung unter den Einwohnern der betroffenen Gemeinden

Zur Ergänzung der Informationen über die Situation im Gebiet wurde im Rahmen der Analyse eine Online-Befragung unter den Einwohnern der betroffenen Gemeinden durchgeführt. Die Befragung fand im Februar 2026 statt. Insgesamt konnten im Rahmen der Befragung 375 vollständig ausgefüllte Fragebögen erhoben werden, deren Auswertung im folgenden Teil der Analyse dargestellt ist.

2.3.1 Einleitende Informationen über die Befragten

51 % der Befragten waren Männer, 49 % Frauen. Die größte Anzahl der Antworten (130) stammte von Befragten im Alter von 45–54 Jahren, die zweitgrößte Gruppe (119 Antworten) bildeten Einwohner im Alter von 35–44 Jahren. Die übrigen Antworten entfielen auf die Kategorien 65+ (44), 55–64 Jahre (39), 25–34 Jahre (39) und 18–24 Jahre (4 Antworten).

Der überwiegende Teil der Befragten (64 %) gehörte zur Kategorie Arbeitnehmer, 17 % der Befragten waren Unternehmer, 13 % Rentner beziehungsweise Personen mit Invaliditätsrente, 17 Antworten kamen von Personen in Mutterschafts-/Elternzeit, 2 Antworten von Studierenden und 3 Antworten von arbeitslosen Personen.

Aus territorialer Sicht kamen die meisten Antworten von Einwohnern aus Lišov (64), der zweitgrößte Anteil von Einwohnern aus Hluboká nad Vltavou (63) und der drittgrößte Anteil von Einwohnern aus Ševětín (38). Es folgten Rudolfov (35 Antworten), Libín (23), Úsilné (21), Vráto (16), Adamov (16), Štěpánovice (13), Hůry (11) und Vitín (10). Die übrigen Gemeinden verzeichneten weniger als 10 Antworten.

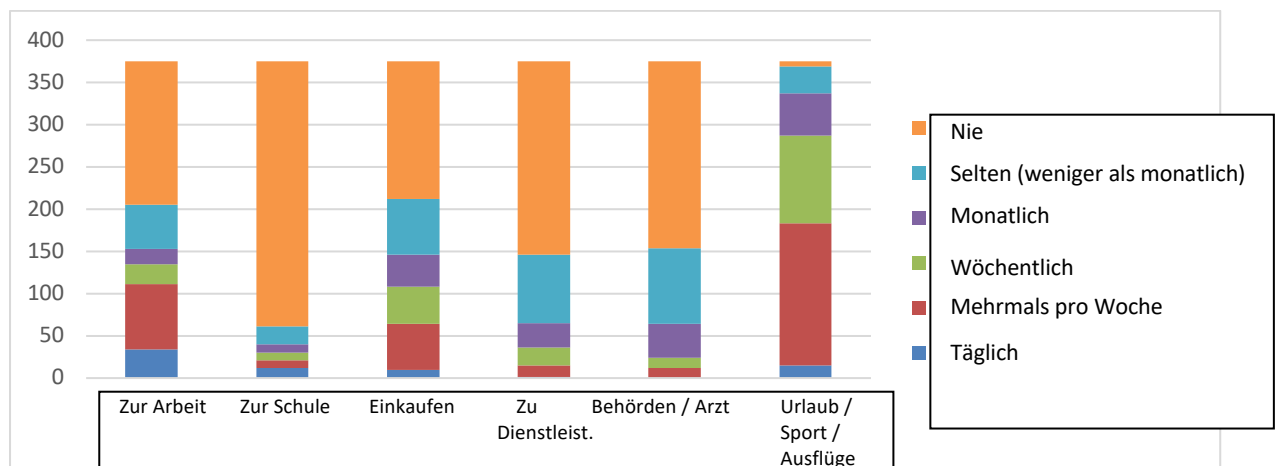
Die Haushalte der Befragten haben durchschnittlich 3,3 Mitglieder, alle Befragten besitzen mindestens ein Fahrrad (durchschnittlich 3,8 Fahrräder pro Haushalt). 8 Befragte besitzen überhaupt kein Auto – weder privat noch dienstlich.

2.3.2 Bewertung der einzelnen Fragen

Grundlegende Informationen zur Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel

Zunächst beantworteten die Befragten die Frage, wie häufig und zu welchem Zweck sie das Fahrrad nutzen. Wie aus dem folgenden Diagramm ersichtlich ist, nutzen die Befragten das Fahrrad am häufigsten zu Erholungs- oder Sportzwecken. 76 % der Befragten nutzen in der Saison täglich, mehrmals wöchentlich oder zumindest wöchentlich das Fahrrad zu diesem Zweck.

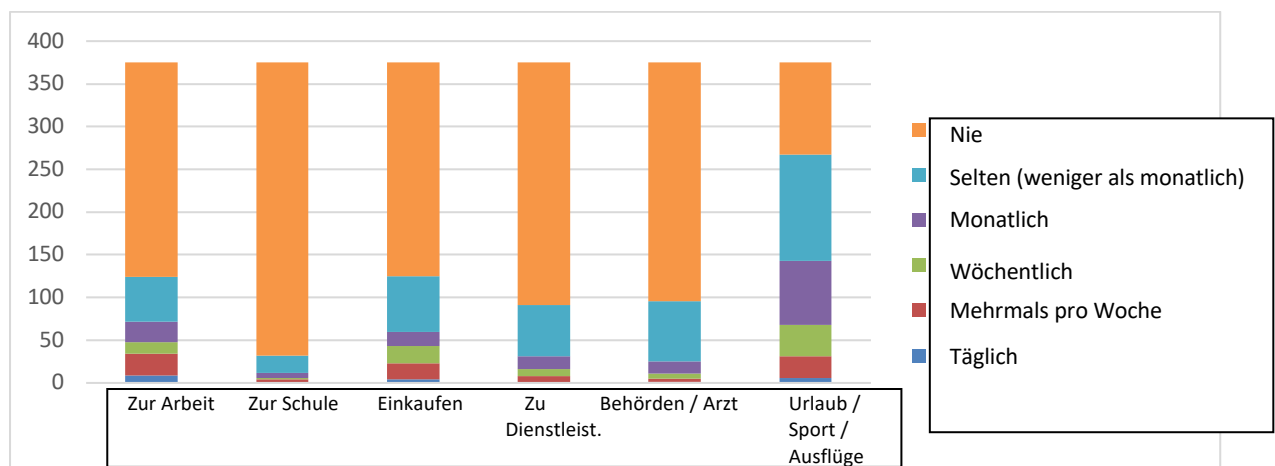
Graphik 2 – Häufigkeit und Zweck der Fahrradfahrten in der Saison (April–Oktober)



Der zweithäufigste Zweck von Fahrradfahrten mit mindestens wöchentlicher Frequenz ist der Arbeitsweg (36 %), an dritter Stelle stehen Einkaufsfahrten (28,8 %). Am wenigsten nutzen die Befragten das Fahrrad mindestens einmal pro Woche für Wege zu Behörden/Ärzten (6,4 %) und für den Schulweg (8 %).

Außerhalb der Hauptsaison ist die Situation sehr ähnlich: Die Befragten nutzen das Fahrrad mindestens wöchentlich am häufigsten zur Erholung (18 %), für den Arbeitsweg (12,8 %) und für Einkaufsfahrten (11,5 %). Ganzjährig nutzen 18 % der Befragten das Fahrrad mindestens einmal pro Woche.

Graphik 3 – Häufigkeit und Zweck der Fahrradfahrten außerhalb der Saison (November– März)



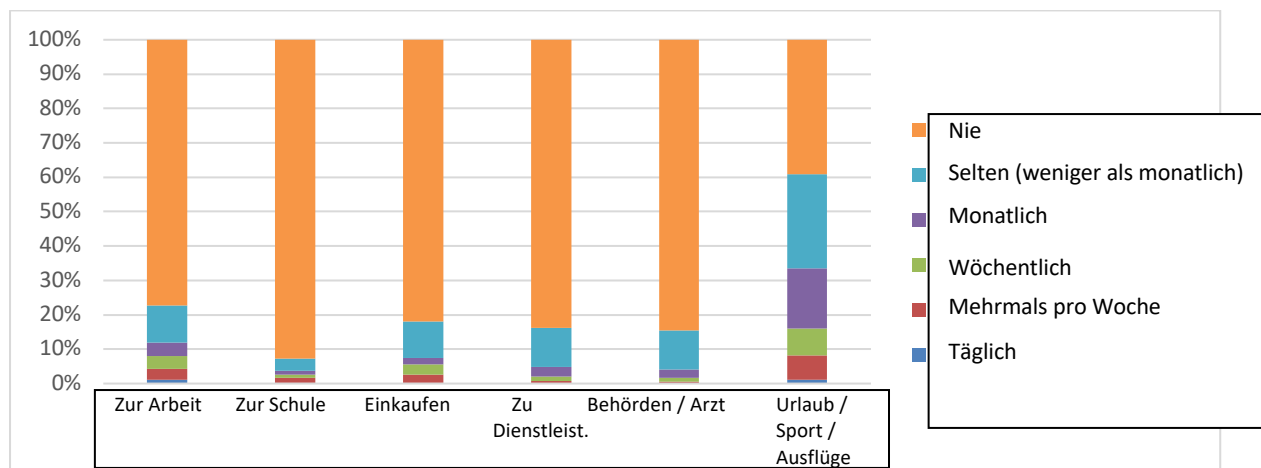
Für ihre Wege nutzen die Befragten am häufigsten ein klassisches Fahrrad (70 %), 11 % nutzen ausschließlich ein E-Bike, 15 % sowohl ein E-Bike als auch ein klassisches Fahrrad, und 4 % der Befragten nutzen ein Fahrrad mit Kinderanhänger.

In Haushalten mit Kindern nutzen 95 % der Kinder ein Fahrrad. Nur in 5 % der Fälle nutzen Kinder kein Fahrrad. Nach Ansicht der Befragten wird eine stärkere Nutzung des Fahrrads durch Kinder vor allem durch das hohe Verkehrsaufkommen auf den Straßen und das Fehlen einer größeren Zahl sicherer Routen behindert, die stark befahrene Straßen umgehen.

Fahrrad und öffentlicher Verkehr

20 % der Befragten nutzen mindestens einmal pro Woche das Fahrrad in Kombination mit öffentlichem Verkehr. Demgegenüber nutzen 35,5 % diese Kombination niemals. Die Übersicht der Nutzung nach einzelnen Fahrtarten zeigt das folgende Diagramm.

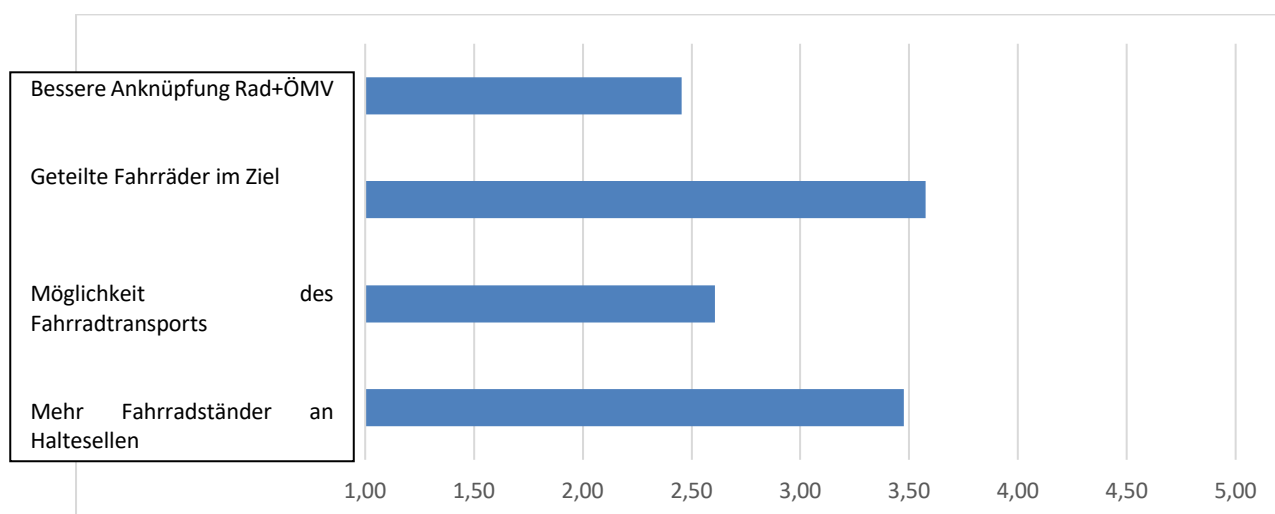
Graphik 4 – Häufigkeit und Zweck von Fahrten, die Fahrrad und öffentlichen Verkehr kombinieren



Wie aus dem Diagramm ersichtlich ist, wird diese Kombination am häufigsten für Fahrten zu Erholungs- beziehungsweise Sportzwecken genutzt. Dies hängt vermutlich auch damit zusammen, dass während der Sommersaison ein Fahrradbus durch das Gebiet fährt, der die Einwohner zur Nutzung dieser Kombination motiviert. Die zweithäufigste Nutzung betrifft Fahrten zur Arbeit und Einkaufsfahrten.

Zu einer stärkeren Nutzung der Kombination aus Fahrrad und öffentlichem Verkehr würden die Befragten vor allem eine bessere Verknüpfung von Radwegen und öffentlichem Verkehr motivieren (sichere Radwege/Radrouten zu Haltestellen, Bahnhöfen usw.). Eine starke Motivation wäre außerdem die Möglichkeit der Fahrradmitnahme. Weniger motivierend wären dagegen mehr Fahrradständer an Haltestellen oder die Möglichkeit, am Zielort Leihfahrräder zu nutzen.

Graphik 5 – Motivationsfaktoren für eine stärkere Nutzung der Kombination aus Fahrrad und öffentlichem Verkehr (1 = hohe Motivation, 5 = geringe Motivation)



Am häufigsten parken die Befragten ihr Fahrrad an einem öffentlichen Fahrradständer bei Behörden oder Geschäften (69 %). Den zweitgrößten Anteil bildet das Abstellen innerhalb des Arbeitsplatzes (23 %), 4 % der Befragten nutzen abschließbare Fahrradabstellanlagen und 3 % Fahrradaufbewahrungen.

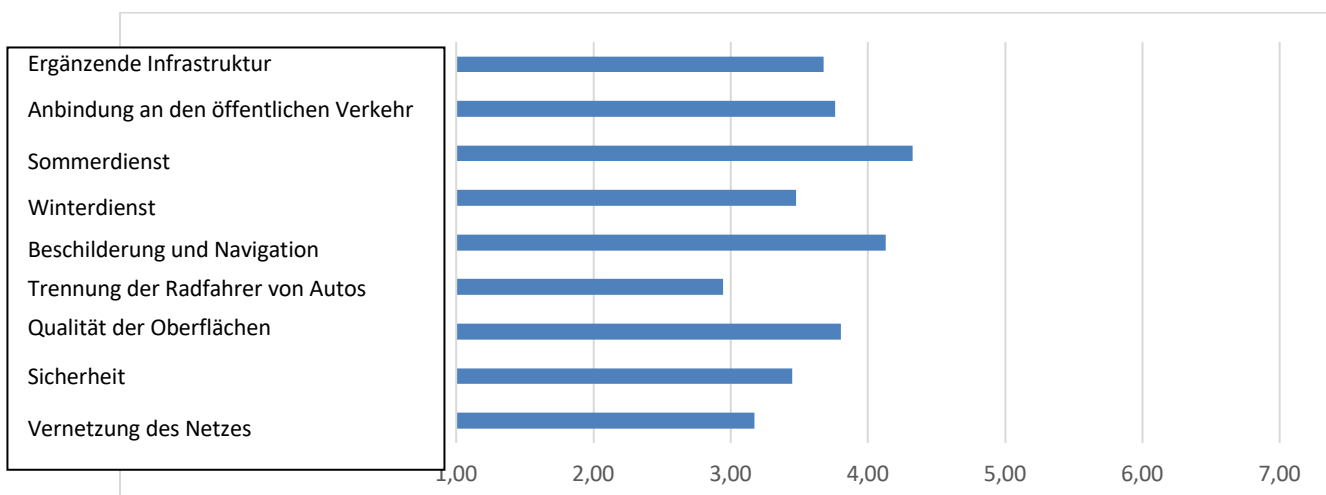
Wenn die Befragten über Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität der Fahrradabstellinfrastruktur entscheiden könnten, würden sie der Videoüberwachung bei Fahrradständern die höchste Priorität einräumen. Die zweithöchste Priorität hätten geschützte Fahrradabstellanlagen an Arbeitsplätzen oder bei Behörden, die dritthöchste Priorität eine größere Anzahl überdachter öffentlicher Fahrradständer. Die geringste Priorität würden die Befragten dagegen einer größeren Zahl von Fahrradständern und Rastplätzen entlang der Routen einräumen.

Bewertung der Radverkehrsinfrastruktur im Gebiet

Bei der Bewertung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur erhielt die Trennung des Radverkehrs vom motorisierten Verkehr die schlechteste Bewertung. Die zweit schlechteste Bewertung entfiel auf die Vernetzung des Wegenetzes, die dritt schlechteste auf die Sicherheit und die viert schlechteste auf den Winterdienst.

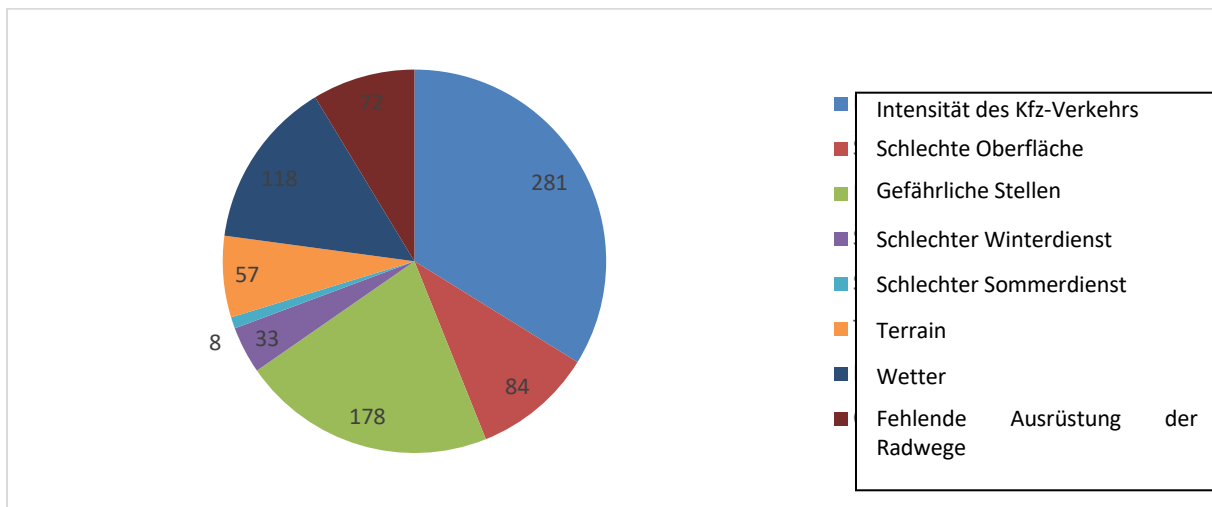
Die besten Bewertungen erhielten dagegen der Sommerdienst sowie die Beschilderung und Wegweisung, die Qualität der Oberflächen und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Die Gesamtübersicht der Durchschnittsbewertungen zeigt die folgende Graphik.

Graphik 6 – Bewertung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur im Gebiet (durchschnittliche Bewertung auf einer Skala von 1 = sehr unzufrieden bis 7 = sehr zufrieden)



Als wichtigste Hindernisse für eine stärkere Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel nannten nahezu alle Befragten die Intensität des Kraftfahrzeugverkehrs. Einen bedeutenden Anteil bilden außerdem gefährliche Stellen, das Wetter und die Qualität der Fahrbahnbeläge.

Graphik 7 – Übersicht der am häufigsten genannten Hindernisse der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur (Häufigkeit der Nennung unter den Top 3)



Im Rahmen dieser Frage konnten die Befragten auch schriftliche Kommentare abgeben. Zu den am häufigsten genannten ergänzenden Hinweisen gehörten:

- ☹️ fehlende sichere Verbindungen in den Relationen Rudolfov – České Budějovice, Vitín – České Budějovice sowie fehlende Verbindungen Borek/Hosín – České Budějovice;
- ☹️ Radwege auf stark befahrenen Straßen ohne Seitenstreifen mit hohem Kollisionsrisiko mit Kraftfahrzeugen
- ☹️ fehlende geschützte Fahrradabstellanlagen zum Schutz vor Diebstahl; die Qualität beziehungsweise Bauart vieler Fahrradständer ermöglicht häufig kein sicheres Abschließen oder beschädigt das Fahrrad;
- ☹️ mangelhafte Oberflächenqualität von Wegen, die als Radwege genutzt werden; bei schlechtem Wetter sind diese oft nicht nutzbar;
- ☹️ fehlende Unterhaltung der Radwege bei schlechtem Wetter und außerhalb der Saison, die eine ganzjährige Nutzung des Fahrrads ermöglichen würde.

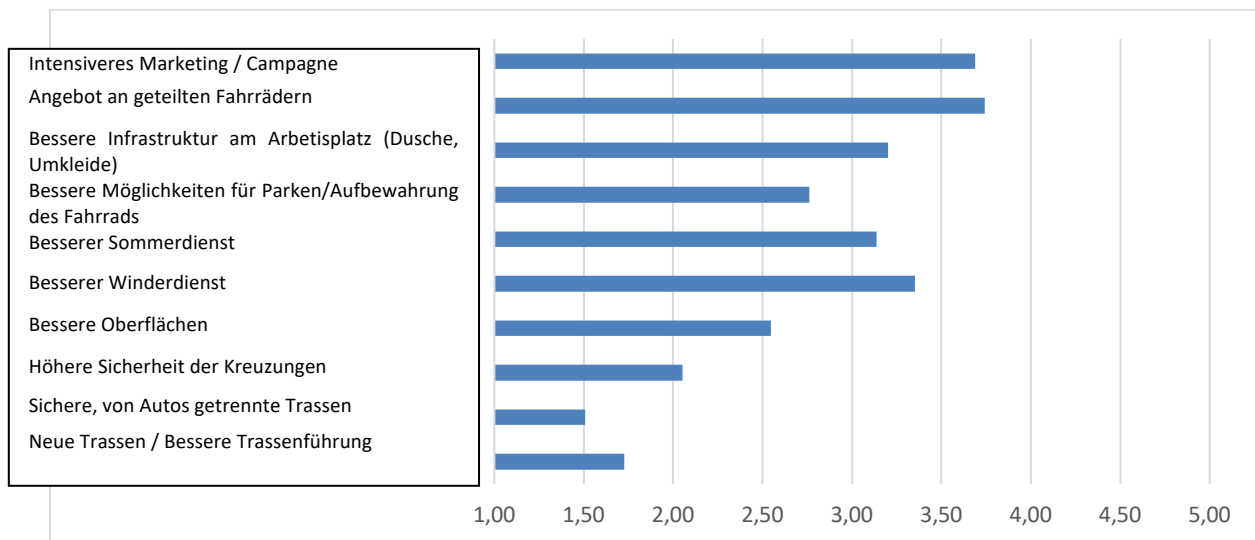
Als die gefährlichsten beziehungsweise problematischsten Orte bezeichneten die Befragten insbesondere:

- ☹️ fehlende Anbindung der umliegenden Gemeinden an České Budějovice (Vitín, Úsilné, Rudolfov, Hrdějovice);
- ☹️ die Rudolfovská třída beziehungsweise das Viadukt an der Rudolfovská třída, die keine sichere Nutzung durch Radfahrer ermöglichen;
- ☹️ die Straße Pražská třída, die ebenfalls keine sichere Nutzung durch Radfahrer zulässt (zusätzlich wurden die Okružní-Straße sowie die gesamte Anbindung an das Stadtzentrum von České Budějovice genannt);
- ☹️ das Fehlen sicherer Radwege für den täglichen Pendelverkehr;
- ☹️ schlechte Oberflächenqualität der Radwege für Fahrten bei jeder Witterung; viele Wege werden durch Forst- und Landwirtschaftsfahrzeuge beschädigt;
- ☹️ die hohe Verkehrsbelastung auf Straßen, die zugleich als Radwege genutzt werden.

Motivation für eine stärkere Nutzung des Radverkehrs und empfohlene Maßnahmen zur Verbesserung der Situation

Im abschließenden Teil des Fragebogens wurden die Befragten gebeten zu bewerten, welche Maßnahmen ihre Motivation zur stärkeren Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel am meisten erhöhen würden. Wie aus dem folgenden Diagramm hervorgeht, wäre die größte Motivation ein höherer Anteil sicherer, vom Kraftfahrzeugverkehr getrennter Routen, mehr neue und besser geführte Strecken sowie sicherere Kreuzungen. Die geringste Wirkung hätten dagegen eine intensivere Werbung oder ein besseres Angebot an Leihfahrrädern.

Graphik 8 – Bewertung der Motivation für eine stärkere Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel (1 = größte Motivation, 5 = geringste Motivation)



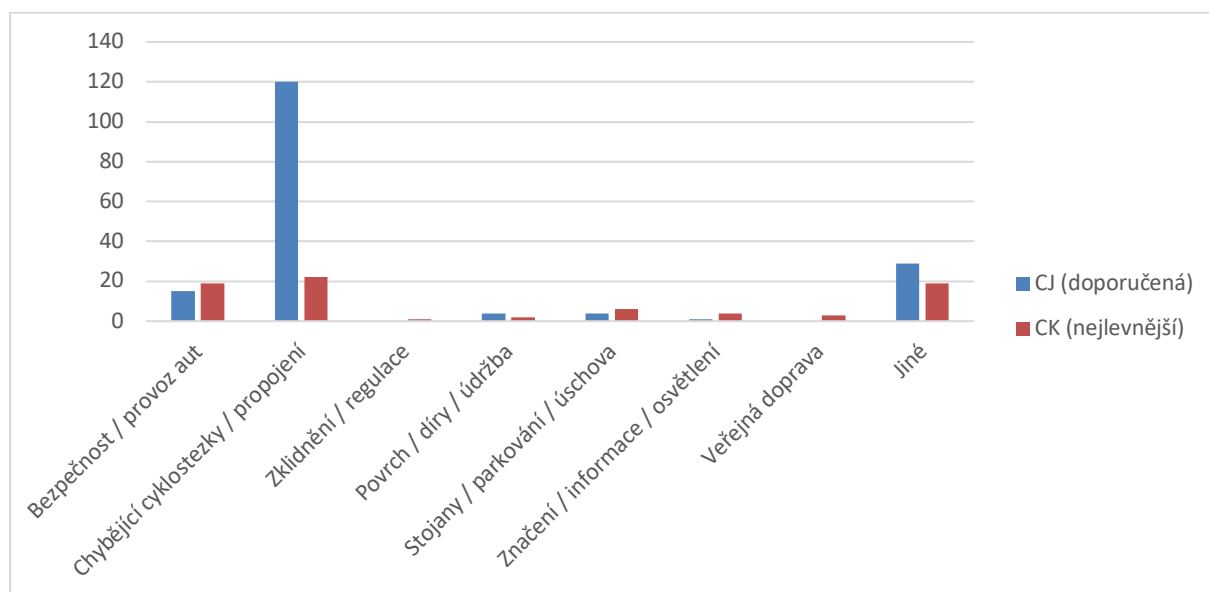
Die Befragten konnten zudem selbst Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr vorschlagen und jene Maßnahmen benennen, die mit den geringsten Kosten den größten Nutzen bringen würden.

Werden die Empfehlungen in thematische Gruppen gegliedert, so war die am häufigsten genannte Empfehlung die Ergänzung des Netzes durch neue Radwege und fehlende Verbindungen. Die zweithäufigste Empfehlung betraf Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit (sichere Kreuzungsquerungen) sowie zur Verringerung der Gefährdung durch starken Kraftfahrzeugverkehr auf Straßen, die für den Radverkehr genutzt werden (Änderung der Streckenführung, Trennung der Verkehrsarten).

Die dritthäufigste Empfehlung war die Verbesserung der Fahrradabstellmöglichkeiten, insbesondere durch die Erweiterung des Angebots an geschützten Fahrradabstellanlagen.

Die Gesamtübersicht der einzelnen Empfehlungskategorien zeigt das folgende Diagramm, das den Anteil der empfohlenen Maßnahmen und der kostengünstigsten Maßnahmen mit der größten Wirkung vergleicht.

Graphik 9 –Übersicht der wichtigsten empfohlenen Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr



Legende:

Bezpečnost / provoz aut	Sicherheit / Kfz-Verkehr
Chybějící cyklostezky / propojení	Fehlende Radwege / Verbindung
Zklidnění / regulace	Beruhigung / Regulierung
Povrch / díry / údržba	Oberfläche / Löcher / Instandhaltung
Stojany / parkování / úschova	Ständer / Parken / Aufbewahrung
Značení / informace / osvětlení	Beschilderung / Informationen / Beleuchtung
Veřejná doprava	Öffentlicher Verkehr
Jiné	Sonstige
Doporučená	Empfohlen
nejlevnější	Am billigsten

Als Beispiele für konkrete Empfehlungen wurden genannt:

- Ausbau des Netzes sicherer Radwege;
- Lösung von Konflikten mit dem Kraftfahrzeugverkehr;
- Trennung der Radfahrer von anderen Nutzern (Inline-Skater, Fußgänger);
- Verbesserung der Oberflächenqualität einiger Wege;
- Wiederherstellung von Feldwegen und Anpassung ihrer Oberflächen für den Radverkehr;
- mehr multifunktionale und sichere Fahrradständer;
- bessere Informationsvermittlung über die Möglichkeit, öffentliche Verkehrsmittel mit Fahrradmitnahme zu nutzen;
- Sensibilisierungsmaßnahmen zur Förderung eines rücksichtsvolleren Verhaltens der Kraftfahrzeugführer gegenüber Radfahrern;

Insgesamt sind die Ergebnisse der Befragung als ergänzende Information zu betrachten. Es handelte sich nicht um eine detaillierte und statistisch repräsentative Untersuchung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung, sondern um eine ergänzende Befragung mit dem Ziel, die Ansichten der Einwohner zur Nutzung des Radverkehrs im Gebiet zu erfassen. Die Antworten der Befragten sollten daher

lediglich als zusätzliche Information verstanden werden, die den Blick auf einige Ergebnisse der Analyse der bestehenden Situation im Gebiet präzisieren kann.

2.4 Erfassung von Vorhaben und Möglichkeiten zur Erweiterung des bestehenden Netzes

Aus der durchgeführten Bewertung des bestehenden Netzes ergibt sich, dass das vorhandene Netz von Radwegen und Radstrecken im Gebiet angepasst und ergänzt werden sollte, und zwar aus zwei Gründen:

- Ergänzung fehlender touristischer Radverbindungen, die die Bewegung von Touristen im Gebiet erleichtern, wichtige Attraktionen besser anbinden und bestehende überlastete Routen entlasten, die aufgrund ihrer starken Nutzung häufig unsicher sind
- Ergänzung fehlender Radverkehrsverbindungen, die eine direkte Anbindung der Gemeinden an die Zentren České Budějovice, Lišov und Třeboň ermöglichen. Diese Verbindungen fehlen derzeit vollständig, sodass die Nutzung des Fahrrads für den Weg zur Arbeit, zur Schule oder zu Dienstleistungen gegenwärtig nahezu unmöglich ist.

Die Prüfung der Möglichkeiten zur Ergänzung des Netzes wurde in zwei Schritten durchgeführt: durch Gespräche mit den Gemeinden im Untersuchungsgebiet sowie durch die Auswertung verfügbarer Daten über die Möglichkeit, das Potenzial der Eisenbahnstrecke České Budějovice – Ševětín zu nutzen, die nach Abschluss der Modernisierung des Eisenbahnkorridors aufgegeben / stillgelegt wird.

2.4.1 Erfasste Vorhaben zur Entwicklung der Infrastruktur im Gebiet der MAS Hlubocko–Lišovsko

Im Rahmen der Erfassung der Vorhaben der einzelnen Gemeinden fanden persönliche Gespräche mit allen Gemeinden im Gebiet statt. Dabei wurden Möglichkeiten zur Ergänzung des bestehenden Netzes um fehlende Verbindungen sowohl zur Förderung des Radtourismus als auch zur Förderung des Alltagsradverkehrs erörtert. Aus den durchgeführten Konsultationen ergaben sich folgende Vorhaben:

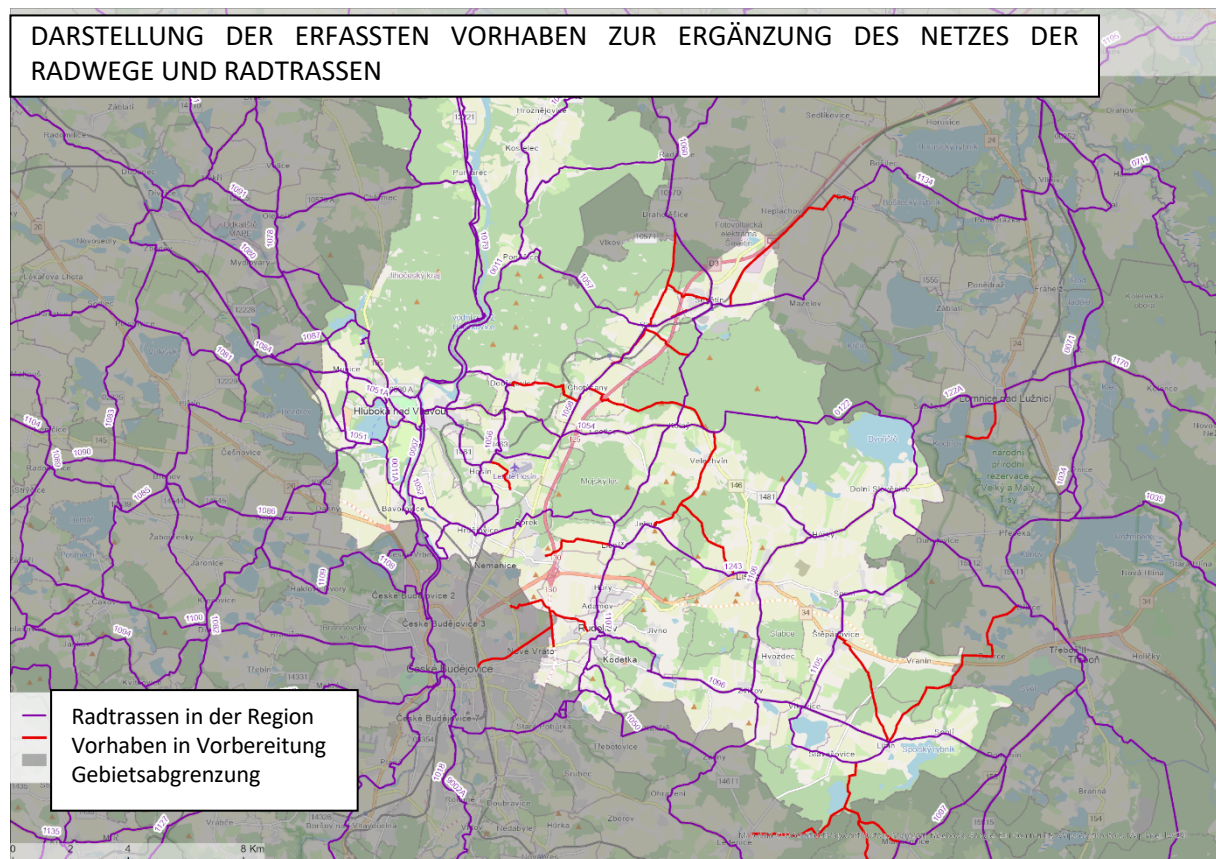
- Verbesserung der Verbindungen der bestehenden Routen im Raum Vitín, Ševětín und Chotýčany. Die Verbesserung umfasst die Verbindung der Gemeinden Vitín und Ševětín über die Autobahn D3, die Nutzung der Betriebsstraße entlang des Eisenbahnkorridors in Richtung Dynín, die Verbesserung der Verbindung von Vitín nach Drahotěšice sowie den Bau eines Radwegs zwischen Chotýčany und Vitín. Ergänzung der Verbindung Dobřejovice – Chotýčany – Kolný (Na Vlčku) sowie Schaffung einer direkten und sicheren Verbindung nach České Budějovice.
- Verbesserung der Anbindung von Hosín in Richtung České Budějovice sowie der Verbindung Hosín – Orty – Borek/Hrdějovice; Schaffung einer neuen Verbindung Hosín – Opatovice mit dem Ziel, die Anbindung an den Moldauradweg zu verbessern.
- Verbesserung der Verbindungen im Raum Lišov, insbesondere durch die sichere Anbindung der umliegenden Gemeinden an Lišov (Velechvín), eine sichere und direkte Verbindung nach České Budějovice sowie nach Štěpánovice und Třeboň (Schaffung einer Hauptroute für die Verbindung in dieser Richtung). In Richtung České Budějovice erscheint technisch vermutlich nur die Nutzung der lokalen Straße über Jelmo – Libníč – Úsilné mit anschließender Weiterführung nach České Budějovice realisierbar, ergänzt durch eine alternative Verbindung über Adamov/Hůry und weiter über den VG Park zur Okružní-Straße. Für die Fortsetzung in

Richtung Štěpánovice wäre es sinnvoll, die geplanten Umgehungsstraßen von Štěpánovice und Třeboň sowie gegebenenfalls die im Rahmen dieser Verkehrsbauten entstehenden Betriebsstraßen zu nutzen.

- Verbesserung der Verbindungen im Raum Libín, insbesondere durch die Ergänzung der fehlenden Verbindungen Libín – Štěpánovice, Libín – Spolský Mlýn – Třeboň sowie Libín – Petrovice und Libín – Ledenice.
- Schaffung einer direkten und sicheren Verbindung der Gemeinden Hůry, Adamov, Vráto, der Stadt Rudolfov sowie weiterer angrenzender Gemeinden für das tägliche Pendeln nach České Budějovice. Im Gebiet wird die Schaffung einer direkten Verbindung durch den Autobahnkörper der D3 erschwert, der eine Barriere bildet und lediglich einige wenige Verbindungsvarianten zulässt, nämlich die Verbindung über den VG Park (siehe oben die Anbindung von Adamov, Hůry und Lišov) oder über die Autobahnunterführung in Richtung Dubičné. Eine direkte Verbindung über die Rudolfovská třída ist durch das Fehlen einer Radfahrerquerung am Kreisverkehr über der Autobahn D3 eingeschränkt.
- Schaffung einer direkten und sicheren Verbindung der Gemeinden Hrdějovice, Borek und Úsilné nach České Budějovice. Hier ist insbesondere die Anbindung an die Stadt České Budějovice zu lösen, da alle derzeit in Betracht gezogenen Varianten an der Pražská třída enden, die jedoch keine sichere Nutzung durch Radfahrer ermöglicht.

Wie aus der Beschreibung der einzelnen erfassten Vorhaben hervorgeht, handelt es sich bei den Gemeinden in der Nähe des Einzugszentrums České Budějovice vor allem um die Problematik der fehlenden sicheren und direkten Verbindung mit diesem Zentrum. Bei weiter entfernten Gemeinden, für die der Radverkehr im Hinblick auf den Weg zur Arbeit, zur Schule oder zu Dienstleistungen keine Priorität darstellt, geht es dagegen in der Regel um die Ergänzung touristischer Radverbindungen. Die räumliche Verteilung der erfassten Vorhaben ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

Abbildung 8 – Übersicht der erfassten Vorhaben



Quelle: Stiftung Südböhmische Radwege, Gespräche mit den einzelnen Gemeinden im Gebiet

2.4.2 Erfasste Vorhaben zur Verbesserung der Anbindung der Kleinregion Blata

Ein eigenständiges Ziel der vorliegenden Bewertung war die Beurteilung der Möglichkeiten zur Anbindung des Gebiets an das benachbarte Gebiet der Kleinregion Blata. Dieses ist bereits durch bestehende Radwege und Radstrecken angebunden, die Hluboká nad Vltavou mit Munice beziehungsweise Zliv verbinden.

Aus der durchgeführten Untersuchung ergibt sich, dass die Verbindungen insbesondere in den folgenden Bereichen verbessert werden sollten:

- Verbesserung der sicheren Verbindung insbesondere in Richtung Munice und Blanský rybník, wo die Radroute CT 1080 derzeit teilweise entlang der stark befahrenen Straße III/105 verläuft
- Vervollständigung der Anbindung von Hluboká nad Vltavou an Zliv durch den Ausbau der fehlenden Abschnitte von Radwegen sowie die anschließende Verbindung in Richtung Zliv – Zbudov mit dem Ziel, die Erreichbarkeit des Bahnhofs Zliv zu verbessern und die touristische Attraktion Kubata-Denkmal sowie die anschließenden Gebiete in Richtung Vodňany besser anzubinden

Die Darstellung der erfassten Vorhaben ist in der folgenden Abbildung ersichtlich.

Abbildung 9 – Übersicht der Vorhaben zur Anbindung des Gebiets der Kleinregion Blata



Quelle: Stiftung Südböhmische Radwege, Gespräche mit den einzelnen Gemeinden im Gebiet

2.4.3 Erfasste Vorhaben zur Anbindung der MAS Třeboňsko

Ein zweites eigenständiges Ziel der vorliegenden Bewertung war die Beurteilung der Möglichkeiten zur Anbindung des Gebiets an das benachbarte Gebiet der MAS Třeboňsko, insbesondere an die Stadt Lomnice nad Lužnicí.

Aus der durchgeführten Untersuchung ergibt sich, dass die Verbindungen insbesondere in den folgenden Bereichen verbessert werden sollten:

- Schaffung einer direkten Verbindung in der Relation Lišov – Štěpánovice – Třeboň als Hauptroute, die dieses Gebiet mit dem Raum Lišov beziehungsweise České Budějovice verbindet. Für die Umsetzung dieser Verbindung wäre es zweckmäßig, die geplanten Umgehungsstraßen von Štěpánovice und Třeboň sowie gegebenenfalls die im Rahmen dieser Verkehrsbauten entstehenden Betriebsstraßen zu nutzen.
- Verbesserung der Sicherheit der Verbindung zwischen Lomnice nad Lužnicí und dem Untersuchungsgebiet der MAS Hlubocko–Lišovsko, insbesondere im Abschnitt Lomnice nad Lužnicí – Smržov und weiter nach Záblatí und Dynín. Ein weiterer bedeutender Korridor ist die Verbesserung der Verbindung in Richtung Dolní Slověnice beziehungsweise Dunajovice sowie die Verbesserung der Verbindung Lomnice nad Lužnicí – Klec. Hier wird die Nutzung der

geplanten Ortsumfahrung von Lomnice nad Lužnicí sowie der anschließende Bau eines Radwegs parallel zur bestehenden Straße bis nach Klec in Betracht gezogen. Dadurch würde eine Anbindung des Radwegenetzes an die Lužnice-Radroute entstehen.

Die Darstellung der erfassten Vorhaben ist in der folgenden Abbildung ersichtlich.

Abbildung 10 – Übersicht der Vorhaben zur Anbindung des Gebiets MAS Třeboňsko



Quelle: Stiftung Südböhmische Radwege, Gespräche mit den einzelnen Gemeinden im Gebiet

2.4.4 Potenzial der Nutzung der Eisenbahnstrecke České Budějovice – Ševětín

Eines der Potenziale für die Entwicklung des Radverkehrs im Gebiet ist der Bahnkörper der bestehenden Eisenbahnstrecke zwischen České Budějovice und Ševětín, der nach Abschluss der Modernisierung des betreffenden Abschnitts des Eisenbahnkorridors und dem Bau des sogenannten Chotýčany-Tunnels aufgegeben wird. Der geplante Radweg soll eine Verbindung zwischen České Budějovice und Veselí nad Lužnicí beziehungsweise den angrenzenden Gebieten von Soběslav und Tábor ermöglichen und den Einwohnern der betroffenen Gemeinden ein sicheres und komfortables Pendeln zur Arbeit mit dem Fahrrad ermöglichen. Durch den Bau des Radwegs würde zudem eine einzigartige Verbindung zum Gebiet der sogenannten Veselí Sandgruben entstehen, die sowohl von Einheimischen als auch von Besuchern der Region häufig als touristisches und Erholungsziel genutzt werden.

Durch die Ergänzung des Vorhabens um mehrere Abzweigerrouten würde zudem eine sehr interessante Alternative zum heute bereits stark belasteten Moldauradweg entstehen. Gleichzeitig würden Gebiete erschlossen, die für Radfahrer bislang nahezu unzugänglich waren.

Der Verlauf des betroffenen Bahnkörpers führt durch das Gebiet der folgenden sechs Gemeinden:

- Hrdějovice
- Hosín
- Hluboká nad Vltavou
- Dobřejovice
- Chotýčany
- Vitín

Die Aufteilung des Streckenverlaufs nach den betroffenen Katastergebieten zeigt die folgende Abbildung.

Abbildung 11 – Grunddarstellung der zu lösenden Trasse



Quelle: Stiftung Südböhmische Radwege, eigene Bearbeitung

Der Vorschlag zum Bau des Radwegs wird von allen betroffenen Gemeinden unterstützt. Auch die Eisenbahnverwaltung (Správa železnic) wurde über das Vorhaben informiert und hat im Rahmen der durchgeführten Konsultationen bestätigt, dass sie mit der Umsetzung des Projekts rechnet und bereit ist, an dessen Vorbereitung mitzuwirken. Das Vorhaben befindet sich derzeit noch in der Diskussionsphase. Bislang wurde keine Studie oder sonstige Unterlage erstellt, die das Vorhaben näher untersucht hätte. Die nachfolgend angeführten Informationen beruhen daher vor allem auf den durchgeführten Konsultationen mit den betroffenen Gemeinden und der Eisenbahnverwaltung. Die Gesamtlänge der geplanten Trasse beträgt etwa 16 km. Die Aufteilung nach den einzelnen Abschnitten der betroffenen Katastergebiete ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 3 – Übersicht der Länge der einzelnen Abschnitte nach Katastergebieten gegliedert

Nummer des Abschnitts	Katastergebiet	Länge des Abschnitts (m)
1	Hrdějovice	1007
2	Hosín	2902
3	Hluboká nad Vltavou	1171
4	Hosín	3514
5	Dobřejovice	671
6	Chotýčany	1404
7	Dobřejovice	955
8	Chotýčany	1240
9	Vitín	2789
Insgesamt		15653

Wie aus der vorstehenden Übersicht hervorgeht, befinden sich die längsten Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 6,5 km auf dem Katastergebiet der Gemeinde Hosín. An zweiter Stelle hinsichtlich der Streckenlänge steht die Gemeinde Chotýčany, auf deren Katastergebiet sich ebenfalls zwei Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 2,6 km befinden.

Da die geplante Trasse das bestehende Eisenbahnkörper nutzt, existieren keine alternativen Trassenführungen. Aus demselben Grund sind auch die eigentumsrechtlichen Verhältnisse geklärt, da sich sämtliche betroffenen Grundstücke derzeit im Eigentum des Staates beziehungsweise der Eisenbahnverwaltung (Správa železnic) befinden.

Die Eisenbahnverwaltung, die gegenwärtig Eigentümerin des Bahnkörpers ist, ist bereit, nach der Stilllegung der Eisenbahnstrecke den Bahnkörper einschließlich der betroffenen Grundstücke auf die einzelnen Gemeinden zu übertragen. Entlang der Trasse befinden sich 24 Brückenbauwerke und 23 Durchlässe. Nach den von der Eisenbahnverwaltung bereitgestellten Daten wurden in den Jahren 2019 und 2020 technische Inspektionen der einzelnen Durchlässe durchgeführt; im Jahr 2018 erfolgte eine technische Bewertung des Zustands der einzelnen Brückenbauwerke.

Die Untersuchungen ergaben, dass sich die meisten Durchlässe in einem guten Zustand befinden. Im Rahmen der Instandhaltung sind in der Regel die Entfernung von Vegetation, die Reinigung der Durchlässe, die Erneuerung von Fugen sowie kleinere Mauerwerksarbeiten oder Reparaturen von Rohrleitungen erforderlich. In zwei Fällen wurde ein nahezu kritischer

Zustand festgestellt, der aufgrund des schlechten technischen Zustands eine dringende Sanierung erfordert.

Bei den Brücken gehören beschädigtes Mauerwerk, das Eindringen von Wasser und Bindemitteln sowie überwuchernde Vegetation zu den häufigsten Mängeln. Von der Gesamtzahl der Brücken wurden bei drei Bauwerken schwerwiegendere Schäden festgestellt.

Im Rahmen der bisherigen Abstimmungen wies die Eisenbahnverwaltung außerdem darauf hin, dass gemäß der gültigen Unterlage für die Raumordnungsentscheidung zur Realisierung der neuen Trasse des IV. Eisenbahnkorridors vorgesehen ist, das anfallende Aushubmaterial in ausgewählte Einschnittsbereiche des aufgegebenen Bahnkörpers einzubringen. Gleichzeitig bestätigte die Eisenbahnverwaltung, dass die Aufschüttung sowie die endgültige Oberflächengestaltung der verfüllten Einschnittsbereiche so angepasst werden können, dass die spätere Realisierung des geplanten Radwegs erleichtert wird. Die Mächtigkeit der geplanten Aufschüttung sollte 10 Meter nicht überschreiten. Die detaillierte Ausgestaltung der Oberfläche wird daher erst im Rahmen einer möglichen Umsetzung der Aufschüttungsmaßnahmen festgelegt werden müssen.

Aus den verfügbaren Informationen geht hervor, dass das Aushubmaterial zunächst auf einer Zwischenlagerfläche gelagert und erst nach Inbetriebnahme der neuen Strecke, Stilllegung der bestehenden Strecke sowie dem Rückbau des Oberbaus an seinen endgültigen Standort verbracht werden soll. Da dieser Schritt voraussichtlich in den Jahren 2026–2027 erfolgen wird, besteht die Möglichkeit, alternative Ablagerungsstandorte für das Aushubmaterial zu finden und dadurch das bestehende Profil der aufgegebenen Bahnstrecke zu erhalten.

3 Zusammenfassende Ergebnisse der Untersuchung und Analyse

Die durchgeführte Analyse und die vorgenommenen Geländeerhebungen bestätigen, dass im Gebiet vor allem direkte Verbindungen entlang der wichtigsten Pendlerkorridore zum Einzugszentrum České Budějovice fehlen. Die einzige Verbindung, die diese Voraussetzung erfüllt, ist der Moldauradweg, der dem Pendlerkorridor zwischen Hluboká nad Vltavou und České Budějovice entspricht. Bei den übrigen Gemeinden fehlen entsprechende Verbindungen entweder vollständig oder sie sind nicht sicher beziehungsweise nicht ganzjährig nutzbar. Diese Situation betrifft sowohl die Verbindungen zum Einzugszentrum České Budějovice als auch die Anbindung von Lišov in Richtung Štěpánovice und Třeboň.

Im Gebiet gibt es nahezu keine eigenständigen Radwege, die als sichere Verkehrsverbindungen zwischen den Gemeinden im Einzugsgebiet und den Pendlerzentren dienen könnten. Die einzige Ausnahme bildet wiederum der Moldauradweg. In allen anderen Fällen werden für den Pendelverkehr überwiegend Gemeindestraßen, Erschließungsstraßen sowie Straßen der II. und III. Klasse genutzt.

Im Gebiet wurde eine Radroute identifiziert, die über eine stark befahrene Straße führt, nämlich die Route 1058 im Abschnitt Hluboká nad Vltavou – Chotýčany. Dieser Abschnitt ist zudem unübersichtlich, sodass die Nutzung durch Radfahrer als gefährlich einzustufen ist. Die übrigen Radrouten verlaufen zwar auf weniger stark befahrenen Straßen, dennoch wäre auch bei ihnen eine Anpassung der Trassenführung sinnvoll, insbesondere bei jenen Routen, die dem täglichen Pendelverkehr der Einwohner dienen sollen.

Die Verknüpfung der Radverkehrsinfrastruktur mit der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs ist im Gebiet sehr eingeschränkt. Die Bahnhaltestelle Hluboká nad Vltavou an der Strecke Nr. 190 in Richtung Pilsen ist hinsichtlich der Erschließung des Gebiets nur eingeschränkt nutzbar, da er außerhalb des Stadtzentrums liegt und die Nutzer daher zunächst zur Haltestelle fahren müssten. Die Strecke České Budějovice – Ševětín wird modernisiert; nach Abschluss der Modernisierung wird die Nutzung der bestehenden Haltestellen daher nur noch in Ševětín möglich sein. Ein möglicher ergänzender Verkehrsknotenpunkt ist der Bahnhof Zliv, der zwar außerhalb des Untersuchungsgebiets liegt, für einen Teil des Gebiets jedoch die Funktion eines Verkehrsknotens übernehmen könnte. Neben den Eisenbahnstrecken verfügt das Gebiet auch über ein Netz von Bushaltestellen. Deren Anbindung an die bestehenden Radwege ist zwar gewährleistet, es fehlt jedoch die notwendige ergänzende Infrastruktur in Form geschützter Fahrradabstellanlagen, die im Gebiet vollständig fehlen, beziehungsweise eine gezielte Verknüpfung durch Verkehrsverbindungen mit der Möglichkeit zur Mitnahme einer größeren Anzahl von Fahrrädern.

Ein bedeutendes Potenzial zur Ergänzung der bestehenden Infrastruktur stellt der geplante Bahntrassenradweg („Drážní stezka“) dar, der die Nutzung des aufgegebenen Bahnkörpers der modernisierten Eisenbahnstrecke České Budějovice – Ševětín vorsieht. Die Trasse könnte die bestehende Infrastruktur im Gebiet wirkungsvoll ergänzen und eine sichere Verbindung zwischen České Budějovice und Veselí nad Lužnicí beziehungsweise weiter in Richtung Soběslav und Tábor schaffen. Dadurch würde eine Hauptroute entstehen, die diese Zentren entlang der Hauptentwicklungsachse der Autobahn D3 und des IV. Eisenbahnkorridors miteinander verbindet.

Die Schlussfolgerungen der Analyse werden auch durch die Ergebnisse der Befragung der Einwohner bestätigt. Die überwiegende Mehrheit der Befragten bewertet insbesondere das Fehlen einer sicheren Anbindung an das Einzugszentrum České Budějovice negativ, einschließlich der fehlenden

Weiterführung innerhalb des Stadtgebiets. Als größtes Problem nannten die meisten Befragten daher die gemeinsame Führung von Radverkehr und Kraftfahrzeugverkehr, die Gefährlichkeit bestimmter Streckenabschnitte sowie das Fehlen geschützter Fahrradabstellanlagen, die ein sicheres Abstellen des Fahrrads ohne Diebstahlrisiko ermöglichen würden.

4 SWOT-Analyse des Potenzials zur Entwicklung des Radverkehrs im Gebiet

Interne Analyse	
Stärken	Schwächen
• Bestehende Radverkehrsinfrastruktur mit einem das gesamte Gebiet erschließenden Netz von Radrouten • Vorhandensein des Moldauradwegs • Relative Nähe der meisten Gemeinden zum Einzugszentrum České Budějovice • Hohe Attraktivität des Gebiets für den Radtourismus • Hohe Motivation der Einwohner zur Nutzung des Fahrrads sowohl für den Arbeitsweg als auch für Freizeitaktivitäten • Bereitschaft der Gemeinden, sich an der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur zu beteiligen • Vorhandenes Angebot an Leihfahrrädern in České Budějovice	• Fehlendes Netz von Radwegen, das eine sichere Nutzung ohne gemeinsamen Verlauf mit dem Kraftfahrzeugverkehr ermöglicht • Führung mehrerer Routen bzw. Streckenabschnitte entlang stark befahrener Straßen • Fehlende direkte Verbindungen entsprechend den Anforderungen des täglichen Pendelverkehrs zur Arbeit, zur Schule und zu Dienstleistungen • Fehlende hochwertige ergänzende Infrastruktur in Form geschützter Fahrradabstellanlagen, insbesondere an wichtigen Verkehrsknotenpunkten • Unzureichende Unterhaltung der Routen außerhalb der Hauptsaison, wodurch die ganzjährige Nutzbarkeit eingeschränkt wird • Barrieren durch die Autobahn D3, die Ortsumfahrung von Lišov, Eisenbahnkorridore und die Moldau • Einschränkungen durch ungeklärte Eigentumsverhältnisse, die den Bau neuer Radwege oder attraktivere Trassenführungen erschweren

Externe Analyse	
Chancen	Risiken
• Trend zu einem gesunden Lebensstil, der die Einwohner zu einer stärkeren Nutzung des Fahrrads als Alternative zum motorisierten Individualverkehr motiviert • Zunehmende Verbreitung von E-Bikes, die auch weniger trainierte Personen zur Nutzung des Fahrrads motiviert • Weiterentwicklung des integrierten Verkehrssystems des Südböhmischen	• Weiterer Bau neuer Barrieren ohne Berücksichtigung der Radverkehrsinfrastruktur als verpflichtender Bestandteil großer Verkehrsbauten • Zunahme des Verkehrsaufkommens auf Straßen, die als Radrouten genutzt werden • Geringe Bereitschaft der beteiligten Akteure zur Zusammenarbeit beim

Externe Analyse	
Chancen	Risiken
Kreises, das die Kombination von Radverkehr und öffentlichem Verkehr fördert (z. B. Nutzung eines ÖPNV-Tickets auch für Leihfahrräder oder Fahrradabstellanlagen) • Änderungen der Gesetzgebung zur Einstufung von Hauptradwegen als Verkehrsinfrastruktur im öffentlichen Interesse und damit Erleichterung der Grundstückssicherung und Projektvorbereitung • Höhere Förderung aus öffentlichen Mitteln (SFDI) für den Bau sicherer Radwege für den Pendlerverkehr	Ausbau des Netzes von Radwegen und Radrouten • Mangel an öffentlichen Finanzmitteln für den Bau neuer Radwege infolge wirtschaftlicher Krisen und von Sparmaßnahmen im Staatshaushalt

5 Schlussfolgerungen und Empfehlungen für die weiteren Schritte

Die vorliegende Analyse hat ein erhebliches Potenzial für die Entwicklung des Radverkehrs im Gebiet bestätigt. Die wichtigste Chance liegt dabei in der Nutzung des Fahrrads für den Arbeitsweg, insbesondere in den Gemeinden in unmittelbarer Nähe der Stadt České Budějovice. Für die Ausschöpfung dieses Potenzials fehlt jedoch im Gebiet nahezu vollständig die notwendige Infrastruktur in Form sicherer Radwege. Dies betrifft auch die fehlenden Anschlussradwege im Stadtgebiet von České Budějovice, die es den Einwohnern ermöglichen würden, nicht nur die Stadtgrenze zu erreichen, sondern ihre Fahrt bis zum eigentlichen Ziel (Arbeitsplatz, Schule, Behörde usw.) fortzusetzen.

Im Laufe der Zeit sind im Gebiet mehrere Barrieren entstanden, die die Weiterentwicklung des bestehenden Netzes erheblich erschweren (Autobahn D3, Ortsumfahrungen, Eisenbahnkorridore). Bei diesen Bauwerken wurde die Integration der Radverkehrsinfrastruktur entweder überhaupt nicht oder nur teilweise berücksichtigt. Darüber hinaus entstehen fortlaufend neue Barrieren. Im Falle des weiteren Ausbaus der Ortsumfahrung von Štěpánovice beziehungsweise des anschließenden Abschnitts der Trassenverlegung wird es voraussichtlich zu einer Unterbrechung der derzeit genutzten Radroute in Richtung Třeboň kommen.

Aus den durchgeführten Analysen geht hervor, dass das Hauptproblem in der unzureichenden Koordinierung von Verkehrsbauten besteht. Ziel sollte es sein sicherzustellen, dass in allen Fällen, in denen dies sinnvoll ist, automatisch geprüft wird, ob die betreffende Baumaßnahme auch Radverkehrsinfrastruktur umfassen sollte, beziehungsweise zumindest bewertet wird, ob sich der bestehende Zustand verschlechtert.

Ein weiteres Problem ist der unsystematische Ansatz beim Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur im Gebiet. Diese wurde in der Vergangenheit vor allem zur Förderung des Radtourismus und nicht des Alltagsradverkehrs errichtet. Daher fehlt heute vielerorts genau jene Infrastruktur, die für den täglichen Radverkehr erforderlich wäre (Radwege verlaufen über Straßen oder Wege, die bei schlechtem Wetter nicht nutzbar sind, geschützte Fahrradabstellanlagen fehlen usw.).

Die wichtigsten Empfehlungen lassen sich daher in zwei eigenständigen Schritten zusammenfassen:

- Stärkere Koordinierung und Kontrolle der Auswirkungen großer Verkehrsbauten beziehungsweise umfangreicher Bauvorhaben auf die Radverkehrsinfrastruktur, mit dem Ziel, die Radverkehrsinfrastruktur als integralen Bestandteil dieser Projekte zu berücksichtigen
- Mehr systematische Koordinierung des gesamten Ansatzes zur Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur im Gebiet, um eine übergreifende Abstimmung innerhalb des Gebiets der MAS zu gewährleisten – sowohl hinsichtlich der Radwege und Radrouten als auch beispielsweise der geschützten Fahrradabstellanlagen, der Beschilderung usw.