CycloConnect – Inspiration für die Stadt-Umland-Mobilität

Konzept des Radverkehrs im Gebiet MAS Hlubocko – Lišovsko

AUGUST 2026

Interreg
Rakousko – Česko

Spolufinancováno
Evropskou unií

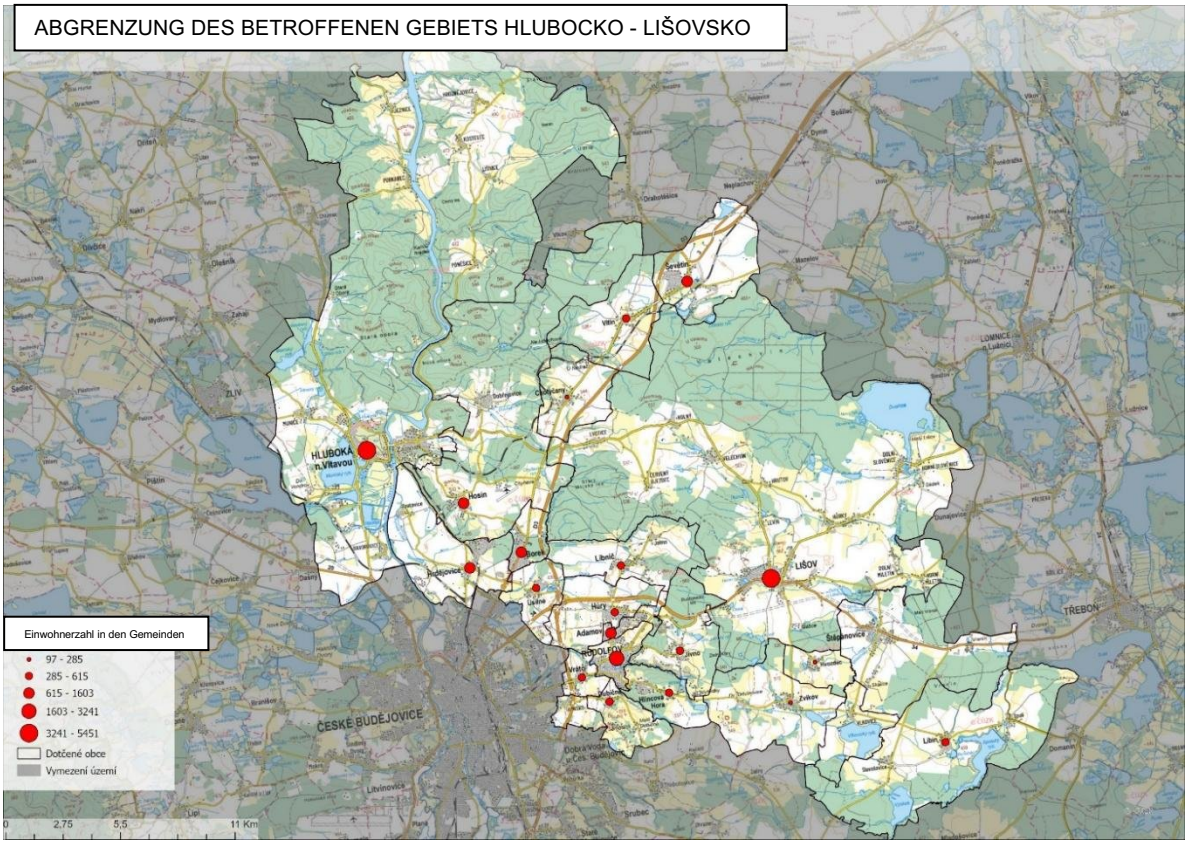
Inhaltsverzeichnis

1 Kontext und Ziel der Konzeption 3
2 Zusammenfassung der Erkenntnisse aus der realisierten Studienreise 5
3 Zusammenfassung der Ausgangssituation im Gebiet 7
4 SWOT-Analyse des Potenzials zur Entwicklung des Radverkehrs im Gebiet 9
5 Vision und strategische Entwicklungsziele der Radmobilität in der Region 11
6 Entwurf der Maßnahmen und Aktivitäten zur Weiterentwicklung des Radverkehrs im Gebiet 13
6.1 Verbesserung der Koordinierung der Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur 13
6.2 Entwicklung der Hauptinfrastruktur 14
6.3 Ergänzung des Radwegenetzes durch Anschlussradwege und -routen im Gebiet 18
6.4 Verbesserung der Verknüpfung der Radverkehrsinfrastruktur mit dem öffentlichen Verkehr ... 23
6.5 Budweiser Eisenbahnstrecke 24
7 Zeitablaufplan der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen 27
8 Identifizierung potenzieller Finanzierungsquellen 31
9 Fazite und Empfehlungen 32
10 Anlagen 34

1 Kontext und Ziel der Konzeption

Das erarbeitete Dokument stellt ein Konzept möglicher Lösungsansätze bzw. Maßnahmen dar, die zur Verbesserung der Bedingungen für die Nahmobilität der Bevölkerung im Gebiet der Lokalen Aktionsgruppe (MAS) Hlubocko – Lišovsko beitragen sollen. Der Schwerpunkt liegt dabei auf der Entwicklung des Radverkehrs und dessen Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr. Wie aus der nachfolgenden Abbildung ersichtlich ist, grenzt das betreffende Gebiet an die südböhmische Bezirkshauptstadt České Budějovice (Budweis), die für das gesamte Gebiet ein natürliches Zentrum für das Pendeln zur Arbeit und die Inanspruchnahme von Dienstleistungen darstellt. Dies beeinflusst die Verkehrsnachfrage im Gebiet maßgeblich und damit auch das Potenzial für die Nutzung und den Ausbau des Radverkehrs.

Abbildung 1 – Darstellung des Untersuchungsgebiets



Quelle: ARC ČR, ČSÚ, eigene Bearbeitung

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.

Das Maßnahmenkonzept baut auf der erstellten Ausgangsanalyse auf und führt die einzelnen Teilvorschläge zu einem ganzheitlichen Lösungskonzept zusammen. Dieses soll eine Verbesserung der Bedingungen für die Stad-Umland-Mobilität gewährleisten, insbesondere im Hinblick auf die Anbindung der Gemeinden im Untersuchungsgebiet an das übergeordnete Zentrum České Budějovice (Budweis).

Das Maßnahmenkonzept wurde mit allen relevanten Akteuren vor Ort abgestimmt. Die darin enthaltenen Vorschläge berücksichtigen die Ergebnisse der Konsultationen mit den einzelnen

Gemeinden des Untersuchungsgebiets. Das Konzept ist darauf ausgerichtet, die Anbindung der einzelnen Gemeinden möglichst direkt und nutzerfreundlich zu gestalten.
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)::	**Stiftung Jihočeské cyklostezky (Südböhmische Radwege) in Zusammenarbeit mit 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
Erstelldatum des Dokuments:	28. 08. 2026

2 Zusammenfassung der Erkenntnisse aus der realisierten Studienreise

Im Rahmen einer Fachexkursion mit Schwerpunkt auf der Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur, der Förderung des Radverkehrs und dem Erfahrungsaustausch anhand von Beispielen guter Praxis wurde eine Studienreise in die österreichische Destination Thayaland durchgeführt. Ein wesentlicher Bestandteil des Programms war der Vergleich der Ansätze zur Planung, zum Bau und zur Verwaltung der Radverkehrsinfrastruktur im nahegelegenen österreichischen Grenzgebiet.

Das Hauptziel der Studienreise bestand darin, praktische Erfahrungen von den Vertretern des Destinationsmanagements Thayaland zu gewinnen. Diese entwickeln seit Langem ein umfangreiches Netz sicherer und attraktiver Radwege und Radrouten, die einzelne Gemeinden, touristische Ziele und Elemente des öffentlichen Verkehrs miteinander verbinden. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Anbindung an die zentrale Hauptachse der Region, den überregionalen Radfernweg Thayarunde. Die Diskussionen bestätigten, dass einer der entscheidenden Erfolgsfaktoren in der systematischen Koordinierung zwischen den einzelnen Gemeinden, regionalen Organisationen und übergeordneten Gebietskörperschaften liegt – in diesem Fall auf Landesebene in Niederösterreich. Die Problematik der Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur wird dabei nicht allein den einzelnen Gemeinden überlassen, sondern auf regionaler Ebene koordiniert. Dies ermöglicht die Schaffung zusammenhängender und logisch miteinander verknüpfter Routen. Dieser Ansatz ist insbesondere bei der Planung großer Verkehrsbauvorhaben von Bedeutung, die Barrieren für den Wander- und Radverkehr darstellen können, wie dies auch bei der bereits erwähnten Thayarunde der Fall war. Durch die frühzeitige Einbindung aller relevanten Akteure werden bereits in der Projektvorbereitungsphase geeignete Lösungen entwickelt. Dazu gehören beispielsweise sichere Kreuzungen, die Klärung eigentumsrechtlicher Fragen und generell ein starker Fokus auf ganzheitliche Lösungen.

Ein weiteres wichtiges Thema war die Motivation der Bevölkerung, das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel zu nutzen. Die Vertreter der Destination betonten, dass die Schaffung einer sicheren, komfortablen und gut vernetzten Infrastruktur dabei von zentraler Bedeutung ist. Wenn die Bevölkerung hochwertige, vom Kfz-Verkehr getrennte Radwege nutzen kann und Arbeitsplätze, Schulen oder Dienstleistungsangebote bequem mit dem Fahrrad erreicht, steigt der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege auf natürliche Weise. Eine wichtige Rolle spielt auch die Aufklärung, bei der das Radfahren als selbstverständlicher Bestandteil der alltäglichen Mobilität und nicht ausschließlich als Freizeitaktivität vermittelt wird.

Große Aufmerksamkeit galt auch den organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen für die einzelnen Infrastrukturbestandteile. Es wurde erläutert, dass die Entwicklung und Beschilderung der Routen sowie deren Ausstattung mit Mobiliar durch eine Kombination aus regionalen, nationalen und europäischen Fördermitteln finanziert werden. Bei Radwegen stellen die anschließende Verwaltung und Instandhaltung einen wesentlichen Kostenfaktor dar. Am Beispiel der Hauptroute Thayarunde wurde verdeutlicht, dass eine langfristig hohe Infrastrukturqualität klar festgelegte Zuständigkeiten der einzelnen Partner sowie regelmäßige finanzielle Mittel für die Instandhaltung der Oberflächen, der Beschilderung, der Rastplätze und der begleitenden Infrastruktur erfordert. Gerade eine qualitativ hochwertige Instandhaltung ist einer der Faktoren, die die Zufriedenheit der Nutzer und die Verkehrssicherheit maßgeblich beeinflussen.

Besonders inspirierend waren auch die Informationen zur Verknüpfung des Radverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr. In ganz Niederösterreich wird großer Wert auf multimodale Mobilität gelegt, also auf die Möglichkeit, Fahrten mit dem Fahrrad mit der Nutzung von Bus oder Bahn zu kombinieren. An größeren Verkehrsknotenpunkten werden Fahrradabstellanlagen errichtet und Angebote zur

Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr gefördert. Dieses System verbessert die Erreichbarkeit des Gebiets und ermöglicht die Nutzung des Fahrrads auch auf längeren Strecken oder beim täglichen Pendeln.

Aus fachlicher Sicht war auch die technische Bauweise des Radwegs auf dem ehemaligen Bahnkörper im Abschnitt zwischen der Staatsgrenze und Waidhofen an der Thaya von besonderem Interesse. Die Diskussion konzentrierte sich auf die Nutzung des bestehenden Eisenbahnunterbaus und die wirtschaftlichen Aspekte des gesamten Bauvorhabens. Die Vertreter der Region erläuterten, dass beim Umbau der ehemaligen Bahnstrecke die vorhandenen Konstruktionsschichten weitestmöglich weiterverwendet wurden, sofern ihr technischer Zustand dies zuließ. Dadurch konnten die Investitionskosten erheblich gesenkt und zugleich die günstige Streckenführung mit minimaler Längsneigung beibehalten werden, die für ehemalige Eisenbahnkorridore charakteristisch ist. In begründeten Fällen wurden die Konstruktionsschichten entsprechend den Ergebnissen der technischen Beurteilung des Untergrunds ergänzt oder abschnittsweise durch neue Materialien ersetzt.

Die Exkursion bestätigte, dass eine erfolgreiche Entwicklung des Radverkehrs eine langfristige Strategie, die Koordinierung zwischen den verschiedenen Akteuren und eine gesicherte, kontinuierliche Finanzierung erfordert. Die Beispiele aus der Destination Thayaland haben gezeigt, dass ein hochwertiges Radwegenetz nicht nur den Tourismus fördert, sondern zugleich zur Verbesserung der Mobilität der örtlichen Bevölkerung beiträgt, die Attraktivität der Region stärkt und eine nachhaltige Weiterentwicklung des Gebiets unterstützt. Die gesammelten Erkenntnisse bieten wertvolle Anregungen für die weitere Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur im Gebiet der Lokalen Aktionsgruppe Hlubocko–Lišovsko, insbesondere im Hinblick auf die Koordinierung von Projekten, die Vernetzung der einzelnen Siedlungen, die Integration mit dem öffentlichen Verkehr sowie die langfristige Verwaltung und Instandhaltung der Radwege und Radrouten.

3 Zusammenfassung der Ausgangssituation im Gebiet

Wie bereits erwähnt, knüpft das erarbeitete Konzept an die Ausgangsanalyse des Gebiets an, die als eigenständiger erster Schritt im Rahmen der Projektumsetzung durchgeführt wurde. Um den Kontext der Ausgangssituation zu erklären, werden daher im Folgenden die durchgeführte Analyse und die Ergebnisse der Bestandsaufnahme vor Ort kurz zusammengefasst.

Das Untersuchungsgebiet ist eng mit dem übergeordneten Zentrum České Budějovice (Budweis) verbunden, in das der überwiegende Teil der Einwohner der betroffenen Gemeinden pendelt. Direkte Radverkehrsverbindungen der einzelnen Gemeinden zu diesem Zentrum fehlen im Gebiet jedoch nahezu vollständig oder sind nicht ausreichend sicher bzw. nicht bei allen Witterungsbedingungen nutzbar.

Die einzige Verbindung, die diese Voraussetzung erfüllt, ist der Moldauradweg, der dem Pendlerkorridor zwischen Hluboká nad Vltavou und České Budějovice entspricht. 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 nur sehr wenige baulich vom übrigen Verkehr getrennte Radwege, die als sichere Verkehrsverbindungen zwischen den umliegenden Gemeinden und den Pendlerzentren dienen könnten. Die einzige Ausnahme bildet wiederum der Moldau-Radweg. Die einzige Ausnahme bildet wiederum der Moldauradweg. In allen anderen Fällen werden für den Pendelverkehr vor allem örtliche und Erschließungsstraßen sowie Straßen der II. und III. Ordnung genutzt, deren Querschnitt bzw. Verkehrsbelastung die Eignung für den Radverkehr erheblich einschränkt. Dies betrifft insbesondere die Radroute 1058 im Abschnitt Hluboká nad Vltavou–Chotýčany. Der betreffende Straßenabschnitt ist zudem unübersichtlich, sodass die Nutzung durch Radfahrer als gefährlich einzustufen ist. Die übrigen Radrouten verlaufen zwar auf weniger stark frequentierten Straßen, dennoch wäre auch hier eine Anpassung der Streckenführung sinnvoll. Dies gilt insbesondere für jene Routen, die dem täglichen Pendelverkehr der Bevölkerung dienen sollen und gegebenenfalls durch sicherere Radrouten oder baulich getrennte Radwege ersetzt werden könnten.

Die Verknüpfung der Radverkehrsinfrastruktur mit der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs ist im Gebiet sehr eingeschränkt. Die Bahnhaltestelle und 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 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 Ergebnisse der Befragung unter 375 Personen zeigen, dass die Einwohner des Untersuchungsgebiets das Fahrrad vor allem für Freizeitaktivitäten und Sport nutzen. In der Hauptsaison verwenden 76 % der Befragten das Fahrrad mindestens einmal pro Woche zu diesen Zwecken. Auch für alltägliche Wege besteht ein erhebliches Potenzial, insbesondere für den Arbeitsweg, für den 36 % der Befragten eine mindestens wöchentliche Fahrradnutzung angaben, sowie für Einkaufsfahrten, bei denen dieser Anteil 28,8 % beträgt. 20 % der Befragten nutzen das Fahrrad mindestens einmal pro Woche in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr, während 35,5 % diese Kombination überhaupt nicht nutzen. Als wichtigste Hindernisse für eine stärkere Nutzung des Fahrrads im Alltagsverkehr nennen die Befragten insbesondere die hohe Intensität des Kfz-Verkehrs, den Mangel an sicheren, vom Autoverkehr getrennten Routen, fehlende direkte Verbindungen nach České Budějovice (Budweis) sowie eine unzureichende ergänzende Infrastruktur, insbesondere geschützte Fahrradabstellanlagen. Dementsprechend empfehlen die Befragten am häufigsten den Ausbau eines Netzes sicherer Radwege, eine bessere Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr, eine Erhöhung der Sicherheit an Kreuzungen sowie den Ausbau hochwertiger Fahrradabstellmöglichkeiten, insbesondere in České Budějovice, wohin die Mehrheit der Befragten pendelt.

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 Bevölkerung, das Fahrrad sowohl für den Pendelverkehr als auch für Freizeitaktivitäten zu nutzen · Interesse der einzelnen Gemeinden, sich an der Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Gebiet zu beteiligen · Vorhandenes Angebot an Leihfahrrädern in České Budějovice	· Fehlendes Radwegnetz, das eine sichere Nutzung durch Radfahrer ohne gemeinsame Streckenführung mit dem Kfz-Verkehr ermöglicht · Führung mehrerer Routen / Streckenabschnitte entlang stark befahrener Straßen · Fehlende direkte Verbindungen, die den Anforderungen des täglichen Pendelverkehrs zur Arbeit, zu Schulen und zu Dienstleistungsangeboten entsprechen · Fehlende hochwertige ergänzende Infrastruktur in Form geschützter Fahrradabstellanlagen, insbesondere an wichtigen Verkehrsknotenpunkten · Unzureichende Instandhaltung der Radrouten außerhalb der Hauptsaison im Sommer, wodurch ihre ganzjährige Nutzung für den Pendelverkehr eingeschränkt wird · Bestehende Barrieren durch die Trassenführung der Autobahn D3, die Umgehungsstraße von Lišov, Eisenbahnkorridore und den Verlauf der Moldau · Einschränkungen aufgrund ungeklärter Eigentumsverhältnisse, die den Bau neuer Radwege oder die Führung attraktiverer Radrouten erschweren

Externe Analyse	
Chancen	**Risiken**
• Trend zu einem gesunden Lebensstil, der die Bevölkerung zu einer stärkeren Nutzung des Fahrrads als Alternative zum motorisierten Individualverkehr motiviert • Ausbau des E-Bike-Angebots, der auch weniger sportlichen bzw. weniger geübten Einwohnern einen Anreiz zur Nutzung des Fahrrads bietet • Weiterentwicklung des integrierten Verkehrssystems (IDS) der Südböhmischen Region, die zur Kombination von Radverkehr und öffentlichem Verkehr motiviert (beispielsweise durch die Möglichkeit, Fahrkarten des öffentlichen Verkehrs auch für den Verleih von Fahrrädern im Bikesharing-System oder für die Fahrradaufbewahrung an Verkehrsknotenpunkten zu nutzen u.Ä.)	• Fortgesetzter Bau neuer Barrieren ohne Berücksichtigung der Notwendigkeit, die Radverkehrsinfrastruktur als verpflichtenden Bestandteil großer Verkehrsbauvorhaben einzuplanen • Zunahme des Verkehrsaufkommens auf den betroffenen Straßen, die für die Führung von Radrouten genutzt werden • Geringe Bereitschaft der beteiligten Akteure zur Zusammenarbeit beim Ausbau des Netzes von Radwegen und Radrouten • Mangel an öffentlichen Mitteln für den Bau neuer Radwege infolge der ökonomischen / wirtschaftlichen Lage

Externe Analyse	
Chancen	**Risiken**
• Änderungen der Gesetzgebung zur Einstufung von Hauptradwegen als Verkehrsinfrastruktur im öffentlichen Interesse und damit Erleichterung der Grundstückssicherung und Projektvorbereitung • Erhöhung der Förderung aus öffentlichen Mitteln (SFDI) für den Bau sicherer Radwege, die für den Arbeitsweg genutzt werden, Wirtschaftskrise und Bestrebungen, die Ausgaben des Staatshaushalts zu senken	

5 Vision und strategische Entwicklungsziele der Radmobilität in der Region

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.).

Um eine Veränderung der bestehenden Situation herbeizuführen, wurde in der erarbeiteten Studie folgende Vision für das Gebiet formuliert:

Hlubocko–Lišovsko wird ein Gebiet sein, in dem der Radverkehr eine sichere, konkurrenzfähige und alltagstaugliche Alternative für Wege zur Arbeit, zu Schulen, zu Dienstleistungsangeboten sowie für Freizeitaktivitäten darstellt. Im Gebiet wird ein zusammenhängendes Netz aus Hauptradrouten und daran anschließenden ergänzenden Radwegen sowie sicheren Radrouten bestehen. Dieses wird die einzelnen Gemeinden untereinander verbinden, ihre hochwertige Anbindung an České Budějovice (Budweis) und weitere natürliche Einzugszentren gewährleisten und zugleich komfortable Übergänge zum öffentlichen Verkehr ermöglichen. Die Radverkehrsinfrastruktur wird als vollwertiger Bestandteil des Verkehrssystems des Gebiets verstanden und nicht lediglich als ergänzendes Element der Freizeit- oder Tourismusinfrastruktur.

Ausgehend von dieser Vision schlägt die Studie folgende strategische Ziele vor:

- **Verbesserung der Koordinierung der Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur im Gebiet** – Die erarbeitete Studie schlägt ein Maßnahmen- und Investitionspaket für die Radverkehrsinfrastruktur im Gebiet vor. Die umgesetzten Maßnahmen können ihre Funktion jedoch erst dann vollständig erfüllen, wenn zusammenhängende Streckenabschnitte gebaut werden, die die einzelnen Gemeinden über ihre gesamte Verbindungslänge miteinander verknüpfen, und nicht lediglich einzelne Teilabschnitte, die die Situation nur auf einem Teil der

jeweiligen Route verbessern. Aus diesem Grund sollten sich bestimmte Aktivitäten auf eine bessere Koordinierung der Planung und Umsetzung der vorgesehenen Radverkehrsinfrastruktur konzentrieren. Dadurch soll sichergestellt werden, dass durchgängige Routen entstehen, die eine sichere Verbindung zwischen den einzelnen Gemeinden gewährleisten. Ein damit zusammenhängendes Thema ist die Koordinierung des Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur mit anderen Verkehrsbauvorhaben im Gebiet, die Radverkehrsverbindungen beeinträchtigen können oder zugleich das Potenzial haben, diese zu verbessern. Ein Beispiel ist die Koordinierung großer Verkehrsbauvorhaben, wie etwa der Autobahn D3 oder der Umgehungsstraßen von Lišov und Třeboň. Diese haben im Gebiet eine schwer überwindbare Barriere geschaffen, welche die Durchlässigkeit des Gebiets erheblich kompliziert.

Die einzelnen Gemeinden verfügen nur über begrenzte Kapazitäten, um derartige Aktivitäten ganzheitlich zu bearbeiten. Daher sollte ein Koordinierungssystem auf Ebene der MAS in Betracht gezogen werden.

- **Fertigbau der Hauptradrouten im Gebiet** – Ein Schlüsselelement zur Verbesserung der Bedingungen für das tägliche Pendeln zur Arbeit ist ein Netz von Hauptradrouten im Gebiet. Diese sollten idealerweise als baulich vom übrigen Verkehr getrennte Radwege oder durch vergleichbare Maßnahmen ausgeführt werden, die ein Höchstmaß an Sicherheit für Radfahrer gewährleisten. Derzeit ist dies im Gebiet lediglich beim Moldau-Radweg (Vltavská cyklostezka) der Fall, der České Budějovice (Budweis) und Hluboká nad Vltavou miteinander verbindet. Nach demselben Prinzip sollten auch Verbindungen in weiteren Richtungen ausgebaut werden, insbesondere auf den Relationen Hrdějovice, Borek, Úsilné und Lišov–České Budějovice sowie Rudolfov–České Budějovice. Ein erhebliches Potenzial für die Entwicklung einer neuen Hauptradroute bietet auch die geplante Budweiser Eisenbahnstrecke.
- **Fertigbau der ergänzenden Radrouten im Gebiet** – Neben den Hauptradrouten müssen die daran anschließenden Routen im Gebiet ergänzt oder gegebenenfalls in ihrer Streckenführung angepasst werden. Ziel ist es, die Durchlässigkeit des Gebiets insgesamt zu verbessern und das Netz der Hauptradrouten durch weitere Verbindungen zu ergänzen, die unter anderem auch als Freizeitrouten oder zur Förderung des Tourismus dienen können.
- **Fertigbau der erforderlichen ergänzenden Infrastruktur und der Infrastruktur zur besseren Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr** – Soll der Radverkehr eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen, muss nicht nur die grundlegende Infrastruktur in Form von Radwegen und Radrouten geschaffen werden, sondern auch die dazugehörige ergänzende Infrastruktur, beispielsweise geschützte Fahrradabstellanlagen. Diese werden insbesondere an den wichtigsten Verkehrsknotenpunkten des Gebiets benötigt, an denen Potenzial für die kombinierte Nutzung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr besteht.

6 Entwurf der Maßnahmen und Aktivitäten zur Weiterentwicklung des Radverkehrs im Gebiet

Zur Erreichung der festgelegten Ziele und zur Umsetzung der strategischen Vision schlägt die Studie folgende Maßnahmen bzw. Aktivitäten vor, die zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Entwicklung des Radverkehrs im Gebiet beitragen sollen.

6.1 Verbesserung der Koordinierung der Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur

Als erste Maßnahme wird die Koordinierung der Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur vorgeschlagen. Die einzelnen Vorhaben im Gebiet werden häufig isoliert vorbereitet. Oft werden lediglich einzelne Streckenabschnitte geplant, ohne die erforderlichen Anschlüsse an andere Abschnitte zu berücksichtigen. Dies verringert in der Folge die Effizienz ihrer Umsetzung.

Daher wird empfohlen, einen dauerhaften Koordinierungsmechanismus für die Planung und Umsetzung von Radverkehrsinfrastrukturprojekten im Gebiet der MAS Hlubocko–Lišovsko einzurichten. Ziel sollte es sein, die einzelnen Gemeinden, die Stadt České Budějovice (Budweis) sowie gegebenenfalls weitere Akteure wie die Straßenverwaltung und Straßeninstandhaltung der Südböhmischen Region (Správa a údržba silnic Jihočeského kraje), Vertreter des öffentlichen Verkehrs und weitere relevante Partner zusammenzubringen. Dadurch sollen die geplanten Vorhaben nicht isoliert auf Ebene der einzelnen Gemeindegebiete, sondern als Bestandteile eines zusammenhängenden Netzes sicherer Radverkehrsverbindungen beurteilt werden. Die Koordinierung sollte sowohl die Planung neuer Radwege und Radrouten als auch die laufende Beobachtung größerer Verkehrsbauvorhaben im Gebiet umfassen. Bei diesen ist es erforderlich, frühzeitig darauf hinzuwirken, dass die Durchlässigkeit des Gebiets erhalten bleibt und die Radverkehrsinfrastruktur bereits in der Projektvorbereitung berücksichtigt wird.

Die Koordinierungsfunktion könnte auf Ebene der MAS oder gegebenenfalls durch eine Arbeitsgruppe für den Radverkehr wahrgenommen werden. Diese sollte regelmäßig den Planungsstand der einzelnen Projekte bewerten, fehlende Verbindungen identifizieren, die Gemeinden bei der Vorbereitung gemeinsamer Projektvorhaben unterstützen und eine einheitliche Kommunikation mit den wichtigsten Partnern gewährleisten. Ein Vorteil dieses Ansatzes besteht darin, dass der administrative und fachliche Aufwand für die einzelnen Gemeinden verringert wird. Diese verfügen häufig nicht über ausreichende Kapazitäten, um sämtliche zusammenhängenden Vorhaben, Fördermöglichkeiten, eigentumsrechtlichen Zusammenhänge und geplanten Verkehrsbauprojekte im größeren räumlichen Zusammenhang eigenständig zu verfolgen.

Beispiele und Spezifizierung geeigneter Aktivitäten

- Einrichtung einer Arbeitsgruppe zur Entwicklung des Radverkehrs im Gebiet der MAS Hlubocko–Lišovsko, bestehend aus Vertretern der betroffenen Gemeinden, der Stadt České Budějovice, der Nadace Jihočeské cyklostezky (Stiftung Südböhmische Radwege) sowie gegebenenfalls weiterer Akteure wie der Straßenverwaltung und Straßeninstandhaltung der Südböhmischen Region (Správa a údržba silnic Jihočeského kraje), der tschechischen Straßen- und Autobahndirektion (ŘSD), der tschechischen Eisenbahnverwaltung (Správa železnic) und weiterer relevanter Institutionen. Die Arbeitsgruppe sollte mindestens ein- bis zweimal jährlich den aktuellen Planungsstand der Verkehrsinfrastrukturprojekte erörtern, Problembereiche identifizieren und die Prioritäten für den folgenden Zeitraum koordinieren.
- Erarbeitung und regelmäßige Aktualisierung eines gemeinsamen Projektpools auf Ebene MAS Hlubocko–Lišovsko. Dieser soll nicht nur eine Liste der geplanten Streckenabschnitte enthalten,

sondern auch Informationen zu deren Verbindungen mit den umliegenden Gemeinden, zum Stand der Projektvorbereitung, zu den Eigentumsverhältnissen, zu den geschätzten Kosten, zu Finanzierungsmöglichkeiten und zu den jeweils verantwortlichen Akteuren.

- Koordinierung der Planung von Projektdokumentationen für Radrouten, die durch mehrere Gemeinden verlaufen, um zu vermeiden, dass lediglich kurze, isolierte Abschnitte ohne Anschluss an das übrige Netz geplant werden. Ein geeigneter Ansatz ist die Erstellung gemeinsamer Machbarkeitsstudien oder Planungsunterlagen für vollständige, verkehrlich zusammenhängende Korridore, beispielsweise Lišov–České Budějovice, Hrdějovice/Borek–České Budějovice, Rudolfov–České Budějovice oder für die Anbindung an den geplanten Bahntrassenradweg Hrdějovice–Ševětín.

- Laufende Beobachtung geplanter großer Verkehrsbauvorhaben und frühzeitige Einbringung von Anforderungen zur Erhaltung oder Verbesserung der Durchlässigkeit des Gebiets für den Radverkehr. Dies betrifft insbesondere den Bau von Ortsumgehungen, die Modernisierung von Eisenbahnstrecken, den Umbau von Straßen der II. und III. Ordnung sowie die Gestaltung von Kreuzungen und planfreien Knotenpunkten. Dabei sind nicht nur Bauvorhaben im Gebiet der LAG Hlubocko–Lišovsko zu berücksichtigen, sondern auch Vorhaben in benachbarten Gebieten, die die Anbindung des MAS-Gebiets an weitere Regionen beeinflussen können.

- Erstellung einheitlicher Unterlagen für Gespräche mit Partnern und Fördermittelgebern, beispielsweise Kartenmaterial, Übersichten über prioritäre Streckenabschnitte, Begründungen des Verkehrsbedarfs, Befragungen der Bevölkerung und Fahrradzählungen.
- Fachliche Unterstützung der Gemeinden bei der Vorbereitung von Förderanträgen, der Klärung von Eigentumsverhältnissen, der Kommunikation mit Grundstückseigentümern und Infrastrukturbetreibern sowie bei der Festlegung von Zeitplänen für die Projektvorbereitung, damit die Projekte rechtzeitig für geeignete Förderaufrufe vorbereitet werden.

6.2 Entwicklung der Hauptinfrastruktur

Die Entwicklung der Hauptradinfrastruktur ist eine zentrale Voraussetzung dafür, dass der Radverkehr im Gebiet Hlubocko–Lišovsko zu einer tatsächlich nutzbaren Alternative für das tägliche Pendeln nach České Budějovice (Budweis), zu Schulen, zu Dienstleistungsangeboten und für Freizeitaktivitäten werden kann. Die Hauptradinfrastruktur sollte das Grundgerüst des gesamten Netzes bilden, an das die örtlichen und ergänzenden Radrouten in den einzelnen Gemeinden anschließen. Priorität hat daher nicht allein der Bau einzelner kurzer Abschnitte, sondern die Planung zusammenhängender und aufeinander abgestimmter Routen, die möglichst direkt, sicher und mit möglichst geringem Kontakt zum stark frequentierten Kfz-Verkehr geführt werden.

Als vorrangige Hauptradverkehrskorridore sollten insbesondere folgende Vorhaben betrachtetAls vorrangige Hauptradverkehrskorridore sollten insbesondere die Beseitigung einzelner Problembereiche entlang des Moldau-Radwegs (Vltavská cyklostezka) betrachtet werden, durch deren Anpassung die Sicherheit und der Komfort dieser bereits bestehenden Hauptradroute erhöht werden. Weitere Prioritäten sind die Schaffung einer neuen Radverkehrsverbindung in Richtung Borek–České Budějovice, die an den bestehenden Radweg Nemanice–Borek anschließt und unter Nutzung des Straßenraums der Pražská třída in Richtung Stadtzentrum weitergeführt wird, die Schaffung einer Hauptradverbindung Lišov–Jelmo–Libníč–Úsilné–České Budějovice mit Anschluss an die Pražská třída sowie die Planung einer Radverkehrsverbindung Rudolfov–České Budějovice unter Nutzung der

vorgesehenen Modernisierung der Rudolfovská třída. Diese Verbindungen sind im Hinblick auf den täglichen Pendelverkehr von größter Bedeutung, da sie die wichtigsten Siedlungs- und Verkehrsbeziehungen des Gebiets mit dem übergeordneten Zentrum České Budějovice (Budweis) verknüpfen und zugleich das Grundgerüst für weitere anschließende Verbindungen in Richtung Hluboká nad Vltavou, des Gebiets um Lišov, der Region Třeboň sowie weiterer umliegender Regionen bilden.

Spezifizierung der vorgeschlagenen Aktivitäten

- **Planung der Hauptradverbindung Rudolfov – České Budějovice** – Das Vorhaben sieht vor, die geplante Modernisierung der Rudolfovská třída zu nutzen, die günstigere Bedingungen für den täglichen Radverkehr zwischen Rudolfov und České Budějovice schaffen soll. Die angestrebte Lösung sieht vor, dass die modernisierte Rudolfovská třída in Richtung Stadtzentrum einen kombinierten Bus- und Radfahrstreifen und in Richtung Rudolfov einen Radfahrstreifen erhält. Die Route soll von Rudolfov aus über örtliche Straßen und einen neu zu errichtenden Radweg bis zur Überquerung der Autobahn D3 geführt werden. Anschließend soll sie unter Nutzung der genannten Radfahrstreifen bzw. kombinierten Bus- und Radfahrstreifen entlang der Rudolfovská třída bis zur Kreuzung mit der Zanádražní-Straße weiterverlaufen. Entlang der Zanádražní-Straße soll die Route anschließend bis zu einer neu zu errichtenden Brücke über die Eisenbahnstrecke führen, die den Anschluss an die bereits bestehenden Radrouten im Stadtgebiet gewährleistet. Diese Hauptradverbindung sollte zugleich durch weitere Anschlussäste ergänzt werden, um die Erreichbarkeit der Route für Gemeinden und Siedlungsbereiche im nordöstlichen Umland von České Budějovice zu verbessern. Der erste Anschlussast nutzt den geplanten Radweg entlang des Baches Dubičný potok, der eine alternative und sichere Anbindung aus Richtung Dubičné und der angrenzenden Siedlungsbereiche ermöglichen würde. Der zweite Anschlussast nutzt das Potenzial des Anschlussgleises, das durch das Gelände der Müllverbrennungsanlage ZEVO Vráto verläuft. Bei einer geeigneten technischen Lösung und Klärung der Eigentumsverhältnisse könnte hierdurch eine weitere eigenständige, vom übrigen Verkehr getrennte Verbindung zum städtischen Radwegenetz geschaffen werden.
  Der dritte Anschlussast ist eine Verbindung aus Richtung Adamov/Hůry durch das Gewerbegebiet VGP Park, die anschließend über bereits bestehende Radwege bis ins Zentrum von České Budějovice weitergeführt werden könnte. Zusammen würden diese Anschlussäste ein flexibleres Anbindungssystem für das Gebiet um Rudolfov, Adamov, Hůry, Vráto und weitere angrenzende Siedlungsbereiche an die Stadt schaffen. Zugleich würde dadurch die Abhängigkeit der gesamten Verbindung von nur einer Querungsmöglichkeit der bestehenden Verkehrsbarrieren im Gebiet verringert.
- **Planung der Hauptradverbindung Borek – České Budějovice** – In diesem Fall handelt es sich um eine neue Hauptradroute, die an den bereits bestehenden Radweg Nemanice–Borek anschließen und dessen sichere Fortsetzung in Richtung České Budějovice gewährleisten soll. Die angestrebte Lösung sieht eine Streckenführung unter Nutzung des Straßenraums der Pražská třída vor, wo geeignete Bedingungen für eine sichere Führung des Radverkehrs und eine Anbindung an das städtische Radwegenetz geschaffen werden sollen. Bis zur Umsetzung der erforderlichen Anpassungen an der Pražská třída sollte eine vorübergehende Streckenführung über die Straße Kněžskodvorská in Betracht gezogen werden, die als alternative Verbindung in die Stadt dienen kann. Die Maßnahme sollte eine Prüfung der verfügbaren Straßenquerschnitte und der verkehrlichen Möglichkeiten beider Korridore, die

Gestaltung der Kreuzungen, die Anbindung an den bestehenden Radweg Nemanice – Borek sowie die Koordinierung mit der Stadt České Budějovice bei der Planung der innerstädtischen Streckenabschnitte umfassen.

- **Fertigstellung der Teilabschnitte des Moldau-Radwegs (Vltavská cyklostezka)** – Beim Moldau-Radweg geht es nicht um den Bau einer vollständig neuen Hauptradroute, sondern um die Fertigstellung einzelner Abschnitte und die Beseitigung von Problembereichen entlang der bereits bestehenden Hauptradverbindung zwischen Hluboká nad Vltavou und České Budějovice. Ziel ist es insbesondere, die Sicherheit, den Verkehrsfluss und den Komfort der Route an den Stellen zu verbessern, an denen die derzeitige Streckenführung ihrer Bedeutung für den täglichen Pendelverkehr und die Freizeitnutzung nicht gerecht wird. Dies betrifft insbesondere die Streckenführung durch die Gemeinde Bavorovice sowie mehrere einzelne Abschnitte direkt in Hluboká nad Vltavou, deren Anpassung die Sicherheit und den Komfort für Radfahrer erhöhen soll. Die Maßnahme sollte die Identifizierung von Streckenabschnitten mit geringerer Sicherheit oder geringerem Komfort, die Verbesserung der Anbindung an die Zentren der Gemeinden, die Prüfung der Möglichkeiten einer ganzjährigen Instandhaltung sowie die Verbesserung der Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr und der ergänzenden Infrastruktur umfassen.
- **Planung der Hauptradverbindung Lišov – České Budějovice mit Anschluss in Richtung Lišov – Třeboň** – Für die Verbindung zwischen Lišov und České Budějovice wird als Hauptroute die Streckenführung Lišov–Jelmo–Libníč–Úsilné vorgeschlagen, die anschließend unter Nutzung der Pražská třída bzw. der dort geplanten Radverkehrslösung nach České Budějovice weitergeführt werden soll. Ziel ist es, eine sichere und möglichst direkte Anbindung von Lišov und den angrenzenden Gemeinden an die südböhmische Bezirkshauptstadt zu schaffen, die für den täglichen Pendelverkehr geeignet ist und zugleich mit weiteren Hauptradverbindungen im nordöstlichen Umland von České Budějovice verknüpft wird. Die Maßnahme sollte außerdem die Prüfung einer anschließenden Weiterführung in Richtung Lišov–Štěpánovice–Třeboň umfassen, insbesondere im Zusammenhang mit den geplanten oder erwogenen Ortsumgehungen von Štěpánovice und Třeboň sowie den Möglichkeiten, Erschließungsstraßen oder begleitende Infrastruktur zu nutzen, die im Rahmen dieser Bauvorhaben entstehen könnte.
- **Sicherstellung der Anbindung der Hauptradrouten an das Radwegenetz der Stadt České Budějovice** – Bei allen genannten Verbindungen müssen nicht nur die Streckenabschnitte im Gebiet der MAS Hlubocko – Lišovsko berücksichtigt werden, sondern auch deren Fortsetzung im Stadtgebiet von České Budějovice. Wenn die Hauptradrouten an der Stadtgrenze oder an Stellen mit hohem Verkehrsaufkommen ohne sichere Weiterführung enden würden, könnte ihr Potenzial für den täglichen Pendelverkehr nicht vollständig ausgeschöpft werden. Eine spezifische Aktivität sollte daher die Koordinierung mit der Stadt České Budějovice bei der Planung der anschließenden innerstädtischen Streckenabschnitte sein, insbesondere entlang der Korridore der Pražská und der Rudolfovská ulice sowie an den Anschlusspunkten des Moldau-Radwegs (Vltavská cyklostezka) und des Bahntrassenradwegs.

Die einzelnen vorgeschlagenen Hauptverbindungen sind in den nachstehenden Kartenunterlagen dargestellt

Abbildung 2 – Darstellung der vorgeschlagenen Radverkehrsmaßnahmen zur Verbesserung der Anbindung von Rudolfov

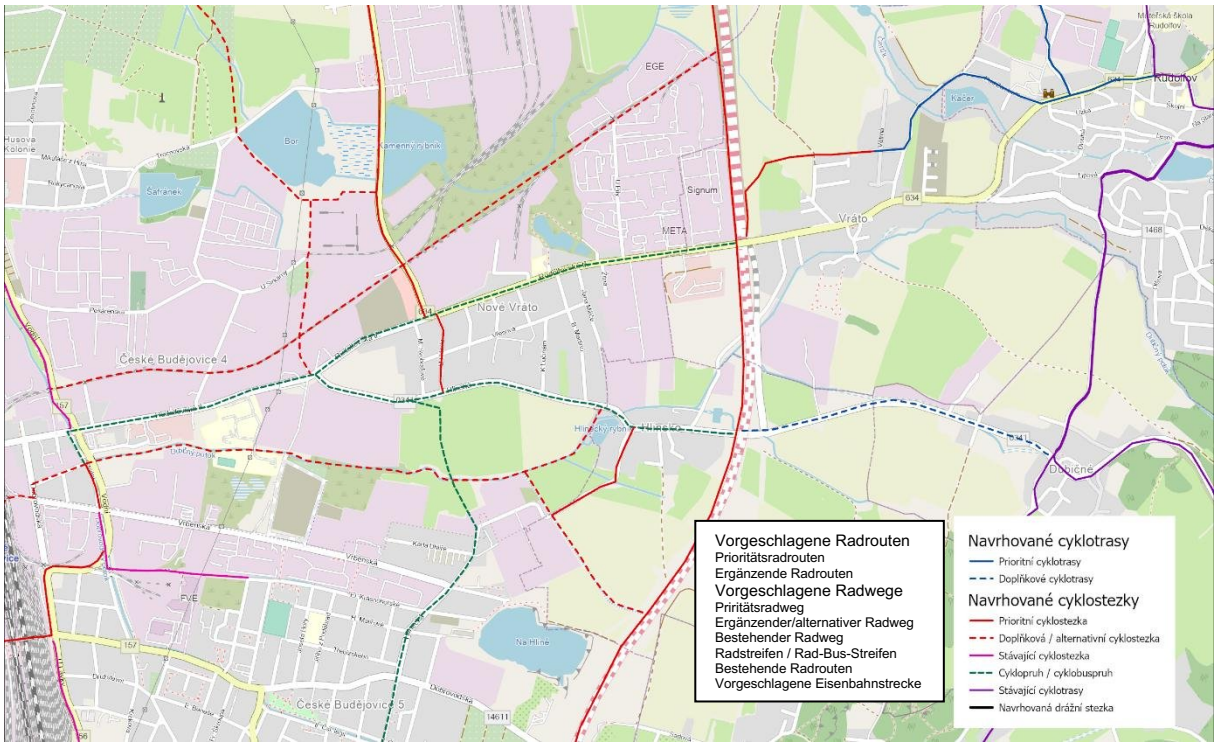


Abbildung 3 – Darstellung der vorgeschlagenen Radverkehrsmaßnahmen zur Verbesserung der Anbindung von

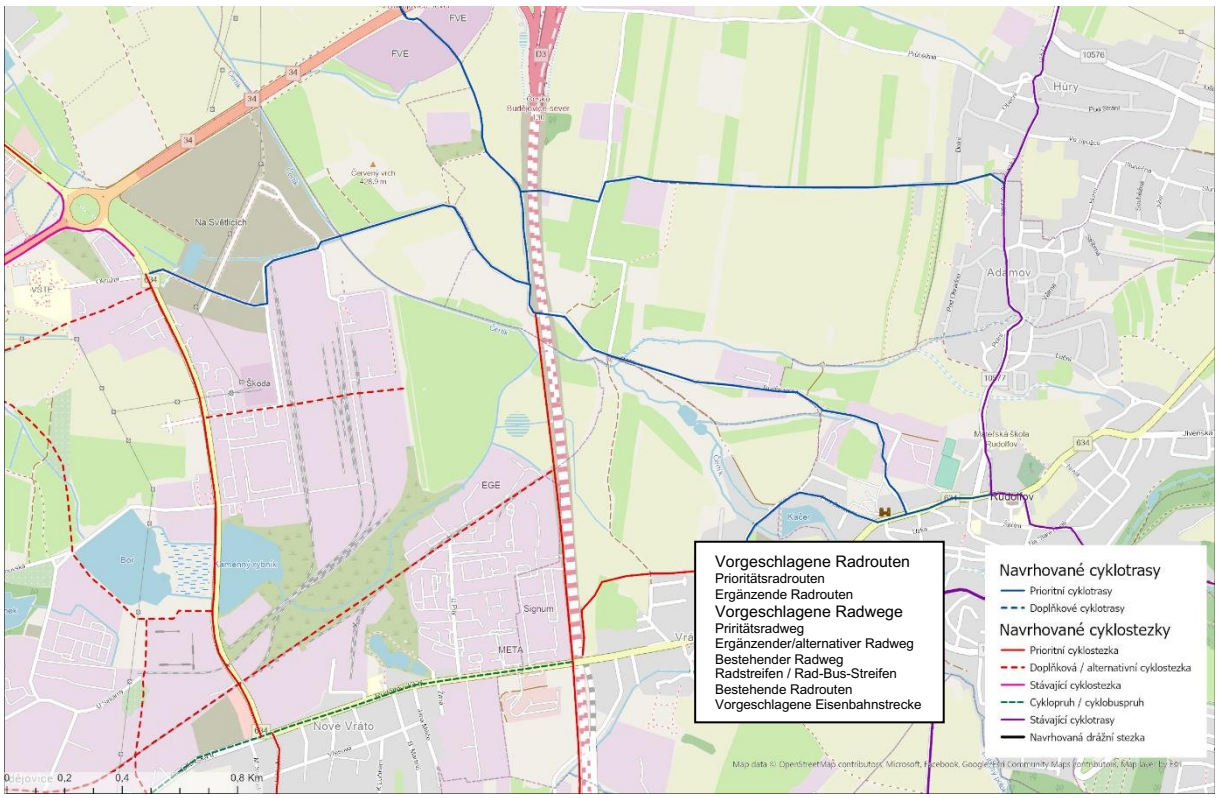


Abbildung 4 – Darstellung der vorgeschlagenen Radmaßnahmen zur Verbesserung der Anbindung in Richtung Lišov, Libníč, Úsilné

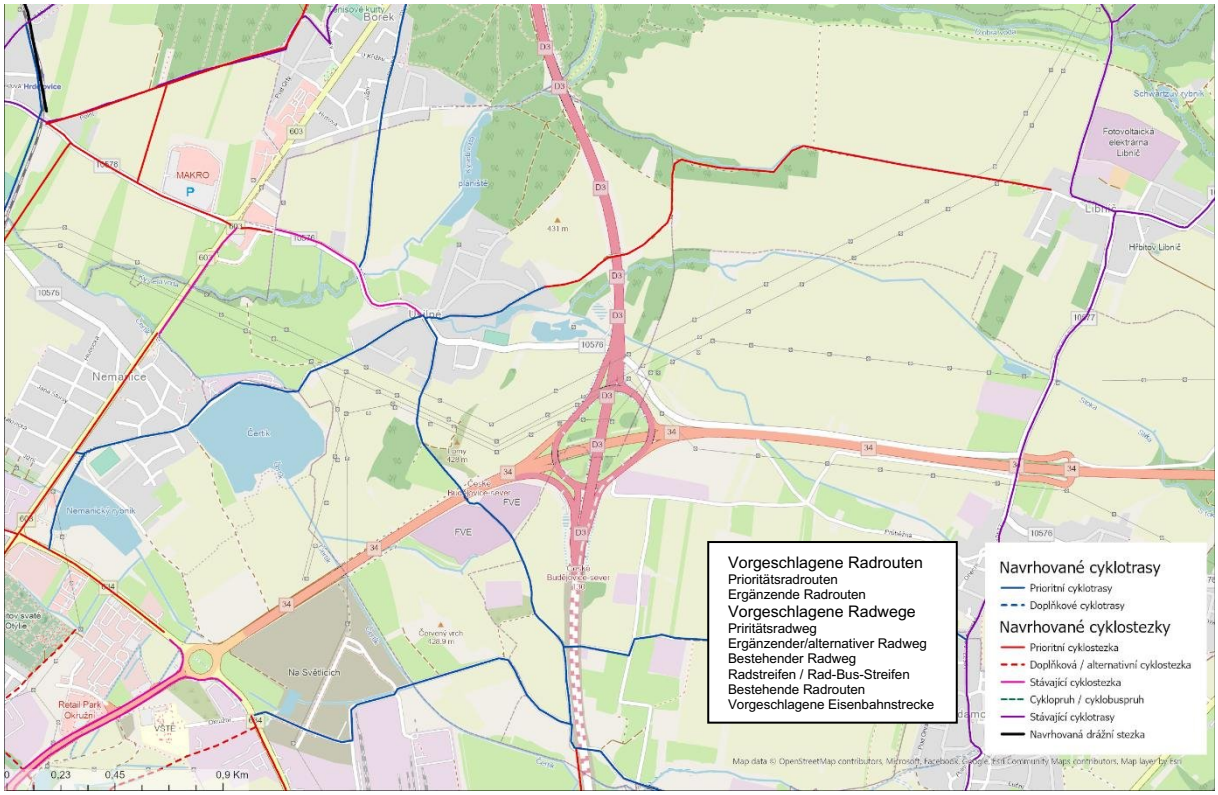


Abbildung 5 – Darstellung der vorgeschlagenen Radverkehrsmaßnahmen zur Verbesserung der Anbindung von Borek und Hrdějovice

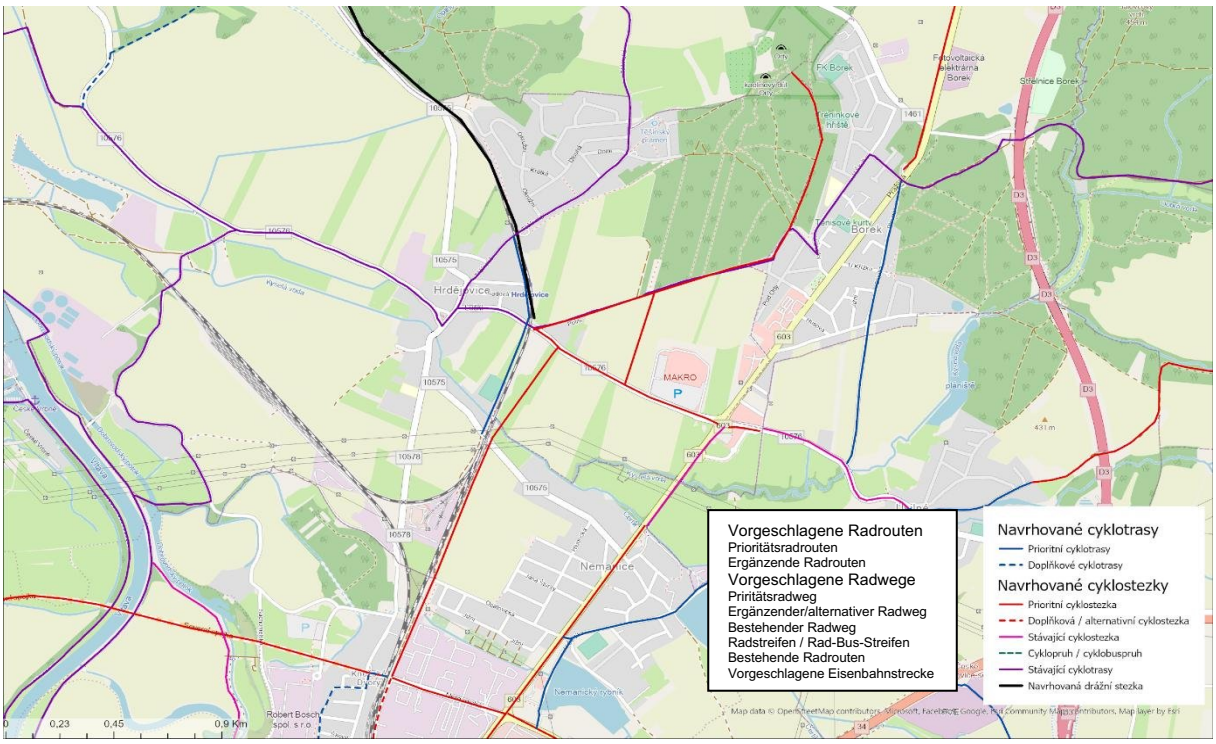
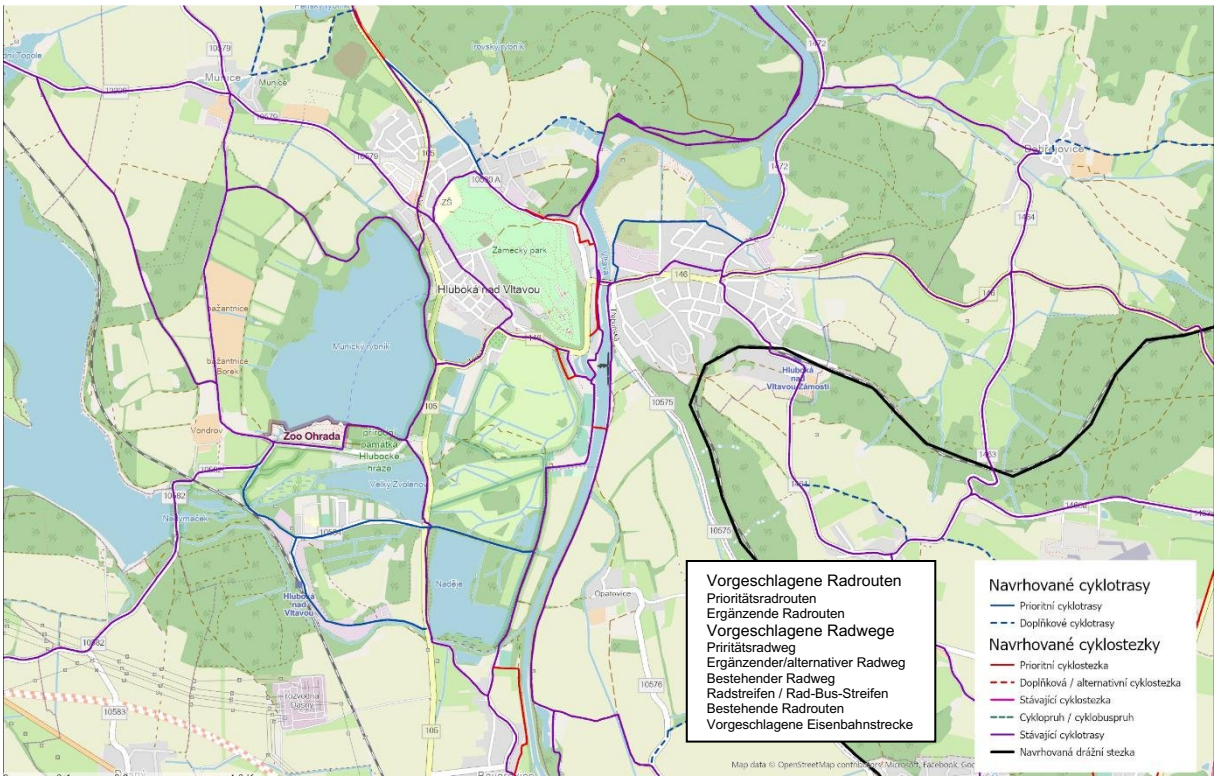


Abbildung 6 – Darstellung der vorgeschlagenen Radverkehrsmaßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit des Moldau-Radwegs



6.3 Ergänzung des Radwegenetzes durch Anschlussradwege und -routen im Gebiet

Neben dem Ausbau der Hauptradrouten ist auch die Ergänzung des Netzes durch anschließende Radwege und sichere Radrouten im Gebiet für die Umsetzung der Vision von großer Bedeutung. Diese Routen erfüllen eine andere, jedoch unverzichtbare Funktion: Sie gewährleisten die Anbindung der einzelnen Gemeinden und Ortsteile an das Hauptradwegenetz, verbessern die Durchlässigkeit der Landschaft, ermöglichen eine sicherere alltägliche Fortbewegung zwischen benachbarten Gemeinden und fördern zugleich die Freizeitnutzung des Gebiets sowie den Tourismus.

Ziel dieser Maßnahme ist es nicht, die im vorangegangenen Kapitel beschriebenen Hauptradverbindungen zu ersetzen, sondern sie durch ein Netz lokaler und regionaler Verbindungen zu ergänzen, das ihre tatsächliche Nutzung im Alltagsverkehr ermöglicht. Aus den durchgeführten Konsultationen mit den Gemeinden ging hervor, dass sich zahlreiche erforderliche Verbindungen auf kurze fehlende Streckenabschnitte, eine sicherere Führung bestehender Radrouten, die Beseitigung von Barrieren oder eine bessere Anbindung an benachbarte Mikroregionen beziehen, insbesondere an die Mikroregion Blata und die MAS Třeboňsko.

Spezifizierung der vorgeschlagenen Aktivitäten

- **Ergänzung der Anschlussverbindungen im Umfeld von Vitín, Ševětín und Chotýčany** – Die Maßnahme umfasst insbesondere die Verbesserung der Verbindung zwischen den Gemeinden Vitín und Ševětín über die Autobahn D3, die Nutzung der Erschließungsstraße entlang des Eisenbahnkorridors in Richtung Dynín, die Verbesserung der Verbindung von Vitín nach Drahotěšice sowie den Bau einer sichereren Radverkehrsverbindung zwischen Chotýčany und Vitín. Darüber hinaus soll die Verbindung Dobřejovice – Chotýčany – Kolný einschließlich des Gebiets Na Vlčku vervollständigt und weitere lokale Anschlussverbindungen im nordöstlichen Teil des Untersuchungsgebiets geprüft werden.

- **Verbesserung der Anbindung von Hosín und der Verbindungen in Richtung Orty, Borek und Hrdějovice** – Ziel ist es, sicherere Verbindungen zwischen Hosín, Hluboká nad Vltavou, Orty, Borek und Hrdějovice zu schaffen. Dazu gehört auch eine neue Verbindung zwischen Hosín und Opatovice, um die Anbindung an den Moldau-Radweg (Vltavská cyklostezka) zu verbessern. Diese Verbindungen können sowohl eine Verkehrsfunktion für die örtliche Bevölkerung als auch eine Erholungsfunktion im Zusammenhang mit dem touristisch attraktiven Gebiet zwischen Hluboká nad Vltavou, Hosín und dem nördlichen Umland von České Budějovice erfüllen.

- Ergänzung lokaler Verbindungen im Umfeld von Lišov und Libín – Im Umfeld von Lišov sollten insbesondere sichere Anbindungen der umliegenden Gemeinden und Ortsteile, einschließlich der Verbindung in Richtung Velechvín, geschaffen werden. Zudem ist sicherzustellen, dass diese lokalen Routen mit der Hauptradverbindung Lišov – Jelmo – Libníč – Úsilné – České Budějovice verknüpft werden. Im Umfeld von Libín sollten insbesondere die fehlenden Verbindungen Libín – Štěpánovice, Libín – Spolský Mlýn – Třeboň, Libín – Petrovice und Libín – Ledenice hergestellt werden.
- **Verbesserung der Anbindung an die Mikroregion Blata** – Die Maßnahme umfasst insbesondere die Schaffung einer sichereren Verbindung in Richtung Munice und Teich Blanský rybník, wo die derzeitige Führung eines Teils der Radroute über eine stark befahrene Straße für durchschnittliche Nutzer wenig geeignet ist. Darüber hinaus sollte die Verbesserung der Anbindung von Hluboká nad Vltavou an Zliv weiterverfolgt werden. Dies umfasst auch fehlende Radwegabschnitte und die anschließende Verbindung in Richtung Zliv – Zbudov, die sowohl die Erreichbarkeit des Bahnhofs Zliv als auch der touristischen Ziele im angrenzenden Gebiet verbessern kann.
- **Verbesserung der Anbindung an die LAG Třeboňsko** – Die ergänzenden Verbindungen in Richtung Třeboňsko sollten die Hauptradroute Lišov – Štěpánovice – Třeboň vervollständigen und zugleich weitere sichere Verbindungen in diesem Gebiet schaffen. Zu den vorrangigen Themen gehören die Verbesserung der Anbindung von Lomnice nad Lužnicí in Richtung Smržov, Záblatí und Dynín sowie die Verbindungen in Richtung Dolní Slověnice und Dunajovice und die Verbindung Lomnice nad Lužnicí – Klec. Dabei könnte die geplante Umgehungsstraße von Lomnice nad Lužnicí genutzt und eine anschließende Anbindung an den Lužnice-Radweg hergestellt werden.

Die einzelnen vorgeschlagenen Anschlussverbindungen sind in den nachfolgenden Karten dargestellt.

Abbildung 7 – Darstellung der vorgeschlagenen Radverkehrsmaßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Umfeld von Ševětín

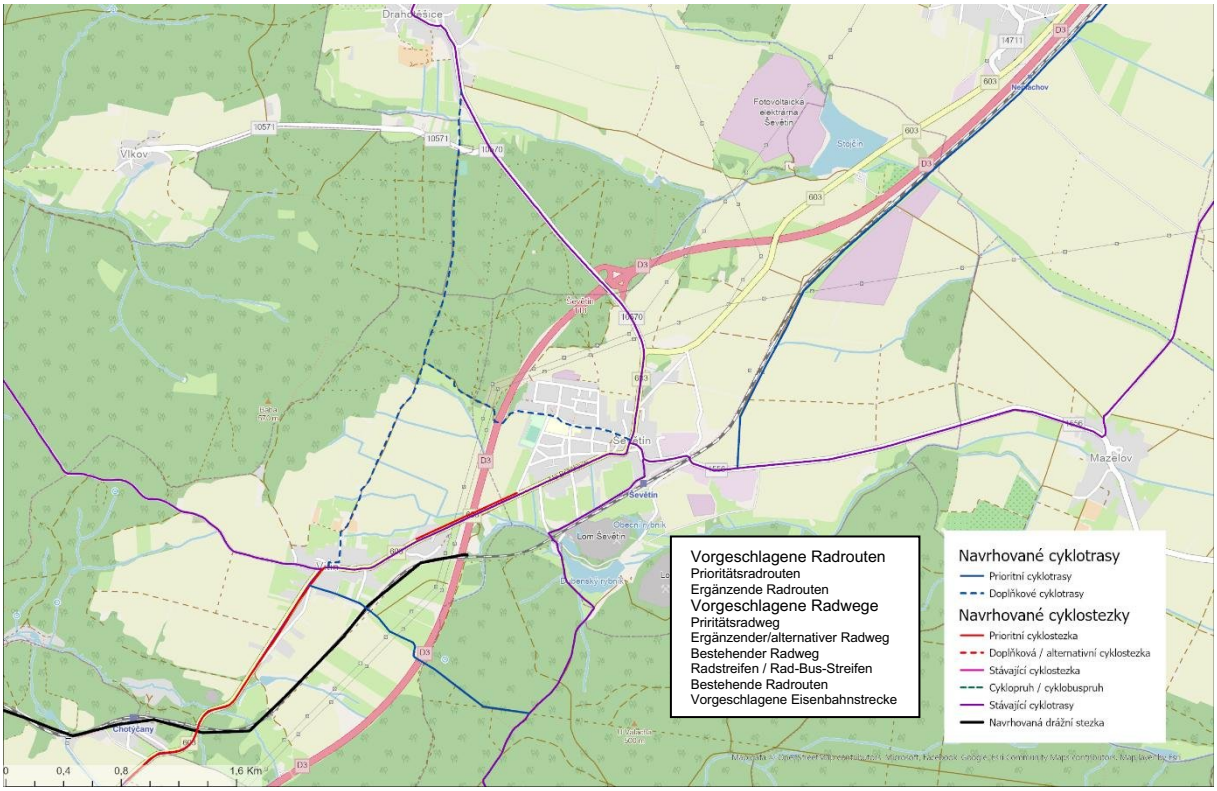

Vorgeschlagene Radrouten
Prioritätsradrouten
Ergänzende Radrouten
Vorgeschlagene Radwege
Pririitätsradweg
Ergänzender/alternativer Radweg
Bestehender Radweg
Radstreifen / Rad-Bus-Streifen
Bestehende Radrouten
Vorgeschlagene Eisenbahnstrecke
Navrhované cyklotrasy
Prioritní cyklotrasy
Doplňkové cyklotrasy
Navrhované cyklostezky
Prioritní cyklostezka
Doplňková / alternativní cyklostezka
Stávající cyklostezka
Cyklopruh / cyklobuspruh
Stávající cyklotrasy
Navrhovaná drážní stezka
Vlkov
Sevětín
Mazelov
Choťčany
0
0,4
0,8
1,6 Km

Abbildung 8 – Darstellung der vorgeschlagenen Radverkehrsmaßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Umfeld von Hosín

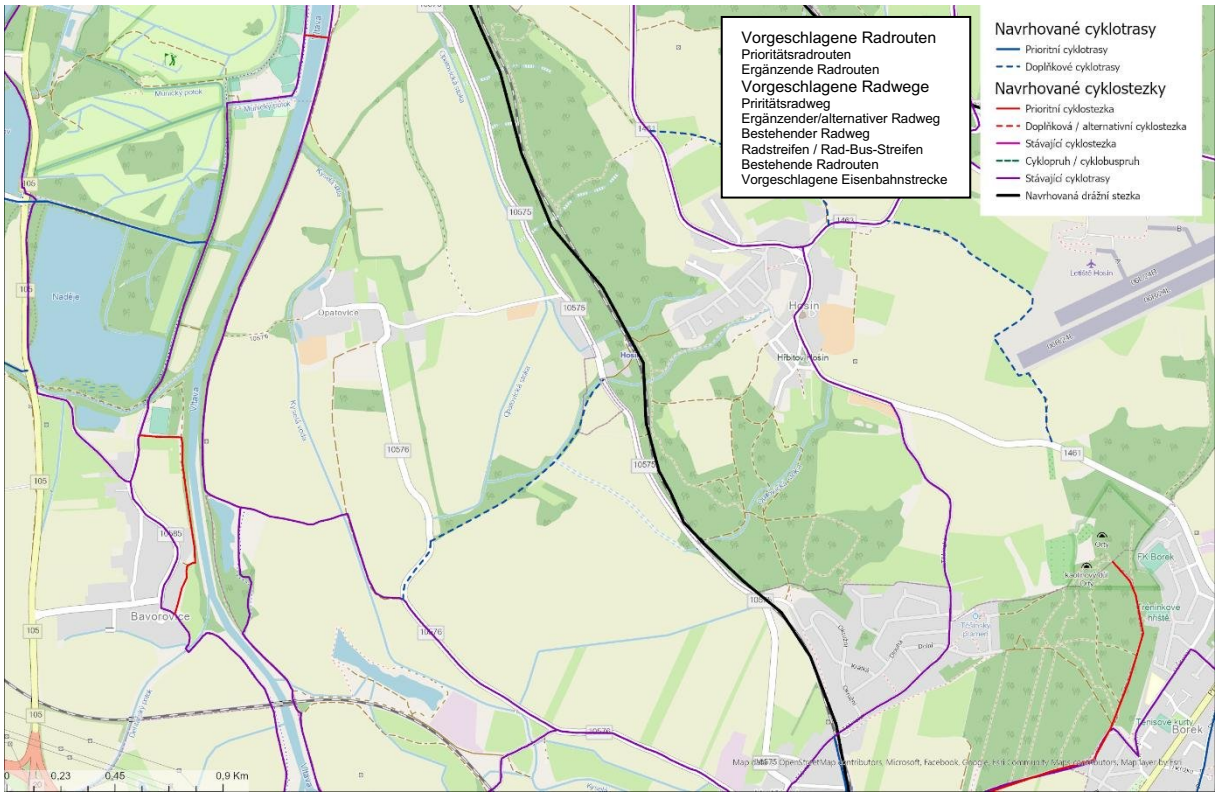


Abbildung 5 – Darstellung der vorgeschlagenen Radverkehrsmaßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit im Umfeld von Chotýčany

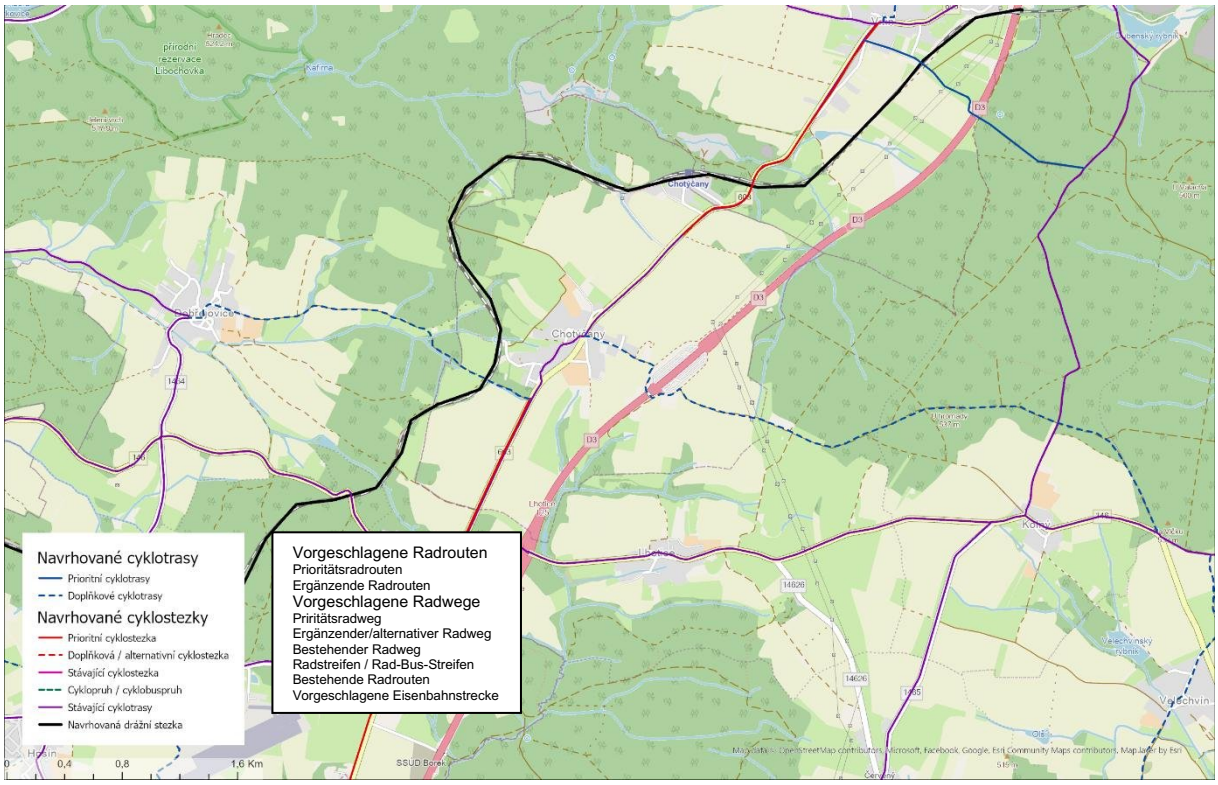


Abbildung 10 – Darstellung der vorgeschlagenen Radverkehrsmaßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Umfeld von Lišov

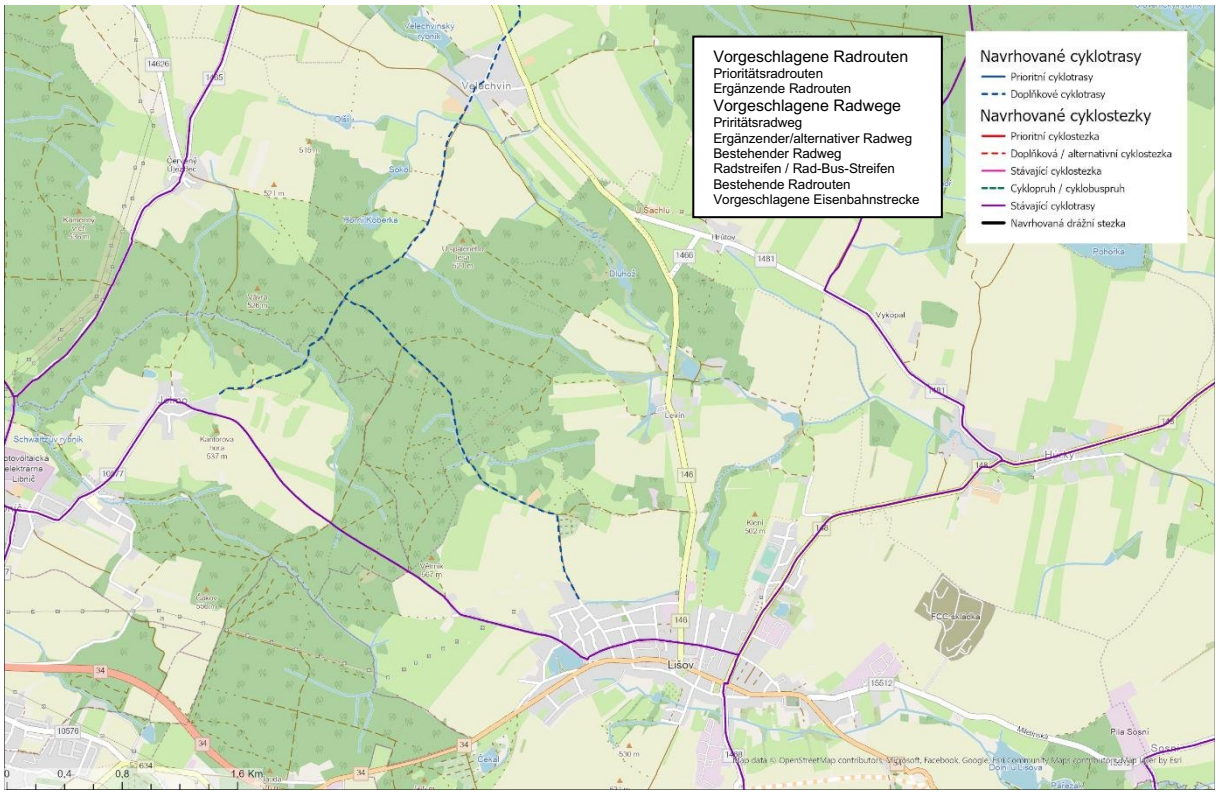


Abbildung 11 – Darstellung der vorgeschlagenen Radverkehrsmaßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Umfeld von Libín

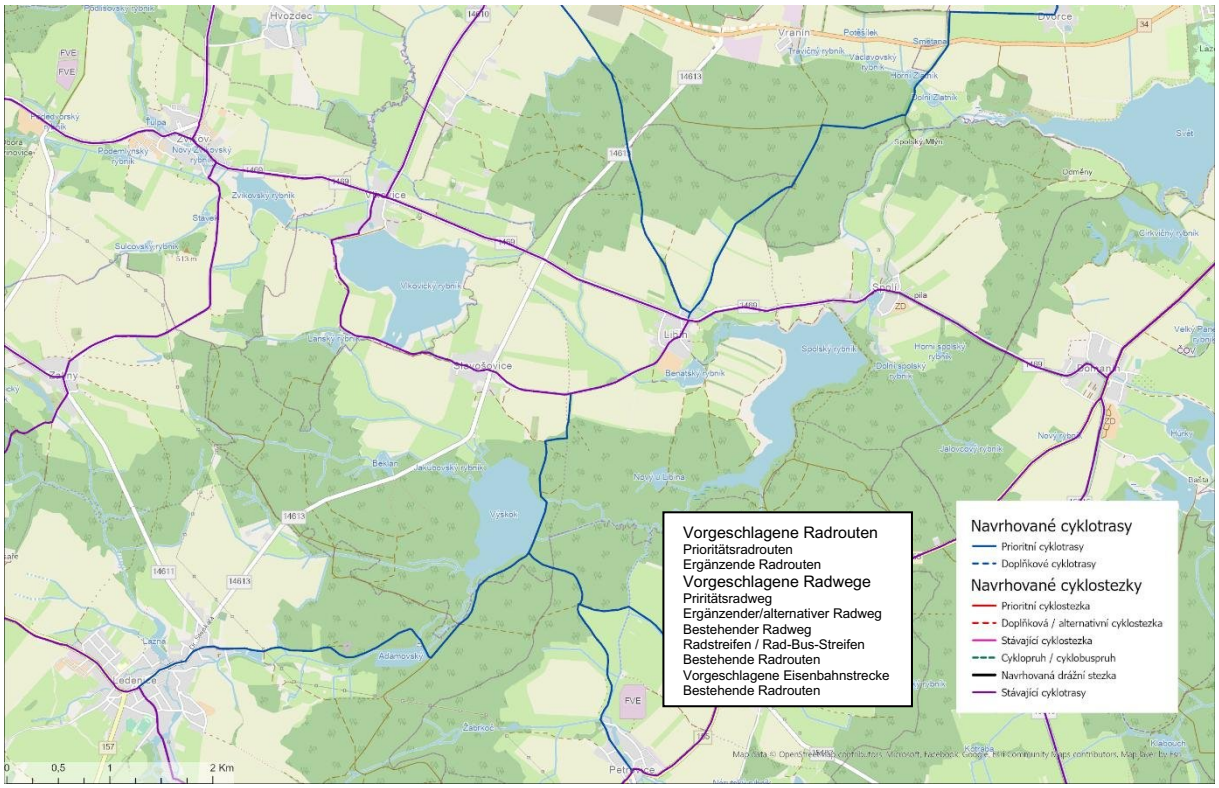


Abbildung 12 – Darstellung der vorgeschlagenen Radverkehrsmaßnahmen zur Verbesserung der Anbindung der Kleinregion Blata

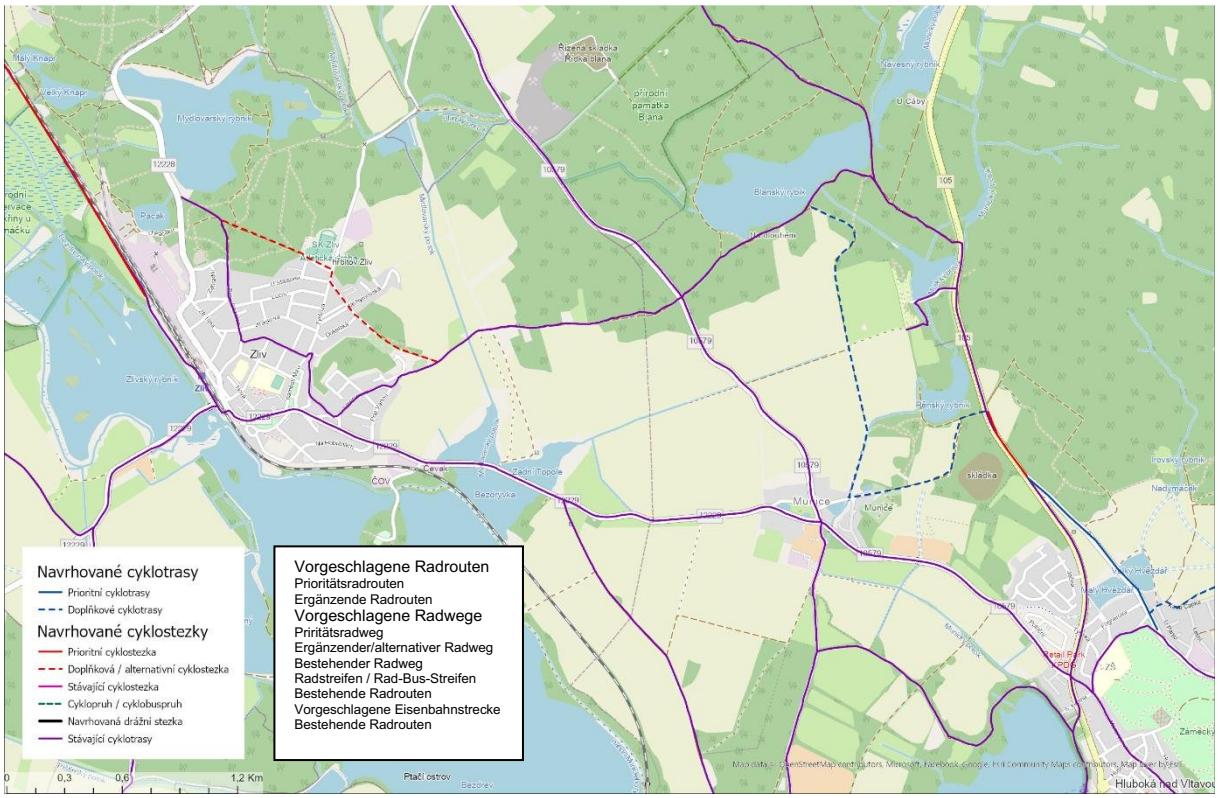
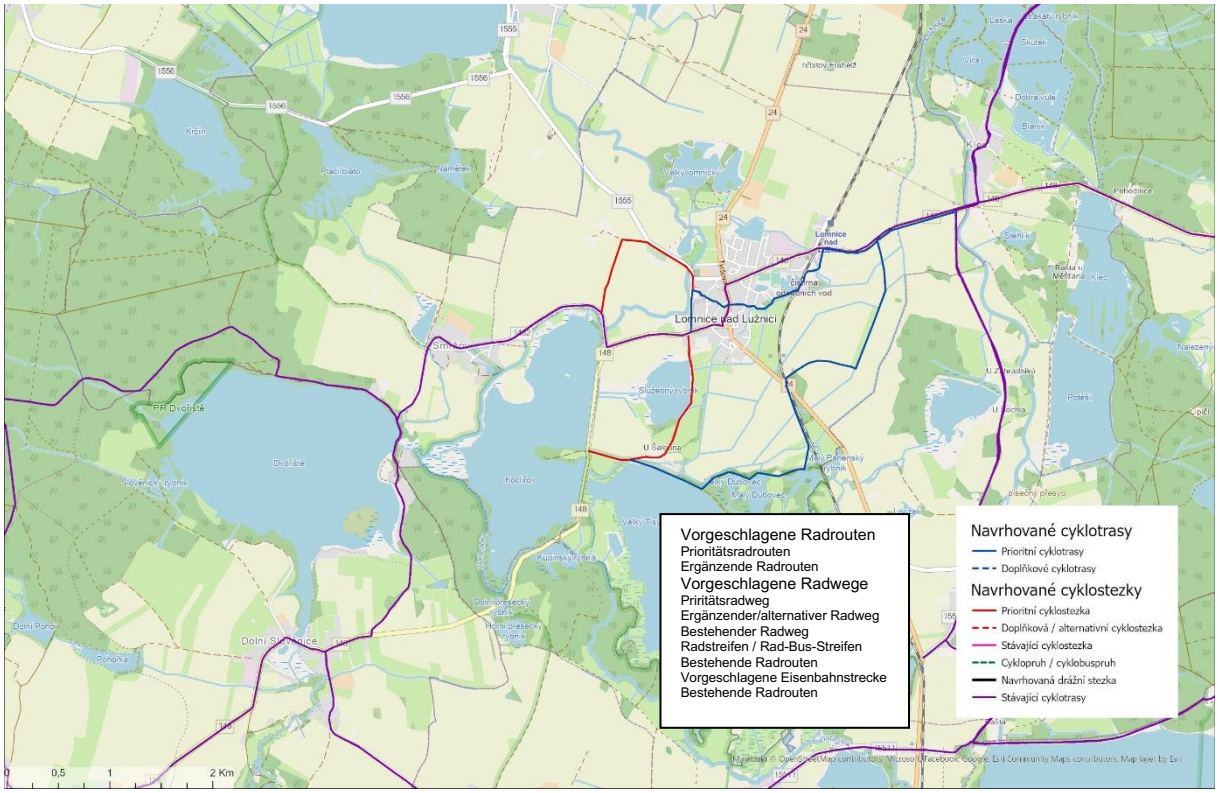


Abbildung 13 – Darstellung der vorgeschlagenen Radverkehrsmaßnahmen zur Verbesserung der Anbindung von MAS Třeboňsko



6.4 Verbesserung der Verknüpfung der Radverkehrsinfrastruktur mit dem öffentlichen Verkehr

Die Verknüpfung der Radverkehrsinfrastruktur mit dem öffentlichen Verkehr ist eine wichtige Voraussetzung dafür, dass der Radverkehr stärker als alltäglicher Bestandteil der Mobilität der Bevölkerung im Untersuchungsgebiet genutzt wird. Da zahlreiche Gemeinden der MAS Hlubocko–Lišovsko im Einzugsbereich des Pendlerzentrums České Budějovice (Budweis) liegen, muss nicht in jedem Fall die gesamte Strecke mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Ein erhebliches Potenzial bietet insbesondere die Kombination von Fahrrad und öffentlichem Verkehr, die es ermöglicht, größere Entfernungen oder Streckenabschnitte mit geringerer Verkehrssicherheit zu überwinden.

Im Hinblick auf den Schienenverkehr kann der Bahnhof Zliv als bedingt nutzbarer Verkehrsknotenpunkt betrachtet werden. Obwohl er außerhalb des Untersuchungsgebiets liegt, kann eine sichere Radverkehrsanbindung an Hluboká nad Vltavou dazu beitragen, die Eisenbahn für einen Teil der Wege im Gebiet zu nutzen. Ein weiterer relevanter Haltepunkt ist der Bahnhof Hluboká nad Vltavou. Dieser liegt jedoch außerhalb des Stadtzentrums, weshalb sein Potenzial für die kombinierte Nutzung mit dem Fahrrad eingeschränkt ist. Angesichts dieser Einschränkungen sollte das Hauptziel der Maßnahmen vor allem darin bestehen, den Busverkehr besser in das System der kombinierten Mobilität einzubinden. Der Busverkehr erschließt ein größeres Gebiet als die Eisenbahn. Durch die gezielte Ergänzung sicherer Zufahrten zu Haltestellen, geschützter Fahrradabstellanlagen sowie entsprechender Informations- und Tarifelemente kann er eine praktikablere Grundlage für die Kombination von öffentlichem Verkehr und Radverkehr bieten.

Ziel der nachfolgend vorgeschlagenen Maßnahmen ist es daher, die Voraussetzungen für eine stärkere Verknüpfung von Radverkehr und öffentlichem Verkehr schrittweise zu verbessern. Dies bedeutet nicht nur, sichere Radverkehrsverbindungen zu wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs zu schaffen, sondern diese Haltestellen auch mit einer geeigneten ergänzenden Infrastruktur auszustatten und ihre Einbindung in die Tarif-, Betriebs- und Informationssysteme des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen. Besondere Aufmerksamkeit sollte Orten gelten, die Potenzial für den Umstieg auf den regionalen Bahn- oder Busverkehr bieten, sowie der Anbindung an das städtische Verkehrsnetz von České Budějovice, wo sich die meisten Zielorte der Bevölkerung des Untersuchungsgebiets befinden.

Spezifizierung der vorgeschlagenen Aktivitäten

- **Errichtung geschützter Fahrradabstellanlagen an wichtigen Haltestellen des öffentlichen Verkehrs** – Vorrangig sollen ausgewählte Bahn- und Bushaltestellen mit sicheren und benutzerfreundlichen Fahrradabstellanlagen ausgestattet werden, die es den Einwohnern ermöglichen, Fahrten mit dem Fahrrad und dem öffentlichen Verkehr zu kombinieren. Besonderes Augenmerk sollte auf Hluboká nad Vltavou, Lišov, Ševětín sowie gegebenenfalls auf weitere wichtige Bushaltestellen und Verkehrsknotenpunkte mit einer höheren Bedienungsfrequenz gelegt werden. Die Infrastruktur sollte überdachte Fahrradständer, abschließbare Fahrradboxen oder modulare Fahrradabstellanlagen umfassen, um eine möglichst komfortable und sichere Aufbewahrung der Fahrräder zu gewährleisten.
- **Verbesserung der sicheren Anbindung von Haltestellen an das Radwegenetz** – Das bloße Vorhandensein einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs reicht für eine kombinierte Mobilität nicht aus, wenn keine sichere und komfortable Radverkehrsanbindung vorhanden ist. Die Maßnahme sollte daher die Überprüfung der Zufahrtswege zu ausgewählten Haltestellen, die Beseitigung problematischer Stellen, die Ergänzung kurzer fehlender Radwegabschnitte oder verkehrsberuhigter Straßenabschnitte sowie die Gewährleistung einer sicheren

Radverkehrsführung im Bereich von Haltestellen, Kreuzungen und anschließenden Straßen umfassen.

- **Entwicklung des Bike-and-Ride-Systems in Verbindung mit dem regionalen und städtischen Verkehr** – Ziel ist es, den Einwohnern der Gemeinden im Umland von České Budějovice zu ermöglichen, mit dem Fahrrad eine geeignete Haltestelle zu erreichen, ihr Fahrrad dort sicher abzustellen und die Fahrt anschließend mit öffentlichen Verkehrsmitteln fortzusetzen. Dieses System sollte mit der Weiterentwicklung des integrierten Verkehrssystems der Südböhmischen Region (IDS Jihočeského kraje), dem städtischen öffentlichen Verkehr in České Budějovice und gegebenenfalls auch mit dem Bikesharing-System der Zielstadt verknüpft werden. Langfristig kann auch eine tarifliche oder digitale Integration in Betracht gezogen werden, beispielsweise die Möglichkeit, eine einzige App oder Karte für den öffentlichen Verkehr, die Fahrradaufbewahrung und gegebenenfalls den Verleih von Fahrrädern im Bikesharing-System zu nutzen. Ziel dieser Maßnahme ist es, sich seitens der Gemeinden im Einzugsgebiet dafür einzusetzen, dass der Radverkehr in das integrierte Verkehrssystem der Südböhmischen Region aufgenommen wird, und gegebenenfalls die weitere Entwicklung dieser Integration sowie den Ausbau der zugehörigen Infrastruktur, beispielsweise geschützter Fahrradabstellanlagen, zu unterstützen.

- Prüfung der Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme im öffentlichen Verkehr – Im Schienenverkehr sollte beobachtet werden, ob künftig ausreichende Kapazitäten für die Fahrradmitnahme zur Verfügung stehen werden, insbesondere auf touristisch bedeutenden Strecken und während der Hauptsaison. Im Busverkehr ist die Mitnahme größerer Fahrradgruppen in der Regel eingeschränkt. Dennoch kann bei ausgewählten Linien oder touristisch bedeutenden Verbindungen geprüft werden, ob saisonale Verstärkungen oder der Einsatz von Fahrradbuslinien (Radbussen) beziehungsweise andere Formen der Fahrradbeförderung möglich sind. Dies betrifft insbesondere die Verbindungen in Richtung Hluboká nad Vltavou, Lišov, Třeboňsko und Ševětínsko.
- **Sicherstellung der ergänzenden Infrastruktur in České Budějovice** – Die Kombination von Fahrrad und öffentlichem Verkehr wird nur dann uneingeschränkt funktionieren, wenn auch in der Zielstadt geeignete Rahmenbedingungen geschaffen werden. Neben sicheren Zufahrtsrouten sollte daher der Ausbau geschützter Fahrradabstellanlagen an wichtigen Umsteigeknotenpunkten, Schulen, Behörden, Gesundheitseinrichtungen und bei bedeutenden Arbeitgebern in České Budějovice unterstützt werden. Wichtig ist außerdem die Anbindung an das Bikesharing-Netz sowie eine sichere Verbindung der wichtigsten Zufahrtskorridore in die Stadt mit dem Stadtzentrum und den bedeutenden Zielen des Pendelverkehrs. Obwohl sich diese Maßnahme auf das Stadtgebiet von České Budějovice bezieht, das nicht zum Untersuchungsgebiet gehört, ist die dort vorhandene Infrastruktur für die Verbesserung der Bedingungen des Pendelverkehrs von großer Bedeutung. Gegenstand dieser Maßnahme ist daher die regelmäßige Koordinierung und Kommunikation mit der Stadt České Budějovice, um den weiteren Ausbau der erforderlichen Infrastruktur im Stadtgebiet zu unterstützen.
- **Ergänzung des Informations- und Leitsystems** – Zur Förderung der kombinierten Mobilität empfiehlt es sich, übersichtliche Informationen über die Anbindungsmöglichkeiten an den öffentlichen Verkehr, die Verfügbarkeit geschützter Fahrradabstellanlagen, die Anschlüsse an Radrouten sowie die zeitliche Erreichbarkeit wichtiger Ziele bereitzustellen. Diese Informationen können in Kartenmaterial, auf den Websites der Gemeinden, auf Informationstafeln an Haltestellen oder in digitalen Anwendungen des integrierten

Verkehrssystems der Südböhmischen Region (IDS Jihočeského kraje) bereitgestellt werden.

6.5 Budweiser Eisenbahnstrecke

Eine eigenständige Priorität für die Entwicklung des Radverkehrs im Untersuchungsgebiet ist die Planung und Umsetzung der Budweiser Eisenbahnstrecke. Vorgesehen ist die Nutzung des stillgelegten Bahnkörpers der Eisenbahnstrecke České Budějovice–Ševětín nach Abschluss der Modernisierung des Eisenbahnkorridors und dem Bau des Chotýčany-Tunnels. Im Gegensatz zu gewöhnlichen lokalen Verbindungen handelt es sich um ein Vorhaben, dessen Bedeutung über die Gebiete einzelner Gemeinden hinausgeht. Es kann eine neue, sichere Hauptradroute zwischen České Budějovice (Budweis), Hrdějovice, Hosín, Hluboká nad Vltavou, Dobřejovice, Chotýčany, Vitín und dem Gebiet um Ševětín schaffen.

Die Bedeutung des Bahntrassenradwegs beschränkt sich nicht allein auf die Anbindung der Gemeinden, durch die die Route unmittelbar verlaufen wird. Der Radweg kann zugleich eine geeignete und sichere Alternative zum Moldau-Radweg (Vltavská cyklostezka) bieten, der insbesondere in Zeiten intensiver Freizeitnutzung stark frequentiert ist. Durch die Führung auf dem ehemaligen Bahnkörper bietet die Route das Potenzial für eine komfortable, durchgängige und hinsichtlich der Steigungsverhältnisse günstige Verbindung, die sich sowohl für den täglichen Pendelverkehr als auch für den Freizeitradverkehr und den Tourismus eignet.

Durch die geeignete Nutzung anschließender Routen und Straßen entlang des Eisenbahnkorridors kann die Bedeutung des Bahntrassenradwegs über den eigentlichen Abschnitt Hrdějovice – Ševětín hinaus erweitert werden. Die Route könnte schrittweise bis nach Veselí nad Lužnicí verlängert werden und so eine sichere Hauptradverbindung zwischen České Budějovice, den Sandseen von Veselí (Veselské pískovny) und gegebenenfalls weiter in Richtung Soběslav und der Region Tábor schaffen. Zugleich kann sie die Erreichbarkeit touristischer und erholungsbezogener Ziele verbessern, beispielsweise des geplanten Erholungsareals Lom Ševětín oder des im Bau befindlichen Areals Orty.

Spezifizierung der vorgeschlagenen Aktivitäten

- **Erarbeitung, Abstimmung und Genehmigung des organisatorischen und finanziellen Projektkonzepts – Um das Projekt weiter vorantreiben zu können, muss eine Vereinbarung zwischen allen beteiligten Akteuren, einschließlich der Südböhmischen Region, über die Zusammenarbeit bei der Projektvorbereitung und -umsetzung getroffen werden.**
  Als erster Schritt sollte daher ein Grundlagenpapier erarbeitet werden, das mögliche Varianten für die organisatorische und finanzielle Absicherung des Projekts aufzeigt. Der ausgearbeitete Vorschlag wird anschließend mit allen beteiligten Akteuren erörtert und als Grundlage für die weitere Koordinierung und Steuerung des Projekts abgestimmt.
- **Erarbeitung einer einleitenden Prüfstudy bzw. Machbarkeitsstudie** – Im zweiten Schritt sollte eine umfassende Grundlage erarbeitet werden, die die technische, eigentumsrechtliche, verkehrliche und wirtschaftliche Machbarkeit der Nutzung des stillgelegten Bahnkörpers für den Radverkehr prüft. Die Studie sollte die Streckenführung, die Anbindungen an die einzelnen Gemeinden, die Anbindung an Hrdějovice und České Budějovice, die Möglichkeiten einer Weiterführung in Richtung Ševětín und Veselí nad Lužnicí sowie eine grundlegende Etappierung der Projektvorbereitung konkretisieren.
- **Koordinierung mit der Eisenbahnverwaltung Správa železnic und den betroffenen Gemeinden** – Eine zentrale Maßnahme ist der kontinuierliche Austausch mit der Správa železnic, der Südböhmischen Region, der Stadt České Budějovice sowie den Gemeinden

Hrdějovice, Hosín, Hluboká nad Vltavou, Dobřejovice, Chotýčany, Vitín und Ševětín. Die Koordinierung sollte insbesondere die künftige Übertragung des Bahnkörpers und der Grundstücke, die Zuständigkeit für die Verwaltung der Route, die Verantwortung für die Instandhaltung, den Zeitplan im Zusammenhang mit der Modernisierung des Eisenbahnkorridors sowie die Sicherung des Korridors für eine künftige Nutzung durch den Radverkehr umfassen.

- **Technische Begutachtung des Bahnkörpers, der Brücken und Durchlässe** – Da die Route den bestehenden Bahnkörper nutzt, müssen der Zustand der Brückenkonstruktionen, Durchlässe, Einschnitte, Dämme und weiterer technischer Bauwerke eingehend untersucht werden. Das Ergebnis dieser Aktivität sollte eine Übersicht der erforderlichen technischen Eingriffe, eine Kostenschätzung und ein Vorschlag für die Priorisierung der Sanierungsmaßnahmen sein, damit der Bahnkörper sicher für den Radverkehr genutzt werden kann.
- **Prüfung der Anbindung in Hrdějovice und des Zugangs nach České Budějovice** – Die Anbindung des Bahntrassenradwegs an das städtische Radwegenetz muss gesondert untersucht werden. Die erste Variante könnte die Anbindung in Richtung Borek und an den bestehenden Radweg Nemanice–Borek nutzen, mit anschließender Weiterführung über die Pražská třída oder vorübergehend über die Kněžskodvorská. Die zweite Variante könnte einen neuen Radweg entlang der Eisenbahnstrecke bis zur Nordtangente (Severní spojka) nutzen. Die anschließende Weiterführung in die Stadt könnte ebenfalls über die Pražská třída oder alternativ über die Kněžskodvorská erfolgen.
- **Lösungen für Einschnittabschnitte und den Umgang mit Aushubmaterial** – Im Rahmen der Modernisierung des Eisenbahnkorridors muss die geplante Ablagerung von Aushubmaterial in ausgewählten Einschnittabschnitten der stillgelegten Strecke frühzeitig koordiniert werden. Ziel sollte es sein, zu prüfen, ob das bestehende Profil des Bahnkörpers erhalten werden kann oder ob die Art der Verfüllung angepasst werden muss, damit die spätere Umsetzung des Radwegs nicht erschwert wird und ein sicherer Fahrbahnbelag wirtschaftlich hergestellt werden kann.
- **Erarbeitung der Projektdokumentation und Etappierung der Umsetzung** – Nach Bestätigung der Machbarkeit sollte die Projektplanung in logisch aufeinander abgestimmten Etappen eingeleitet werden. Dies ermöglicht eine schrittweise Umsetzung der Route entsprechend dem Planungsstand der einzelnen Abschnitte, den verfügbaren Fördermöglichkeiten und der Einstellung des Betriebs auf der bestehenden Bahnstrecke. Bei der Etappierung sollten insbesondere Abschnitte mit dem größten verkehrlichen oder freizeitbezogenen Nutzen sowie solche berücksichtigt werden, die mit anderen geplanten Bauvorhaben abgestimmt werden müssen.

- **Prüfung einer anschließenden Verlängerung in Richtung Veselí nad Lužnicí** – Bestandteil der Projektvorbereitung sollte auch die Untersuchung der Möglichkeiten einer Weiterführung der Route über anschließende Straßen und Wege entlang des Eisenbahnkorridors in Richtung Veselí nad Lužnicí, Veselské pískovny und gegebenenfalls weiter in die Region Soběslav und Tábor sein. Dadurch könnte die Eisenbahnstrecke nicht nur für die Gemeinden im Untersuchungsgebiet, sondern auch als sichere regionale Hauptradroute von Bedeutung sein.

7 Zeitablaufplan der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen

Der Zeitplan für die vorgeschlagenen Maßnahmen legt den voraussichtlichen Ablauf der Vorbereitung und Umsetzung prioritärer Aktivitäten für den Zeitraum 2027–2029 fest. Der Zeitplan ist als Arbeitsrahmen konzipiert, der eine bessere Koordinierung der einzelnen Aktivitäten und eine effizientere Zusammenarbeit mit der Stadt České Budějovice, der Südböhmischen Region, der Eisenbahnverwaltung Správa železnic und weiteren betroffenen Akteuren ermöglichen soll. Es handelt sich somit nicht um einen verbindlichen Umsetzungsplan für einzelne Bauvorhaben, sondern um einen Vorschlag für die Reihenfolge der Vorbereitung, Koordinierung und Projektplanung. Dadurch sollen die einzelnen Vorhaben in einer logisch aufeinander abgestimmten Reihenfolge vorbereitet und schrittweise für geeignete Förderaufrufe eingereicht werden können.

Priorität / Aktivität	**2027 I.Q**	**2027 II.Q**	**2027 III.Q**	**2027 IV.Q**	**2028 I.Q**	**2028 II.Q**	**2028 III.Q**	**2028 IV.Q**	**2029 I.Q**	**2029 II.Q**	**2029 III.Q**	**2029 IV.Q**
6.1 Verbesserung der Koordinierung der Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Einrichtung einer Arbeitsgruppe zur Förderung des Radverkehrs bzw. einer Koordinierungsstelle für die Entwicklung des Radverkehrs im Gebiet												
Erstellung und Aktualisierung eines gemeinsamen Projektpools: Aufbau einer Übersicht der Projektvorhaben sowie regelmäßige Überwachung des Stands der einzelnen Projekte und ihrer Vorbereitung und Umsetzung												
Koordinierung der Projektplanung, Beobachtung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben und fachliche Unterstützung der Gemeinden												
6.2 Entwicklung der Hauptinfrastruktur												
Fertigstellung einzelner Abschnitte des Moldau-Radwegs (Vltavská cyklostezka): Erfassung des aktuellen Zustands der Route, Identifizierung von Abschnitten mit Verbesserungspotenzial hinsichtlich Sicherheit und Komfort, Erstellung der Planungsunterlagen, Sicherstellung der Finanzierung und anschließende Umsetzung der Anpassungen												
Vorbereitung der Hauptradverbindung Rudolfov–České Budějovice einschließlich ergänzender Anschlussäste: Prüfung der Streckenführung, Koordinierung mit der Modernisierung der Rudolfovská třída, Bewertung möglicher Anschlussäste entlang des Dubičný potok sowie zum Müllheizkraftwerk ZEVO Vráto und zum VGP Park, Erstellung der Planungsunterlagen und Sicherstellung der Finanzierung												

Priorität / Aktivität	2027 I.Q	2027 II.Q	2027 III.Q	2027 IV.Q	2028 I.Q	2028 II.Q	2028 III.Q	2028 IV.Q	2029 I.Q	2029 II.Q	2029 III.Q	2029 IV.Q
Vorbereitung der Hauptradverbindung Borek–České Budějovice: Prüfung der Anbindung an den Radweg Nemanice–Borek, Ausarbeitung einer langfristigen Streckenführung über die Pražská třída, einer vorläufigen Streckenführung über die Kněžskodvorská, Erstellung der Projektunterlagen und Abstimmung mit der Stadt					■	■	■	■	■	■	■	■
Vorbereitung der Hauptradverbindung Lišov – České Budějovice und der Anschlussverbindung Lišov – Třeboň: Prüfung der Streckenführung Lišov – Jelmo – Libníč – Úsilné, der Anbindung an die Pražská třída sowie der Weiterführung in Richtung Štěpánovice und Třeboň, Erstellung der Planungsunterlagen, Suche nach Finanzierungsmöglichkeiten und Koordinierung mit der Straßen- und Autobahndirektion ŘSD	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Sicherstellung der Anbindung der Hauptradrouten an das Radwegenetz der Stadt České Budějovice – Koordinierung der Zufahrtsrichtungen in die Stadt, Prüfung der Anschlüsse an die städtischen Radrouten, Entwicklung sicherer Querungsmöglichkeiten und Integration von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in die städtischen Verkehrsprojekte	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
6.3 Ergänzung des Radwegenetzes durch Anschlussradwege und -routen im Gebiet			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Anschlussabschnitte an die Rudolfov-Trasse: Dubičné, Vráto, Adamov, Hůry und VGP Park – Prüfung möglicher Anbindungen, der Eigentumsverhältnisse, der technischen Lösungen und der Anschlüsse an die Rudolfovská třída und das städtische Radwegenetz sowie Ausarbeitung einzelner Projektvorhaben			■	■	■	■						
Anschlussabschnitte zur Route Borek–České Budějovice: Hosín, Orty, Borek und Hrdějovice – Erfassung fehlender Verbindungen, Prüfung der Anschlüsse an den Moldau-Radweg (Vltavská cyklostezka) und den Radweg Nemanice–Borek, Planung einer sichereren Streckenführung und Erstellung der Projektunterlagen					■	■	■	■	■			

Anschlussabschnitte zu den Routen Lišov–České Budějovice und Lišov–Třeboň – Prüfung lokaler Anbindungen an Lišov, Libín und umliegende Gemeinden sowie der Verbindungen nach Štěpánovice und in die Region Třeboň, Beseitigung von Barrieren und Ausarbeitung geeigneter Projektvorhaben							■	■	■	■	■	■

Priorität / Aktivität	2027 I.Q	2027 II.Q	2027 III.Q	2027 IV.Q	2028 I.Q	2028 II.Q	2028 III.Q	2028 IV.Q	2029 I.Q	2029 II.Q	2029 III.Q	2029 IV.Q
Ergänzung weiterer lokaler Verbindungen im Umfeld von Vitín, Ševětín, Chotýčany, Lišov und Libín sowie in Richtung Blata und Třeboňsko – Erfassung fehlender oder gefährlicher Streckenabschnitte, Prüfung von Möglichkeiten zur Routenführung über Gemeindestraßen und Wirtschaftswege, Vorschlag geeigneter Anpassungen und Vorbereitung der schrittweisen Umsetzung.												
6.4 Verbesserung der Verknüpfung der Radverkehrsinfrastruktur mit dem öffentlichen Verkehr												
Koordinierung von Bike-and-Ride-Angeboten und geschützten Fahrradabstellanlagen an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs – Auswahl geeigneter Haltestellen, Festlegung der Art der Abstellinfrastruktur, Abstimmung mit Verkehrsunternehmen und Gemeinden, Finanzierung und schrittweise Ausstattung ausgewählter Verkehrsknotenpunkte												
Planung sicherer Haltestellenanbindungen und ergänzender Infrastruktur in České Budějovice – Prüfung der Zugangswege zu Haltestellen, Planung kurzer sicherer Verbindungsabschnitte, Anbindung an das städtische Radwegenetz sowie Integration geschützter Fahrradabstellanlagen und eines Informationssystems												
6.5 Budweiser Eisenbahnstrecke	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
Erarbeitung und Abstimmung des organisatorischen und finanziellen Rahmens für die Projektplanung und -umsetzung												
Erstellung einer einleitenden Vor- bzw. Machbarkeitsstudie – Festlegung der Trasse, Prüfung der technischen, eigentumsrechtlichen und wirtschaftlichen Machbarkeit, Entwicklung von Anschlussvarianten, Etappierung und erste Kostenschätzung												
Koordinierung mit der Eisenbahnverwaltung Správa železnic, der Region, der Stadt und den betroffenen Gemeinden – regelmäßige Abstimmungen, Klärung der Übertragung und Verwaltung der Bahntrasse, Abstimmung mit der Modernisierung des Eisenbahnkorridors, Sicherung der künftigen Trasse und Vorbereitung eines gemeinsamen Umsetzungskonzepts												

Priorität / Aktivität	2027 I.Q	2027 II.Q	2027 III.Q	2027 IV.Q	2028 I.Q	2028 II.Q	2028 III.Q	2028 IV.Q	2029 I.Q	2029 II.Q	2029 III.Q	2029 IV.Q
Technische Bewertung der Bahntrasse, Brücken und Durchlässe – Bestandsaufnahme und Zustandsbewertung der Bauwerke, Festlegung erforderlicher Instandsetzungsmaßnahmen, Kostenschätzung und Priorisierung der Eingriffe		■	■	■	■							
Prüfung der Anbindung in Hrdějovice und der Zufahrt nach České Budějovice – Bewertung der Varianten über Borek und den Radweg Nemanice–Borek sowie entlang der Bahnstrecke zur Severní spojka, Prüfung der Anschlüsse an die Pražská třída bzw. Kněžskodvorská und Auswahl der Vorzugsvariante		■	■	■	■	■						
Planung der Einschnittsabschnitte und Umgang mit Aushubmaterial – Abstimmung mit der Planung des Eisenbahnkorridors, Prüfung der Auswirkungen der Erdablagerung, Planung der Anpassung des Trassenprofils und Sicherstellung, dass die Auffüllungen die künftige Nutzung als Radweg nicht beeinträchtigen			■	■	■	■						
Erstellung der Planungsunterlagen, Festlegung der Bauabschnitte und Verlängerung in Richtung Veselí nad Lužnicí – abschnittsweise Erstellung der Planungsunterlagen, Festlegung der Umsetzungsetappen, Prüfung von Fördermöglichkeiten und Bewertung einer möglichen Weiterführung zu den Veselské pískovny sowie in die Regionen Soběslavsko und Táborsko				■	■	■	■	■	■	■	■	

8 Identifizierung potenzieller Finanzierungsquellen

Die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im Gebiet der LAG Hlubocko - Lišovsko wird in der Förderperiode 2021 – 2027 vor allem auf einer Kombination nationaler, europäischer und regionaler Finanzierungsquellen beruhen. Angesichts der geografischen Lage des Gebiets, seiner Verbindungen zur Agglomeration České Budějovice und des überwiegend ländlichen Charakters der Siedlungen zählen die Förderprogramme des Staatlichen Fonds für Verkehrsinfrastruktur (SFDI), die integrierten territorialen Investitionen (ITI) der Agglomeration České Budějovice, die Instrumente der von der örtlichen Bevölkerung betriebenen lokalen Entwicklung (CLLD) sowie die Förderprogramme der Südböhmischen Region zu den wichtigsten Unterstützungsquellen.

Eine zentrale Bedeutung für die Finanzierung investitionsintensiver Vorhaben hat das Programm **Radwege des Staatlichen Fonds für Verkehrsinfrastruktur (SFDI)**. Es fördert den Bau neuer Radwege, die Modernisierung und Instandsetzung bestehender Infrastruktur, die Einrichtung von Radfahrstreifen sowie begleitende Sicherheitsmaßnahmen. Die Förderung kann bis zu 80 % der förderfähigen Ausgaben betragen, in bestimmten Fällen bis zu 90 % der gesamten anerkennbaren Kosten. Das Programm eignet sich insbesondere für die Realisierung von Hauptradrouten, sicheren Verbindungen zwischen Gemeinden und Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf Straßen der II. und III. Klasse.

Eine weitere wichtige Fördermöglichkeit bietet die Beteiligung am Instrument der **Integrierten territorialen Investitionen (ITI) der Agglomeration České Budějovice**. Ziel dieses Instruments ist es, nachhaltige Mobilität zu fördern und die Verkehrsverbindungen im weiteren Umland der Bezirkshauptstadt zu verbessern. Im Rahmen dieses Instruments können Projekte gefördert werden, die für das tägliche Pendeln zur Arbeit, zu Schulen und zu Dienstleistungsangeboten von Bedeutung sind. Dazu zählen auch Vorhaben, die die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr stärken. Für das Gebiet der MAS Hlubocko-Lišovsko betrifft dies insbesondere Vorhaben, die die Verkehrsverbindungen nach České Budějovice sowie zu den wichtigsten Arbeits- und Versorgungszentren der Region verbessern.

Eine ergänzende Finanzierungsquelle können Mittel aus der **Strategie der von der örtlichen Bevölkerung betriebenen lokalen Entwicklung (CLLD)** sein, die von der LAG Hlubocko-Lišovsko umgesetzt wird. Diese Mittel eignen sich vor allem zur Finanzierung kleinerer Projekte von lokaler Bedeutung, ergänzender Infrastruktur, Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Vorbereitung der Investitionsvorhaben. Ein wesentlicher Vorteil dieses Instruments liegt darin, dass es auf die spezifischen Bedürfnisse der einzelnen Gemeinden und lokalen Gemeinschaften eingehen kann.

Weitere Finanzierungsmöglichkeiten bieten die **Förderprogramme der Südböhmischen Region**, insbesondere in den Bereichen ländliche Entwicklung, Verkehrssicherheit, Tourismus und regionale Infrastruktur. Diese Programme können sowohl zur Finanzierung eigenständiger Maßnahmen als auch zur Mitfinanzierung von Projekten eingesetzt werden, die aus nationalen oder europäischen Quellen gefördert werden.

Aufgrund der geografischen Lage der Südböhmischen Region empfiehlt es sich außerdem, Fördermöglichkeiten im Rahmen des Programms **Interreg Österreich–Tschechien** zu verfolgen. Dieses unterstützt die grenzüberschreitende Zusammenarbeit, unter anderem bei der Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur, des Radtourismus, von Informationssystemen und der Anbindung an europäische Radrouten. Diese Fördermittel können insbesondere für Projekte mit überregionaler oder grenzüberschreitender Bedeutung relevant sein.

Für die langfristige Entwicklung des Gebiets der MAS Hlubocko-Lišovsko empfiehlt es sich, den Schwerpunkt insbesondere auf Projekte zu legen, die die alltägliche Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel fördern, sichere Verbindungen zwischen Siedlungen schaffen, die Anbindung an den öffentlichen Verkehr verbessern und ergänzende Infrastruktur bereitstellen. Dazu zählen beispielsweise Fahrradabstellanlagen, Rastplätze, Servicestationen und Ladestationen für Elektrofahrräder. Gerade diese Projektarten werden in der aktuellen Förderperiode besonders häufig durch bestehende Förderinstrumente unterstützt und tragen zugleich am wirksamsten zur Erreichung der Ziele nachhaltiger Mobilität und zur Verringerung der Umweltbelastungen durch den Verkehr bei.

9 Fazite und Empfehlungen

Das erarbeitete Konzept bestätigt, dass das Gebiet der MAS Hlubocko-Lišovsko ein erhebliches Potenzial für die Entwicklung des Radverkehrs aufweist – sowohl für das tägliche Pendeln nach České Budějovice und in weitere übergeordnete Zentren als auch für die Freizeitnutzung und die Förderung des Tourismus. Dieses Potenzial wird derzeit jedoch vor allem durch den Mangel an sicheren und direkten Radverkehrsverbindungen, bedeutende Verkehrsinfrastrukturbarrieren, unzureichende Verknüpfungen mit dem öffentlichen Verkehr und das Fehlen eines gemeindeübergreifend koordinierten Vorgehens bei der Projektvorbereitung eingeschränkt.

Die wichtigste Empfehlung des Dokuments lautet daher, die Entwicklung des Radverkehrs systematisch und langfristig anzugehen. Einzelne Projekte sollten nicht isoliert und ausschließlich entlang der Gemeindegrenzen geplant werden, sondern als Bestandteile eines zusammenhängenden Netzes aus Hauptradrouten und ergänzenden Verbindungen. Besonderes Augenmerk ist auf die Koordinierung mit der Stadt České Budějovice, der Südböhmischen Region, der Eisenbahnverwaltung Správa železnic und weiteren Akteuren zu legen, deren Investitionsvorhaben die Durchlässigkeit des Gebiets und die Möglichkeiten einer sicheren Radverkehrsführung beeinflussen können. Besonderes Augenmerk ist auf die Koordinierung mit der Stadt České Budějovice, der Südböhmischen Region, der Eisenbahnverwaltung Správa železnic und weiteren Akteuren zu legen, deren Investitionsvorhaben die Durchlässigkeit des Gebiets und die Möglichkeiten einer sicheren Radverkehrsführung beeinflussen können.

Als wichtigste Priorität gilt die frühzeitige Vorbereitung des Českobudějovický Bahntrassenradwegs, der in direktem Zusammenhang mit der Modernisierung des Eisenbahnkorridors und dem Bau des Chotýčany-Tunnels steht. Bei dieser Route müssen die Abstimmungen mit Správa železnic, den betroffenen Gemeinden und der Region so früh wie möglich aufgenommen, der technische Zustand der stillzulegenden Bahntrasse geprüft und sichergestellt werden, dass ihre künftige Nutzung für den Radverkehr nicht durch nachfolgende Bau- oder eigentumsrechtliche Maßnahmen verhindert wird.

Gleichzeitig sollte die Planung weiterer Hauptradrouten vorangetrieben werden, insbesondere der Verbindungen Rudolfov – České Budějovice, Borek – České Budějovice und Lišov – České Budějovice sowie der Anschlussverbindung Lišov – Třeboň. Diese Routen sind für den täglichen Pendelverkehr von zentraler Bedeutung und sollten eng mit dem städtischen Radwegenetz von České Budějovice abgestimmt werden. Ebenso wichtig ist die Beseitigung von Schwachstellen entlang des Moldau-Radwegs (Vltavská cyklostezka), damit diese bestehende Hauptradroute ihrer Bedeutung hinsichtlich Sicherheit, Komfort und ganzjähriger Nutzbarkeit gerecht wird.

Ergänzend zu den Hauptradrouten müssen schrittweise weitere Radwege und sichere Radrouten geschaffen werden, die einzelne Gemeinden, Ortsteile und Erholungsgebiete an das Hauptnetz anbinden. Gerade diese ergänzenden Verbindungen werden darüber entscheiden, ob die neuen Hauptradrouten tatsächlich für die alltäglichen Wege der Bevölkerung und nicht nur für den Freizeitradverkehr nutzbar sind. Zu den weiteren erforderlichen Schritten zählen daher die Erfassung fehlender Abschnitte, die Prüfung der eigentumsrechtlichen und technischen Rahmenbedingungen, die Erstellung der Planungsunterlagen und die schrittweise Sicherstellung der Finanzierung.

Ein wichtiger Bestandteil des Gesamtkonzepts ist auch die bessere Verknüpfung der Radverkehrsinfrastruktur mit dem öffentlichen Verkehr. Angesichts der begrenzten Nutzung der Eisenbahnhaltepunkte im Untersuchungsgebiet empfiehlt es sich, den Schwerpunkt insbesondere auf den Busverkehr, die Ergänzung geschützter Fahrradabstellanlagen an wichtigen Haltestellen, sichere

Zuwegungen sowie den schrittweisen Ausbau des Bike-&-Ride-Systems zu legen. Diese Maßnahmen können den Kreis der Einwohnerinnen und Einwohner, für die die Kombination aus Fahrrad und öffentlichem Verkehr zu einer praktikablen Alternative zum motorisierten Individualverkehr wird, deutlich erweitern.

Der vorgeschlagene Zeitplan ist als unverbindlicher Arbeitsrahmen für den Zeitraum 2027–2029 zu verstehen. Sein Hauptzweck besteht darin, die Reihenfolge der Vorbereitung zentraler Aktivitäten festzulegen, deren Abstimmung untereinander zu ermöglichen und die Voraussetzungen für eine rechtzeitige Inanspruchnahme verfügbarer Fördermittel zu schaffen. Der Zeitplan sollte regelmäßig an den Stand der Projektvorbereitung, die Ergebnisse der Gespräche mit den Partnern, die Verfügbarkeit finanzieller Mittel sowie die Entwicklung der damit zusammenhängenden Verkehrsinfrastrukturvorhaben angepasst werden.
Insgesamt ist zu empfehlen, dass die MAS Hlubocko – Lišovsko bei der weiteren Konkretisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen eine aktive Koordinierungsrolle übernimmt. Ein praktischer nächster Schritt sollte darin bestehen, eine Arbeitsgruppe für den Radverkehr einzurichten, eine aktuelle Übersicht der Projektvorhaben zu erstellen, die Vorbereitung der Maßnahmen mit höchster Priorität einzuleiten und eine regelmäßige Kommunikation mit den wichtigsten Partnern zu etablieren. Nur ein langfristiges, koordiniertes und auf einer soliden Projektvorbereitung beruhendes Vorgehen wird es ermöglichen, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen schrittweise zur Schaffung eines sicheren, direkten und alltagstauglichen Radverkehrsnetzes im Gebiet Hlubocko – Lišovsko beitragen.

10 Anlagen

Untrennbarer Bestandteil dieses Dokuments sind die kartografischen Darstellungen der vorgeschlagenen Lösungen für die einzelnen Hauptrouten sowie der Ergänzung fehlender Abschnitte regionaler Radrouten einschließlich ihrer Anbindung an die Stadt České Budějovice. Diese Kartendarstellungen konkretisieren den räumlichen Verlauf der vorgeschlagenen Maßnahmen, veranschaulichen die Verbindungen zwischen den einzelnen Gemeinden und zeigen die Anschlüsse an die bestehende und geplante Radverkehrsinfrastruktur im weiteren Untersuchungsgebiet auf. Die in den Kartendarstellungen enthaltenen Vorschläge wurden während der Erarbeitung des Dokuments mit allen relevanten Akteuren im Gebiet abgestimmt und dienen als Grundlage für die weitere Koordinierung, die Projektvorbereitung und die schrittweise Konkretisierung der einzelnen Vorhaben.

MASSNAHMENVORSCHLÄGE RUDOLFOV

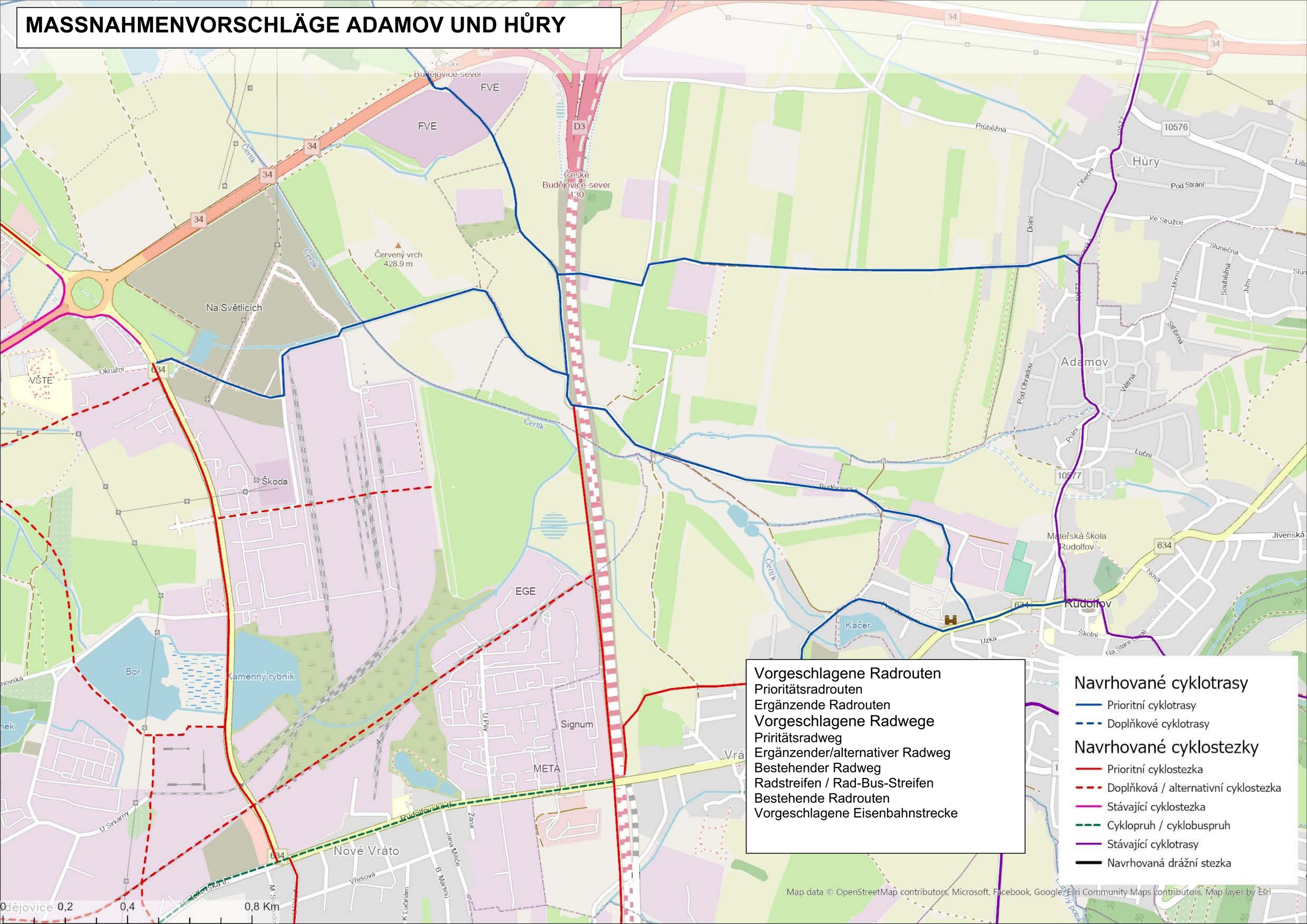
Vorgeschlagene Radrouten
Prioritätsradrouten
Ergänzende Radrouten
Vorgeschlagene Radwege
Priritätsradweg
Ergänzender/alternativer Radweg
Bestehender Radweg
Radstreifen / Rad-Bus-Streifen
Bestehende Radrouten
Vorgeschlagene Eisenbahnstrecke

Navrhované cyklotrasy
Prioritní cyklotrasy
Doplňkové cyklotrasy
Navrhované cyklostezky
Prioritní cyklostezka
Doplňková / alternativní cyklostezka
Stávající cyklostezka
Cyklopruh / cyklobuspruh
Stávající cyklotrasy
Navrhovaná drážní stezka

Map data © OpenStreetMap contributors, Microsoft, Facebook, Google, Esri Community Maps contributors, Map layer by Esri

0 0,2 0,4 0,8 Km

MASSNAHMENVORSCHLÄGE ADAMOV UND HŮRY



Vorgeschlagene Radrouten
Prioritätsradrouten
Ergänzende Radrouten
Vorgeschlagene Radwege
Priritätsradweg
Ergänzender/alternativer Radweg
Bestehender Radweg
Radstreifen / Rad-Bus-Streifen
Bestehende Radrouten
Vorgeschlagene Eisenbahnstrecke

Navrhované cyklotrasy
Prioritní cyklotrasy
Doplňkové cyklotrasy
Navrhované cyklostezky
Prioritní cyklostezka
Doplňková / alternativní cyklostezka
Stávající cyklostezka
Cyklopruh / cyklobuspruh
Stávající cyklotrasy
Navrhovaná drážní stezka

Map data © OpenStreetMap contributors, Microsoft, Facebook, Google, Esri Community Maps contributors, Map layer by Esri

MASSNAHMENVORSCHLÄGE ÚSILNÉ

Vorgeschlagene Radrouten
Prioritätsradrouten
Ergänzende Radrouten
Vorgeschlagene Radwege
Priritätsradweg
Ergänzender/alternativer Radweg
Bestehender Radweg
Radstreifen / Rad-Bus-Streifen
Bestehende Radrouten
Vorgeschlagene Eisenbahnstrecke

Navrhované cyklotrasy
Prioritní cyklotrasy
Doplňkové cyklotrasy
Navrhované cyklostezky
Prioritní cyklostezka
Doplňková / alternativní cyklostezka
Stávající cyklostezka
Cyklopruh / cyklobuspruh
Stávající cyklotrasy
Navrhovaná drážní stezka

Map data © OpenStreetMap contributors, Microsoft, Facebook, Google, Esri Community Maps contributors, Map layer by Esri

MASSNAHMENVORSCHLÄGE BOREK, HRDĚJOVICE

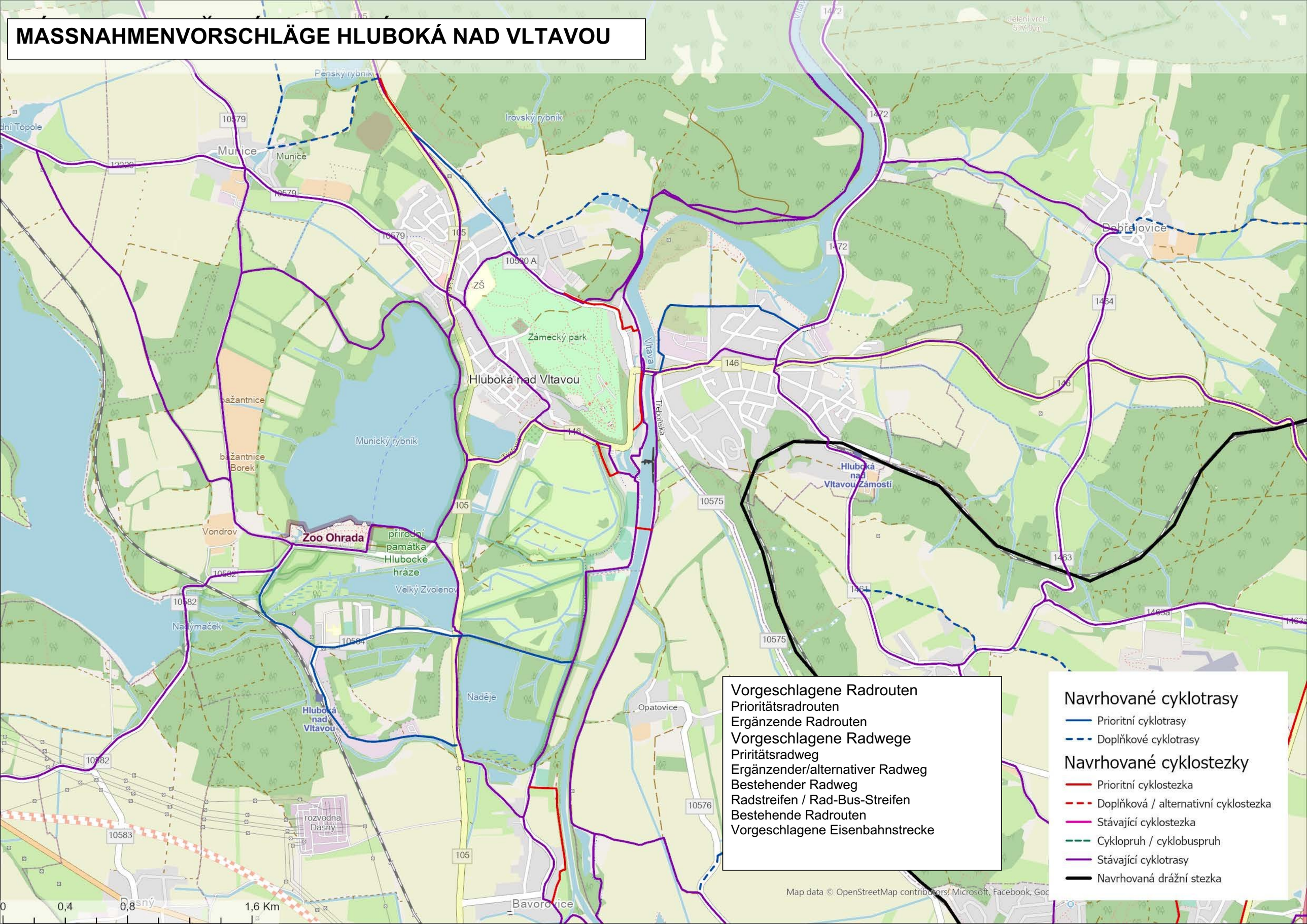
Vorgeschlagene Radrouten
Prioritätsradrouten
Ergänzende Radrouten
Vorgeschlagene Radwege
Pririätsradweg
Ergänzender/alternativer Radweg
Bestehender Radweg
Radstreifen / Rad-Bus-Streifen
Bestehende Radrouten
Vorgeschlagene Eisenbahnstrecke

Navrhované cyklotrasy
Prioritní cyklotrasy
Doplňkové cyklotrasy
Navrhované cyklostezky
Prioritní cyklostezka
Doplňková / alternativní cyklostezka
Stávající cyklostezka
Cyklopruh / cyklobuspruh
Stávající cyklotrasy
Navrhovaná drážní stezka

0 0,23 0,45 0,9 Km

Map data © OpenStreetMap contributors, Microsoft, Facebook, Google, Esri Community Maps contributors, Map layer by Esri

MASSNAHMENVORSCHLÄGE HLUBOKÁ NAD VLTAVOU



MASSNAHMENVORSCHLÄGE HOSÍN

Vorgeschlagene Radrouten
Prioritätsradrouten
Ergänzende Radrouten
Vorgeschlagene Radwege
Priritätsradweg
Ergänzender/alternativer Radweg
Bestehender Radweg
Radstreifen / Rad-Bus-Streifen
Bestehende Radrouten
Vorgeschlagene Eisenbahnstrecke

Navrhované cyklotrasy
Prioritní cyklotrasy
Doplňkové cyklotrasy
Navrhované cyklostezky
Prioritní cyklostezka
Doplňková / alternativní cyklostezka
Stávající cyklostezka
Cyklopruh / cyklobuspruh
Stávající cyklotrasy
Navrhovaná drážní stezka

Map data © OpenStreetMap contributors, Microsoft, Facebook, Google, Esri Community Maps contributors, Map layer by Esri

MASSNAHMENVORSCHLÄGE ANBINDUNG DER KLEINREGION BLATA

Navrhované cyklotrasy
- Prioritní cyklotrasy
- Doplňkové cyklotrasy

Navrhované cyklostezky
- Prioritní cyklostezka
- Doplňková / alternativní cyklostezka
- Stávající cyklostezka
- Cyklopruh / cyklobuspruh
- Navrhovaná drážní stezka
- Stávající cyklotrasy

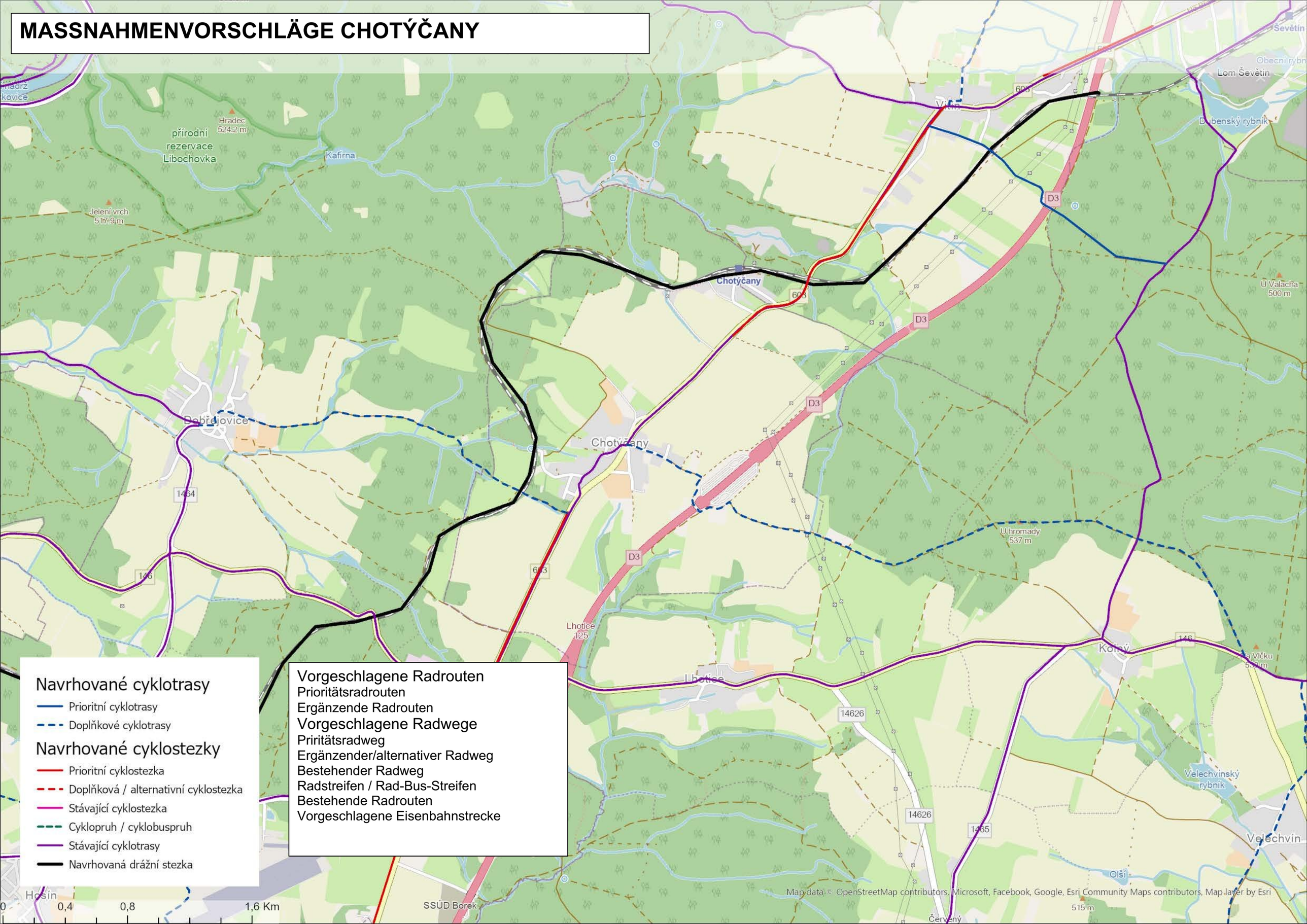
Vorgeschlagene Radrouten
Prioritätsradrouten
Ergänzende Radrouten

Vorgeschlagene Radwege
Pririätsradweg
Ergänzender/alternativer Radweg
Bestehender Radweg
Radstreifen / Rad-Bus-Streifen
Vorgeschlagene Eisenbahnstrecke
Bestehende Radrouten

0 0,3 0,6 1,2 Km

Map data © OpenStreetMap contributors, Microsoft, Facebook, Google, Esri Community Maps contributors, Map layer by Esri

MASSNAHMENVORSCHLÄGE CHOTÝČANY



Navrhované cyklotrasy

- Prioritní cyklotrasy
- Doplňkové cyklotrasy

Navrhované cyklostezky

- Prioritní cyklostezka
- Doplňková / alternativní cyklostezka
- Stávající cyklostezka
- Cyklopruh / cyklobuspruh
- Stávající cyklotrasy
- Navrhovaná drážní stezka

Vorgeschlagene Radrouten

Prioritätsradrouten
Ergänzende Radrouten

Vorgeschlagene Radwege

Priritätsradweg
Ergänzender/alternativer Radweg
Bestehender Radweg
Radstreifen / Rad-Bus-Streifen
Bestehende Radrouten
Vorgeschlagene Eisenbahnstrecke

MASSNAHMENVORSCHLÄGE VITÍN, ŠEVĚTÍN

Vorgeschlagene Radrouten
Prioritätsradrouten
Ergänzende Radrouten
Vorgeschlagene Radwege
Pririätsradweg
Ergänzender/alternativer Radweg
Bestehender Radweg
Radstreifen / Rad-Bus-Streifen
Bestehende Radrouten
Vorgeschlagene Eisenbahnstrecke

Navrhované cyklotrasy
Prioritní cyklotrasy
Doplňkové cyklotrasy
Navrhované cyklostezky
Prioritní cyklostezka
Doplňková / alternativní cyklostezka
Stávající cyklostezka
Cyklopruh / cyklobuspruh
Stávající cyklotrasy
Navrhovaná drážní stezka

0 0,4 0,8 1,6 Km

Map data © OpenStreetMap contributors, Microsoft, Facebook, Google, Esri Community Maps contributors, Map layer by Esri

MASSNAHMENVORSCHLÄGE LIŠOV

Vorgeschlagene Radrouten
Prioritätsradrouten
Ergänzende Radrouten
Vorgeschlagene Radwege
Pririätsradweg
Ergänzender/alternativer Radweg
Bestehender Radweg
Radstreifen / Rad-Bus-Streifen
Bestehende Radrouten
Vorgeschlagene Eisenbahnstrecke

Navrhované cyklotrasy
Prioritní cyklotrasy
Doplňkové cyklotrasy
Navrhované cyklostezky
Prioritní cyklostezka
Doplňková / alternativní cyklostezka
Stávající cyklostezka
Cyklopruh / cyklobuspruh
Stávající cyklotrasy
Navrhovaná drážní stezka

Map data © OpenStreetMap contributors, Microsoft, Facebook, Google, Esri Community Maps contributors, Map layer by Esri

MASSNAHMENVORSCHLÄGE LIBÍN

Vorgeschlagene Radrouten
Prioritätsradrouten
Ergänzende Radrouten
Vorgeschlagene Radwege
Priritätsradweg
Ergänzender/alternativer Radweg
Bestehender Radweg
Radstreifen / Rad-Bus-Streifen
Vorgeschlagene Eisenbahnstrecke
Bestehende Radrouten

Navrhované cyklotrasy
Prioritní cyklotrasy
Doplňkové cyklotrasy
Navrhované cyklostezky
Prioritní cyklostezka
Doplňková / alternativní cyklostezka
Stávající cyklostezka
Cyklopruh / cyklobuspruh
Navrhovaná drážní stezka
Stávající cyklotrasy

0 0,5 1 2 Km

Map data © OpenStreetMap contributors, Microsoft, Facebook, Google, Esri Community Maps contributors, Map layer by Esri

MASSNAHMENVORSCHLÄGE MAS TŘEBOŇSKO

Vorgeschlagene Radrouten
Prioritätsradrouten
Ergänzende Radrouten
Vorgeschlagene Radwege
Priritätsradweg
Ergänzender/alternativer Radweg
Bestehender Radweg
Radstreifen / Rad-Bus-Streifen
Vorgeschlagene Eisenbahnstrecke
Bestehende Radrouten

Navrhované cyklotrasy
Prioritní cyklotrasy
Doplňkové cyklotrasy
Navrhované cyklostezky
Prioritní cyklostezka
Doplňková / alternativní cyklostezka
Stávající cyklostezka
Cyklopruh / cyklobuspruh
Navrhovaná drážní stezka
Stávající cyklotrasy

0 0,5 1 2 Km

Mapdata © OpenStreetMap contributors, Microsoft, Facebook, Google, Esri Community Maps contributors, Map layer by Esri