

Beschluss-Vorlage 2018/0105 zur Sitzung am 13.03.2018  
des UMWELT-, PLANUNGS- UND BAUAUSSCHUSSES

TOP 9

öffentlich

**Betreff:** Runder Tisch Radverkehr: Untersuchung der Achse Weidenstraße - Frühlingstraße -  
Südenstraße - Eisenbahnstraße - Stegmairstraße auf Ausweisung als Fahrradstraße(n)  
- Vorstellung der Untersuchungsergebnisse und Abstimmung über das weitere Vorgehen

Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

Kosten laut Beschlussvorschlag:

Euro

Kosten lt. Kostenschätzung

Euro

Kosten der Gesamtmaßnahme

(nur bei Teilvergaben)

Euro

Folgekosten

einmalig

lfd. jährl.

Euro

Veranschlagt

im Ergebnis-HH

2018

im Investitions-HH

2018

mit

Euro

Produktkonto

Haushaltsansatz

Bereits vergeben

Der zuständige Referent / Die zuständige Referentin  
wurde gehört

hat zugestimmt

hat nicht zugestimmt

### **Sachverhalt:**

Der Umwelt-, Planungs- und Bauausschuss hat das i.n.s. – Institut für innovative Städte mit Beschluss vom 9. Februar 2017 beauftragt, die im Radroutenkonzept bereits ausgewiesene Verbindung auf ihre Eignung als Fahrradstraße untersuchen zu lassen. Das Ergebnis wurde am 16. Oktober 2017 im Runden Tisch Radverkehr vorgestellt.

Die Gutachter empfehlen die Ausweisung als Fahrradstraße. Am 28. November 2017 hat sich der Runder Tisch mehrheitlich für die Realisierung der Fahrradstraße ausgesprochen. Im Auftrag der Stadt hat auch die Ingenieurgesellschaft Schlothauer & Wauer (früher: TRANSVER GmbH), welche die gesamte Stadt seit Jahren verkehrsplanerisch begleitet, die Untersuchung gesichtet und mit Schreiben vom 27. Februar 2018 mitgeteilt, dass sie die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Achse für „sehr sinnvoll“ erachtet.

### **Vorteile von Fahrradstraßen**

Der Gesetzgeber hat Fahrradstraßen vor einigen Jahren explizit in die Straßenverkehrsordnung (StVO) aufgenommen und ein eigenes Verkehrszeichen eingeführt. Dahinter steht die Erkenntnis, dass Radwege an Hauptverkehrsstraßen und Tempo 30-Zonen in den Nebenstraßen allein nicht ausreichen, um

in einer Kommune ein sicheres, attraktives, durchgehendes und zügig zu befahrendes Radverkehrsnetz zu schaffen. Deshalb dürfen Radfahrer dort explizit auch nebeneinander fahren, so dass sie sich unterhalten oder Eltern gemeinsam mit ihren Kindern radeln können. Fahrradstraßen sollen das Radfahren nicht nur für die bestehenden Radfahrer komfortabler machen, sondern durch diese Vorteile vor allem auch mehr Menschen zum Radfahren motivieren.

### **Rechtliche und fachliche Bewertung**

Fahrradstraßen dürfen nur angeordnet werden, wenn bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind, (z.B. hinsichtlich Verkehrsstärken) und eine gründliche Abwägung aller Interessen stattgefunden hat. Der Radverkehr muss beispielsweise die vorherrschende Verkehrsart sein oder dies muss alsbald zu erwarten sein (Angebotsplanung). Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass diese Voraussetzungen erfüllt sind. Vorgesehen ist, die Fahrradstraße mit dem Zusatzschild „Kfz frei“ zu beschildern, so dass weiterhin alle Fahrzeuge einfahren dürfen. Im Einzelfall sollten Durchfahrtsbeschränkungen (z.B. Einbahnstraßen) vorgenommen werden. Hinsichtlich der rechtlichen Umsetzbarkeit finden hierzu auch noch Gespräche mit der Regierung von Oberbayern statt.

### **Gestaltung des Straßenraumes**

Obwohl in der StVO, der zugehörigen Verwaltungsvorschrift sowie den technischen Regelwerken Fahrradstraßen fest verankert sind, ist die Umsetzung in der kommunalen Praxis sehr uneinheitlich. Oft bleibt es bei einzelnen Markierungen (Fahrradpiktogramme) und einer verkehrsrechtlichen Beschilderung mit dem Verkehrszeichen 244.1, das den Beginn einer Fahrradstraße anzeigt. Entsprechend ist auch die bestehende Fahrradstraße zum Germeringer See (Burgweg) markiert.

Die Erfahrungen zeigen, dass einzelne Piktogramme zu wenig sind. So hat sich in einer umfangreichen Untersuchung im Auftrag der Stadt München gezeigt, dass lediglich der Hälfte der befragten Auto- und Radfahrer bewusst war, dass sie sich in einer Fahrradstraße befanden.

Umgekehrt gibt es sehr positive Erfahrungen in Fahrradstraßen, in denen die Funktion der Straße durch begleitende bauliche und markierungstechnische Maßnahmen für alle Verkehrsteilnehmer kenntlich gemacht wird (selbsterklärende Infrastruktur). Hierfür sind einige zentrale Qualitätskriterien einzuhalten. Diese wurden in der Untersuchung berücksichtigt und durch das i.n.s. – Institut für innovative Städte dargelegt.

### **Einbeziehung der Öffentlichkeit**

Nach einem positiven Beschluss im Ausschuss zur weiteren Planung werden die Bürgerinnen und Bürger informiert und aufgerufen, sich an der bevorstehenden Planung zu beteiligen.

Für die Beteiligung der Öffentlichkeit werden drei Phasen vorgeschlagen:

1. **Öffentliche Informationsveranstaltung**  
In einer Auftaktveranstaltung werden die Bürger\*innen über die Untersuchung informiert und aufgerufen, eigene Ideen, Erfahrungen und Vorstellungen zur Gestaltung der Fahrradstraße einzubringen. Dazu können sich alle Interessierten zur Mitarbeit in der Planungswerkstatt (Phase 2) vormerken lassen. Direkte Anrainer werden persönlich eingeladen.
2. **Planungswerkstatt mit Bürger\*innen**  
Die Teilnehmer erarbeiten unter fachlicher Begleitung konkrete Lösungen für ihre Straße. Diese werden in der anschließenden Planung berücksichtigt.
3. **Planung und Bürgerinformation**  
Nach der Planungswerkstatt erfolgt die konkrete Planung der Fahrradstraße. Die Planung wird

sowohl in einer öffentlichen Bürgerveranstaltung vorgestellt, als auch dem Ausschuss zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt.

### **Kosten und Förderung**

Die Kosten sind abhängig von den Ergebnissen der Bürgerbeteiligung. Die Erfahrung zeigt, dass mit einer fachlichen Begleitung sehr kosteneffiziente Lösungen gefunden werden können. Denkbar ist zudem, dass im Zuge der Einrichtung einer Fahrradstraße auch andere Maßnahmen miterledigt werden können, die ohnehin anstünden (z.B. Fahrbahnerneuerung, Beleuchtung). Dies ist zu prüfen.

Für die Einrichtung einer qualitativ hochwertigen Fahrradstraße können im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt-, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) Fördermittel beantragt werden. Die Förderung umfasst die „Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur durch die Ergänzung vorhandener Wegenetze sowie Bau neuer Wege für den Radverkehr (Errichtung von Fahrradstraßen, Fahrradschnellwegen, Lückenschluss von Radwegen). Gefördert wird auch die LED-Beleuchtung für die geförderten Radwege.“ Die Förderquote beträgt bis zu 50%.

Das i.n.s. – Institut für innovative Städte, Leitung Thiemo Graf, wird in der Sitzung anwesend sein und die Machbarkeitsuntersuchung sowie die geplante Öffentlichkeitsbeteiligung darstellen.

### **Beschlussvorschlag:**

Der Umwelt-, Planungs- und Bauausschuss schließt sich dem Beschluss des Runden Tisches Radverkehr auf Ausweisung einer Fahrradstraße auf der Radverbindung Wiesenstraße-Frühlingstraße-Südenstraße-Eisenbahnstraße-Stegmairstraße an.

Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage des vom i.n.s. – Institut für innovative Städte erstellten Konzeptes eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen und eine Planung mit Zeit- und Kostenschätzung zu erstellen. Die Fördermöglichkeiten sind zu prüfen.

Die Planung wird dem Umwelt-, Planungs- und Bauausschuss zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt.

Wieser Thomas

genehmigt OB