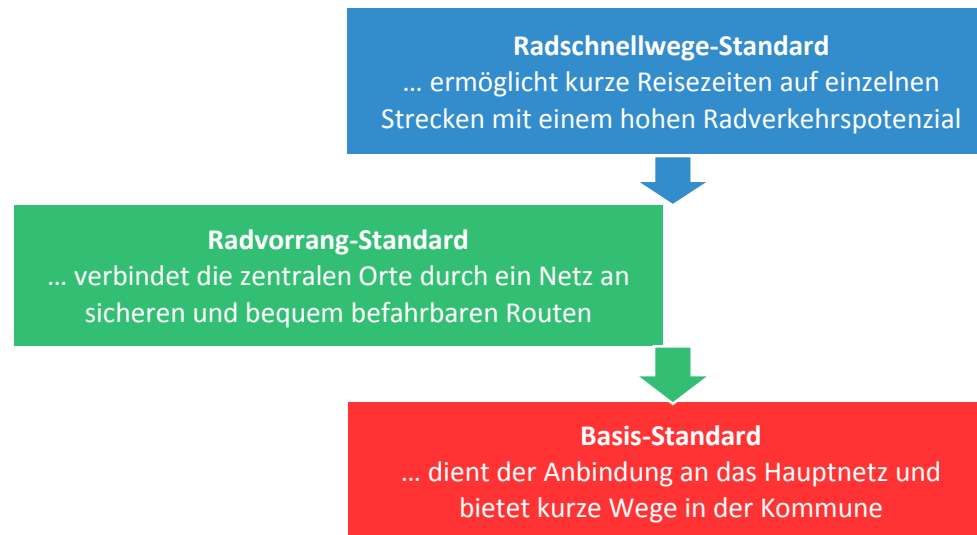




Schema „Elemente hierarchischer Radverkehrsnetze“:



Unterführung Streiflacher Str.:

Ist-Zustand:

- Tempo 40
- Breite: 6,50 bis 7,00 m
- Fahrbahnen zwischen 6,50 m und 7,00 m Breite sind kritisch, da die Überholung eines Radfahrers bei gleichzeitigem Gegenverkehr möglich ist, jedoch nur bei Unterschreitung des seitlichen Sicherheitsabstandes.





- Ab 7,00 m Breite ist ein beidseitiger Schutzstreifen (aber nur mit Mindestmaß möglich)
- Unter 7,00 m kann ein einseitiger Schutzstreifen angelegt werden, der dann auch breiter sein kann bzw. ein alternierender Schutzstreifen, der wechselseitig in beide Richtungen bergauf markiert wird. Bei einem einseitigen Schutzstreifen (nicht alternierend) ist dieser Richtung Landsberger Str. aufgrund der Sichtbeziehungen sinnvoller. Zur übersichtlichen Trassenführung wird eine rote Markierung empfohlen.

Empfohlene Vorzugsvariante:

- Markierung eines möglichst breiten alternierenden Schutzstreifens (1,80 m bis 2,0 m Breite) jeweils wechselseitig bergauf. Zur übersichtlichen Trassenführung wird eine rote Markierung empfohlen.
- Der Schutzstreifen könnte zunächst auch als Testphase probeweise markiert werden und für einen gewissen Zeitraum getestet werden



Mögliche weitere Lösungsansätze (begleitend oder nachrangig):

- Begleitend: Beschilderung „Achtung Radfahrer“ anbringen
- Begleitend: Durchführung einer Aktion zum Thema „Überholabstand“
- Nachrangig: Prüfung der Anordnung von Tempo 30 bzw. der Integration in Tempo-30-Zone. Dies hat zur Folge, dass dann kein Schutzstreifen angeordnet werden kann.

(§45 StVO regelt unter welchen Voraussetzungen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen den Verkehr beschränken dürfen. Tempo 30 als Streckenverbot (Zeichen 274 StVO) kann angeordnet werden, zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen sowie zu Forschungszwecken, in der Nähe von Krankenhäusern und Pflegeanstalten sowie an Kindergärten, Kindertagesstätten, Schulen, Alten-, Pflegeheimen, Krankenhäuser. Ein entsprechender Nachweis ist zu führen.)

Sachverhalt

Weiterentwicklung der Fahrradstellplatzsatzung:

Artikel 81 Abs. 1 Nr. 4 Bayerische Bauordnung (BayBO) ermöglicht es der Stadt, in Verbindung mit Art. 23 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern (GO) eine Satzung über die Anzahl, Größe, Beschaffenheit und Ablöse von Stellplätzen für den Kraftfahrzeugverkehr und den Radverkehr zu erlassen (Stellplatzsatzung). Hierin können Standards für Radverkehrsanlagen auch für den privaten Bereich festgelegt werden.

Die Stellplatzsatzung der Stadt Germering enthält bereits gute Ansätze für Radabstellplätze. Wir empfehlen dennoch die vorhandene Satzung zu überarbeiten und weiterzuentwickeln, v.a. hinsichtlich der Trends Lastenfahrräder und Pedelecs. Es werden Empfehlungen für den Änderungsbedarf und Ergänzungen gegeben. Diese werden noch mit der Stadtverwaltung diskutiert und abgestimmt.