



PV

Planungsverband
Äußerer
Wirtschaftsraum
München

Freie Fahrt! Radschnellwege für die Region München

Impressum

Herausgeber

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV)
v.i.S.d.P. Geschäftsführer Christian Breu
Arnulfstraße 60, 3. OG
80335 München
Telefon +49 (0)89 53 98 02-0
Telefax +49 (0)89 53 28 389
pvm@pv-muenchen.de / www.pv-muenchen.de

Redaktion: Sabine Baudisch und Birgit Kastrup
Satz und Layout: Sabine Baudisch

Quellen und Copyright

Titelbild: Stadt Göttingen, Christoph Mischke
Bilder S. 2: Dr. Solveigh Janssen (links); Stadt Göttingen, Christoph Mischke (rechts)
Grafiken S. 3: Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK)
Karten S. 4: PV, Landesamt für Statistik, Landeshauptstadt München, Bayerische Vermessungsverwaltung
Karten S. 5, 6 und Rückseite: Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK), Open Street Map (and) contributors, CC-BY-SA

Hinweise

Alle Angaben wurden sorgfältig zusammengestellt; für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden. In der vorliegenden Publikation werden für alle personenbezogenen Begriffe die Formen des grammatischen Geschlechts verwendet.

Ansprechpartnerin im PV



Birgit Kastrup
Stadtplanerin
Telefon +49 (0)89 53 98 02-76
E-Mail b.kastrup@pv-muenchen.de

Der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV) wurde 1950 als kommunaler Zweckverband gegründet. Er ist ein freiwilliger Zusammenschluss von rund 150 Städten, Märkten und Gemeinden, acht Landkreisen und der Landeshauptstadt München. Der PV vertritt kommunale Interessen und engagiert sich für die Zusammenarbeit seiner Mitglieder sowie für eine zukunftsfähige Entwicklung des Wirtschaftsraums München. Die PV-Mitarbeiter erledigen für die Mitglieder vielfältige Planungsaufgaben, von Bauleitplänen über Strukturgutachten bis hin zu Schulbedarfsanalysen, und beraten in allen Fragen der räumlichen Entwicklung. Sie erstellen kommentierte statistische Daten und informieren über Fachthemen. Die PV-Veranstaltungen bieten eine Plattform für den Meinungs- und Erfahrungsaustausch.

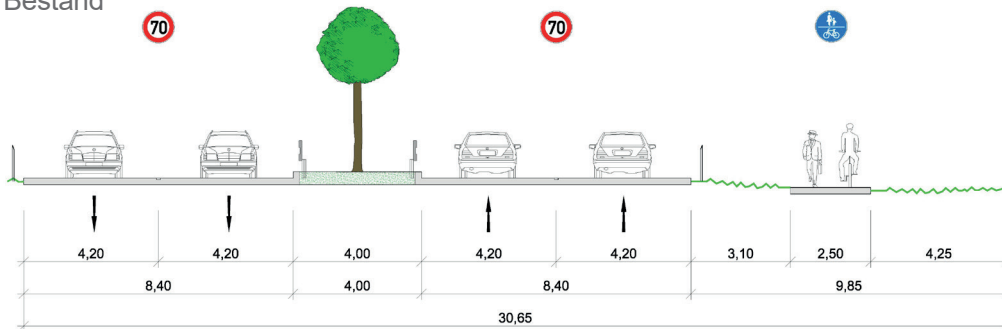
Was sind Radschnellwege?

Ganz offiziell sind „Radschnellverbindungen (RSV) [...] Verbindungen im Radverkehrsnetz einer Kommune oder einer Stadt-Umland-Region, die wichtige Quell- und Zielbereiche mit entsprechend hohen Potenzialen über größere Entfernungen verknüpfen und durchgängig ein sicheres und attraktives Befahren mit hohen Reisegeschwindigkeiten ermöglichen“ (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen). Also eine neue, schnelle Verbindung, die vor allem den Alltagsradverkehr zur Arbeit, Uni oder Schule erleichtern soll – ein Radschnellweg.

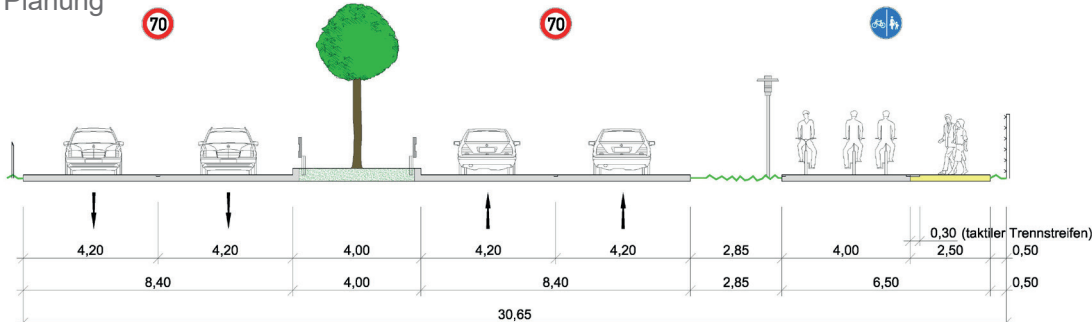
Für leichtes Überholen müssen Radschnellwege eine komfortable Breite aufweisen: mindestens 3 m in eine oder 4 m in zwei Richtungen. Sie sollen Geschwindigkeiten von mindestens 30 km/h ermöglichen und Zeitverluste an Ampeln oder Kreuzungen gering halten – durch Über- und Unterführungen sowie Vorfahrtsrechte. Für die Sicherheit spielen parallele Fußwege, Beleuchtung und Winterdienst eine große Rolle. Damit sich der Bau einer Trasse lohnt und die Strecke eine echte Alternative zum Autofahren bietet, sollte der Radschnellweg mindestens 5 km lang sein.

Wie können Radschnellwege in den Straßenraum eingefügt werden?

Bestand



Planung

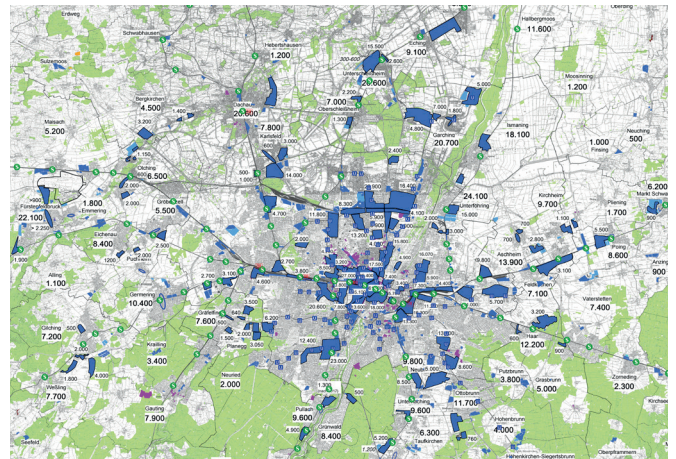


Wo könnten in der Region München Radschnellwege entstehen?

PV-Potenzialanalyse ermittelt für die Region München 14 + 3 geeignete Korridore für Radschnellwege

Der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV) hat 2015 eine Potenzialanalyse für Radschnellwege in München und Umland erstellt. Darin wurden Einwohnerzahlen, Arbeitsplatzzahlen und -schwerpunkte, Standorte weiterführender Schulen (FOS / BOS, Berufsschulen) und Hochschulen sowie Pendlerbeziehungen analysiert.

Die Region München mit ihren ausgeprägten Pendlerbeziehungen zwischen der Landeshauptstadt München und ihrem engeren Umland ist ideal für Radschnellwege. Das konkrete Ergebnis der Untersuchung ergab 14 Korridore plus 3 potenzielle Ergänzungen oder Verlängerungen – jeder zwischen elf und 25 km lang. Die Korridore sind radial auf die Stadt München ausgerichtet und orientieren sich am Sys-

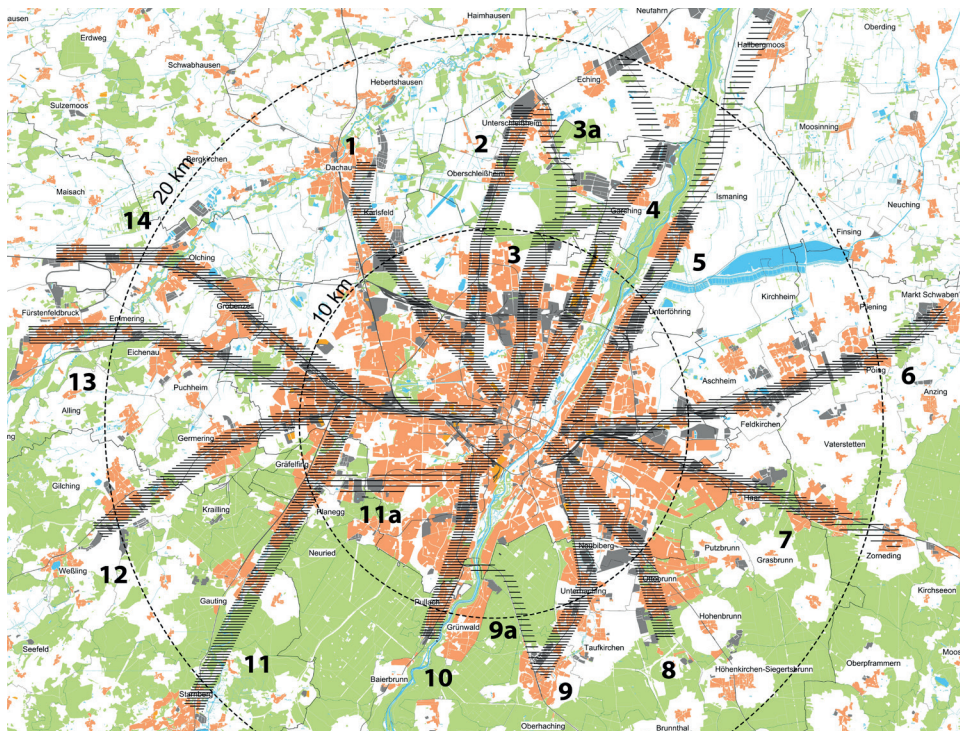


Arbeitsplatzzwerpunkte in der Region München

tem des Schienenverkehrs. Sie sollen idealerweise im Stadtgebiet München fortgeführt werden. Außerdem ist es sinnvoll, die Radschnellwege in das bestehende Radwegenetz der Region

München einzubinden sowie an ÖV-Haltepunkten vorbeiführen, um Bike&Ride zu ermöglichen.

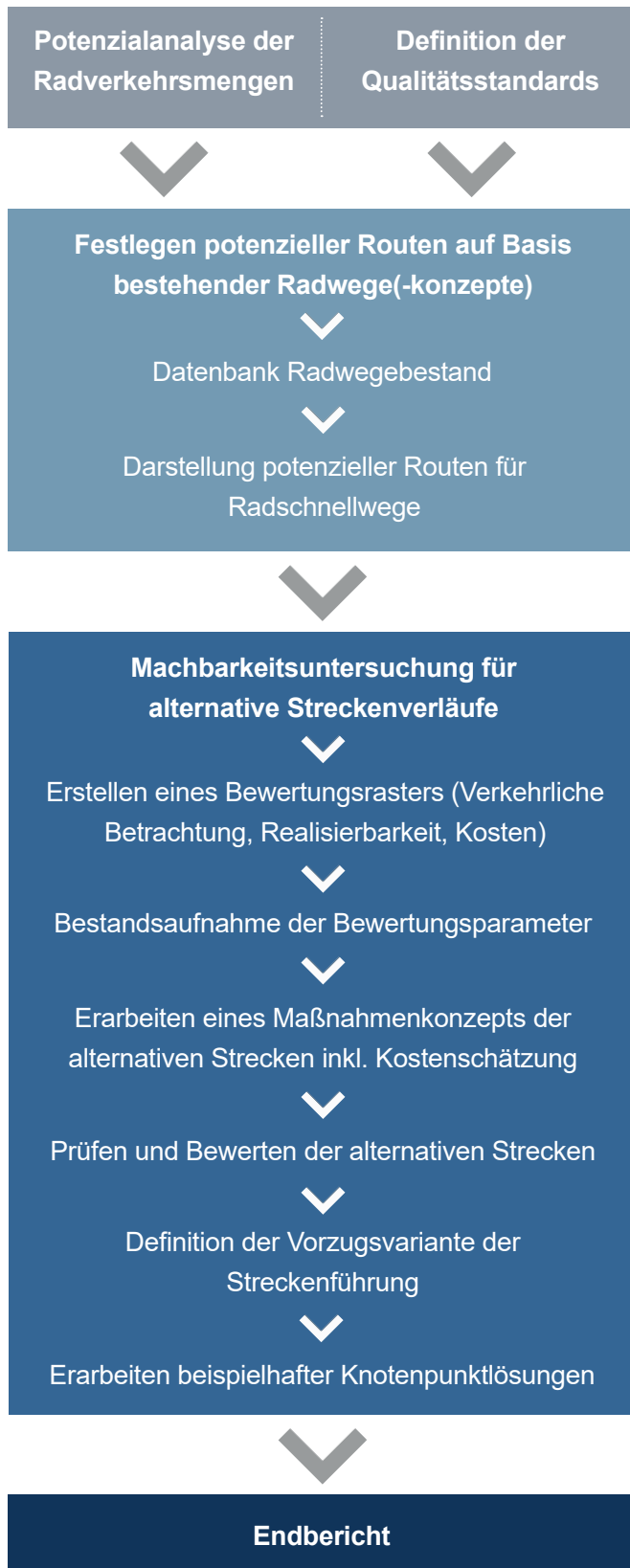
Derzeit gibt es Überlegungen, das ursprüngliche Konzept von 2015 um tangentielle Verbindungen zu ergänzen. Entsprechende Untersuchungen zu Nutzerpotenzialen sind in Vorbereitung, da die Planer davon ausgehen, dass die Vernetzung radialer und tangentialer Verbindungen langfristig ein großer Gewinn für die Region wäre.



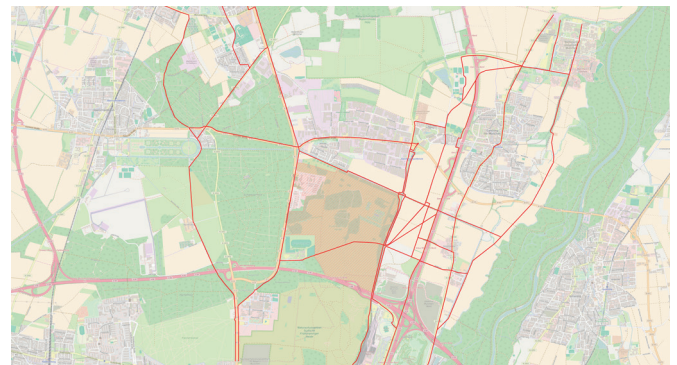
PV-Konzept für Radschnellwege in der Region München 2015

Wie gehe ich es an?

1. Schritt: Machbarkeitsuntersuchung



Eine Machbarkeitsuntersuchung ermittelt die Nutzerpotenziale und arbeitet unter der Vielzahl an möglichen Streckenführungen diejenige heraus, die für einen Radschnellweg am besten geeignet ist.



Potenzielle Strecken im nördlichen Landkreis München

Bei der Bewertung der Alternativstrecken kommen verschiedene Kriterien zum Einsatz, z.B.:

- Einhalten der definierten Qualitätsstandards auf Streckenabschnitten und an Knotenpunkten
- Länge / Direktheit (Streckenlänge, Reisegeschwindigkeit, Zeitverluste)
- Netzbedeutung / Netzzusammenhang
- Multimodalität (Verknüpfung mit S- und U-Bahn-Haltestellen, Pendlerparkplätzen, Carsharing, öffentlichen Leihfahrrädern)
- Nutzerpotenziale
- Betroffenheit ökologischer Belange
- Verkehrssicherheit
- Konfliktvermeidung mit anderen Nutzern
- notwendiger Flächenerwerb
- Restriktionen (z.B. Infrastrukturplanungen)
- Gender-Aspekte (soziale Kontrolle, Angstfreiheit)
- städtebauliche Qualitäten / Erlebbarkeit
- Kosten

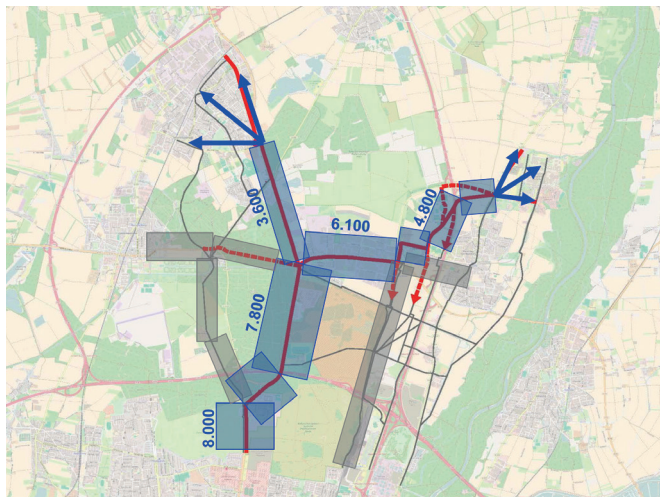
Wir empfehlen, Politik, Verwaltung und Bürger und auch örtliche Fahrradinitiativen frühzeitig in den Planungsprozess mit einzubeziehen.

Pilotprojekt im Landkreis München

Als erstes Projekt in der Region München haben der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV) und das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK) im Auftrag des Landkreises München einen möglichen Streckenverlauf für einen Radschnellweg von München nach Unterschleißheim und nach Garching auf Machbarkeit untersucht.

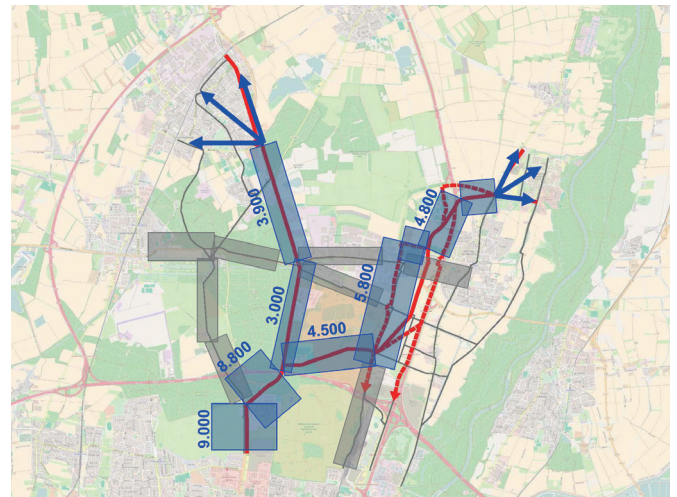
Aus der Vielzahl an potenziellen Streckenführungen kamen nach eingängiger Prüfung anhand verschiedener Bewertungskriterien zwei Varianten für den Radschnellweg in die Endauswahl. Diese beiden Varianten wurden im Konsens mit dem projektbegleitenden Lenkungsreis vertieft untersucht und gegenüberstellend bewertet.

Variante 1 mit Nutzerpotenzial



Führt von München (Neuherberg) entlang der B13 nach Unterschleißheim und über den U-Bahnhof Garching Hochbrück bis zum Forschungszentrum der TU München in der Stadt Garching.

Variante 2 mit Nutzerpotenzial



Verläuft ebenfalls entlang der B 13 bis nach Unterschleißheim. In Richtung Garching Forschungszentrum geht es über die Fröttmaninger Heide und den Keltenweg.



Ergebnis: Variante 1 ist am besten für einen Radschnellweg geeignet.

Streckenlänge und Fahrzeiten

München-Unterschleißheim

Länge: 7,02 km

Summe Verlustzeiten an Knoten: ca. 99 s

Verlustzeiten/km: ca. 14,10 s/km

Fahrzeit bei 20 km/h: ca. 23 min

München-Forschungszentrum Garching

Länge: 10,26 km

Summe Verlustzeiten an Knoten: ca. 72 s

Verlustzeiten/km: ca. 7,02 s/km

Fahrzeit bei 20 km/h: ca. 32 min

Gesamtkosten: rund 33.900.000 €

Kosten/km: 2,55 Mio. €/km

Nutzerpotenziale

- Maximalwerte an der B 13 südlich von Hochbrück: ca. 8.000 Radfahrer/Tag
- Im Bereich der Ortslage Hochbrück: ca. 6.100 Radfahrer/Tag

Ausbau

- Ausbau auf den Streckenabschnitten zu 94 % in höchster Qualitätsstufe möglich
- An 90 % der Knotenpunkte planfreie bzw. bevorrechtigte Führung des Radschnellwegs möglich
- 53% der Strecke straßenbegleitender Zweirichtungsradweg mit 4,0 m Rad- und 2,5 m Gehweg
- 20% der Strecke Fahrradstraße

Wie geht's weiter...?

... im Landkreis München

Im April 2017 hat sich der Landkreis München einstimmig für die Variante 1 ausgesprochen und beschlossen, mit vertieften Planungen für die Pilotstrecke zu beginnen. Im Zuge dessen sind zahlreiche Punkte zu klären – angefangen bei der Finanzierung und bei der Förderung durch Bund und Land, über straßenverkehrsrechtliche Aspekte bis hin zur Frage, wie bei Planung, Bau und Unterhalt sichergestellt werden kann, dass einheitliche Qualitäts- und Gestaltungsstandards umgesetzt werden.

Ebenfalls im April 2017 hat der Landkreis München beschlossen, sich mit der Landeshauptstadt München und den betroffenen angrenzenden Landkreisen abzustimmen und Machbarkeitsuntersuchungen für drei weitere Korridore auszuschreiben:

- Korridor 6 vom Münchner Osten nach Kirchheim (und weiter nach Markt Schwaben)
- Korridor 9 von München-Süd nach Oberhaching und weiter bis Sauerlach
- Korridor 11 und 11a vom Münchner Südwesten nach Planegg (und weiter nach Starnberg)

Darüber hinaus soll auf Basis der Nutzerpotenziale ein landkreisweites Konzept für tangential schnelle Radwege erstellt werden.

... in der Landeshauptstadt München

Auch in der Landeshauptstadt München sind Radschnellwege mittlerweile ein großes Thema. Der Entwurf eines Grundsatzbeschlusses zum Radverkehr, den Stadtrat in Kürze fassen will, sieht u.a. die Beauftragung von vertieften Machbarkeitsuntersuchungen für Radschnellwege in den drei o.g. Korridoren vor sowie für zwei weitere Strecken in Richtung Dachau (Korridor 1) und Fürstenfeldbruck (Korridor 13). Zudem soll eine Untersuchung zu tangential verlaufenden Radschnellwegen auf Münchner Stadtgebiet erfolgen.

... in den anderen Landkreisen der Region München

Der Landkreis Freising bereitet aktuell die Vergabe einer Machbarkeitsuntersuchung für die Verlängerung der Pilotstrecke (vgl. S. 6) von Garching bis nach Freising vor.

Im Landkreis Fürstenfeldbruck zeigen sich die vier Kommunen Fürstenfeldbruck, Emmering, Eichenau und Puchheim (Korridor 13) an einem Radschnellweg interessiert.

... mit einem regionalen Radverkehrskonzept

All diese Initiativen sind sehr erfreulich und zeigen, welchen Stellenwert der Radverkehr mittlerweile in der Region München hat. Radschnellwege werden auch wichtiger Bestandteil des regionalen Radverkehrskonzepts sein. Gemeinsam mit den Landkreisen und der Landeshauptstadt München hat der PV bereits mit der Entwicklung des Konzepts begonnen.

Erster geplanter Radschnellweg in der Region München

