

Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung München – Karlsfeld – Dachau

Information und Beteiligung
im Rahmen des Bürgerdialogs
am 22.05.2019 im Adolf-Hölzel-Haus Dachau



Gemeinsam für den
Landkreis Dachau

PGV-Alrutz GbR
Dipl.-Geogr. Sabrina Perlitius
M.A. Julia Hauser

INOVAPLAN GmbH
M. Sc. Svenja Schreiber

Themen

- Vorstellung der Gutachterbüros
- Ausgangslage Radschnellverbindungen (RSV) im Raum München
- Übersicht über Untersuchungskorridor
- Was sind Radschnellverbindungen?
- Vorgehen in der Machbarkeitsstudie
- Diskussion und Rückfragen



Gutachterbüros

- **PGV-Alrutz GbR**
Adelheidstr. 9b
30171 Hannover
www.pgv-alrutz.de



- **INOVAPLAN GmbH**
Degenfeldstraße 3
76131 Karlsruhe
www.inovaplan.de



Sabrina Perlitius



Julia Hauser



Svenja Schreiber

Pilotstudie RSV in München und Umland

- Potenzialanalyse Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München für Radschnellverbindungen in München und Umland (2015)
- Vorschlag für 14 sternförmige Korridore mit Potenzial für Radschnellverbindungen
- Auswahl von 6 Korridoren für vertiefte Machbarkeitsuntersuchungen

Radschnellverbindungen in München und Umland

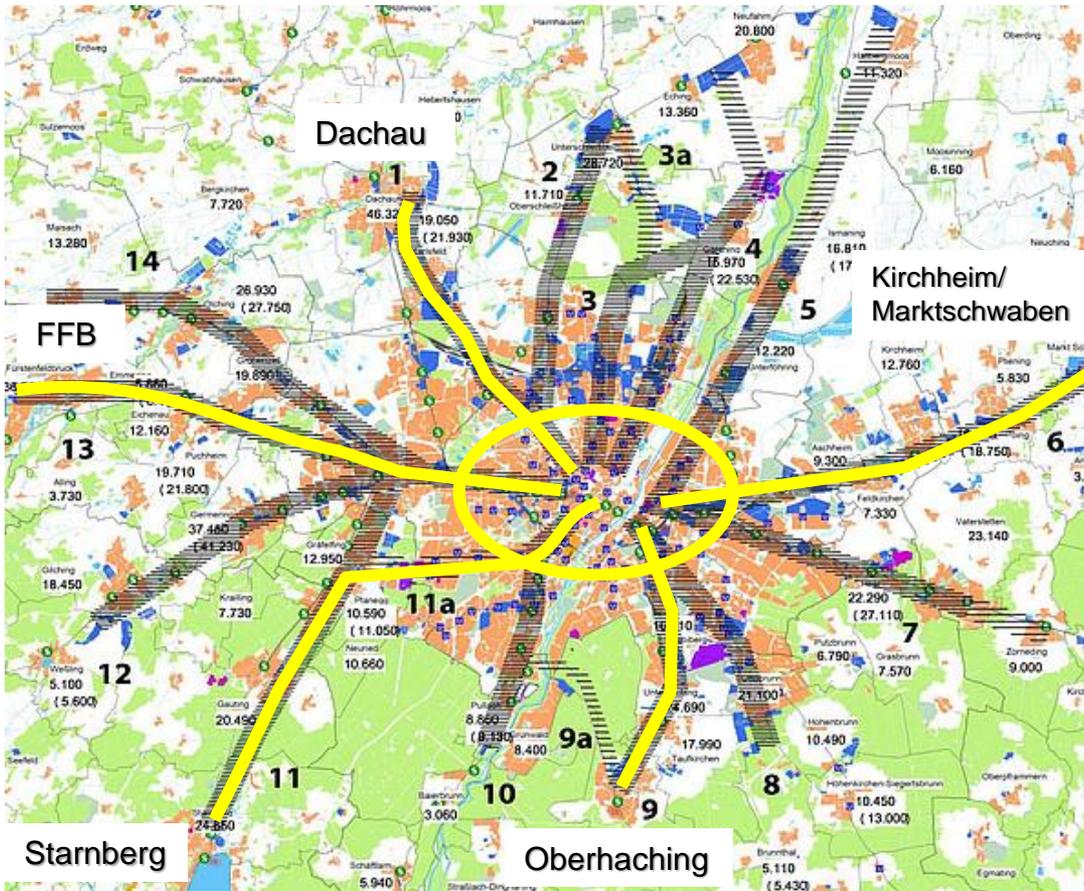


Mai 2015

PV | Planungsverband
Äußerer
Wirtschaftsraum
München

Arnulfstraße 60, 3. OG
80335 München
Telefon +49 (0) 89 53 98 02-0
Telefax +49 (0) 89 5 32 83 89
E-Mail pvm@pv-muenchen.de
Internet www.pv-muenchen.de

Machbarkeitsstudien RSV München und Umland



Quelle: PV München (bearbeitet)

- 1 radiale RSV Nord: Machbarkeitsstudie (fast) abgeschlossen
- 5 radiale RSV: Machbarkeitsstudien am Beginn
- 1 Ring-RSV im Stadtgebiet München

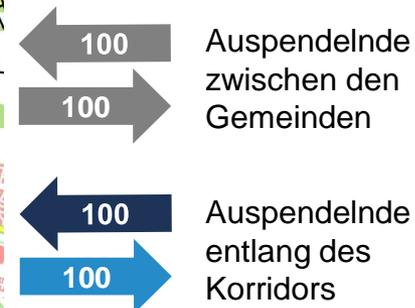
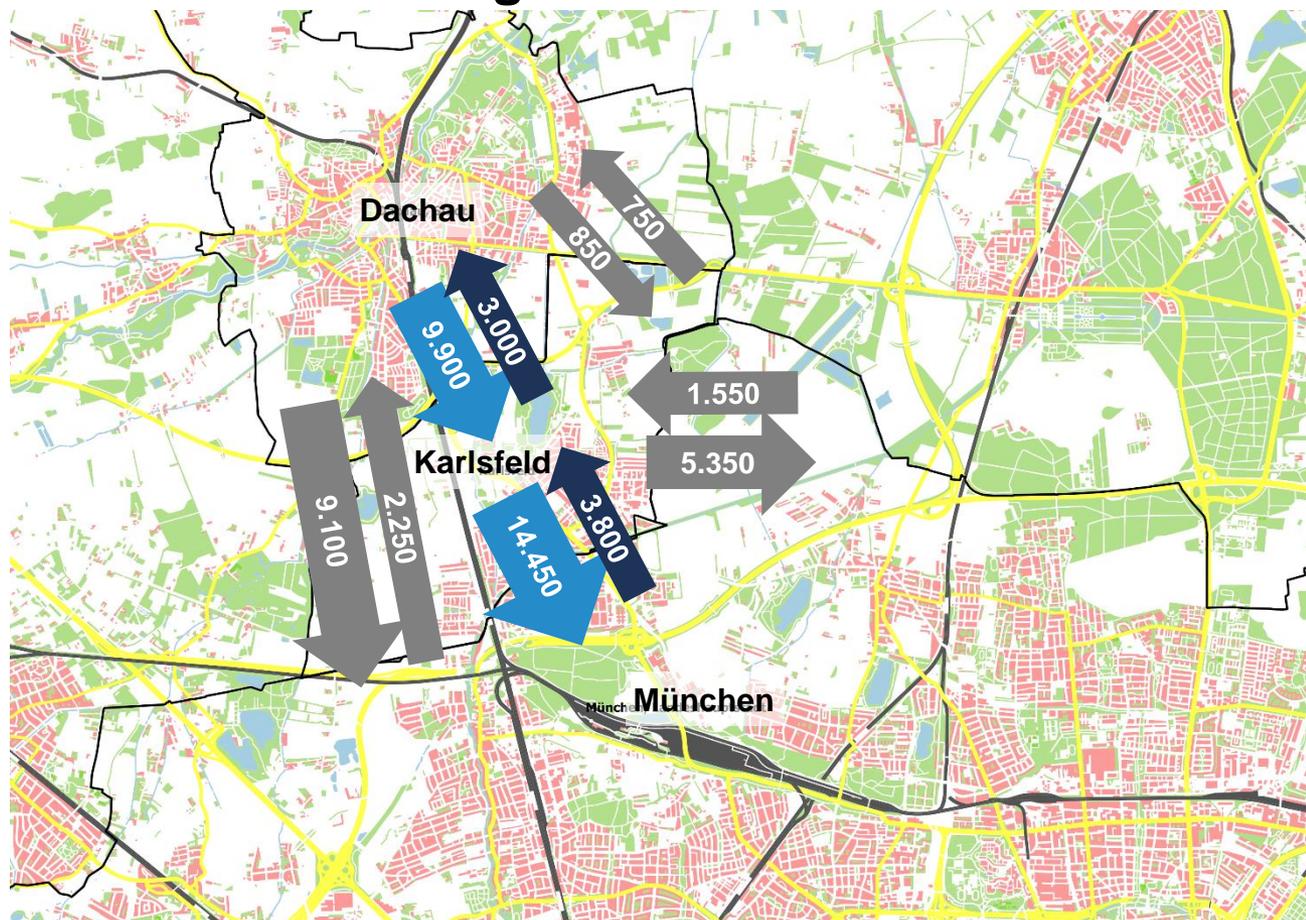
Erste Analyse des Korridors

Ergebnisse Potenzialstudie Planungsverband:

- Länge ca. 15 km
- Erfüllte Kriterien des Korridors München – Dachau:
 - ✓ mehr als 15.000 Pendler pro Tag
 - ✓ mehr als 40.000 Arbeitsplätze entlang des Korridors
 - ✓ Anbinden von großen FOS-/BOS- und Berufsschulstandorten
 - ✓ Anbinden von Wohnbereichen
 - ✓ Verbinden von Ortschaften

Erste Analyse des Korridors

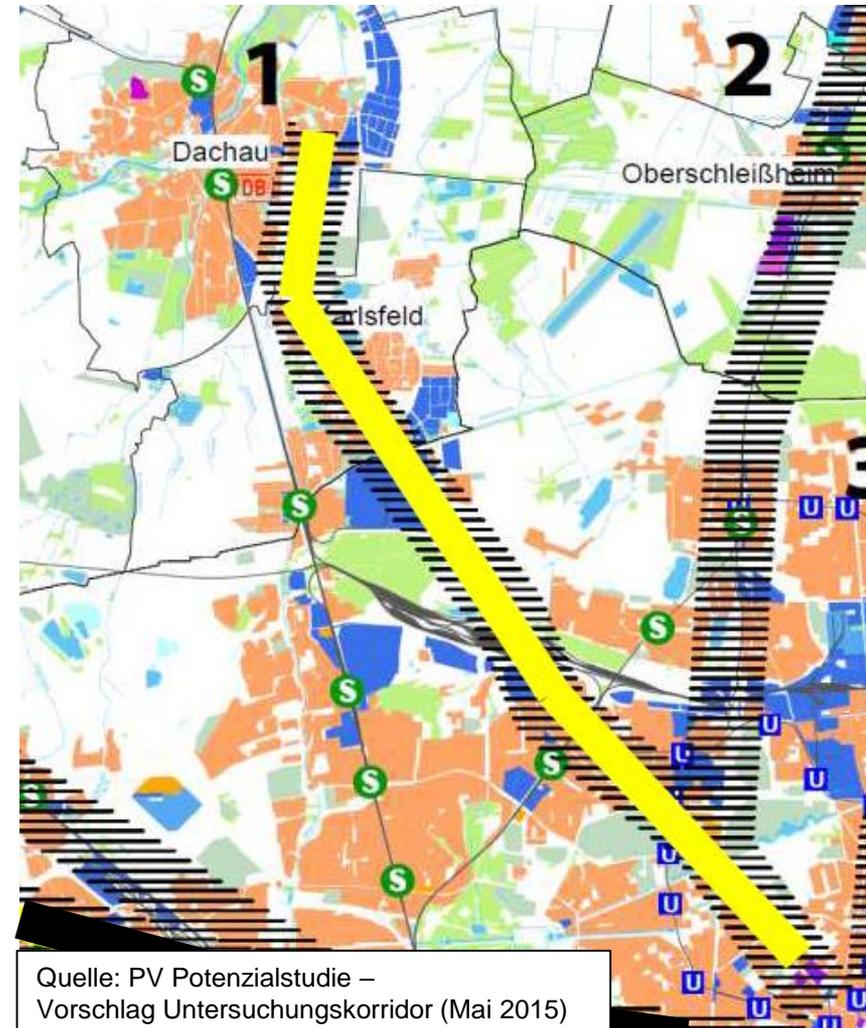
Pendlerverflechtungen Dachau – Karlsfeld – München :



Quelle: Bundesagentur für Arbeit (Stand: 06.12.2018)

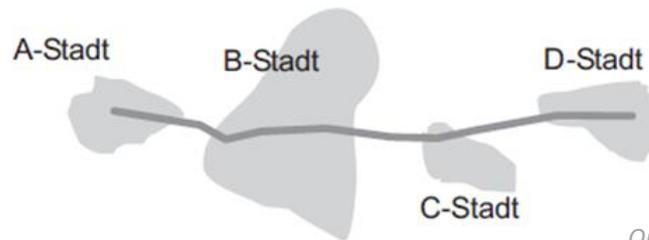
Übersicht Korridor LHM – Karlsfeld - Dachau

- **Untersuchungskorridor**
 - Stadtzentrum Dachau
 - Karlsfeld
 - LHM:
 - Feldmoching-Hasenberg
 - Allach-Untermenzing
 - Moosach
 - Neuhausen-Nymphenburg
 - Maxvorstadt
 - Altstadtring



Was sind Radschnellverbindungen?

- Neues Netzelement in der Radverkehrsplanung in Deutschland für Entfernungsbereiche **bis zu etwa 25 km**



- Zielgruppe: **Alltagsradverkehr** (vor allem Berufspendler)
- Verknüpfung wichtiger Quell- und Zielbereiche mit hohen Potenzialen (≥ 2.000 Radfahrer/Tag)
- durchgängig sicheres, attraktives Befahren auch bei hohen Geschwindigkeiten



Was sind Radschnellverbindungen nicht?

Radschnellverbindungen sind folglich keine:

- klassischen Radwege
- radschnellwegähnlichen Radverkehrsanlagen wie z.B. „Rad-Vorrang-Routen“ (Freiburg)
- Sie sind aber auch **keine** „**Radautobahnen**“, sondern integrierter Bestandteil kommunaler Radverkehrsnetze.



Warum Radschnellverbindungen?

- **Wege werden länger**
- **Nutzung von Pedelecs nimmt zu**
- **Umsteigen vom Pkw auf das Fahrrad**
 - Staureduzierung
 - Langfristig Einsparungen bei der Straßeninfrastruktur
 - Entlastung Bahn/Bus zu Spitzenzeiten
- **Nutzen für Betriebe**
 - Gesundheit der Mitarbeiter
 - weniger Platzbedarf für Parkplätze
- **Nutzen für die Umwelt**
 - Verbesserung der CO₂- und Feinstaubbilanzen
- **Erhöhung der Verkehrssicherheit**

Grundanforderungen an Radschnellverbindungen

- **Sichere Befahrbarkeit** auch bei höheren Fahrgeschwindigkeiten
 - Keine ungesicherten Querungen
- **Geringe Reisezeitverluste** durch Anhalten oder Warten
 - Berücksichtigung bei Lichtsignalsteuerung
 - Möglichst Vorrang an Kreuzungsstellen
- **Breite**
 - Zweirichtungsverkehr: Begegnung je zwei nebeneinander fahrender Radfahrer: 4,00 m Breite
- Weitgehende **Trennung vom Fußverkehr**
- Hohe **Belagsqualitäten**
- Umweg- und steigungsarme Linienführung



Wie wird der Radverkehr auf RSV geführt?

- Radschnellverbindungen setzen sich situationsangepasst aus verschiedenen Arten der Radverkehrsführung zusammen:
 - **Selbstständig geführte Radwege**
 - Fahrbahnbegleitende Radwege oder Radfahrstreifen
 - Fahrradstraßen (mit Vorrang gegenüber kreuzenden Straßen)



Wie wird der Radverkehr auf RSV geführt?

- Radschnellverbindungen setzen sich situationsangepasst aus verschiedenen Arten der Radverkehrsführung zusammen:
 - Selbstständig geführte Radwege
 - **Fahrbahnbegleitende Radwege oder Radfahrstreifen**
 - Fahrradstraßen (Vorrang gegenüber kreuzenden Straßen)



Wie wird der Radverkehr auf RSV geführt?

- Radschnellverbindungen setzen sich situationsangepasst aus verschiedenen Arten der Radverkehrsführung zusammen:
 - Selbstständig geführte Radwege
 - Fahrbahnbegleitende Radwege oder Radfahrstreifen
 - **Fahrradstraßen (Vorrang gegenüber kreuzenden Straßen)**



© PGV-Alrutz



© PGV-Alrutz

Wie wird der Radverkehr an Kreuzungen geführt?

- Kreuzungsstelle mit **Vorrang** für RSV
- Knotenpunkt mit **Lichtsignalanlage**
- **Unter-/Überführung**



Beispiel: RS1 Ruhr

- Gesamtlänge ca. 102 km
- Verbindet 10 Zentren und 4 Universitäten
- 50.000 Pkw-Fahrten weniger pro Tag
- 1. Teilabschnitt Essen-Mühlheim realisiert. Bauabschnitte in Gelsenkirchen und Bochum.



© PGV-Alrutz



Beispiel: eRadschnellweg Göttingen

- Realisierung des ersten Teilabschnittes von Uni-Standorten bis zum Bahnhof (Sommer 2015)
- Länge 1. Teilabschnitt: ca. 4 km
- Bis zu 8.000 Radfahrer/Tag
- Elemente:
 - Fahrradstraßen
 - Zweirichtungsradswege
 - Berücksichtigung an LSA (u.a. Grüne Welle)
 - Dauerzählstellen
 - Logo und auffälliges Piktogramm



<https://www.youtube.com/watch?v=p4Q9Ci1clQ8&t=11s>

Nutzung vorhandener Potenziale

Radwege an **Außerortsstraßen**, entlang von **Bahnlinien**



Vorhandene Fahrradstraßen, **ruhige Erschließungsstraßen**

Wege in **Grünanlagen**, Parks, an **Flüssen** entlang



Vierstreifige Straße geringer Kfz-Belastung (nach erfolgter Entlastung)

Umsetzung Standards in der Praxis

Ruhender Verkehr:

- Wegfall von Kfz-Parkplätzen, v.a. am Fahrbahnrand

Fließender Verkehr:

- Reduzierung von überbreiten Fahrstreifen
- Wegfall von Kfz-Fahrstreifen bei mehrstreifigen Straßen, sofern bei Kfz-Verkehrsstärke möglich

Natur/(Kultur-)Landschaft:

- Fällen von Bäumen
- Grunderwerb von z.B. land- oder forstwirtschaftlichen Flächen
- Versiegelung



Projektskizze

Frühjahr, Sommer 2019

AP 1: Allgemeine Grundlagen

- Aufzeigen von **Standards**
- Standarddefinition für Projektkorridor
- **Bewertungsgrundlage** für Varianten

Sommer 2019 – Frühjahr/Sommer 2020

AP 2: Vertiefte Machbarkeitsuntersuchung

Analytische Grundlagen zur Routenfindung

- Datensichtung
- Auswahl **vier Routenverläufe**
- Befahrung
- Analyse Bestand/ Potenzial
- **Zwei Vorzugsvarianten**

Ende 2019

Konzeptionelle Ergebnisse Routenfindung

- Maßnahmenkataster, Pläne
- Kostenschätzung
- **Nutzen-Kosten-Schätzung**
- **Bestvariante**

Juni 2020

Projektmanagement, Kommunikation

Leitfragen für die Diskussion (Pause)

- Welche besonders wichtigen **Ziele** liegen im Korridor?
Wo gibt es **Planungen** mit Relevanz für den Radverkehr?
- Wo kann heute schon (sehr) **gut Rad gefahren** werden?
- Wo auf diesen Strecken wird **Zeit verloren**?
- Wo sind **Potenzialstrecken**? Wo sehen Sie Realisierungschancen?
- Welche **Querungsstellen** sind vorhanden, schon gut oder mit Verbesserungsbedarf?
- Wo sehen Sie Realisierungshemmnisse? Wo gibt es mögliche **Konfliktstellen**/ Problembereiche?

Vielen Dank für Ihr Interesse!



Sabrina Perlitius
PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
30171 Hannover
Tel.: 0511 / 220 601 86
Email: perlitius@pgv-hannover.de
www.pgv-alrutz.de

Svenja Schreiber
INOVAPLAN GmbH
Degenfeldstraße 3
76131 Karlsruhe
Telefon: +49 (721) 98 77 94 – 54
Email: svenja.schreiber@inovaplan.de
www.inovaplan.de