



Radschnellweg München-Nord ↔ Hauptbahnhof

**Mit dem Radl sicher, zügig und komfortabel vom
Norden in die Mitte Münchens und zurück**

Konzept des ADFC München e.V.

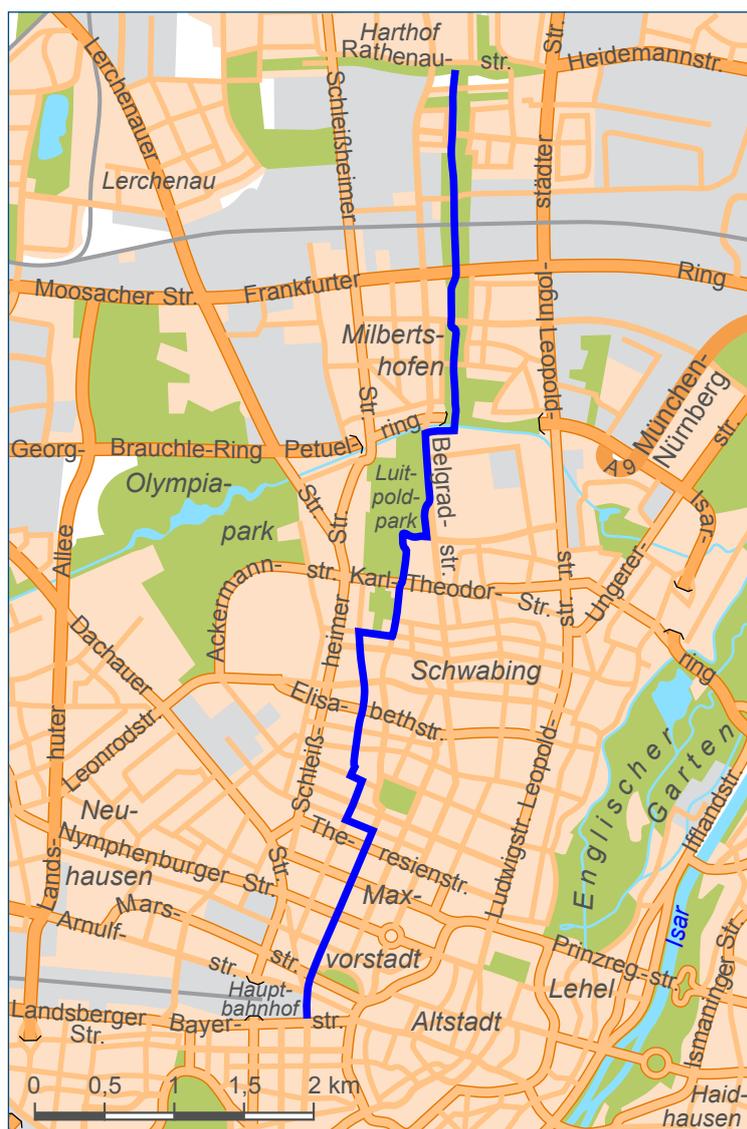


Vorwort

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) München e.V. setzt sich seit langem für eine deutliche Steigerung des Radverkehrs in der Landeshauptstadt ein. Weniger Autos und mehr Fahrräder sind gut für München. Denn Radeln

- ist gesund und bringt Spaß,
- ist oftmals schon heute einfach, schnell und sicher,
- ist günstig für jeden Einzelnen und für die Allgemeinheit,
- ist leise, platzsparend und abgasfrei.

Mehr Radler machen München urbaner, attraktiver, lebenswerter, gemütlicher. So bleibt München München.



Radschnellweg vom Norden in die Mitte Münchens

Kartenlegende:

 Radschnellweg nach Konzept	 Gewässer
 Straßen mit starkem Verkehrsaufkommen	 Grünflächen
 sonstige Straßen	 vorwiegend Gewerbebebauung
 Eisenbahn	 vorwiegend Wohnbebauung

Damit Menschen auf das Radl steigen, müssen die Wege sicher, zügig und komfortabel zu befahren sein. Das gilt auch und vor allem für lange Strecken. Der ADFC hat sich daher verschiedene längere Fahrradstrecken in München angeschaut und nach Möglichkeiten der Optimierung gesucht. Gleichzeitig wurde dabei das Potenzial zum Umstieg auf das Fahrrad berücksichtigt.

Als besonders attraktiv hat sich eine Verbindung vom Norden hin zum Hauptbahnhof herauskristallisiert. Sie kann mit vielen kleinen und einigen größeren Maßnahmen deutlich optimiert werden. Für eine zunehmende Anzahl an Radlern wird sie vor allem dann attraktiv, wenn der Radverkehr auf der gesamten Strecke bevorrechtigt und bevorzugt wird. Fasst man nun alle vom ADFC ermittelten und in diesem Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen zusammen, so erfüllt der dann optimierte Weg die Kriterien eines Radschnellwegs.

Es wäre der erste Radschnellweg in Bayern und einer der ersten in Deutschland. Mit dem jetzt vom ADFC vorgeschlagenen Radschnellweg vom Norden hin zum Hauptbahnhof steigen mehr Menschen auch für längere Fahrten vom Auto auf das Fahrrad um. So werden in München neue Nutzergruppen für das Fahrrad aktiviert und der Radverkehrsanteil weiter gesteigert.

Inhaltsübersicht:

Vorwort	Seite 2
Damit noch mehr Münchner auf das Radl umsteigen	Seite 4
Radschnellwege ermöglichen sicheres, zügiges und komfortables Radeln	Seite 5
Ein Radschnellweg mitten durch Stadtteile mit viel Ziel- und Quellverkehr.....	Seite 6
Vom Norden in die Mitte: Die Strecke des Radschnellwegs im Detail.....	Seite 7
Maßnahmen zur Schaffung des Radschnellwegs im Detail	Seite 10
Fazit und Empfehlungen.....	Seite 14

Impressum

Herausgeber: ADFC München e.V.,
Platenstraße 4,
80336 München
Tel.: (089) 77 34 29
Internet: www.adfc-muenchen.de
E-Mail: verkehr@adfc-muenchen.de

Verantwortlich: Peter Kappel (Vorsitzender)

Konzeptentwicklung: Uwe Martin, Thomas Schmidt, Arbeitsgruppe Verkehr des ADFC München

Kartengrundlage: ADFC München/Anna Feldtkeller

Bildnachweis: Uwe Martin (Titelbild), Stadt Göttingen (Seite 5),
Sissi Karnehm-Wolf, Landkreis Göttingen (Seite 10)

Stand: Februar 2014

© ADFC München

Damit noch mehr Münchner auf das Radl umsteigen

In Deutschland planen mehrere Kommunen mit stark steigendem und/oder hohem Radverkehrsanteil zurzeit die Realisierung von Radschnellwegen. Das sind für den Radler bevorrechtigte Wege, die eine sichere, zügige und komfortable Fahrt ermöglichen. Sie sollen die Fahrradnutzung vor allem auf Entfernungen zwischen fünf und zwanzig Kilometern erhöhen und Pendler zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad motivieren. Zusätzlich sind sie ideal für die stark steigende Zahl an Nutzern von Pedelecs, da sie ein schnelles Vorankommen ermöglichen.

In der Landeshauptstadt München ist der Radverkehrsanteil in den vergangenen Jahren stetig gestiegen und hat zuletzt knapp 18 % erreicht. Damit nähern sich die Anteile des Rad- und öffentlichen Verkehrs (ÖPNV) dem des motorisierten Individualverkehrs (MIV) an, wobei letzterer abnehmend ist. Der Entwicklung kann die Landeshauptstadt mit einer besseren Radverkehrsinfrastruktur Sorge tragen, da das den Radverkehr und die Kultur des Radelns fördert und vor allem neue Nutzergruppen erschließt.

Vorrangig die Gruppe der Pendler muss und kann verstärkt zum Umstieg auf das Fahrrad motiviert werden, da zu den typischen Zeiten des Pendelns sowohl die Straßen als auch die U- und S-Bahnen völlig überlastet sind. Im Gegensatz dazu ist die Fahrt mit dem Fahrrad schneller und flexibler möglich.

Für Alltagsradler und Nutzer von Pedelecs sind jedoch höhere Geschwindigkeiten von 20 bis 25 km/h über eine längere Entfernung oftmals nicht möglich, da die Qualität vieler Radwege zu wünschen übrig lässt. Die Wege sind holprig oder behindern mit nicht plan abgesenkten Bordsteinkanten und die Lichtsignalanlagen an den Kreuzungen der Hauptverkehrsstraßen orientieren sich allein am Autoverkehr. Andererseits kommt es an vielen Einmündungen mit abbiegenden Pkw zu Konflikten, da Autofahrer schlichtweg den Schulterblick vergessen oder trotz vorfahrtsberechtigtem Radverkehr abbiegen. So werden laut Polizeipräsidium München über 26% aller Unfälle zwischen Autofahrern und Radfahrern in München allein durch abbiegende Autofahrer verursacht, die aus Unwissenheit oder Nachlässigkeit Radfahrern die Vorfahrt nehmen.

Ein weiterer Aspekt ist die Steigerung der mit dem Rad zurückgelegten Entfernungen. In München beträgt sie im Schnitt ungefähr vier Kilometer. Untersuchungen zeigen, dass die zurückgelegte Strecke bei Nutzern von Pedelecs deutlich höher ist. Sie legen laut einer aktuellen Studie aus den Niederlanden im Durchschnitt 9,8 Kilometer zurück. Mit „Mehr Fahrradkilometer durch stärkere Pedelec-Nutzung“ lässt sich der Sachverhalt daher umschreiben. Und immer mehr Menschen besitzen ein Pedelec. Alleine in München gibt es bereits 20.000 Pedelecs in privater Nutzung mit stark steigender Tendenz. Im Jahr 2013 hatten 12% aller in Deutschland verkauften Fahrräder eine elektrische Unterstützung.

Übrigens legen heute weit mehr als die Hälfte aller Münchner Entfernungen von bis zu zehn Kilometern nach wie vor mit dem Auto zurück und stehen dann meist im Stau. Hier liegt also ein großes Potenzial an Pendlern und Autofahrern, die ohne Probleme leicht umsteigen könnten. Voraussetzung dafür sind allerdings geeignete Wege, die ein schnelles, sicheres und bequemes Vorankommen ermöglichen.

Radschnellwege sind solche geeigneten Wege. Der ADFC München beschäftigt sich daher seit längerer Zeit mit einer möglichen Realisierung, hat geeignete Strecken und deren Potenziale betrachtet und sich die realisierten Teilstrecken der beiden einzigen bisher in Deutschland vorhandenen Radschnellwege in Essen und Göttingen angeschaut.

Für München empfiehlt der ADFC auf Grund der hohen Bevölkerungsdichte, der hohen Anzahl an Arbeits- und Ausbildungsplätzen in dem tangierten Gebiet und der bereits existierenden Radinfrastruktur die Schaffung eines attraktiven Radschnellwegs zwischen dem Bereich nördlich Milbertshofen und dem Münchner Hauptbahnhof, bzw. der Innenstadt. Durch den Radschnellweg könnten in Zukunft Pendler zum

Umstieg vom Auto auf Fahrrad und Pedelec motiviert, die Staus in den tangierten Gebieten und vor allem auf der Schleißheimer Straße reduziert und der Radverkehrsanteil weiter gesteigert werden. München würde mit dem Radschnellweg ein Stück lebenswerter.

Der vorgeschlagene Radschnellweg wäre in Bayern der erste seiner Art. Er würde, davon ist der ADFC überzeugt, die erste Strecke in einem zukünftigen Netz an optimierten Verbindungen für Radler in der Landeshauptstadt München sein.

Radschnellwege ermöglichen sicheres, zügiges und komfortables Radeln

Radschnellwege gibt es schon seit mehreren Jahren in Ländern mit einem hohen Radverkehrsanteil, wie zum Beispiel den Niederlanden und Dänemark. Folgt man der dänischen Definition eines Radschnellwegs, dann ist er eine spezielle Art des Fahrradweges, der Radfahrern die höchste Priorität einräumt und die Attraktivität des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel auch bei Entfernungen zwischen fünf und zwanzig Kilometern erhöhen soll. Die Wege werden komfortabel und sicher angelegt, so dass Reisezeiten und Energieverbrauch der Radfahrer minimiert werden. Radschnellwege dienen der Verknüpfung von Wohnorten mit Arbeitsstätten, Studentenvierteln mit der Uni und Umsteigepunkten mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Diese Verbindungen sollen so direkt und schnell wie möglich mit nur wenigen Stopps erfolgen. Dazu werden Radschnellwege als Vorfahrtsstraßen angelegt. Die Trassierung orientiert sich mit ca. 25 bis 35 km/h an Geschwindigkeiten schnellerer Radfahrer.

In Deutschland haben mehrere Kommunen an Rhein und Ruhr, das Land NRW sowie in Niedersachsen die Stadt Göttingen die Initiative ergriffen und zum Teil erste Bauabschnitte realisiert. Ziel ist der Umstieg von Pendlern weg vom Auto hin zur schnellen und einfachen Nutzung von Fahrrad und Pedelec. Übrigens liegt die addierte Länge aller in Deutschland geplanten Radschnellwege bereits bei über 250 Kilometern.



Göttingen: Deutschlands erster Radschnellweg verbindet dort die Universität mit dem Hauptbahnhof

Auch im Nationalen Radverkehrsplan 2020 (NRVP 2020) wird der Stellenwert von Radschnellwegen hervorgehoben. Dort wird vor allem darauf hingewiesen, dass mit der Zunahme des Radverkehrs weitere innovative Infrastrukturangebote zu entwickeln sind. „Dazu gehören ausdrücklich auch sogenannte Radschnellwege, weil damit nicht zuletzt die Fahrradnutzung auch über längere Distanzen attraktiv wird“, so der in 2012 von der Bundesregierung weiterentwickelte und beschlossene NRVP 2020.

Ein guter Radschnellweg, der die gesamten Potenziale zum Umstieg auf Fahrrad und Pedelec ausschöpft, erfüllt folgende Anforderungen:

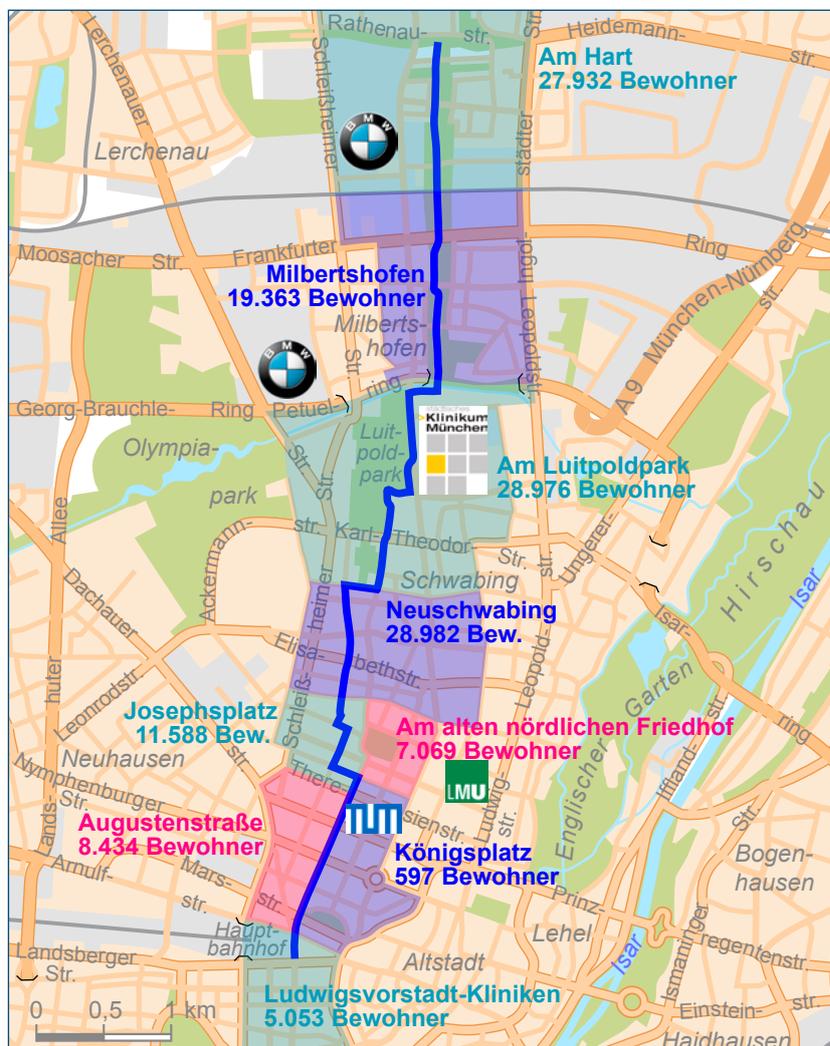
- Der Radschnellweg muss ein sicheres, zügiges, einfaches und komfortables Radfahren ermöglichen.
- Dazu ist er möglichst unabhängig vom Kfz-Verkehr und trotzdem direkt zu führen. Umwege sind zu vermeiden, an querenden Straßen soll er vorfahrtsberechtigt sein.
- In verkehrsarmen Straßen soll der Radschnellweg als vorfahrtsberechtigter Fahrradstraße angelegt sein. Kfz-Verkehr ist durch Einbahnregelung zu reduzieren.
- Bei Straßen mit starkem Kfz-Verkehr ist der Radschnellweg baulich getrennt zu führen.
- Kreuzt der Radschnellweg über eine längere Entfernung Straßen gesteuert durch Lichtsignalanlagen, so sollte für die Radler eine Grüne Welle bei einer Geschwindigkeit von 20 bis 25 km/h eingerichtet werden.
- Die Anzahl der Lichtsignalanlagen sollte möglichst gering sein, gegebenenfalls reduziert werden. Stattdessen sollten Nebenstraßen bevorrechtigt gequert werden. Sind Lichtsignalanlagen nicht zu vermeiden, so sollte der Radler permanent Grün erhalten und der Verkehr auf der Nebenstraße durch Induktionsschleifen Grün anfordern.
- Die Geschwindigkeit von Radfahrern ist sehr heterogen – von gemütlichen 10 - 15 km/h über ein Mittelfeld von 20 - 25 km/h bis hin zu schnellen Geschwindigkeiten ab etwa 30 km/h. Ein Radschnellweg soll allen Gruppen gerecht werden: den langsameren Radlern im Freizeitverkehr wie den zügigen Pendlern. Für die letztgenannte Gruppe ist die Möglichkeit der Befahrung mit höheren Geschwindigkeiten ein sehr wichtiges Kriterium, um vom Auto auf Fahrrad und Pedelec umzusteigen. Die Trassierung orientiert sich daher an 35 km/h. Zugleich wird durch eine durchgängige Breite von 4 Metern ein sicheres Miteinander von schnelleren und langsameren Radfahrern sichergestellt.
- Die Oberfläche im Verlauf sowie in Kreuzungsbereichen ist eben, weist eine hohe Qualität auf und ist im Zweirichtungsradverkehr 4 Meter breit. In der Fahrbahnmitte ist eine gestrichelte Markierung und am Rand jeweils ein durchgezogener Streifen aufzubringen. Zusätzlich ist an Einmündungen ein eigenes Piktogramm „Radschnellweg“ zu markieren.
- Der Radschnellweg ist durch eine eigene Infrastruktur, wie Beleuchtung, Wegweisung, Zählstellen, Webseite, Trinkbrunnen und Luftpumpen aufzuwerten. Um die Benutzung ganzjährig in einer hohen Qualität zu gewährleisten, muss der Radschnellweg regelmäßig in Stand gehalten und gereinigt sowie im Winter bevorzugt geräumt werden.
- Die Kurvenradien sind ausreichend dimensioniert, um die Zahl der Brems- und Beschleunigungsvorgänge so gering wie möglich zu halten.

Ein Radschnellweg mitten durch Stadtteile mit viel Ziel- und Quellverkehr

Die vom ADFC ausgearbeitete und empfohlene Strecke für den Radschnellweg führt von Harthof, bzw. Milbertshofen im Norden Münchens zum Hauptbahnhof und hat eine Länge von acht Kilometern. Der nördlichere Abschnitt des Radschnellwegs liegt auf der alten Trambahnstrecke von Milbertshofen zum Scheidplatz. Der südlichere Abschnitt verläuft vom Scheidplatz über Schwabing-West zum Hauptbahnhof und nutzt dabei vor allem bestehende Fahrrad- und Nebenstraßen.

Auf seinem Verlauf durchquert der Radschnellweg zentral mehrere dichtbesiedelte Wohngebiete und erschließt wichtige Arbeitsorte sowie die Hochschulen. So verbindet er die Wohngebiete Harthof, Milbertshofen und Schwabing-West mit den Innenstadtbereichen. Insgesamt leben in einer Entfernung von bis zu einem Kilometer links und rechts des Radschnellwegs über 150.000 Menschen. Auch die neuen Wohngebiete Nordheide und in Bälde die Bayernkaserne können über eine kurze Distanz mit dem Radschnellweg verbunden werden.

Die großen Arbeitgeber im Norden Münchens, wie BMW (ca. 10.000 Arbeitsplätze), Unternehmen in der Parkstadt Schwabing (zukünftig bis zu 12.000 Arbeitsplätze) und das Klinikum Schwabing (ca. 2.500 Arbeitsplätze), profitieren vom Radschnellweg und zusätzlich über die weitere Feinverteilung über reguläre Radwege und -streifen. Ein zentraler Faktor ist darüber hinaus die unmittelbare Anbindung der Technischen Universität, der Hochschule für Musik und Theater und der Hochschule für Fernsehen und Film



Entlang des vorgeschlagenen Radschnellwegs leben und arbeiten viele Münchner

mit insgesamt fast 19.000 Studierenden, Professoren, wissenschaftlichen und nicht-wissenschaftlichen Mitarbeitern in direkter Nähe zum Radschnellweg. Die Anbindung der Ludwig-Maximilians-Universität mit ca. 45.000 Studierenden, Professoren, wissenschaftlichen und nicht-wissenschaftlichen Mitarbeitern im näheren Umfeld zum Radschnellweg wird ebenfalls verbessert. Gerade die Zielgruppe der Studierenden spielt für die nachhaltige Fahrradkultur eine wichtige Rolle.

Durch den Radschnellweg werden insgesamt Wohnorte von über 150.000 Münchnern und Arbeits- und Ausbildungsorte von annähernd 90.000 Münchnern direkt miteinander verbunden. Er ist eine sinnvolle Ergänzung und Alternative zu den existierenden Pendlerströmen und eine Ergänzung und Alternative zu den U-Bahn Linien U2 und U3, sowie den tangierenden Trambahnen.

Vom Norden in die Mitte: Die Strecke des Radschnellwegs im Detail

Der Radschnellweg beginnt an der Rathenaustraße und damit an der ausgeschilderten Radverbindung zwischen Hasenberg und Freimann/Fröttmaning. Er verläuft dann zweieinhalb Kilometer auf der alten Trambahntrasse, unterquert dabei den Frankfurter Ring und überquert anschließend den Petuelring. Die Strecke verläuft danach auf einer neu zu schaffenden Trasse in der Mitte der Belgradstraße bis zum Scheidplatz. Dort nutzt sie durch eine zu ändernde Linienführung einen Teil der heutigen Busspur auf dem Scheidplatz.

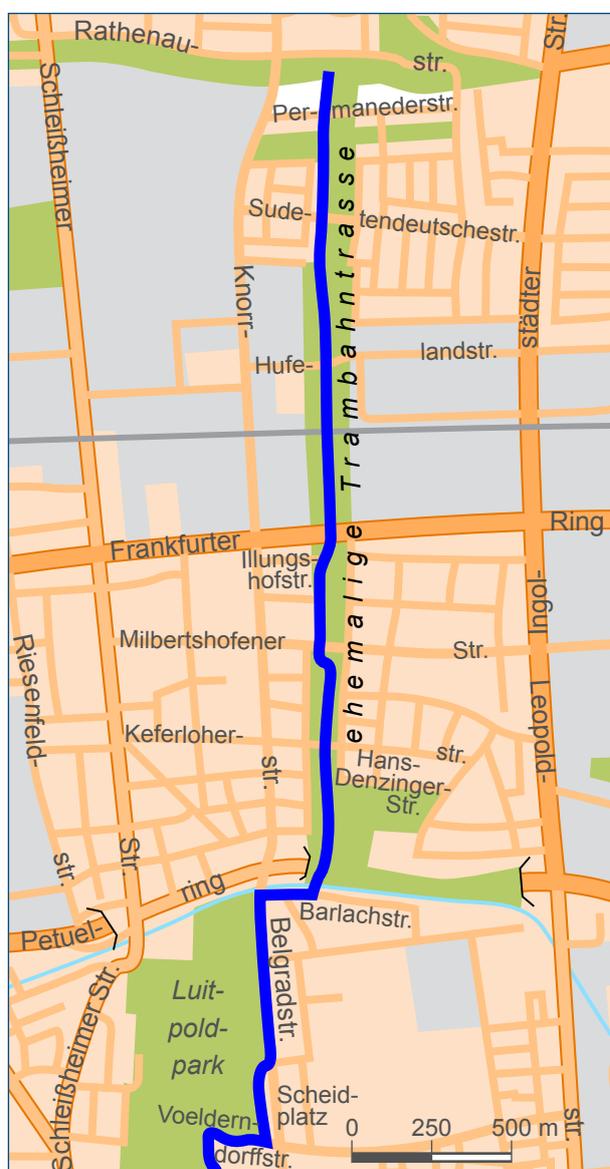
Vom Scheidplatz führt die Strecke unterhalb des Luitpoldparks zur Borschtallee und nutzt hier die bestehende Fahrradstraße. Sie überquert die Karl-Theodor-Straße, verläuft über die Erich-Kästner- und Clemensstraße und biegt dann in die Hiltenspergerstraße ab. An deren Ende geht es dann links in die Görresstraße und nach kurzer Strecke biegt sie rechts in die Augustenstraße ab. Über die Heßstraße und

die Luisenstraße verläuft die Strecke dann direkt an der Technischen Universität vorbei und endet mit dem Bahnhofplatz direkt vor dem Münchner Hauptbahnhof.

Innerhalb des ADFC München wurde darüber diskutiert, ob die Strecke nicht direkter über Hohenzollernplatz und Tengstraße geführt werden sollte. Es wäre der kürzeste Streckenverlauf. Damit tangiert die Strecke aber einen Bereich, der am Hohenzollernplatz stark von Fußgängern frequentiert wird. Hier konnte bisher innerhalb des ADFC keine Lösung gefunden werden. Möglicherweise könnte in Zukunft gemeinsam mit der Verwaltung, mit Bezirksausschuss, Fußgängern und Anwohnern eine Lösung erarbeitet werden, die den Interessen von Fußgängern und Radfahrern gerecht wird.

Die Länge der in diesem Konzept vorgeschlagenen Strecke beträgt insgesamt acht Kilometer.

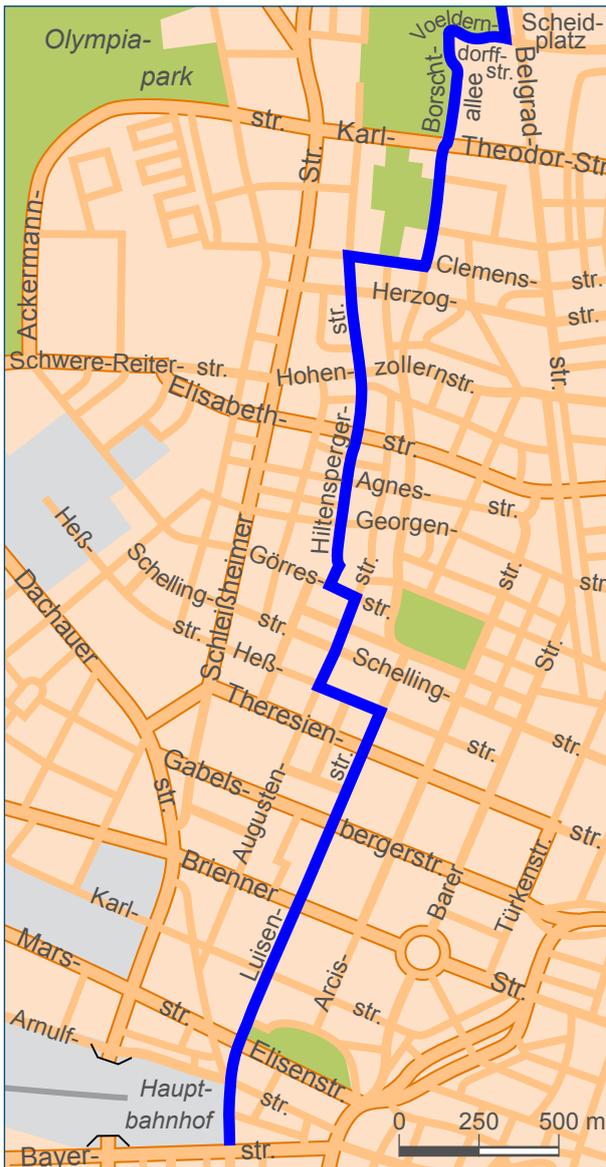
Auch wenn heute schon ein größerer Teil der Strecke gut ausgebaut ist, so ist es für einen Erfolg doch entscheidend, dass der Radschnellweg insgesamt deutlich optimiert wird. Nur so entsteht ein Radschnellweg, der oft und für längere Strecken genutzt wird und sein gesamtes Potenzial in Bezug auf das Umsteigen vom Auto auf das Fahrrad ausschöpfen kann. Es ist für den Erfolg entscheidend, dass der Radschnellweg ein sicheres, zügiges, gleichmäßiges und komfortables Radfahren ermöglicht.



Der nördliche Abschnitt nutzt vor allem die ehemalige Trambahntrasse

Dazu sind folgende Punkte im Streckenverlauf zu optimieren:

- Generell ist der Radschnellweg mit einer blauen Markierung am Fahrbahnrand und mit eigenen Radschnellweg-Piktogrammen klar zu kennzeichnen.
- Er sollte, wo immer möglich, Vorrang erhalten, da auf ihm meist auch mehr Radler unterwegs sind, als auf kreuzenden Anwohnerstraßen.
- Auf der alten Trambahntrasse quert der Radschnellweg mehrere Anwohnerstraßen, teilweise mit Lichtsignalanlagen geregelt. In der Hufelandstraße, der Sudetendeutschen Straße, der Milbertshofener Straße und der Keferloherstraße sollte der Radverkehr Vorrang an Kreuzungen erhalten.
- Im gleichen Abschnitt quert er mehrere kombinierte Rad- und Fußwege sowie reine Fußwege. Die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern ist sicherzustellen und zu verbessern, etwa durch eine sehr gute Erkennbarkeit der Wege und Vorrangregelungen, durch Ausschilderungen und durch Blindenmarkierungen am Boden.
- Auf der Belgradstraße sollte der Radschnellweg in der Fahrbahnmitte auf der alten Trambahntrasse in einer Breite von 4 Metern geführt werden. Der Radschnellweg ist durch die Anlage einer Allee aus Bäumen aufzuwerten. Durch Induktionsschleifen und schnelle, bevorrechtigte Grünphasen sollte der Radverkehr den nördlichen Be-



Im südlichen Abschnitt verläuft der Radschnellweg vor allem in Wohnstraßen

reich des Scheidplatzes queren und nach einer Änderung der Linienführung und einem Umbau über die heutige westliche Busspur geführt werden. Hinter dem Scheidplatz ist die Einmündung in die Voelderndorfstraße zu verlegen. Der Radweg sollte dann bis zur Borschtallee verbreitert werden.

- Ein Teil des Radschnellwegs wird in Schwabing in reinen Wohnstraßen geführt und dort mit dem Verkehrszeichen Fahrradstraße ausgewiesen. Die Anzahl der dort fahrenden Kfz ist durch Verkehrsregelungen wie Verbot der Einfahrt zu reduzieren, um den verbleibenden Radverkehr bevorzugen zu können.
- Die Radwegverbindung zwischen Borschtallee und Clemensstraße ist ebenfalls als Fahrradstraße auszuweisen. An der Einmündung in die Erich-Kästner-Straße sollte der Radwegeverbindung Vorrang vor der abknickenden Destouchesstraße eingeräumt werden.
- Der Radschnellweg wird dann über ein kurzes Stück der Clemensstraße bis zur Hiltenspergerstraße geführt, die im gesamten Verlauf ebenfalls in eine Fahrradstraße umzuwandeln ist. Das Kopfsteinpflaster ist zu entfernen.
- In der Hiltenspergerstraße müssen in Höhe Herzogstraße in beiden Fahrtrichtungen jeweils Anforderungstaster installiert werden, mit denen der Radverkehr gegebenenfalls Grün anfordern kann. Die Beschilderung mit Zeichen 205 („Vorfahrt gewähren“) sollte beibehalten werden.

- Die Lichtsignalanlagen im Verlauf der Hiltenspergerstraße sollten optimiert und die Wartezeiten für den Radverkehr deutlich reduziert werden.
- In der Augustenstraße zwischen Görresstraße und Heßstraße und in der Luisenstraße zwischen dem Königsplatz und dem Bahnhofplatz ist in beide Richtungen ein Radfahrstreifen zu markieren. Die Radfahrstreifen müssen ausreichenden Sicherheitsabstand zu parkenden Fahrzeugen gewähren.
- In Fahrtrichtung Süden ist in der Luisenstraße in Höhe Theresienstraße ein Verbot der Einfahrt für Kfz zu beschildern.
- In Fahrtrichtung Harthof, bzw. Milbertshofen sollte in der Luisenstraße in Höhe Königsplatz und in Höhe Schellingstraße ein Verbot der Einfahrt für Kfz ausgesprochen werden. In der Hiltenspergerstraße sollte in Höhe Hohenzollernstraße ein Verbot der Einfahrt für Kfz ausgesprochen werden.
- Am Bahnhofplatz sind aus Richtung Norden kommend zwei Radfahrstreifen, inklusive Aufstellfläche für das Rechtsabbiegen und für die Geradeausfahrt zu markieren.
- Es ist auf Höhe der Technischen Universität eine Zählstelle einzurichten, durch die die Anzahl der täglichen Radfahrer sowie der kumulierte Jahreswert angezeigt werden. Zudem ist an anderen geeigneten Stellen eine Zählstelle einzurichten.



Foto: Sissi Karnehm-Wolf, Landkreis Göttingen

So wird Erfolg sichtbar: Zählstelle zeigt Anzahl der Benutzer des Radschnellwegs pro Tag und seit Jahresbeginn

Maßnahmen zur Schaffung des Radschnellwegs im Detail:

	Beschreibung Heute	Beschreibung Zukunft	Kosten
Radweg von der Einmündung Rathenastraße bis zur Kreuzung Permanederstraße Länge: 230m	Radweg in beide Richtungen; Breite: 3,20m, Gehweg separat; Verkehrszeichen „Vorfahrt gewähren“ für heutige Nutzer des Radwegs; Radwegabsenkung an Permanederstraße	Verbreiterung auf 4m, Abmarkierung mit blauem Streifen (ohne Färbung) + Symbol Radschnellweg; Vorfahrt für Radweg + Hochbord schaffen, Unterbrechung der den Radweg kreuzenden Gehwege und Durchziehen des Radwegs bis zur Fahrbahn	14.650 Euro
Radweg von der Kreuzung Permanederstraße bis zur Kreuzung Sudetendeutschestraße Länge: 330m	Radweg in beide Richtungen; Breite: 3,20m, Gehweg separat; LSA*) mit Kontaktschleife und sofort Grün an Sudetendeutschestraße	Verbreiterung auf 4m, Abmarkierung mit blauem Streifen (ohne Färbung) + Symbol Radschnellweg, Unterbrechung der den Radweg kreuzenden Gehwege und Durchziehen des Radwegs bis zur Fahrbahn	21.150 Euro
Radweg von der Kreuzung Sudetendeutschestraße bis zur Kreuzung Hufelandstraße Länge: 470m	Radweg in beide Richtungen; Breite: 3,15m, Gehweg separat; LSA mit Anforderungstaster und relativ schnellem Grün an Hufelandstraße	Verbreiterung auf 4m, Abmarkierung mit blauem Streifen (ohne Färbung) + Symbol Radschnellweg; weitere Optimierung der Zeit bis Grün an der LSA Hufelandstraße, Unterbrechung der den Radweg kreuzenden Gehwege und Durchziehen des Radwegs bis zur Fahrbahn	40.850 Euro
Radweg von der Kreuzung Hufelandstraße bis zur Kreuzung Illungshofstraße Länge: 630m	Radweg in beide Richtungen; Breite: 3,10m, Gehweg separat	Verbreiterung auf 4m, Abmarkierung mit blauem Streifen (ohne Färbung) + Symbol Radschnellweg, Unterbrechung der den Radweg kreuzenden Gehwege und Durchziehen des Radwegs bis zur Fahrbahn	34.650 Euro

*) LSA=Lichtsignalanlage

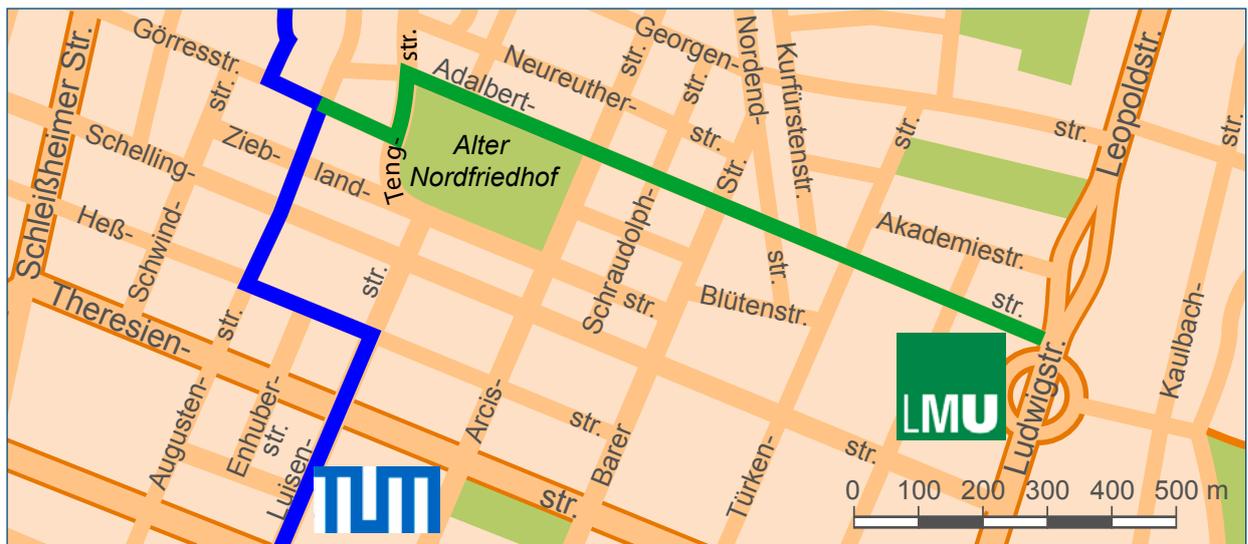
	Beschreibung Heute	Beschreibung Zukunft	Kosten
Radweg von der Kreuzung Illungshofstraße bis zur Kreuzung Milbertshofener Straße Länge: 250m	Gemeinsamer Geh- und Radweg (ohne explizite Ausschilderung) in beide Richtungen; Breite: 3,20m, weiterer Gehweg separat; LSA mit Anforderungstaster und relativ schnellem Grün an Milbertshofener Straße	Verbreiterung auf 4m, Einrichtung eines eigenen Radwegs in beide Richtungen; Abmarkierung mit blauem Streifen (ohne Färbung) + Symbol Radschnellweg; Optimierung LSA, Unterbrechung der den Radweg kreuzenden Gehwege und Durchziehen des Radwegs bis zur Fahrbahn	14.250 Euro
Radweg von der Kreuzung Milbertshofener Straße bis zur Kreuzung Keferloherstraße Länge: 340m	Radweg in beide Richtungen; Breite: 3,15m, Gehweg separat; Verkehrszeichen „Vorfahrt gewähren“ für heutige Nutzer des Radwegs; leichte Radwegabsenkung an Keferloherstraße	Verbreiterung auf 4m, Abmarkierung mit blauem Streifen (ohne Färbung) + Symbol Radschnellweg; Vorfahrt für Radweg + Hochbord belassen, Unterbrechung der den Radweg kreuzenden Gehwege und Durchziehen des Radwegs bis zur Fahrbahn	10.250 Euro
Radweg von der Kreuzung Keferloherstraße bis zur Hans-Denzinger-Straße Länge: 90m	Radweg in beide Richtungen; Breite: 3,15m, Gehweg separat	Verbreiterung auf 4m, Abmarkierung mit blauem Streifen (ohne Färbung) + Symbol Radschnellweg, Unterbrechung der den Radweg kreuzenden Gehwege und Durchziehen des Radwegs bis zur Fahrbahn	4.750 Euro
Radweg von der Hans-Denzinger-Straße bis zur Barlachstraße Länge: 380m	Gemeinsamer Geh- und Radweg in beide Richtungen; Breite: 3,20m, teilweise weiterer Gehweg separat	Einrichtung eines eigenen Radwegs in beide Richtungen mit einer Breite von 4 Metern; Abmarkierung mit blauem Streifen (ohne Färbung) + Symbol Radschnellweg	10.250 Euro
Radweg in der Barlachstraße bis zur Einmündung in die Belgradstraße Länge: 150m	Gemeinsamer Geh- und Radweg in beide Richtungen; Verschwenkung zur Kreuzung Petuelring	Umwidmung der Barlachstraße in eine „Fahrradstraße“, Abmarkierung mit blauem Streifen (ohne Färbung) + Symbol Radschnellweg, Absenkung des Bordsteins vom Petuelpark kommend in die Barlachstraße; Verlängerung der Barlachstraße beim Einschwenken in die Belgradstraße und Reduzierung der dortigen Fahrbahnbreite auf eine Fahrspur	20.250 Euro
Kreuzungsveränderung Höhe Belgradstraße	Vierstreifige Fahrbahn vor Kreuzung stadtauswärts	Vorverlegung der Haltelinie in Höhe der Barlachstraße; Vorschaltampel, Abbau der Wendeschleife, Verschwenkung des Radweges auf die alte Tram-bahntrasse	20.000 Euro
Radweg auf der Grünfläche der alten Trambahnstrecke in der Belgradstraße bis zum Scheidplatz Länge: 600m	Grünfläche	4 Meter breiter Radweg in beide Richtungen. Bepflanzung des Abschnitts als Allee. LSA mit Induktionsschleife und schneller Anforderung von Grün am Scheidplatz	260.000 Euro

	Beschreibung Heute	Beschreibung Zukunft	Kosten
Verschwenkung des Radwegs von der Mitte der Belgradstraße auf den Scheidplatz und die dort derzeit bestehende Busspur Länge: 250m	Umweg über LSA (2 x ca. 30m); Breite Radweg: 1,70m (+Bordstein 0,25m); Parkstreifen auf überwiegendem Teil direkt am Radweg; Breite der Fahrbahn inklusive Parkstreifen: ca. 7m; LSA Scheidplatz: lange Rotphase für Fußgänger, Radfahrer (gleich zu Pkw); Verschwenkung Höhe Scheidplatz für Parkstreifen (ca. zehn Pkw)	Am Scheidplatz Überführung des Radverkehrs per LSA in die heutige Busspur; Überführung des Radweges von der Busspur in die Voelderndorffstraße	220.000 Euro
Getrennter Rad-/Gehweg in der Voelderndorffstraße. Länge: 80m	Getrennter Rad-/Gehweg mit unklarer Abtrennung	Klare Trennung Rad-/Gehweg; Abmarkierung mit blauem Streifen (ohne Färbung) + Symbol Radschnellweg; wenn möglich Verbreiterung	2.500 Euro
Einmündung in die Borschtallee bis zur Kreuzung Karl-Theodor-Straße Länge 130m	„Fahrradstraße“ in beide Richtungen; „Kfz frei“; Querung Karl-Theodor-Straße über Fußgänger-LSA (dazu Absteigen und seitlich queren)	Abmarkierung mit blauem Streifen (ohne Färbung) + Symbol Radschnellweg, Erweiterung der LSA in Borschtallee/Angererstraße mit zusätzlichem Signal und Kontaktschleife	22.750 Euro
Von der Karl-Theodor-Straße bis zur Kreuzung Clemensstraße. Länge 400m	Wohnstraße mit Parkverkehr und in der Mitte Radweg in beide Richtungen; Breite: 3,15m; Gehweg separat	Abmarkierung mit blauem Streifen (ohne Färbung) + Symbol Radschnellweg; Angererstraße bis Erich-Kästner-Straße in „Fahrradstraße“ umwidmen; abgesenkte Bordsteinkante an den Übergängen Angererstraße und Destouchesstraße; Einrichtung von Pollern in der Destouchesstraße (dann Sackgasse)	12.000 Euro
Von der Clemensstraße bis zur Kreuzung Hiltenspergerstraße Länge 250m	Clemensstraße vorfahrtsberechtigt; Hiltenspergerstraße mit Verkehrszeichen 206 („Stopp“)	Abmarkierung mit blauem Streifen (ohne Färbung) + Symbol Radschnellweg, Änderung Verkehrszeichen in 205 („Vorfahrt gewähren“) von der Hiltenspergerstraße in die Clemensstraße	7.250 Euro
Von der Hiltenspergerstraße bis zur Görresstraße Länge 1.100m	Klassische Wohnstraße mit Zweirichtungsverkehr, teilweise Kopfsteinpflaster	Abmarkierung mit blauem Streifen (ohne Färbung) + Symbol Radschnellweg; wenn möglich Vorfahrt für Radfahrer auf dem gesamten Streckenabschnitt („Verbot der Einfahrt“ für Kfz an geeigneten Orten); Beseitigung des Kopfsteinpflasters; Einfärbung an Kreuzungen zu Herzogstraße, Elisabethstraße, Agnes- und Georgenstraße; Optimierung LSA, plus Kontaktschleife Fahrrad an den Kreuzungen Hohenzollernstraße, Herzogstraße und Elisabethstraße	110.200 Euro

	Beschreibung Heute	Beschreibung Zukunft	Kosten
Von der Görresstraße über die Augusten- und die Heßstraße zur Luisenstraße Länge: 600m	Erschließungsstraßen mit Busverkehr, zum Teil Wohnstraße	Abmarkierung mit blauem Streifen (ohne Färbung) + Symbol Radschnellweg; Einfärbung an Kreuzungen zu Hiltensperger-, Augusten-, Ziebland-, Schelling- und Heßstraße; Optimierung der LSA, aufgeblasener Radfahrstreifen an den Kreuzungen	47.000 Euro
Von der Einmündung in die Luisenstraße bis zum Hauptbahnhof Länge: 1.500m	Größere Erschließungsstraße mit Busverkehr	Abmarkierung eines Radfahrstreifens auf der Fahrbahn mit blauem Streifen (ohne Färbung) + Symbol Radschnellweg; Optimierung LSA an Theresien-, Gabelsberger-, Briener, Karl- und Elisenstraße; wenn möglich Vorfahrt für Radfahrer auf dem gesamten Streckenabschnitt („Verbot der Einfahrt“ für Kfz an geeigneten Orten), aufgeblasener Radfahrstreifen an den Kreuzungen	141.500 Euro

Zur Berechnung der in der oberen Tabelle aufgeführten Kosten: Der ADFC München ist kein Beratungsunternehmen, welches die Höhe von Investitionsmaßnahmen im Verkehrsbereich ermitteln kann. Allerdings beschäftigen wir uns seit vielen Jahren mit Maßnahmen zur Radverkehrsförderung und kennen auch einige finanzielle Umfänge. Wir haben daher die notwendigen Umbaumaßnahmen grob geschätzt und in der rechten Spalte aufgeführt.

Insgesamt gehen wir von einem Investitionsvolumen von ca. 1 Million Euro aus. Die Summe beinhaltet keine etwaigen Planungskosten. Die vorgeschlagene Route ist nach unserer Auffassung die schnellste Verbindung vom Norden in die Innenstadt und verbindet wichtige Standorte (BMW, Hochschulen, Hauptbahnhof). Über eine Erweiterung in die Adalbertstraße lassen sich die Ludwig-Maximilians-Universität und der Englische Garten anbinden (siehe Grafik).



Die Ludwig-Maximilians-Universität kann direkt an den vorgeschlagenen Radschnellweg angebunden werden

Darüber hinaus kann auch der Campus Garching der Technischen Universität sowie die Wohn- und Gewerbegebiete in Ober- und Unterschleißheim durch eine Verlängerung des Radschnellwegs angebunden werden.

Fazit und Empfehlungen

Der ADFC München spricht sich für die Realisierung des im Konzept vorgeschlagenen Radschnellwegs aus und fordert die Verwaltung der Landeshauptstadt München und den Stadtrat auf, diesen zügig einzurichten.

Zum einen ist ein Radschnellweg eine wichtige Infrastruktureinrichtung, die das Radfahren vor allem für Pendler und Nutzer von Pedelecs deutlich attraktiver macht. Nach Erfahrungen aus anderen Ländern bewegt er Autofahrer dazu, im größeren Umfang auf das Fahrrad umzusteigen. So werden vom Stau geplagte Straßen und Gebiete entlastet. Zum anderen durchquert die im Konzept des ADFC München vorgeschlagene Strecke dichtbesiedelte Gebiete mit viel Ziel- und Quellverkehr.

Zusätzlich erfüllt der Radschnellweg auf hervorragende Weise die Bedingungen für eine zügige und kostengünstige Realisierung, da er zum großen Teil bereits bestehende Infrastruktur nutzt. Sie auf einer Länge von acht Kilometern zu optimieren ist zwar notwendig, kann aber mit einer überschaubaren Höhe an Investitionsmitteln erfolgen. Denn nur auf einem geringen Teil der Strecke müssen umfangreichere Neubaumaßnahmen umgesetzt werden. Primär geht es um verschiedentliche Maßnahmen, die den Radverkehr gegenüber dem Autoverkehr, vor allem den motorisierten Schleichverkehr durch Wohngebiete, bevorzugen und so eine sichere, zügige, gleichmäßige und komfortable Fahrt ermöglichen.

Der Radschnellweg von Harthof, bzw. Milbertshofen zum Münchner Hauptbahnhof wäre der erste Radschnellweg in München und sogar der erste im gesamten Freistaat Bayern. Durch den in der Zukunft zu erwartenden Zuwachs an Radverkehr und die weiter stark steigende Verbreitung von Pedelecs erschließt sich ein neues Potenzial für den Umstieg weg vom Auto.

Neben dem hier vorliegenden Konzept ist es sinnvoll, entlang der Strecke netzergänzende Maßnahmen durchzuführen. So sehen wir es als erforderlich an, die Arbeitgeber und öffentlichen Einrichtungen entlang der Strecke zu motivieren, Fahrradabstellanlagen für Mitarbeiter, Studierende und Besucher weiter auszubauen, die Kapazitäten zu erweitern und dabei einen qualitativ hochwertigen Standard zu gewährleisten. Dies betrifft unter anderem BMW, das Klinikum Schwabing, die Universitäten und die Stadtwerke mit den Haltestellen zu U- und Trambahn. Des Weiteren ist der Radschnellweg nur sinnvoll, wenn gleichzeitig die Feinverteilung über weitere Radwege und –streifen gewährleistet ist und diese in einem qualitativ gutem Zustand sind.

In einem nächsten Schritt kann der Radschnellweg Richtung Norden und in die Umlandgemeinden ausgebaut werden. Damit lassen sich weitere Menschen zum Umstieg auf Fahrrad und Pedelec motivieren.

Die Einrichtung einer Radstation am Hauptbahnhof als Übergangspunkt vom Radverkehr zum Nah- und Fernverkehr ist eine dringend notwendige Ergänzung, die zügig angepackt werden muss. Am Hauptbahnhof muss des Weiteren die Weiterleitung des Radverkehrs in alle Himmelsrichtungen, etwa zur Innenstadt, in das Glockenbachviertel und auf die Schwanthalerhöhe, gewährleistet sein.