

Radverkehrs-konzept Landkreis Dachau

Legende

- Basisnetz
- Netzlücke:
Wunschlinie
- ⋯⋯⋯ Bau in
Planung
- ⋯⋯⋯ Vorhandene
Anschlussstrecke
an Netzlücke



Impressum

Verantwortlich für Inhalte, Bilder und Texte und Inhaber des Urheberrechts ist topplan, Wald.

Bildnachweis:

Bilder, Texte, Gestaltungen und Grafiken ©topplan, soweit nicht anders genannt

Gender-Hinweis:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Stand:

Wald, Februar 2021

Hinweis:

Nachdruck der Inhalte, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Herausgebers. Dies gilt auch für die Aufnahme in elektronische Datenbanken und Vervielfältigung auf elektronischen Datenträgern.

Inhaltsübersicht

Vorwort	Seite 3
1. Ausgangsbasis	Seite 5
2. Projektablauf und Vorgehen	Seite 10
3. Exkurs: Bürgerbeteiligungen im Laufe des Projektes	Seite 34
4. Ergebnisvorstellung	Seite 38
5. Politische Anträge im Rahmen des Konzeptes	Seite 49
6. Handlungsempfehlungen	Seite 53
7. Ausblick	Seite 73

Anlagen:

- I. Karte des regionalen Radnetzes im Landkreis Dachau
- II. Karten mit Darstellung der einzelnen Qualitätskriterien
- III. Tabellen Ausbaustandards
- IV. Qualitätskriterien Radverkehr
- V. Führungsformen im Radverkehr
- VI. Fahrradparken und Mobilstationen
- VII. Radverkehrsförderung durch Öffentlichkeitsarbeit

Radfahren ist . . .

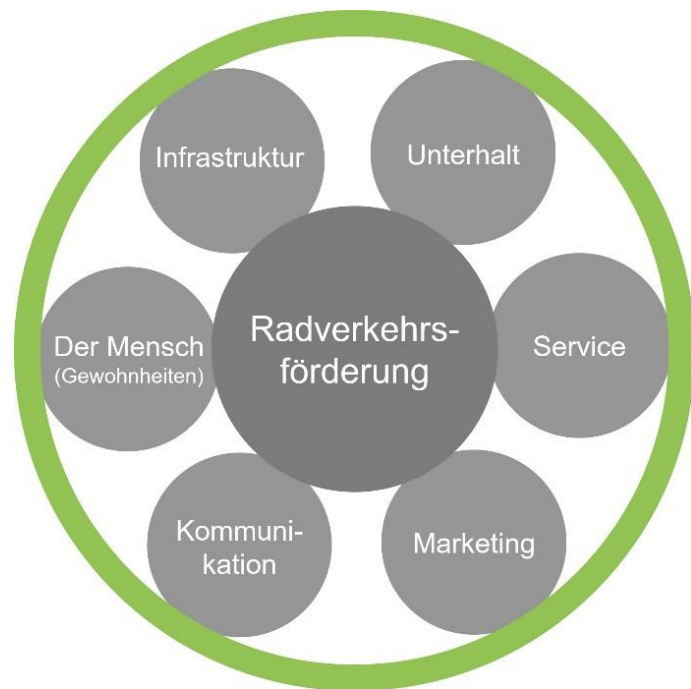
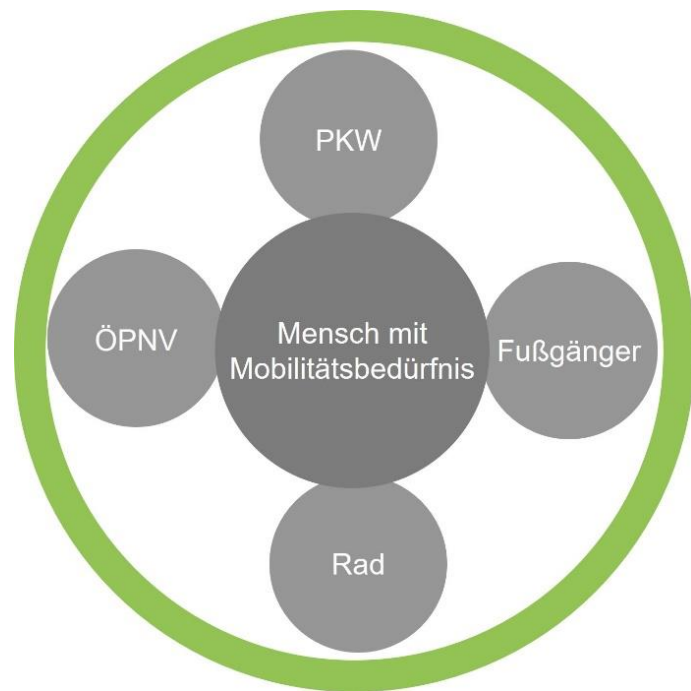


Ein etwas anderes Vorwort . . .

Herr H. hat kein Auto, denn seine Arbeitsstelle ist nur 5 km entfernt. Bis an den Stadtrand kann er wunderbar auf einem Radweg radeln. Ab dort muss er sich die Fahrbahn allerdings mit unzähligen Autos teilen. Der Radweg endet einfach so. Das ist unangenehm und gefährlich. Nicht nur die Fahrt zur Arbeit, sondern auch alle anderen Besorgungen erledigt Herr H. mit dem Rad. Seine Vermieterin hat glücklicherweise eine überdachte und abschließbare Abstellmöglichkeit vor dem Eingang des Hauses errichten lassen. Das Fahrrad immer in den 2. Stock zu tragen wäre auf Dauer einfach zu anstrengend gewesen. Sein Arbeitgeber hat die Notwendigkeit von Abstellanlagen leider noch nicht erkannt. Herr H. kann sein Fahrrad nur an Geländer neben dem Autoparkplatz anketten. An verregneten Tagen allerdings ärgert Herr H. sich beim nach Hause fahren regelmäßig über einen nassen Hintern. Außerdem würde er sich wohler fühlen, wenn er sein Fahrrad während der Arbeitszeit diebstahlsicher verstaut wüsste.

Nach der Arbeit geht Herr H. noch einkaufen. Früher hätte er beim Großmarkt angehalten, der direkt auf seinem Weg liegt, heute fährt er zu mehreren Einzelhändlern (Metzger, Bäcker). Dort gibt es in der Zwischenzeit überall einen Fahrradparkplatz mit guten Abstellmöglichkeiten, so dass man auch mit einem Korb oder einem Anhänger genug Platz hat. Dieser Service und das gute Warenangebot entschädigen allemal für die kurzen Umwege.

In den letzten Jahren haben sich viele Kollegen von Herrn H. ein eBike gekauft. Mit diesem radeln sie auch fleißig in der Freizeit. Nur zum Arbeiten kommen die wenigsten damit. Darauf angesprochen sagen seine Kollegen, dass sie sich auf den stark befahrenen Straßen im Berufsverkehr zu unsicher fühlen, aber auch keine Umwege zur Arbeit fahren möchten und deshalb weiterhin mit dem Auto kommen . . .



Mobilität und Radverkehrsförderung in der Gesellschaft

Auch im Landkreis Dachau gibt es die Herr H.s aus dem Vorwort – daher hat das Landratsamt die Initiative ergriffen. Denn es wird in der heutigen Zeit immer klarer: Dass Menschen sich in einer Umgebung selbst bewegen, ist von größtem Interesse für unsere Gesellschaft – sei es aus Umwelt-, Nachhaltigkeits- oder Gesundheitsgründen. Mit dem Rad ist dies möglich!

Gleichwohl ist es nicht ausreichend, nur einen Verkehrsträger zu betrachten, denn gute Mobilitätskonzepte erfordern eine gleichberechtigte Berücksichtigung aller Fortbewegungsmittel und aller Personengruppen. Nur so kann gesichert werden, dass ein gemeinsames und konfliktfreies Miteinander entsteht.

Die Grafik oben links verdeutlicht, dass nur das Rad allein nicht das Mobilitätsbedürfnis der Menschen stillen kann. Auch die anderen Fortbewegungsmittel sind sinnvoll und notwendig. Um allen Verkehrsteilnehmern gerecht zu werden, ist daher eine umfassende Betrachtung notwendig und auch in Planungen und Analysen ist es unabdingbar, auf die Verknüpfungen untereinander zu achten und keine Zielgruppe isoliert zu sehen.

Ist die Zielsetzung den Radverkehr zu stärken, so stellt sich die Frage, wie Radverkehrsförderung aussehen kann und welche Themenfelder angegangen werden müssen, um für jeden gute Grundvoraussetzungen zur Nutzung des Fahrrads zu schaffen. Die Grafik unten links fasst die relevanten Themengebiete kurz zusammen. Radverkehrsförderung hat damit ein breites Spektrum an Bereichen, die bearbeitet und gestärkt werden müssen, um den Stellenwert des Themas in der Gesellschaft zu erhöhen.

Der Landkreis Dachau hat einen wichtigen Schritt in diesem Bereich getan und ein Radverkehrskonzept in Auftrag gegeben. Das Projekt, die Zwischenschritte und die Ergebnisse sind nachfolgend dargestellt.

1

Ausgangsbasis

Bei keiner anderen Erfindung ist das Nützliche
mit dem Angenehmen so innig verbunden,
wie beim Fahrrad.

Adam Opel 1837 – 1895

Strukturdaten Landkreis Dachau

Der Landkreis in Kürze:

- 17 Gemeinden, inklusive der Großen Kreisstadt Dachau
- 154.900 Einwohner (Stand 2020)
- Gesamtfläche von 579,20 km²:
 - ~74 % Landwirtschaftsfläche
 - ~16 % Waldfläche
 - ~8 % Siedlungs- und Verkehrsflächen
 - ~1 % Wirtschafts- und Infrastruktureinrichtungen
 - ~1 % Wasserfläche



N Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)

Der Weg zum Projekt

Ende 2004 wurde vom Dachauer Kreisausschuss ein Radwegekonzept für den Landkreis auf den Weg gebracht. Ziel war, ein gebündeltes Gesamtkonzept aus den Maßnahmen der Baulastträger von Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen und des Erholungsflächenvereins zu erarbeiten. Ein zusammenhängendes Netz, mit möglichst direkter Führung zu Gemeinden und Zielpunkten mit einer attraktiven, sicheren und komfortablen Netzführung sollte entstehen. 2006 wurde das Radwegekonzept durch den Kreisausschuss beschlossen.

Im Bericht „Zwischen Dorf und Metropole – Raum-, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung“ von 2013 findet sich in Leitlinie 9 der Radverkehr wieder. Ein landkreisweites, sicheres Radroutennetz mit durchgängiger Beschilderung, sicheren Abstellanlagen und einer stärkeren Vermarktung des Themas Radverkehr werden hier angeregt.

2014 wurde das Integrierte Klimaschutz-Teilkonzept Verkehr für den Landkreis Dachau veröffentlicht. Darin ist unter anderem der Vorschlag enthalten, ein Integriertes Radwegekonzept unter Einbezug aller Gemeinden zu erstellen.

2016 wurde zudem die Grundlagenermittlung des Gesamtverkehrskonzeptes für den Landkreis Dachau vorgestellt. In diesem Zuge wurden für Handlungsfelder wie ÖPNV, motorisierter Individualverkehr, Radverkehr etc. Maßnahmen gefordert, die dann im Rahmen weiterer Projekte konkretisiert werden sollen. Einer dieser geforderten Bestandteile ist auch das Radverkehrskonzept für den Landkreis Dachau. Sowohl der Ausbau des Radnetzes, unter Berücksichtigung von Netzlücken, als auch geeignete Radabstellanlagen im öffentlichen Raum wurden als Maßnahmenfelder aufgeführt.

Es wird deutlich – die Förderung des Radverkehrs wird immer wieder zum Thema im Landkreis Dachau. So mündet dieser Antrieb schließlich im hier vorgestellten Radverkehrskonzept für den Landkreis Dachau.

Zielsetzung des Projektes ist:

Das Radverkehrskonzept soll Grundlage für ein flächendeckendes und attraktives Radwegenetz sein. Der Fokus soll dabei vor allem auf dem Alltagsradverkehr liegen, wobei auch der Freizeitverkehr ergänzend betrachtet werden soll. Hauptziel ist allerdings die Entlastung der weiteren Verkehrsträger.

Bausteine des Projektes

- Netzkonzeption unter Einbezug aller Belangsträger, auch im Hinblick auf Netzlücken und zukünftige Ausbaupotentiale
- Bestandsaufnahme vor Ort und Aufbau einer Datenbank mit den Informationen zum Radverkehr
- Situationsanalyse mit Betrachtung punktueller Problemstellen und streckenbezogener Mängel
- Durchgängige Beschilderung, inklusive Wegweisungskataster
- Handlungsempfehlungen zur Radverkehrsförderung

Alltagsradverkehr – Was ist das überhaupt?

Wie es zum Projekt kam, ist nun klar. Doch was bedeuten letztendlich die Prämissen Alltags- und Freizeitradverkehr? Und wieso ist diese Unterscheidung sinnvoll?

Um das zu begreifen, ist es von zentraler Bedeutung, sich den Begriff des Radnetzes zu verdeutlichen und die damit einhergehenden Anforderungen und Aspekte zu klären:

DAS Radnetz gibt es nicht. Anders als im Schienenverkehr ist die Streckenführung als solche nicht determiniert und ein Radfahrer kann frei wählen, wo er fahren möchte, sofern es im Rahmen der Gesetze bleibt. Gleichwohl gibt es Wege, die geeigneter oder weniger geeignet für Radverkehr sind. Welche das sind, hängt auch stark vom Radfahrertyp ab. Wo ein Mountainbiker sich noch in seiner Komfortzone bewegt, stoßen Stadträdler an ihre Grenzen. Und wo der Radpendler sich noch sicher in den fließenden Verkehr einfädelt, schiebt der Gelegenheitsradler vielleicht schon sein Rad auf den Gehsteig.

Um diesem Faktor gerecht zu werden, ist es sinnvoll, bereits im Zuge der Konzeption eines Radnetzes die Zielgruppe zu definieren und diese auch nicht aus den Augen zu verlieren. Gedanklich resultieren daraus zwei Netze, die nicht identisch sind, sich aber ergänzen:

- **Freizeitradnetz:** Wird gerne für die Naherholung genutzt, insbesondere bei schönem Wetter. Hier ist der Weg das Ziel.
- **Alltagsradnetz:** Ein Netz, das ganzjährig sicher und komfortabel befahrbar ist. Die Zielerreichung steht im Fokus.

Trotz dieser wichtigen Differenzierung bewegen sich die Radfahrer grundsätzlich auf der selben Infrastruktur – wo keine sicher nutzbare Radinfrastruktur vorhanden ist, kommt keiner voran.

Viele Wege fallen also in zwei Kategorien und sind Bestandteil des Alltags- und Freizeitradnetzes – Doppelnutzungen sind damit keine Problematik, vielmehr Normalität. Dennoch gehen mit jeder Netzart auch unterschiedliche Anforderungen einher.

Im **Freizeitbereich** sind der Erholungsgedanke und das Erlebnis des draußen Seins der Grund, warum viele Menschen zum Rad greifen. Mit wenig Aufwand kann so auf umweltfreundliche Art die Umgebung erkundet werden. Das passiert in der Regel bei schönem Wetter, guten Bedingungen und abseits des Verkehrs. In der Freizeit steht das Erlebnis im Vordergrund. Direkte Linienführungen sind dazu nicht zwingend erforderlich und auch beim Wegezustand und -belag werden in der Freizeit Einschränkungen akzeptiert, solange das „Gesamterlebnis“ passt.

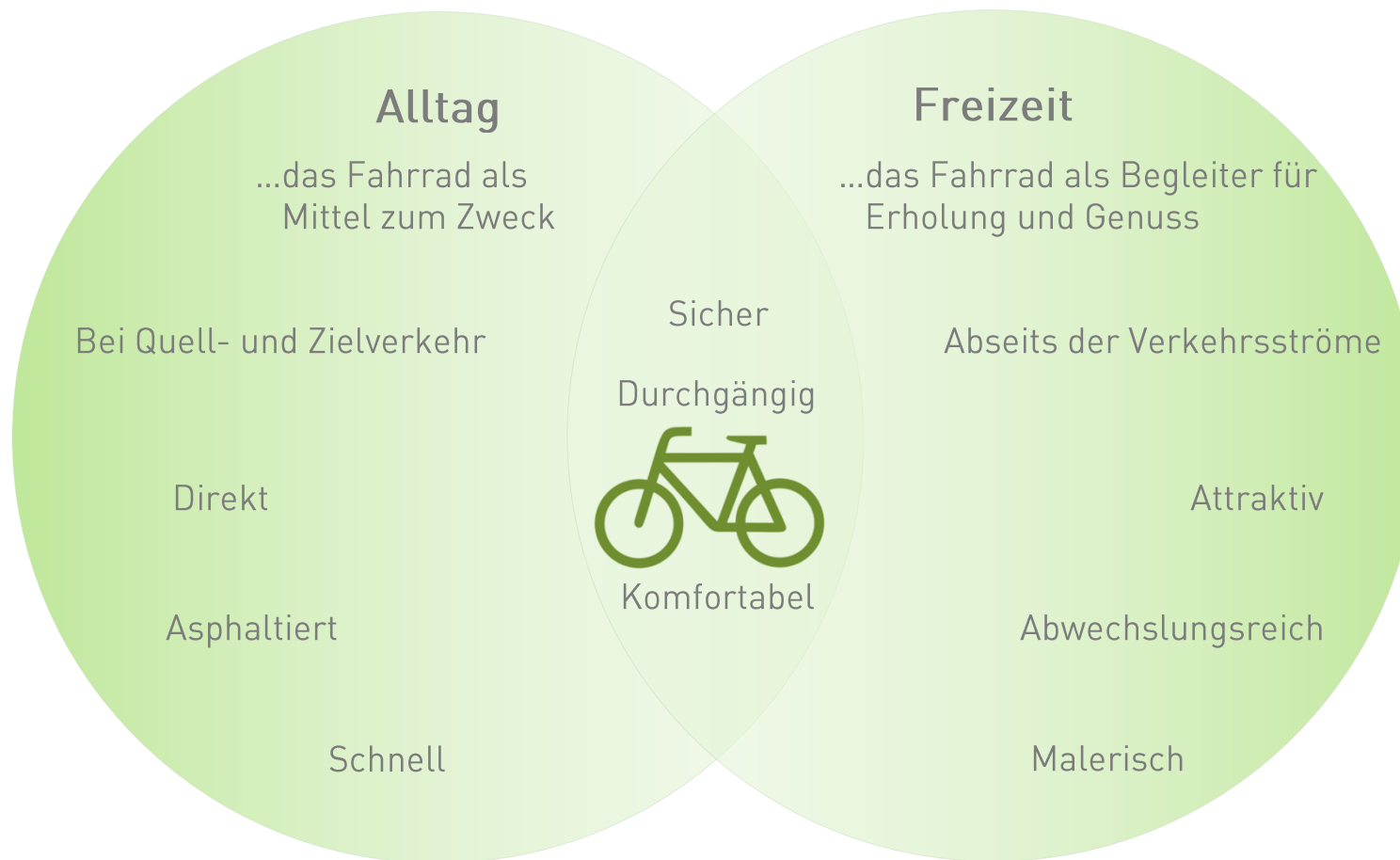
Die Herausforderungen für den **Alltagsradverkehr** sind höher. Das ist vor allen Dingen der Tatsache geschuldet, dass Alltagsradverkehr in eher urbanen Gebieten stattfindet. Dort ist die Flächenkonkurrenz hoch und die baulichen Möglichkeiten sind begrenzt. Wo im Freizeitverkehr auf parallele Routen ausgewichen werden kann, nimmt der Alltagsradler keine Umwege in Kauf. Es geht – wie bei jeder zielgerichteten Mobilität – vorwiegend darum, möglichst schnell von A nach B zu kommen. Mehr noch als beim Kfz-Verkehr ist beim Radverkehr in aller Regel der kürzeste Weg auch der schnellste Weg. Umwege, Zick-Zack-Kurse, schlecht zu befahrende Wege und Hindernisse akzeptiert der Alltagsradfahrer deshalb nicht. Zielerreichung ist der Anspruch und wo es Zeit und Nerven kostet, das Rad zu nutzen, ist der Griff zum Autoschlüssel schnell getan.

Wie können Radfahrer sicher und komfortabel geführt werden?

Diese Fragestellung steht für Alltags- und Freizeitradverkehr im Mittelpunkt der Planungen und ist damit auch Kernaspekt des Projektes im Landkreis Dachau.

Schön und sicher? Das wäre sicher schön...

Die Grafik zeigt, dass Alltags- und Freizeitradverkehr durchaus unterschiedliche Aspekte in den Fokus stellen. Dennoch sind beide Netzarten nicht trennscharf abgrenzbar, denn sicher, durchgängig und komfortabel (im Rahmen der Anforderungen) sollten alle Radnetze sein. Nur wenn diese Anforderungen erfüllt sind, kann der Radverkehr nachhaltig gefördert und vorangetrieben werden.



2

Projektlauf und Vorgehensweise

Gemeinsam Ziele erreichen!
Machen wir uns auf den Weg.

Projektlauf

Nachdem das vorhergehende Kapitel die Basisfaktoren des Projektes dargestellt hat und ein grundlegendes Verständnis für das Thema Radverkehr und die dazugehörigen Aspekte schaffen konnte, wird im Folgenden das Projekt an sich genauer beleuchtet – inklusive der spezifischen Bausteine, die nötig sind, um ein sinnvolles Radverkehrskonzept zu erstellen.

Der Pfeil unten zeigt in Kürze, was das Projekt beinhaltet und wie vorgegangen wurde. Auf den folgenden Seiten wird jeder der Bausteine noch einmal im Detail vorgestellt. So ergibt sich am Ende eine Gesamtübersicht, was im Rahmen des Projektes geschehen ist, was schon positiv ist und wo noch Handlungsbedarf besteht – inklusive Maßnahmenvorschlägen für zukünftige Aktivitäten im Bereich der Radverkehrsförderung.



Auftaktveranstaltung

Bei regionalen Projekten, die vielfältige Akteure betreffen ist es wichtig, frühzeitig alle Akteure einzubinden und Akzeptanz zu schaffen. Aus diesem Grund ist es sinnvoll, mit einer zentralen Auftaktveranstaltung zu beginnen – so auch im Landkreis Dachau. Nachdem die Entscheidung gefallen war, das Thema Radverkehr mit einem eigenen Projekt in Angriff zu nehmen, war es am 31. Januar 2018 soweit: Das Projekt „Radverkehrskonzept für den Landkreis Dachau“ ging an den Start.

Im Rahmen der Auftaktveranstaltung wurden die Teilnehmer über Projektziele, Projektablauf und auch schon über die Qualitätskriterien der Radinfrastruktur informiert. Zudem konnte das weitere Vorgehen dargestellt werden, um Klarheit über die Weiterentwicklung des Radnetzes zu schaffen und die Bedeutung des Alltagsradverkehrs hervorzuheben. Auch für Rückfragen und Anmerkungen war Zeit, so dass am Ende des Tages eine gemeinsame Basis für die weitere Bearbeitung des Themas Radverkehr geschaffen war.

Die Auftaktveranstaltung war wichtig für das Projekt, um alle Anwesenden auf den selben Stand im Hinblick auf das Projekt zu bringen und etwaige Unklarheiten auszuräumen. Daher war es positiv zu sehen, dass eine große Resonanz bei den Kommunen herrschte und viele Interessierte dabei waren.

Zudem konnte die Auftaktveranstaltung genutzt werden, um einen Vorentwurf des zukünftigen Radnetzes zur Durchsicht an die Kommunen auszugeben und die Termine für die folgenden individuellen Netzbesprechungen in Kleingruppen zu kommunizieren.

Bild links: Auftakt des Projektes.



© LRA Dachau

Auf welchen Wegen können Radfahrer geführt werden?

sicher, direkt, komfortabel, attraktiv

Welche Lösungen gibt es?



Entwurfsplanung und Abstimmung

Der bei der Auftaktveranstaltung ausgegebene Vorentwurf für ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz ist ausgehend von einer Bestandsanalyse der bestehenden Verbindungen entstanden. Unter anderem wurden dabei auch Quellen und Ziele des Radverkehrs analysiert und berücksichtigt.

Da aber keiner den Landkreis so gut kennt, wie die Menschen, die vor Ort leben und arbeiten, ist im Zuge der Entwurfsplanung die Detailabstimmung mit allen beteiligten Akteuren, insbesondere mit den Kommunen, den Straßenbulasträgern, Vertretern von Forst und Wasserwirtschaftsamt, Nachbarlandkreisen und den aktiven Mobilitätsverbänden (z. B. ADFC) essentiell. Zu diesem Zweck haben sich in der Vergangenheit, aber auch in diesem Fall kleine Besprechungsgruppen bewährt, in deren Zuge der Bestand, aber auch die Wünsche, Sorgen und Problemstellen rund um das Thema Radverkehr individuell besprochen werden konnten.

Basis der Gespräche war der ausgegebene Vorentwurf – dieser wurde im Vorfeld der Kleingruppengespräche bereits um weitere Anregungen ergänzt. Bei insgesamt 13 Terminen an fünf Tagen wurde mit den Kommunen und weiteren Belangträgern detailliert über das Thema Radverkehr gesprochen. Durch diese persönlichen Gespräche konnte die Akzeptanz des Projektes vor Ort gesteigert und dem Thema Radverkehr mehr Präsenz in der Lokalpolitik verliehen werden. Zudem konnte eine ideale Symbiose aus der sehr guten Ortskenntnis der lokalen Akteure und überregionaler Planungserfahrung entstehen.

Ergebnis war eine Entwurfsplanung des Radnetzes, welche sowohl den Bestand als auch Netzlücken und Wunschlinien für die Zukunft aufzeigt. Damit wurde die Basis für die Ortsbefahrungen und die weitere Betrachtung des Netzes geschaffen.

Bild links: Bei den Kleingruppengesprächen konnten individuelle Anregungen aus den Gemeinden im Detail diskutiert werden – für ein gemeinsames Netz und eine abgestimmte Ausgangsbasis des Projektes.



1

Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)



2



3

Teilbereiche der Netzplanung

Um die Entwurfsplanung in der Gesamtheit zu verstehen, ist es wichtig, sich über die Netzbestandteile im Klaren zu sein, denn Radnetz ist nicht gleich Radnetz. Nur wenn allen Beteiligten die Differenzierung von Bestand, Wunschlinien und Planungen klar ist, ist es möglich, gemeinsam an einem abgestimmten Netz zu arbeiten und auf die selben Ziele hinzuarbeiten.

Zu diesem Zweck sind hier die einzelnen Komponenten erläutert:

➤ Basisnetz Radverkehr:

Im Falle dieses Projektes handelt es sich dabei um die Wege des Alltags- und des Freizeitradnetzes, die zum aktuellen Zeitpunkt bereits als fahrbar eingestuft werden.

Es ist wichtig sich zu verdeutlichen, dass es sich dabei nicht nur um Radwege im Sinne von separaten Radverkehrsführungen handelt. Auch Gemeindeverbindungsstraßen mit geringem bis mäßigem Verkehr und Wirtschaftswege können Teil des Basisnetzes sein.

Relevant ist, dass die in dieser Kategorie eingestuft Strecken als aktuell bereits sicher befahrbar eingestuft werden. Dies bedeutet nicht automatisch, dass kein Handlungsbedarf besteht – mäßige Wegezustände, nicht ideale Oberflächen und punktuelle Problemstellen können durchaus auch im Basisnetz auftreten und bringen Handlungsbedarf mit sich. Dennoch ist das Bestandsnetz das Netz, das beispielsweise auch bei der Planung der Radbeschilderung berücksichtigt wird.

Bild 1: Das Basisnetz ist als bereits fahrbar eingestuft.

Bild 2: Gemeinsame Geh- und Radwege sind prädestiniert als Basisnetz...

Bild 3: ...aber auch verkehrsarme Gemeindeverbindungsstraßen sind geeignet.



1

Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)



2



3

➤ Wunschlinien und Visionen:

Diese Strecken sind zum aktuellen Zeitpunkt nicht, bzw. nicht sicher fahrbar. Ausschlaggebendes Hindernis ist in den meisten Fällen der Faktor Verkehrssicherheit. Wenn diese nicht gegeben ist, dann ist es nicht tragbar, Radfahrer dort entlang zu schicken, setzt man sie doch einem nicht kalkulierbaren Risiko aus.

Ein weiterer Faktor, der ausschlaggebend sein kann, ist der Wegezustand. Ist der Wegezustand zu schlecht, oder ein Weg gar unbefahrbar, dann ist eine Aufnahme als Radverkehrs-Basisnetz selbstverständlich nicht möglich.

Im Zuge der Gespräche mit den Belangträgern wurden die als Wunschlinie markierten Abschnitte als sinnvoll und wichtig herausgearbeitet, daher haben sie in dieser Form Eingang ins Netz gefunden. Die andersfarbige Kategorisierung macht deutlich, dass Handlungsbedarf besteht, bevor eine Aufnahme der Strecken ins Basisnetz möglich ist.

Da für Wunschlinien eine Detailbetrachtung unabdingbar ist, wurde den Kommunen in einer Zwischenbesprechung bereits ein Überblick über die Wunschlinien im jeweiligen Gemeindegebiet gegeben. Diese Informationen werden zudem noch als Datenblätter zum Ausbau- und Sanierungsbedarf aufbereitet. Auf der nachfolgenden Seite ist ein Beispiel für ein solches Datenblatt dargestellt. Dem Landkreis als Auftraggeber wird außerdem nach der detaillierten Aufbereitung eine tabellarische Übersicht aller Ausbau- und Sanierungsmaßnahmen zugehen.

Bild 1: Die Wunschlinien und Visionen im Landkreis Dachau.

Bild 2: Verkehrssicherheit ist ein elementarer Faktor – ist sie nicht gegeben, ist die Strecke als Wunschlinie einzustufen.

Bild 3: Auch der Wegezustand kann ein Ausschlusskriterium sein – ein Weg, wie er im Bild zu sehen ist, ist aktuell nicht zumutbar.

Bsp. Ausbau- und Sanierungsdatenblatt

Ausbau- und Sanierungsmaßnahmen



Maßnahme:

St 2054: Weichs - Petershausen mit der Nummer 09174 - 001

Lagebeschreibung:

St 2054: Weichs - Petershausen
Stellt den Anschluss von Markt Indersdorf über Weichs bis Petershausen her

Baulastträger:

Freistaat Bayern

Ausbaupriorität:

Hoch

Empfehlung:

Mit einem DTV von 3.750 Kfz/Tag ist Mischverkehr unangenehm. Zudem lädt die Straße zu schnellem Fahren ein. Radwegebau entlang der St 2054 wäre wünschenswert.

Alternativen:

Es gibt eine südliche Verbindung über Wirtschaftswege. Diese bedeutet allerdings einen Umweg, den Alltagsradfahrer nur im Einzelfall in Kauf nehmen würden. Daher wäre der Bau eines Geh- und Radweges zu empfehlen.

Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

Routenfotos



Ausbau- und Sanierungsmaßnahmen

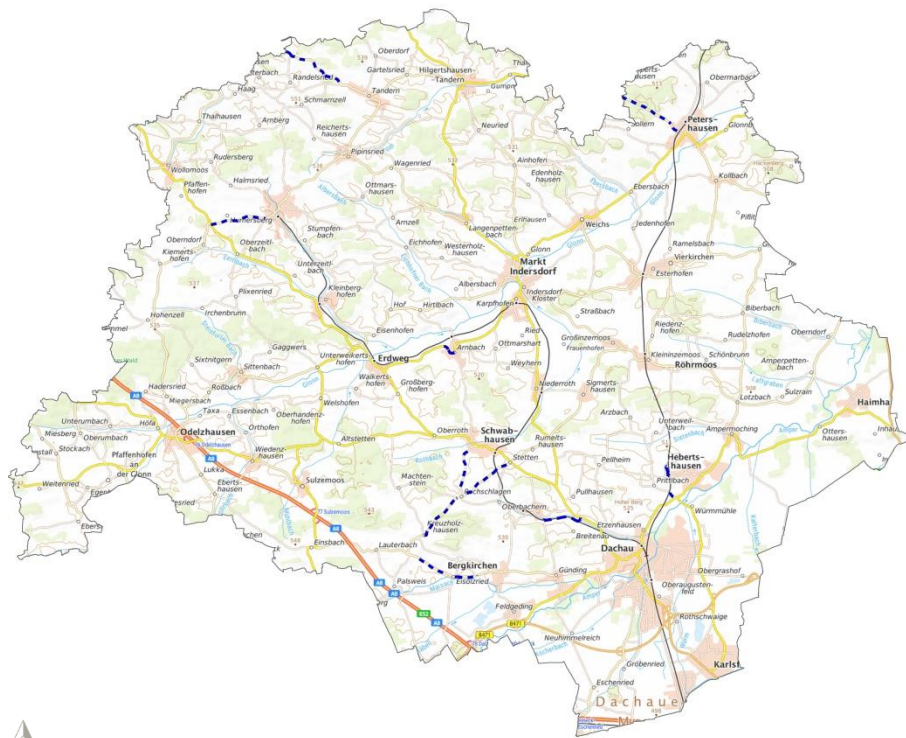


Die Strecke hat eine Gesamtlänge von 3,5 km

Detailinfo	Ist-Zustand:	Streckenlänge [m]:	Soll-Zustand:
Verkehrsbelastung	Stark (bis 3.000 Kfz/Tag)	3.510	Autofrei
Verkehrssicherheit	Gering	3.446	Hoch
Verkehrssicherheit	Mittel	64	Hoch
Wegebelag		3.446	Asphalt
Wegebelag	Asphalt	64	---
Wegebreite Rad		3.446	> 2,5 m
Wegebreite Rad	2,5 bis 3,0 m	64	---
Wegezustand Rad		3.446	Sehr gut
Wegezustand Rad	OK	64	---

Kartenausschnitt der Route St 2054: Weichs - Petershausen





1

Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)



2

© Felkel



3

➤ Bau in Planung:

Als „Bau in Planung“ gekennzeichnete Strecken sind ein Zwischenschritt von der Wunschlinie zum Bestandsnetz. Für diese Abschnitte ist der Grunderwerb bereits gesichert – der wohl wesentlichste Faktor, wenn es um Radwegebauprojekte geht, denn mit dem Grunderwerb steht und fällt meist der Erfolg eines Bauprojektes.

Die so gekennzeichneten Strecken sind also aktuell noch nicht sicher befahrbar, aber auf dem besten Weg dorthin. Je nach Umfang und Status der Planungen variiert die Dauer, aber es kann bereits jetzt fest damit gerechnet werden, dass das Projekt zu gegebener Zeit realisiert werden wird.

Allerdings genügt eine simple Unterteilung des Netzes in fahrbar und nicht fahrbar nicht. Um zu wissen, wo man ansetzen sollte, ist eine Feinbetrachtung notwendig. Ein erstes Hilfsmittel für diese Analyse wird nachfolgend dargestellt, denn letztendlich ist die große Frage: Wo fange ich an? Wo besteht der dringendste Handlungsbedarf?

Bild 1: Die Abschnitte, wo bereits konkrete Planungen laufen und der Grunderwerb gesichert ist, sind eher gering.

Bild 2: Dennoch gibt es immer wieder Maßnahmen im Radverkehr wie diese Abbildung zeigt, wo 2017 mit dem Bau eines neuen Radweges zwischen Ampermoching und Ottershausen begonnen wurde.

Bild 3: Bei den Befahrungen konnte der neue Weg bereits genutzt werden – ein positives Signal für alle Radfahrer.

Netzhierarchien

Als Kommune, Stadt oder Landkreis ist es oft nicht einfach zu entscheiden, wo man das Projekt Radverkehrsförderung beginnt. Meist gibt es zahlreiche Wege, Straßen und Verbindungen, bei denen Handlungsbedarf besteht und man fragt sich: Wo soll ich starten? Wie kann ich den Erwartungen gerecht werden?

Um nicht vor der Fülle an Anforderungen und Informationen zu kapitulieren, ist es wichtig, den Überblick zu behalten und das Ziel nicht aus den Augen zu verlieren: Ein alltagstaugliches Radnetz, das die Bedürfnisse der Bevölkerung erfüllt zu schaffen.

Zentrales Hilfsmittel zur Strukturierung und Priorisierung ist die Einteilung des Netzes in **Hierarchien**. Ähnlich wie im Straßenverkehr, wo ein Netz in Autobahnen, Bundes-, Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen unterteilt wird, kann auch das Radverkehrsnetz unterteilt werden. Diese Unterteilung trägt dazu bei zu erkennen, wie relevant die Achse ist und ob sie eher von über- oder untergeordneter Bedeutung für die Radfahrer ist.

Um diese Gliederung fundiert vornehmen zu können, ist die Betrachtung von potentielllem Quell- und Zielverkehr sinnvoll. Zu diesem Zweck wurden in den Besprechungsrunden neben den wichtigen Strecken die relevanten Alltagszielpunkte der Bevölkerung herausgearbeitet. Schulen, Gewerbegebiete, Kliniken und große Arbeitgeber sind hier nur ein paar Beispiele. Auch die Einwohnerzahlen der einzelnen Kommunen wurden mit betrachtet, denn je höher die Einwohnerzahlen, desto höher auch der potentielle Quellverkehr. Elementar sind auch Bahnhöfe und ÖPNV-Knotenpunkte, die wichtige Säulen der Intermodalität sind und denen bei der Diskussion um die Mobilität der Zukunft eine wichtige Rolle zukommt.

Insgesamt wurde das Radnetz des Landkreises Dachau in fünf Hierarchieebenen unterteilt – die Bedeutung der Quell- und Zielpunkte war hierbei nicht die alleinige, aber eine wichtige Entscheidungshilfe:

➤ Überregionale Hauptroute

Diese Ebene ist, wenn man die Analogie zum Straßenverkehr sucht, mit einer Autobahn gleichzusetzen und orientiert sich stark an den Anforderungen, die für Radschnellwege gelten.

Ein immenser Quell- und Zielverkehr ist nötig, damit eine Strecke als überregionale Hauptroute eingestuft werden kann. Im Landkreis Dachau ist dies nur bei den Verbindungen Dachau – Oberschleißheim und Dachau – Karlsfeld – München der Fall. Die Strecke Dachau – Karlsfeld – München wird auch im Rahmen eines separaten Projektes betrachtet, das es sich zum Ziel gesetzt hat, eine schnelle Radverbindung mit hohen Standards auf dieser Achse zu schaffen.

➤ Regionale Hauptroute

Teil einer regionalen Hauptroute sind Orte mit mehr als 7.000 Einwohnern, oder Zugängen zu Bahnhöfen und S-Bahn, da diesen eine wichtige Verknüpfungsrolle zufällt.

Regionale Haupttrouten sind im Grunde die wichtigsten Achsen im Netz, wenn man bedenkt, welchen geringen Anteil die überregionalen Haupttrouten am Gesamtnetz haben. Sie sind das Grundgerüst des Netzes und auf ihnen ist mit einem hohen Potential an Radfahrenden zu rechnen.

➤ Regionale Route

Orte mit mehr als 4.000 Einwohnern, große Gewerbegebiete (ab ca. fünf Hektar), wichtige Arbeitsplatzstandorte mit mehr als 300 Mitarbeitern und große Mitfahrerparkplätze an Autobahnen waren ausschlaggebend für die regionalen Routen.

Auch diese Hierarchieebene ist noch von überaus hoher Bedeutung im Alltagsradverkehr und birgt großes Potential, zugleich ist hier auch die Sicherung der Qualitätsstandards wichtig und notwendig, um eine Nutzung so komfortabel und ansprechend wie möglich zu gestalten.

➤ Basisnetz

Orte mit mehr als 1.000 Einwohnern, Arbeitsplatzstandorte mit über 150 Mitarbeitern und Freizeitziele von übergeordneter Relevanz, wie beispielsweise ansprechende Badeseen, die die Bevölkerung im Sommer anziehen, sind hier wichtige Faktoren.

Das Basisnetz ist in der Bedeutung für den Radverkehr relevant, da insbesondere die peripheren Gebiete des Landkreises, wo weniger Quell- und Zielverkehr statt findet in diese Kategorie fallen. Um diese Kommunen und Bereiche nicht abzuhängen, müssen auch sie mit betrachtet werden, auch wenn das Radfahrpotential vielleicht geringer sein mag, als bei den anderen Stufen.

➤ Ergänzungsnetz

Größere Ortsteile, die nicht eigenständig sind, untergeordnete Freizeitziele und ergänzende Verbindungen zählen hier dazu.

Im Netz des Landkreises fallen insbesondere Achsen in diese Kategorie, die eher dem Freizeitnetz zuzuordnen sind und auf Grund ihres attraktiven Charakters im Netz sind. Hier ist insbesondere im Alltag mit weniger Radverkehr zu rechnen, daher sind auch die Anforderungen an Zustand und Breite nicht ganz so hoch, wie bei den anderen Hierarchie-Ebenen. Dennoch ist eine komfortable und sichere Befahrbarkeit auch für die Strecken im Ergänzungsnetz eine grundlegende Anforderung.

An dieser Stelle ist wichtig zu wissen, dass jede der Hierarchieebenen wichtig ist und ihren Beitrag zum Radnetz der Region leistet – ansonsten wäre die Achse nicht im Netz enthalten. Hier sei auch noch einmal auf den regionalen Fokus des Projektes verwiesen: Bei allen Planungen und Gesprächen stand immer im Fokus, ein flächendeckendes Netz für den Radverkehr im gesamten Landkreis zu schaffen. Mit dieser Aufgabenstellung war klar, dass alle Kommunen gleichermaßen bedacht und berücksichtigt werden müssen.

Gleichzeitig brachte dieser Auftrag aber auch mit sich, dass die lokalen Verbindungen nur zu einem gewissen Maße berücksichtigt werden können. Nicht jede innerörtliche Verbindung ist für ein regionales Netz relevant. Zugleich kann es aber gut sein, dass eine Strecke für die lokale Bevölkerung extrem wichtig ist – beispielsweise ein Biergarten im Ort, der von Einheimischen stark frequentiert ist. Für diese lokal wichtigen Verbindungen ist es sinnvoll, neben dem regionalen Radnetz auch ein lokales Netz zu definieren und zu priorisieren – dies sei den Kommunen empfohlen, kann aber im Rahmen der regionalen Planungen nicht mit abgedeckt werden.

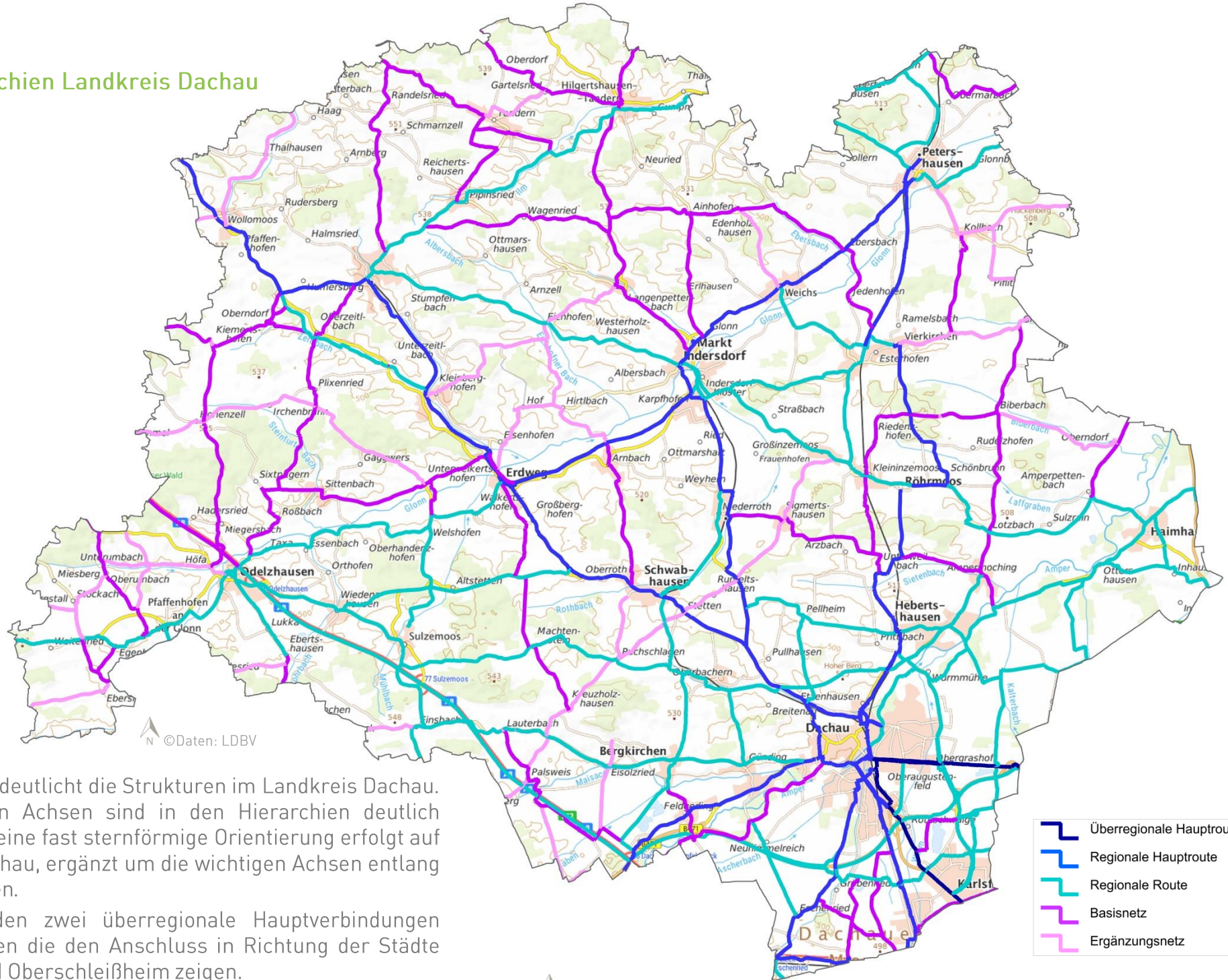
Die Große Kreisstadt Dachau hat beispielsweise ein ergänzendes Radverkehrsprojekt gestartet, das unter anderem die Betrachtung und Beschilderung des lokalen Netzes im Stadtgebiet umfasst. Hier wird also ergänzend zum regionalen Radverkehrsprojekt auch an der lokalen Radverkehrsförderung gearbeitet.

Der Fokus bei den Festlegungen der Quell- und Zielpunkte war eindeutig durch die Fragestellungen terminiert: Wo sind die wichtigen Verbindungen auf regionaler Ebene?

Nachdem die Quell- und Zielpunkte also geclustert waren, wurden Zonen von ca. fünf Kilometern um die Punkte definiert. In diesen Zonen wurde dann die passende Hierarchie zum Zielpunkt vergeben. Das bedeutet, bei einem Ort mit mehr als 4.000 Einwohnern wurden beispielsweise die Strecken in einem Radius von fünf Kilometern als regionale Route definiert. Wichtig ist dabei allerdings immer, dass sinnvolle Beginn- und Endpunkte gewählt werden – die Hierarchien sind quasi ein Hilfsmittel, um eine logische Priorisierung vornehmen zu können.

Für den Landkreis Dachau ergibt sich letztendlich das auf der folgenden Seite abgebildete Hierarchie-Netz.

Netzhierarchien Landkreis Dachau



Die Karte verdeutlicht die Strukturen im Landkreis Dachau. Die wichtigen Achsen sind in den Hierarchien deutlich erkennbar – eine fast sternförmige Orientierung erfolgt auf die Stadt Dachau, ergänzt um die wichtigen Achsen entlang der Bahnlinien.

Zudem wurden zwei überregionale Hauptverbindungen hervorgehoben die den Anschluss in Richtung der Städte München und Oberschleißheim zeigen.

Ausbaustandards

Doch was fängt man nun mit den Hierarchien an?

Hierarchien alleine haben noch keine Aussagekraft, es ist wichtig, dass sie mit Fakten unterfüttert sind. Zu diesem Zweck werden zu den Hierarchien **Ausbaustandards** definiert. Diese Standards legen fest, wie die einzelnen Hierarchien ausgestaltet werden sollen – denn auch im Straßenverkehr sind Bundesstraßen in der Regel breiter als Gemeindestraßen. Eine regionale Hauptroute muss also auch anders ausgestaltet sein, als ein Weg im Basisnetz. Ausführliche tabellarische Empfehlungen zu den einzelnen Hierarchien im Hinblick auf Zustand, Fahrbahnbelag, Winterdienst und Beleuchtungskonzept sind in den Tabellen in Anlage III beigefügt. Auch die Auswahl der Führungsformen und die damit einhergehenden Breiten sollten der Hierarchie entsprechen und sind mit vermerkt.

Es gilt natürlich: Besser geht immer. Das bedeutet, dass die Tabellen im Anhang den Mindeststandard aufzeigen, der erfüllt sein muss, um der Bedeutung der Strecke gerecht zu werden. Sollten die Anforderungen also an einigen Stellen nicht erfüllt sein, sollten Maßnahmen ergriffen werden, um die Situation zu verbessern. Und falls das nicht möglich ist?

So bitter es auch scheint, müssen in einigen Fällen Konsequenzen gezogen und Verbindungen herabgestuft werden. Denn eine *Überregionale Hauptroute*, die dieser Bezeichnung nur auf dem Papier gerecht wird und die auch in Zukunft nicht verändert werden kann, trägt nichts zur Förderung des Radverkehrs bei.

Doch bevor es dazu kommt, ist die Frage: Woher kommen eigentlich die relevanten Daten, wie Zustand oder Breite? Hier kommt der nächste Projektschritt ins Spiel. Nach den wichtigen Abstimmungs- und Besprechungsrunden und der umfassenden Vorarbeit im Büro geht es nun nach draußen in den Landkreis.

Datenerfassung und -analyse durch unser Fachpersonal – das ist Detailarbeit!



Ortsbefahrung

Auf Basis der Entwurfsplanung ist die Ortsbefahrung mit Bestandsanalyse des kompletten Radwegenetzes erfolgt (Basisnetz, Wunschlinien und geplante Strecken). Diese Befahrung wurde mit dem Rad durchgeführt, um den Blickwinkel des Radfahrers zu haben. Bei der Bestandsanalyse wurden im Detail die zuvor definierten Qualitätskriterien für die Netzelemente erfasst und in einer Geodatenbank dokumentiert und strukturiert.

Da die Bestandsanalyse von großer Bedeutung für die Bewertung des Ist-Zustandes und die später folgenden Handlungsempfehlungen ist, war uns wichtig, dass Besprechungsrunden, Befahrung, Bewertung der Ist-Situation und Empfehlungen so weit wie möglich durch die selbe Person erfolgen. So konnte sichergestellt werden, dass die Anregungen aus den Besprechungsrunden mit einfließen, keine Informationen verloren gehen und alles aus einem Guss ist.

Für das landkreisweite Radnetz wurden diese Kriterien erfasst:

- Wegebelag
- Wegezustand
- Wegebreite
- Verkehrsbelastung
- Führungsform
- Punktuelle Problemstellen
- Öffentlich zugängliche Radabstellanlagen
- Vorhandene Wegweiser und neue Wegweiserstandorte

Zum besseren Verständnis werden die Qualitätskriterien und ihre Ausgestaltung nachfolgend kurz erläutert. Ausführliche Details zu den Kriterien sind in Anlage IV enthalten, Karten der Kriterien in Anlage II.

Bild 1: Die Datenaufnahme erfolgt auf modernem Weg, mit einer App, die die Kriterien lagegenau verortet.

Bild 2: Befahrung vor Ort heißt Detailarbeit – eine akkurate Datenaufnahme ist gesichert.

Streckenbezogene Qualitätskriterien

Streckenbezogene Qualitätskriterien betreffen ganze Abschnitte und sind jeweils untergliedert. Für das Projekt im Landkreis Dachau wurden die folgenden Kriterien und Abstufungen kartiert:

Wegebelag:

Der Wegebelag ist elementar für die komfortable Befahrbarkeit. Besonders im Alltagsradverkehr, wo ganzjährige Nutzbarkeit bei jeder Witterung ein Ziel sein sollte, ist gute Oberfläche ein Faktor, wenn es zur Entscheidung für oder gegen das Rad kommt. Aber auch im Freizeitradverkehr ist der Wegebelag zentral für die komfortable Befahrbarkeit.

Der Wegebelag wurde mit folgenden Abstufungen aufgenommen:

- Asphalt
- Kies / Wassergebundene Decke
- Pflaster
- Beton
- Erdgebundene Wege

Wegezustand:

Ähnlich wichtig wie der Wegebelag ist auch der Wegezustand. Ein asphaltierter Weg in schlechter Qualität, mit Schlaglöchern etc. bietet keinen Komfort. Mit Hilfe des Wegezustands kann der potentielle Handlungsbedarf auf Strecken verdeutlicht werden.

Die Unterteilung im Projekt war folgendermaßen:

- Ok (*umfasst gut und sehr gut*)
- Mäßig
- Schlecht
- Unbefahrbar

Wegebreite:

Ausreichende Wegebreiten ermöglichen gefahrlosen Begegnungsverkehr ohne unnötiges Abbremsen – bei täglichen Fahrten ein wichtiger Faktor. Bei Fahrbahnmarkierungen wie Schutz- oder Radfahrstreifen kommt der Faktor Sicherheit hinzu – eine zu schmale Radinfrastruktur ist problematisch. Aber auch bei Geh- und Radwegen gibt es hier immer wieder Handlungsbedarf.

Es wurden folgende Abstufungen der Breite aufgenommen:

- Über 2,5 Meter
- 2,0 bis 2,5 Meter
- 1,5 bis 2,0 Meter
- Unter 1,5 Meter
- Spurwege

Verkehrsbelastung:

Die Verkehrsbelastung ist ein wichtiges Kriterium der Verkehrssicherheit. Mischverkehr ist nur bis zu bestimmten Kfz-Stärken tragbar und Radfahrer sind im Verkehr gefährdeter als andere Verkehrsteilnehmer, da sie ungeschützt unterwegs sind. Die Aufnahme der Verkehrsbelastung bei den Befahrungen vor Ort ist kompliziert, denn je nach Tageszeit können extreme Schwankungen vorkommen. Um dies bestmöglich auszumerzen, werden soweit möglich die DTV-Werte (= durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) herangezogen, um die Verkehrsstärken zu bestimmen.

Folgende Unterteilung wurde vorgenommen:

- Ok (0 – 500 Kfz/Tag)
- Mäßig (501 – 3.000 Kfz/Tag)
- Stark (3.001 – 5.000 Kfz/Tag)
- Sehr stark (Über 5.000 Kfz/Tag)

Führungsformen im Radverkehr

Die Führungsform ist mehr als nur ein Qualitätskriterium – sie gibt Aufschluss darüber, wie die Radfahrer in den Verkehr integriert werden und durch eine Vielzahl an Führungsformen wird eine Auswahl an Möglichkeiten geschaffen, den Radverkehr den individuellen Gegebenheiten vor Ort anzupassen.

Folgende Führungsformen wurden (sofern vorhanden) aufgenommen:

- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Getrennter Geh- und Radweg
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen
- Gehweg – Radfahrer frei
- Fahrradstraße
- Wirtschaftswege und für Kfz gesperrte Wege
- Straßennutzung

Betrachtet man die Führungsform, ist unabdingbar, auch den Übergang zwischen Führungsformen zu analysieren – hier liegen oft zentrale Problemstellen, beispielsweise bei der Überleitung von einem Radweg in den Mischverkehr, oder wenn ein Schutzstreifen in die Fahrbahn übergeht. Auf Grund dieser Tatsache und weil Führungsformen insgesamt ein komplexes Thema sind, das sich nicht kurz abhandeln lässt, werden die einzelnen Varianten in Anlage V ausführlich vorgestellt und bewertet.

Bild 1: Gemeinsamer Geh- und Radweg bei Welshofen

Bild 2: Getrennter Geh- und Radweg in der Großen Kreisstadt Dachau

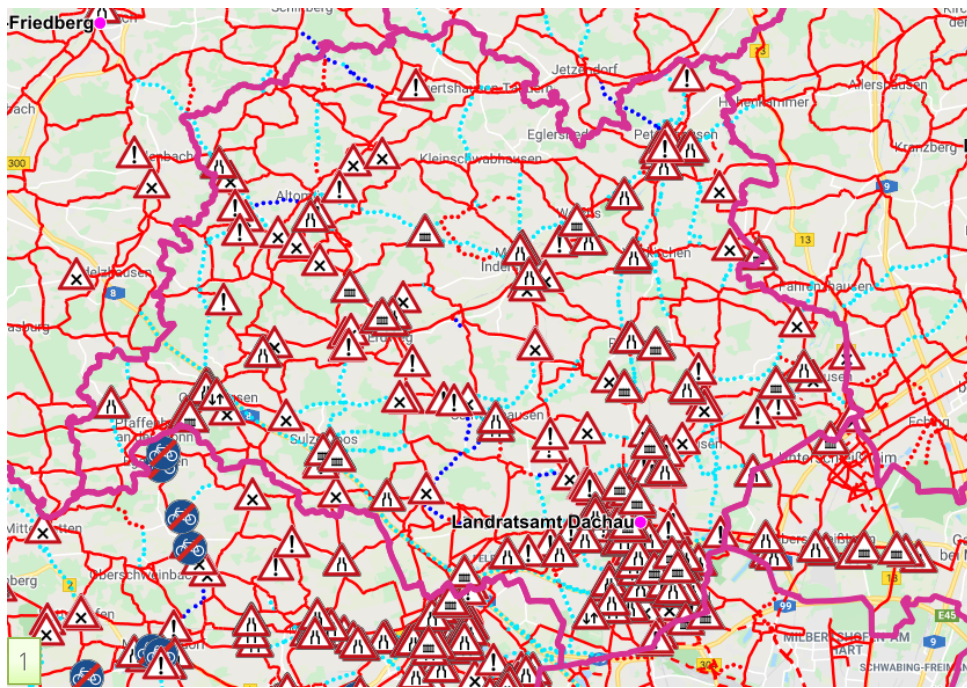
Bild 3: Einseitiger Schutzstreifen in Petershausen

Bild 4: Gehweg – Radfahrer frei in Markt Indersdorf

Bild 5: Durchlässige Sackgasse bei Karlsfeld – trotz Mischverkehr ist so sicher gestellt, dass nur Anlieger den Weg nutzen und der Komfort für Radfahrer steigt

Bild 6: Für Kfz gesperrter Wirtschaftsweg bei Vierkirchen





Punktuelle Problemstellen

Neben den Kriterien und Informationen, die sich auf ganze Abschnitte beziehen, wurden auch punktuelle Hindernisse und Problemstellen lagegenau erfasst.

Aufgenommen wurden sofern vorhandenen:

- Straßenquerungen
- Poller und Engstellen
- Schranken und Umlaufschranken
- Gefahrenstellen durch schlechte Sichtverhältnisse
- Weitere Gefahrenstellen, die in keine der obigen Kategorien passen, aber dennoch relevant sind

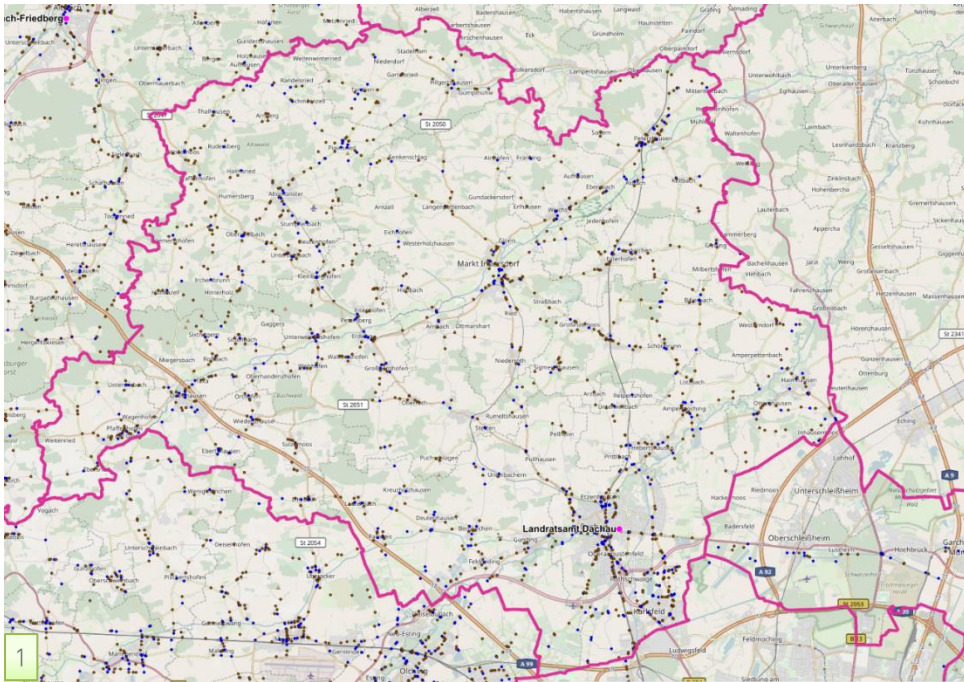
Alle Gefahrenstellen wurden georeferenziert erfasst und für die Kommunen in Form von Datenblättern aufbereitet. Die dort beschriebenen ersten Ansätze, Lösungsoptionen und Handlungsempfehlungen sollten vor Ort evaluiert werden, um eine umsetzbare Lösung zu deren Beseitigung zu finden. Alle erfassten Gefahrenstellen sind auch im digitalen Geoportal von topplan einblendbar, inklusive Downloadmöglichkeit der Datenblätter.

2		Standortdaten: Standortnummer: 09174111-0234 Kommune: Gemeinde Altomünster Baulastträger: Lagebeschreibung: Vollmoos, Am Rosenberg	3	
	GEFAHRENSTELLE: Poller/Engstelle (1-1,30m) Beschreibung: Poller stellen insbesondere bei Gruppen eine Problemstelle dar, da sie von hinten fahrenden Radfahrern leicht übersehen werden. Empfehlung: Bitte prüfen, ob Poller abgebaut werden kann. Alternativ Bodenmarkierung zur besseren Sichtbarkeit anbringen, so kann der Poller auch bei Dämmerung und schlechten Sichtverhältnissen besser wahrgenommen werden.			

Bild 1: Screenshot aus dem topplan-Geoportal. Es sind alle aufgenommenen punktuellen Problemstellen zu sehen.

Bild 2: Jedes Hindernis wird mit Fotos dokumentiert, um im Nachgang Lösungsvorschläge ausarbeiten zu können.

Bild 3: Alle Problemstellen werden individuell betrachtet und in Form von Datenblättern aufbereitet. So kann für jeden Ort eine individuelle Handlungsempfehlung gegeben werden. Zusätzlich ist jedes Datenblatt mit einer spezifischen Nummer versehen, um die einfache Auffindbarkeit zu sichern.



Wegweisung

Im Rahmen der Befahrungen wurden auch die Wegweiser vor Ort aufgenommen und im Hinblick auf ihre Eignung und etwaige Mängel geprüft.

Zu diesem Zweck wurden die bestehenden Wegweiser fotografiert und im Anschluss im Büro in eine Datenbank eingepflegt. Die Mängel wurden direkt vor Ort aufgenommen, im Anschluss nachbereitet und dann in Form von Datenblättern bereit gestellt.

Neben den bestehenden Schilderstandorten wurden auch die Standorte für neue Wegweiser gesichtet und dokumentiert. Auf dieser Basis konnte dann eine Beschilderungsplanung unter Berücksichtigung des Bestandes erfolgen – die näheren Ausführungen hierzu sind ab Seite 29 dargestellt. Dort sind auch weitere Grundlagen und Leitlinien der Beschilderungsplanung dargestellt.



Standortdaten: Standortnummer: 09174111-0083 Kommune: Gemeinde Altomünster Baulesträger: Lagebeschreibung: westlich von Unterzeitbach		
Träger 1: Rohrpfosten (Ø 60 mm) <input type="checkbox"/> neu <input checked="" type="checkbox"/> Bestand		Mangel / Hinweise: - Wegweiser 1 vorhanden, ok. - Wegweiser 2 vorhanden und kann belassen werden. Bei zukünftiger Neubestellung die aufgeführten Mängel beachten. - Wegweiser Richtung Südosten abbauen, da sich Ziele geändert haben. Durch Wegweiser 3 ersetzen.
Schilderdaten Rad:		
Nr. 1 	Ausrichtung: Südwest Befestigung: Band seitlich Größe: 200 x 800 mm	
Einhängeschilder: Oxenweg, Schauriges um Altomünster Nr. 2 	Ausrichtung: Nordost Befestigung: Band seitlich Größe: 200 x 800 mm	Mangel / Hinweise: - mangelhafte Beschilderung, Altomünster: Distanz bei Neubestellung von 3,5 auf 5,3 korrigieren, Altomünster: Bei Neubestellung Piktogramm S-Bahn ergänzen.
Einhängeschilder: Oxenweg Nr. 3 	Ausrichtung: Südost Größe: 200 x 800 mm	

Bild 1: Screenshot aus dem topplan-Geoportal. Es sind alle Wegweiserstandorte zu sehen. Damit sind sowohl die neu geplanten, als auch die bereits im Vorfeld vorhandenen Wegweiser-Standorte dargestellt.

Bild 2: Jeder Standort wurde mit Fotos dokumentiert, um eine reibungslose Planung sicher zu stellen.

Bild 3: Alle Schilderstandorte sind in Form von Datenblättern abrufbar. Auch die etwaigen Mängel im Bestand sind dort dokumentiert, ebenso wie die Montageanweisungen für neue Schilderstandorte.

Das Rad bequem und sicher abstellen zu können, ist eine Grundvoraussetzung für das Radfahren und Basiselement bei der Förderung des Radverkehrs.



Radabstellanlagen

Ein sehr wesentlicher Basisbaustein der Radinfrastruktur sind flächendeckende, dezentrale Fahrradparkplätze. Erhebliche Defizite bei den Fahrradparkmöglichkeiten oder fehlende Abstellmöglichkeiten sind oft Alltag für Radfahrer.

Daher haben wir im Landkreis Dachau einige Radabstellmöglichkeiten entlang des Wegenetzes exemplarisch erfasst, fotografisch dokumentiert und auf fachlicher Ebene analysiert. Teil der Betrachtung waren vorrangig die Abstellmöglichkeiten an den Bahnhöfen, da ihnen in Hinblick auf die Intermodalität eine besonders wichtige Rolle zukommt. Aber auch einige Abstellmöglichkeiten in Ortszentren, an Bushaltestellen und Rastplätzen an der Strecke etc. wurden mit aufgenommen.

Für die betrachteten Anlagen wurden die Fakten vor Ort erfasst und im Hinblick auf ihre Eignung für die jeweilige Nutzergruppe bewertet. Das Ganze wurde in Form von Datenblättern aufbereitet.

Um nicht nur den Status quo im Landkreis an einigen Beispielen aufzuzeigen, sondern auch Verbesserungsmöglichkeiten, die es in diesem Bereich gibt darzustellen, zeigt Anlage VI Ausführungen zum Thema Fahrradparken. Zudem werden dort Musterlösungen und Best-Practice-Beispiele aus dem topplan-Arbeitsalltag vorgestellt. Dies soll als Leitfaden dienen, um die Situation für Radfahrer zukünftig bestmöglich zu gestalten.

Man sieht an diesen Ausführungen – es ist nicht mit der Ortsbefahrung getan. Nachbereitungen und Analysen im Büro sind essentiell für weitere Handlungsempfehlungen. Was diese Nachbereitung alles umfasst, wird auf den nächsten Seiten erläutert.

Bild 1: Die Abstellbügel sind nicht radgerecht und veraltet. Zudem ist die ganze Anlage im Gebüsch hinter den Gleisen installiert, was ein ungünstiger Ort ist.

Bild 2: Radgerechte Abstellmöglichkeiten an einer Bushaltestelle in Karlsfeld – auch bei eher schlechtem Wetter wurden die Bügel genutzt.

Bestandsanalyse und Aufbau Datenbank

Nachdem nun dargestellt wurde, welche Daten aufgenommen wurden, ist die Frage, wie diese weiter verarbeitet werden. Die beste Kartierung nutzt nichts, wenn die Daten im Anschluss nicht sinnvoll digitalisiert und strukturiert werden.

Daher werden alle erfassten Qualitätskriterien und Beschilderungsdaten von uns im Büro ausgewertet und bewertet. Auf dieser Basis erfolgen die Defizitanalyse und die Erarbeitung eines Maßnahmenkatalogs zur Beseitigung der Defizite. Dabei legen wir ein großes Augenmerk auf eine leicht verständliche aber dennoch klare Darstellung.

Ein Beispiel: Es nutzt wenig, wenn den Projektpartnern pauschal gesagt wird, dass der Wegezustand gut oder sehr gut sein muss. Dies wird wenige Kommunen veranlassen, ihre Wege wegen einer Radverbindung zu sanieren. Vielmehr ist wichtig, dass mangelhafte Wegeabschnitte (und seien es auch nur 100 m) auf dem gesamten Radwegenetz mit gleichem Maßstab erfasst und kartographisch aufbereitet werden. Nur mit diesen Details kann mit den Straßenbaulastträgern dann konkret über Sanierungsmaßnahmen (mit Angaben zu z. B. Länge und Kosten) gesprochen werden.

Vor Ort wurden Anfangs- und Endpunkt georeferenziert erfasst und in die Sachdaten des digitalen Radnetzes übertragen, daher können wir sehr leicht genaue Aussagen treffen, wie lange die mangelhaften Wegeabschnitte sind und wo sie sich befinden. Da alle Qualitätskriterien so erfasst wurden, ist es möglich, individuelle Übersichten für Kommunen und Baulastträger zu erstellen.

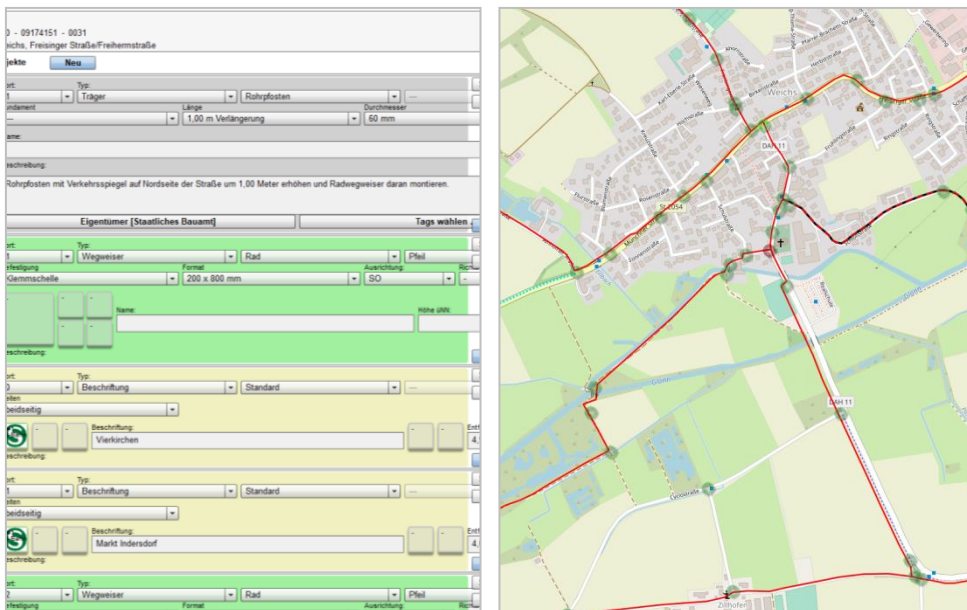
Auch die Problemstellen und Beschilderungsdaten wurden georeferenziert erfasst und in Form von standortspezifischen Datenblättern bereit gestellt. So kann die Mängelbeseitigung strukturiert erfolgen.

Die gesamte Datenerfassung im Projekt war sehr umfangreich, daher sollten die Daten auch langfristig nutzbar sein. Das Thema Datenmanagement und Empfehlungen zur künftigen Handhabung sind in den Handlungsempfehlungen ab Seite 53 ausführlich betrachtet.

Datenbank / App

Daten sortiert nutzbar machen einfach, komfortabel,
dauerhaft

für die Umsetzung vor Ort
für die Weiterentwicklung im Büro
für einen tatsächlichen Mehrwert



Bilder oben: Die Nachbereitung erfolgt Punkt für Punkt am PC und ist wichtige Detailarbeit, um die langfristige Ergebnissicherung zu gewährleisten.

Ortsunkundige Radfahrer sollen sich zügig orientieren und in Entscheidungssituationen sicher verhalten können.

FGSV (1998)

Beschilderungsplanung

Es wurde bereits erläutert, dass im Rahmen der Befahrungen Beschilderungsdaten aufgenommen wurden, doch was geschieht nun damit? Wie werden die Daten schlüssig verarbeitet?

Für Orientierung, breite Akzeptanz und Wiedererkennung muss die Beschilderung von Radwegenetzen nach einem einheitlich gültigen Standard geplant werden. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (kurz: FGSV) hat Empfehlungen für die Radwegweisung erarbeitet. Umgangssprachlich spricht man häufig vom „FGSV-Standard“. Nach diesen Vorgaben ist auch die Wegweisung im Projektgebiet Dachau geplant worden.

Die Systematik nach den Vorgaben der FGSV ermöglicht, sowohl konkrete Zielpunkte, als auch touristisch relevante Radfernwege oder Rundtouren auszuschildern. Dabei werden mit Hilfe der Zielwegweisung konkrete Nah- und Fernziele mit Distanzangaben ausgewiesen und zusätzlich für die Routenwegweisung entsprechende Einhängeplaketten ergänzt. Der Radfahrer kann sich also an den Zielpunkten orientieren und/oder dem Einhängen seiner gewählten Rundtour folgen. Er kann individuell vor Ort entscheiden, ob er noch einen zusätzlichen Abstecher machen möchte oder bei schlechtem Wetter die Tour abbricht und zum nächsten Bahnhof fährt. Im Rahmen dieser integrierten Ziel- und Routenwegweisung ist die Wegweisung sowohl im Freizeit- als auch Alltagsradverkehr einsetzbar.

Bestandteile der Wegweisung sind:

- Zielwegweiser in Pfeil- oder Tabellenform
- Zwischenwegweiser
- Einhängeplaketten

Alle Bestandteile werden nachfolgend kurz erklärt.



1



2



3

Elemente der Zielwegweisung

Im Rahmen der Wegweisung werden unterschiedliche Wegweiser-typen genutzt:

- An Knotenpunkten des Radnetzes, wo eine Entscheidung ansteht (Radwegenetz in drei oder mehr Richtungen), müssen zwingend **Zielwegweiser** geplant werden. Zudem werden Zielwegweiser auch an Knotenpunkten von Radwegenetz und Hauptverkehrsachsen angebracht, um Radfahrer vom Straßennetz auf das empfohlene Radnetz zu leiten oder/und weil Zielwegweiser auf Grund ihrer Größe besser sichtbar sind. Zielwegweiser enthalten Richtungs-, Ziel- und Distanzangaben sowie ggf. Piktogramme. Es wird zwischen Pfeil- und Tabellenwegweisern unterschieden, die je nach Standort geplant werden müssen – die Wahl ist stark von den örtlichen Gegebenheiten abhängig.
- An Standorten mit einer reinen Richtungsentscheidung werden neutrale **Zwischenwegweiser** eingesetzt. Sie enthalten lediglich eine Richtungsangabe und werden eingesetzt, um Richtungswechsel zu weisen, wenn keine verkehrsbedeutende Verbindung gekreuzt wird. Sie können außerdem auf freier Strecke ohne Versatz eingesetzt werden, um die Routenwahl zu bestätigen.

Bild 1: Pfeilwegweiser mit Ziel- und Distanzangaben. Die Richtung wird durch die Pfeilspitze und die Ausrichtung bei der Montage angegeben. Diese Wegweiser sind an übersichtlichen Knotenpunkten gut verwendbar.

Bild 2: Tabellenwegweiser werden in der Regel einseitig bedruckt (in seltenen Fällen auch beidseitig bedruckbar). Sie sind im innerstädtischen Bereich und an großen Knotenpunkten und Kreuzungen sinnvoll, wenn die Routenwahl schon vor dem eigentlichen Knotenpunkt getroffen werden muss. Die Richtung kann über verschiedene Pfeilformen dargestellt werden.

Bild 3: Ein neutraler Zwischenwegweiser. Zwischenwegweiser sind mit diversen Pfeilformen bedruckbar und immer neutral gehalten.



- **Einhängeplaketten** werden genutzt, um den Verlauf von Rundtouren oder Radfernwegen zu markieren. Sie sind somit die „Routenwegweisung“. Der Freizeit-Radfahrer konzentriert sich an den Knotenpunkten vor allem auf seine Rundtourenplakette und folgt dieser. Die Ziele sind aber nach wie vor wichtig, um eine flexible Routengestaltung zu ermöglichen. Die Logos der Einhängeplaketten müssen so designt sein, dass das Motiv einfach erkennbar und der Route zuordenbar ist (keine klein geschriebenen Texte, keine dünnen Linien, etc.). Der Titel sollte aussagekräftig sein, entsprechend des „Roten Fadens“ der Tour. Die Plaketten werden an dem entsprechenden Zielwegweiser in der Einschubschiene angebracht. Bei der Planung der Wegweisung und der Rundtouren muss die Anzahl der möglichen Einhängeplaketten sowie das Profil beachtet werden. Im Landkreis Dachau hat sich das Thema der Profile im Zuge der Beschilderungsplanung als kompliziert herausgestellt. Die Kommunen im Landkreis hatten bislang keine einheitliche Linie bei der Wahl der Profile. Teilweise wurden sogar in den selben Kommunen verschiedene Profile verbaut (s. auch Bild1). Hinzu kommt, dass es bislang kein umfassendes Beschilderungskataster gab, wo die Profile eingepflegt sind; damit war auch nicht klar, welche Profile im Bestand vorhanden sind. Um dieser Problematik zu begegnen, wurde entschieden, für die neue Wegweisung und zukünftige Planungen einheitlich auf das Profil „Omega“ umzusteigen. Damit können zukünftig Unklarheiten vermieden werden. Soweit bekannt, wurden die Profile auch in das Beschilderungskataster eingepflegt.

Bild 1: Zwei Einhängeplaketten in der selben Kommune – links mit Schwalbenschwanz-Profil, rechts mit Omega. Die weitere Verwendung ist kompliziert, da die Einhängeprofile auf die Wegweiser abgestimmt sein müssen.

Bild 2: Profile im Vergleich, Schwalbenschwanz links (passend zu der Einschubschiene daneben) und Omega rechts

Bild 3: Einschubprofil des Zielwegweisers, hier „Schwalbenschwanz“. Nur dieses Profil ist an diesem Wegweiser verwendbar.



© BR/Petra Martin



Die landkreisweite Umsetzung der FGSV-konformen Wegweisung ist wohl einer der größten Meilensteine des Projektes. An über 1.450 Standorten wurden insgesamt ca. 1.360 Ziel- und 1.900 Zwischenwegweiser geplant. Sind die Wegweiser montiert, weist ein komplett ausgeschildertes Netz vor Ort den Radfahrern den Weg. Zudem sind alle Daten in eine gemeinsame Datenbank eingepflegt, die in Zukunft zur Fortschreibung herangezogen werden kann und sollte.

Erfreulich ist, dass erste Ergebnisse der Beschilderungsplanungen bereits sichtbar sind, denn die Rundtouren des Räuber-Kneißl-Radweges wurden bereits vorab beschildert, damit der Radweg in der Sommersaison 2020 bereits genutzt werden konnte – ein kleiner Vorgeschmack auf das, was folgt.

Die Beschilderungsbestellung und Montage ist dabei ein Gemeinschaftsprojekt, denn der Landkreis Dachau trägt die Kosten der Erstbeschilderung und leistet so der durchgängigen Wegweisung wertvollen Vorschub. Erfreulicherweise konnten hierfür sogar Fördergelder akquiriert werden, um das Ganze kosteneffizient zu gestalten. Die Kommunen sind im Gegenzug für die Montage und den Unterhalt verantwortlich – ein sinnvolles Vorgehen, denn kaum einer kennt die Gegebenheiten so gut, wie die Menschen, die tagein tagaus vor Ort tätig sind.

Ab 2021 können sich dann alle Einwohner und Besucher des Landkreises Dachau an einem komplett ausgeschilderten Radnetz nach den Standards der FGSV erfreuen. Und auch die bisherigen Rundtouren werden in neuem Glanz erstrahlen, denn fehlende Wegweiser werden ergänzt und Mängel beseitigt.

Bild 1: Erste Ergebnisse der Beschilderungsplanung – der Räuber-Kneißl-Radweg wurde vorab beschildert. Die übrigen Standorte im Landkreis folgen zeitnah.

Bild 2: Die bereits vorhandenen Wegweiser wurden dokumentiert und wann immer möglich erhalten. Falls einzelne Wegweiser nicht mehr in die Systematik passen, werden sie ausgetauscht.

Ergebnisaufbereitung

Die vorhergehenden Ausführungen zeigen, dass es sich bei dem Projekt im Landkreis Dachau um ein umfassendes Konzept mit zahlreichen Teilbereichen handelt, das Handlungen auf diversen Ebenen erfordert, aber auch übergreifende Kooperationen ermöglicht.

Im Laufe des Projektes wurde viel besprochen, geplant und analysiert. Die Ergebnisse wurden im Detail nachbereitet, es gab Vorstellungen zu Befahrungsergebnissen und der Beschilderungsplanung und auch einige Handlungsempfehlungen wurden bereits ausgegeben. Dazu zählen unter anderem:

- Datenblätter zu Problemstellen und Hindernissen
- Durchfahrtsverbote, die das Netz beeinflussen
- Datenblätter der Beschilderungsplanung
- Zwischenberichte zu Wunschlinien und Strecken mit besonderem Handlungsbedarf, z. B. auf Grund sehr schlechten Wegebelaags oder sehr geringer Breiten.

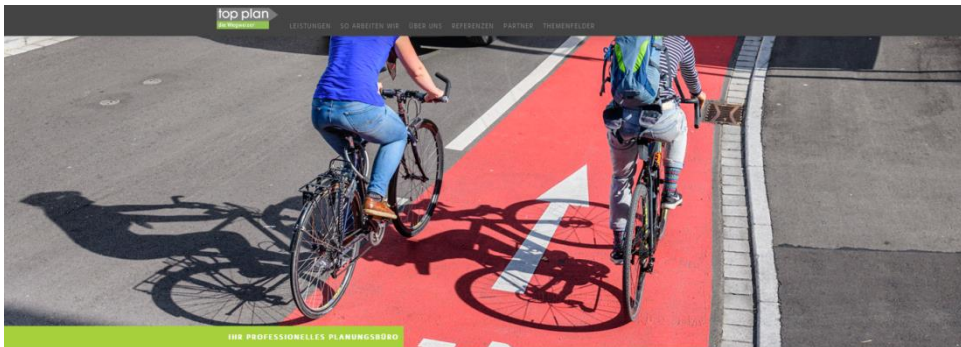
Die Datenblätter der Problemstellen und Beschilderungsplanung sowie die Streckeninformationen sind im Geoportal von topplan abrufbar: <https://maps.topplan.de?topkunde=dah>

Zudem wurde im Rahmen des Projektes von topplan eine Projektseite eingerichtet, auf der jeweils die aktuellsten Informationen bereitgestellt werden: <https://www.topplan.de/dachau>

Ein wichtiger Aspekt des Projekts war auch die Information und Beteiligung der Bevölkerung, die im folgenden Exkurs kurz vorgestellt wird, bevor die Ergebnisse auf Landkreisebene dargestellt werden und Handlungsempfehlungen für die künftige Radverkehrsförderung folgen.

Bild oben: topplan-Projektseite <https://www.topplan.de/dachau>

Bild unten: topplan-Geoportal <https://maps.topplan.de?topkunde=dah>



Radprojekte Landkreis Dachau

Sehr geehrte Projektpartner(innen),

auf dieser Seite stehen Ihnen die wichtigsten Projektunterlagen zum Download zur Verfügung.

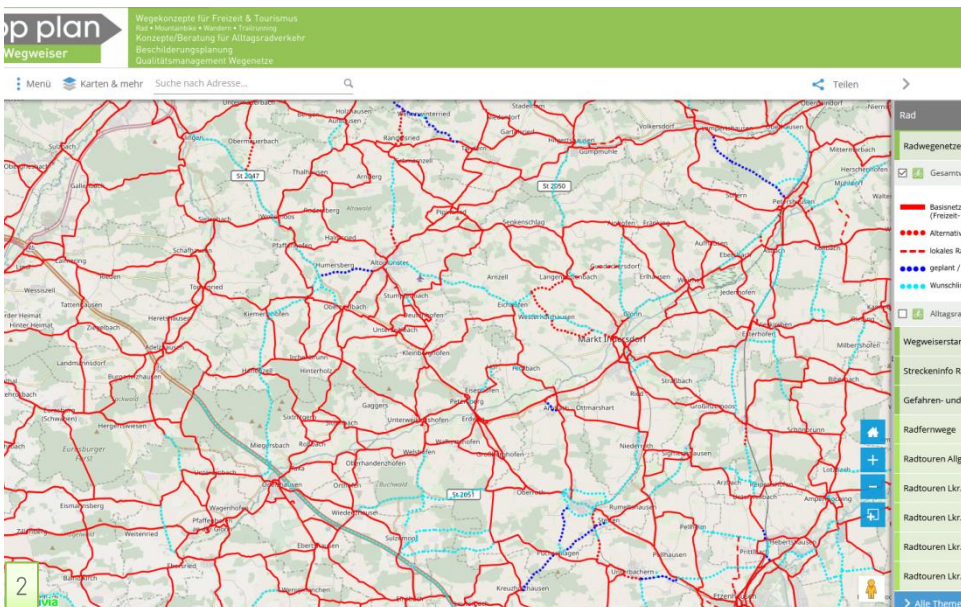
Zudem haben wir für die Abstimmung der Planungsprozesse ein einfach zu bedienendes, informatives Geoportal entwickelt. Großer Pluspunkt ist hier die tägliche Aktualisierung der Daten. Sie können also immer auf die neuesten Wegeverläufe, Beschilderungskataster, etc. zugreifen.

Für Ihr Projekt gelangen Sie hier zum Geoportal: maps.topplan.de

Ansprechpartner für das Radverkehrskonzept des Landkreises Dachau und den 'Rüber-Kneißl-Radweg' ist Frau Mast.

Ihr topplan-Team

1



2



Exkurs: Bürgerbeteiligungen im Rahmen des Radverkehrskonzeptes



Gemeinsam für den
Landkreis Dachau

Radtour mit dem Landrat

Kurz nach Projektbeginn, am 23. Juni 2018, wurden die Bürger des Landkreises Dachau eingeladen, gemeinsam mit Landrat Stefan Löwl den Landkreis auf dem Rad zu erkunden.

Passend zum gestarteten Projekt wurde das Thema Radverkehr im Kontext des Gesamtverkehrskonzeptes betrachtet. Topplan war mit dabei, um den Einwohnern einen Einblick in die Arbeit eines Planungsbüros für Radverkehrskonzepte zu geben und konkrete Aspekte im Landkreis zu betrachten.

Mit rund 20 Teilnehmern war es eine schöne Gruppengröße, um Einblicke in die Radverkehrsplanung zu geben und konkrete Sachverhalte zu betrachten.

Es gab sehr positive Beispiele, aber auch Handlungsbedarf zu entdecken. Im Laufe der Tour konnten viele Fragen besprochen werden und alle Radler hatten die Möglichkeit, das Thema Radfahren im Landkreis Dachau noch einmal aus einer anderen Perspektive zu sehen.



Bild 1: Start der Tour war am Radlparkhaus in Dachau – damit wurde direkt bei einem Best-Practice-Beispiel für Fahrradparken gestartet.

Bild 2: Unterwegs wurden immer wieder Stopps eingelegt, um Aspekte des Radverkehrs zu betrachten und die Perspektive der Radverkehrsplaner kennen zu lernen.

Bürgerdialog: Radverkehr im Landkreis Dachau

Am 28. Mai 2019 wurden die Bürgerinnen und Bürger des Landkreises Dachau zu einem Bürgerdialog rund ums Thema Radverkehr eingeladen – rund 100 Einwohner waren dabei.

Die Einführung in den Abend übernahm Dr. Heiner Monheim, der als Fahrradexperte im ganzen Land unterwegs ist, um dem Thema Radverkehr Gewicht zu verleihen. Mit interessanten Fakten führte er durch die Geschichte der Fahrradkultur in Deutschland und verwies auf aktuelle Trends im Radverkehr.

In der Folge wurde von topplan das Radverkehrskonzept mit einigen Beispielen vorgestellt und ein Status Quo des Projektes aufgezeigt.

Es folgten Details zur Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg zwischen Dachau und München. Ein Projekt der Planungsbüros PGV Alrutz und Inovaplan.

Im Anschluss hatten alle Anwesenden die Möglichkeit, an Karten und Plänen ihre Sichtweise einzubringen und ihr Wissen über ihren Heimatlandkreis einfließen zu lassen.

Bei der abschließenden „Fish Bowl“-Diskussion konnten die Besucher sich direkt in den Kreis der Experten einbringen und auf dem Podium Platz nehmen, um mitzudiskutieren und Fragen zu stellen. Reger Austausch und interessante Diskussionen machten den Abend zu einem vollen Erfolg.

Bild 1: Passend zum Thema erfolgte auch die Anreise vieler Anwesender – mit dem Fahrrad.

Bild 2: Mit Dr. Heiner Monheim konnte ein renommierter und landesweit bekannter Mobilitäts-Experte für den Bürgerdialog gewonnen werden.

Bild 3: Bei der interessanten Fragerunde konnten bereits einige Fragen beantwortet werden. Im Anschluss folgte eine Podiums-Diskussion rund ums Thema Radverkehr.




1 © LRA Dachau








2 © LRA Dachau



3 © LRA Dachau



Landkreis Dachau
 STADTRADELN vom 14.06. - 04.07.2020

1.057  Aktive Radelnde	47/297  Parlamentarier*innen	93  Teams	275.788  geradelte Kilometer	41  t CO ₂ Vermeidung
---	---	--	---	---

Folgende Städte/Gemeinden gehören dazu:

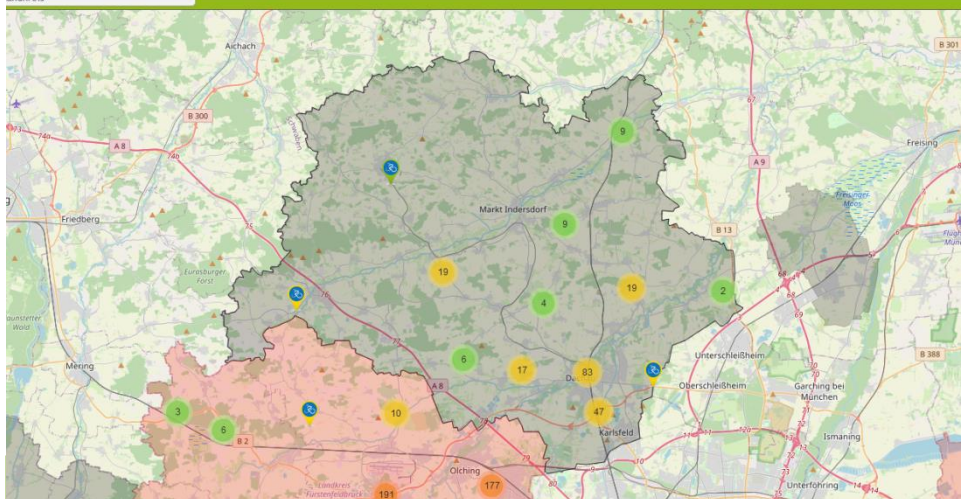
Bergkirchen im Landkreis Dachau Dachau im Landkreis Dachau Erdweg im Landkreis Dachau Haimhausen im Landkreis Dachau	Hiebertshausen im Landkreis Dachau Indersdorf im Landkreis Dachau Karlsfeld im Landkreis Dachau Pfaffenhofen a. d. Glonn im Landkreis Dachau	Vierkirchen im Landkreis Dachau Weichs im Landkreis Dachau
---	---	---

Hinweise
Auswertung
RADar!
Team-Captains
Partner


Die RADar!-Kommunen im Landkreis Dachau
Social Media STADTRADELN
Mein RADar!

Home
Für Radelnde
Für Kommunen
RADar!-Kommunen
STADTRADELN

Landkreis



Stadtradeln

Das Stadtradeln ist keine Bürgerbeteiligung, die im Zuge des Radverkehrskonzeptes entstanden ist, oder nur im Landkreis Dachau vorkommt. Vielmehr ist mit dem Projekt ein deutschlandweiter Event entstanden, an dem auch der Landkreis Dachau Jahr für Jahr mit großer Resonanz teilnimmt.

Besonders interessant ist in diesem Zuge der digitale Mängelmelder, den die Einwohner nutzen können, um Rückmeldungen zum Radnetz und den Radwegen zu geben. Wichtig ist in diesem Zuge auch die Bearbeitung der Anregungen und die Rückmeldung an die Bürger. Wenn dies erfolgt, ist RADar eine gelungene Möglichkeit, um die Bevölkerung einzubinden und dem Radverkehr mehr Stellenwert in der Gesellschaft zu verleihen.

Wir hoffen, dass der Landkreis hier aktiv bleibt und auch im nächsten Jahr gemeinsam Kilometer sammelt!



„STADTRADELN im Landkreis Dachau – Es geht wieder los!“

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

ab dem 14. Juni heißt es inzwischen schon zum siebten Mal: Los geht's zum STADTRADELN im Landkreis Dachau!

Wer mit dem Fahrrad statt mit dem Auto unterwegs ist, leistet einen wichtigen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz. Gleichzeitig bringt Fahrradfahren mehr Lebensqualität in den eigenen Alltag, nimmt man doch die Umwelt und das schöne Wetter viel intensiver wahr als im Auto. Darüber hinaus stehen Radler/innen nicht im Stau, ersparen sich die Parkplatzsuche und tun nebenbei etwas für die eigene Gesundheit.

Also los – machen Sie mit beim STADTRADELN 2020 und sammeln vom 14. Juni bis 4. Juli Ihre geradelten Kilometer für sich, Ihr Team und den Landkreis Dachau! Setzen Sie gemeinsam mit uns ein Zeichen für eine nachhaltige Mobilität in unserem Landkreis. Mit etwas Glück gewinnen Sie dabei auch einen der attraktiven Preise!

Ich freue mich über jede/n Teilnehmer/in und wünsche viel Freude am Fahrradfahren – auch über den Aktionszeitraum hinaus.

Ihr



Stefan Löwl



stadtradeln.de

Ansprechperson im Landkreis Dachau

-  Landratsamt Dachau
Esmeralda Schlehlein, Tel. 08131 / 74 14 95
klimaschutz@lra-dach.bayern.de
-  Stadt Dachau
Margit Roth, Tel. 08131 / 75 48 88
umweltschutz@dachau.de
-  Gemeinde Bergkirchen
Edigna Glözl, Tel. 08131 / 66 99 0
gemeinde@bergkirchen.de
-  Gemeinde Erdweg
Elfriede Kolbinger, Tel. 08136 / 93 17 14 7
elfriede.kolbinger@erdweg.de
-  Gemeinde Haimhausen
Martin Herrenbrück
fahrradbeauftragter@haimhausen.de
-  Gemeinde Karlsfeld
Kornelia Stark
08131 / 29 286 111
Stark@hiebertshausen.de
-  Markt Indersdorf
Sabine Kronmaier, Tel. 08136 / 934 103
sabine.kronmaier@markt-indersdorf.de
-  Gemeinde Karlsfeld
Claudia Schreiner, Tel. 08131 / 99 12 7
umwelt@karlsfeld.de
-  Gemeinde Pfaffenhofen a. d. Glonn
Sandra Schreiner, Tel. 08134 / 25 79 81 0
info@pfaffenhofen-glonn.de
-  Gemeinde Vierkirchen
Andrea Beate, Tel. 08139 / 93 14 10
netzwerk@vierkirchen.de
-  Gemeinde Weichs
Werner Kerzel, Tel. 08136 / 93 04 23
werner.kerzel@weichs.bayern.de




Der Landkreis Dachau ist wieder dabei!

14.06. - 4.07.2020

3

Ergebnisvorstellung

Chancen nutzen!

Legende

- Basisnetz
- Netzlücke: Wunschlinie
- ⋯ Bau in Planung
- ⋯ Vorhandene Anschlussstrecke an Netzlücke



N Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)

Ergebnisse der vor Ort Analysen

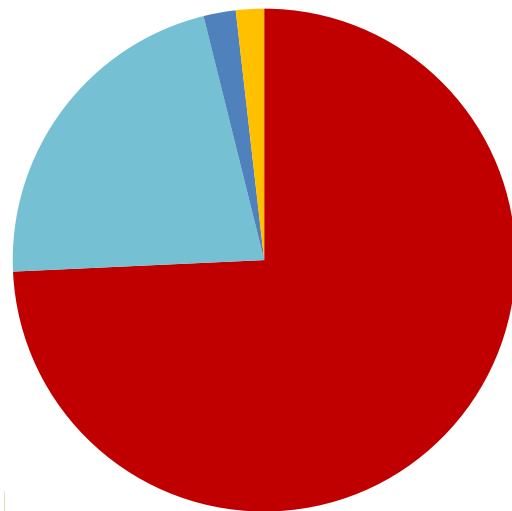
Insgesamt 869 Kilometer Radnetz wurden befahren – die Ergebnisse sind aufschlussreich:

- Ca. 650 Kilometer (74%) des definierten Netzes sind bereits befahrbar
- Über 400 Problemstellen wurden aufgenommen
- Über 800 Streckeninformationen wurden erfasst und digitalisiert
- Rund 1.500 Beschilderungsstandorte wurden aufgenommen
- Fast 3.500 Wegweiser wurden geplant

Die gesammelten Daten geben damit einen umfassenden Überblick über die Gegebenheiten des Radverkehrs im Landkreis Dachau. Durch die georeferenzierte Digitalisierung ist es problemlos möglich, nachzuvollziehen, wie die Situation in den einzelnen Kommunen ist und wo Handlungsbedarf besteht.

Die Aufarbeitung der Ergebnisse mit Hilfe individueller Datenblätter trägt dazu bei, Problematiken zu erkennen, aber auch Chancen zu nutzen.

Auf den folgenden Seiten wird ein kurzer Überblick über die Ergebnisse und die erfassten Qualitätskriterien gegeben und einige Beispiele für Handlungsbedarf, aber auch besonders positive Aspekte im Landkreis Dachau werden vorgestellt.



Kategorien im Netz

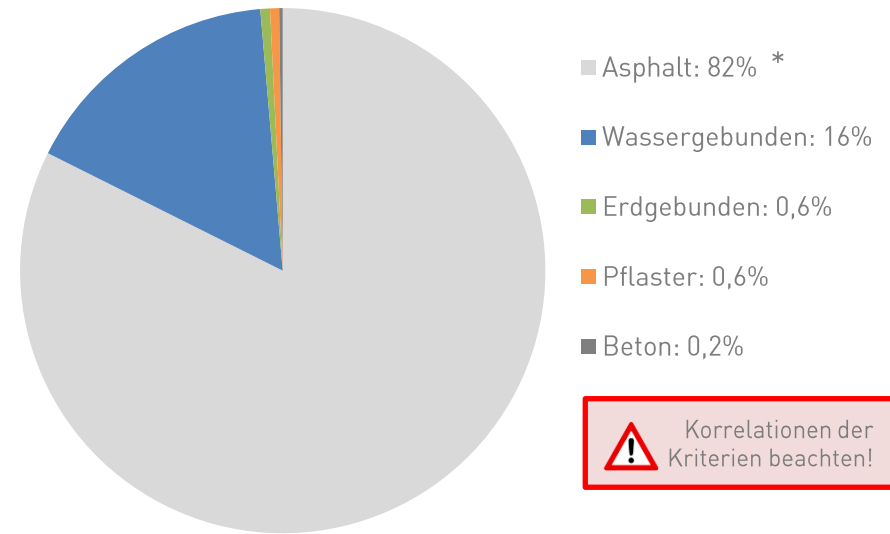
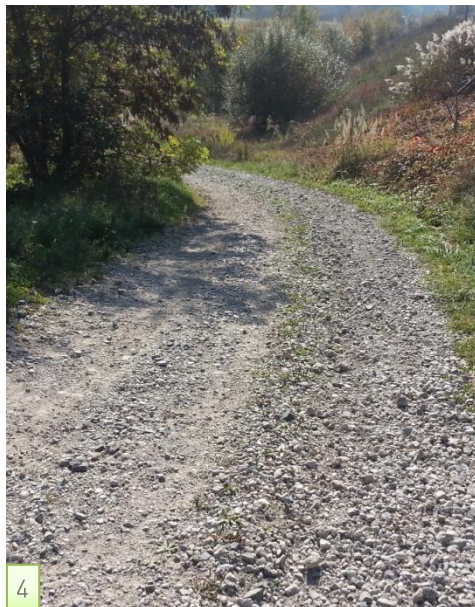
- Basisnetz: 74%
- Netzlücke: Wunschlinie: 22%
- Bau in Planung: 2%
- Anschluss an Wunschlinien: 2%



Zu den nachfolgenden Diagrammen:

Bei Interpretation der folgenden Diagramme sind die Korrelationen zu beachten: z.B. sind viele Wege im Radnetz asphaltiert und ausreichend breit – allerdings sind es ausgebaute Straßen, die die Radfahrer im Mischverkehr führen. Es ist also stets eine weiterführende Detailbetrachtung notwendig.

Wegebelag



Betrachtet man den Wegebelag des Basisnetzes, zeigen sich große Unterschiede. Über 80% der Wege sind aktuell bereits asphaltiert, was grundsätzlich sehr positiv ist – allerdings sind viele Kilometer davon auch Straßen.

Zudem muss der Zustand der Strecken mit beachtet werden, was auch die Bilder links zeigen – Asphalt ist nicht gleich Asphalt und wassergebundene Decken sind zwar nicht ideal für den Alltagsradverkehr, können aber, wenn sie in gutem Zustand und nicht von höchster Wichtigkeit im Netz sind, eine gute Lösung insbesondere auch im Freizeitbereich sein – regelmäßige Instandhaltung ist hier entscheidend.

Bild 1: Asphaltierter Radweg in gutem Zustand – Ideal für Radfahrer.

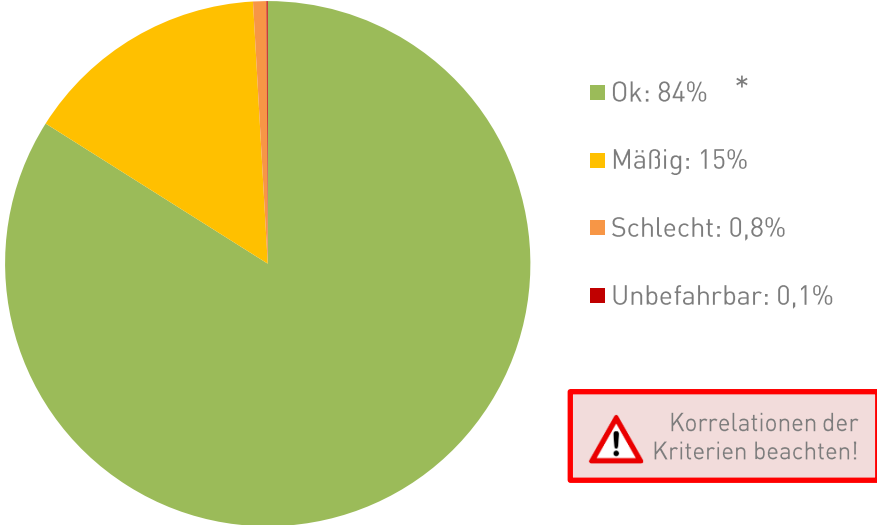
Bild 2: Nur Asphaltierung alleine reicht nicht aus. Die Aufbrüche und Längsrillen sind insbesondere für schnelle Radler eine Gefahr.

Bild 3: Wassergebundene Decke in gutem Zustand – hier kommt man gut voran.

Bild 4: Grober Schotter und beginnender Bewuchs in der Mitte.

*Angaben nur für Basisradnetz

Wegezustand



 Korrelationen der Kriterien beachten!

Wegezustand und Wegebelaag sind eng verbunden. Ein wasser- oder erdgebundener Weg ist selten in gutem Zustand, vor allem wenn man die ganzjährige Befahrbarkeit als Maßstab nimmt.

Schlechte und unbefahrbare Wege gab es kaum im Landkreis Dachau, die mäßigen Abschnitte sind meist auf wasser- gebundenen oder gepflasterten Abschnitten aufzufinden. Für schlechte und unbefahrbare Strecken ist die Sanierung ein Muss, bei mäßigen Abschnitten ist Instandsetzung sehr zu empfehlen. Je höher die Hierarchie, desto mehr Initiative ist gefordert.

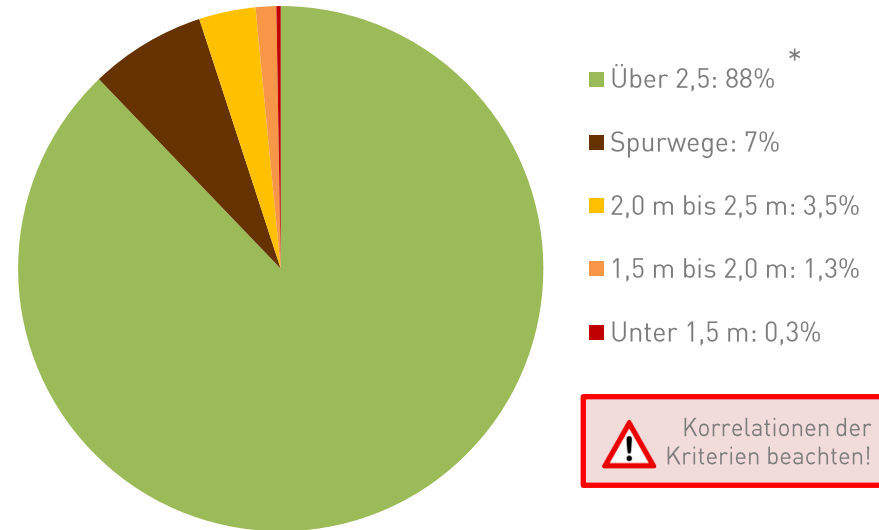
Bild 1: Es muss nicht immer Asphalt sein – das Pflaster ist gut verlegt, und komfortabel befahrbar.

Bild 2: Erdgebundener Spurweg, der in dieser Form nicht geeignet für Radler ist.

Bild 3: Ein typischer wassergebundener Weg. Der Zustand ist mäßig, die Strecke für den Freizeitverkehr in Ordnung. Im Alltagsverkehr wird voraussichtlich die ganzjährige Befahrbarkeit nicht gesichert sein.

Bild 4: Asphaltierte Nebenstraße in sehr gutem Zustand.

Wegebreite



Zu geringe Wegebreiten sind im Landkreis Dachau selten anzutreffen. Meist gibt es punktuelle Engstellen oder sehr kurze Abschnitte mit deutlich zu geringen Breiten. In vielen Fällen sind die geringen Breiten auf Abschnitten mit der per se schon ungeeigneten Führungsform „Gehweg – Radfahrer frei“.

Was im Zusammenhang mit den Breiten relevant wird und auch vor Ort immer wieder aufgefallen ist, ist die Wegepflege: Gut gestutzte Bankette sind ein wichtiger Faktor für komfortable Breiten, denn sobald Bewuchs die Breite des Radweges mindert, kann der Weg nicht mehr vollumfänglich genutzt werden und der Komfort sinkt.

Mit am häufigsten sind im Landkreis Dachau Spurwege aufgetreten. Die Wege mit unbefestigtem Mittelstreifen sind nicht ideal, da die Mitte quasi nicht nutzbar ist und Breite verloren geht.

Bild 1: Breiter Geh- und Radweg.

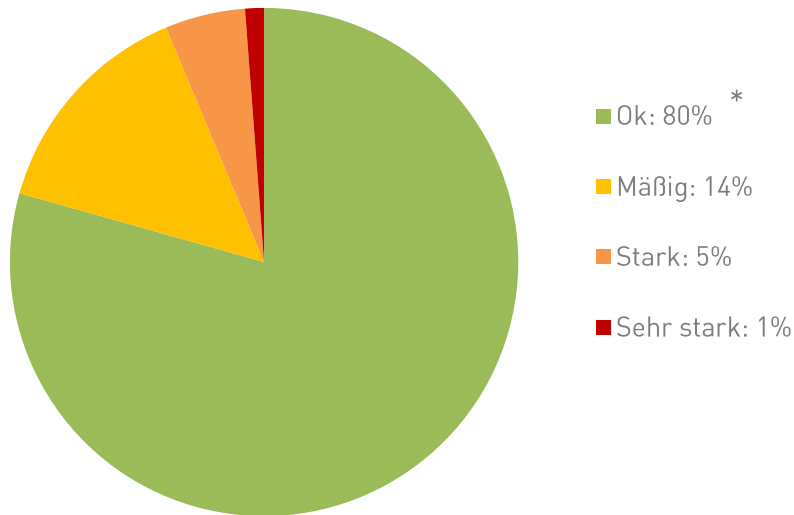
Bild 2: Der Weg wäre ausreichend breit, allerdings hindert der Bewuchs an der Nutzung der ganzen Breite.

Bild 3: Spurweg mit Asphaltstreifen. Die Mitte ist nicht nutzbar.

Bild 4: Schmalere Pfad, der durch Bewuchs zusätzlich eingengt wird.



Geobasisdaten: © Bayerische Vermessungsverwaltung (www.geodaten.bayern.de)

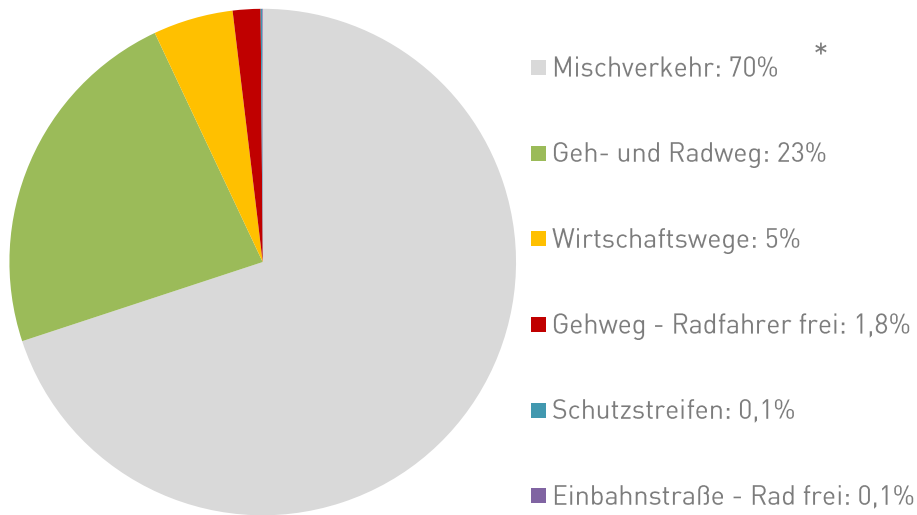


Verkehrsbelastung

Die Verkehrsbelastung auf dem Radwegenetz des Landkreises ist auf weiten Strecken autofrei bis gering. Dies ist unter anderem den vorhandenen Geh- und Radwegen und Wirtschaftswegen, die für Kfz gesperrt sind geschuldet, aber auch den zahlreichen verkehrsaarmen Nebenstraßen. Das ist ein durchaus positiver Stand, allerdings sind in diesen Zahlen die Wunschlinien nicht enthalten, da diese zum aktuellen Zeitpunkt nicht sicher fahrbar sind – unter anderem auf Grund der Verkehrsbelastung.

Was hinzu kommt ist, dass die vorhandenen Geh- und Radwege in vielen Fällen am Ortseingang enden und am Ortsausgang wieder beginnen. Die Ortsdurchfahrt selbst muss im Mischverkehr befahren werden und das bei teilweise sehr starkem Verkehr. Die Geschwindigkeiten sind zwar gedrosselt, dennoch ist die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn in vielen Fällen unangenehm. Das hängt auch damit zusammen, dass viele Ortsdurchfahrten auf Grund der Bebauung eher eng sind und die Überholabstände nicht unbedingt eingehalten werden.

In manchen Fällen können Führungsformen wie Radfahr- oder Schutzstreifen die Situation verbessern, in anderen ist die Frage, ob es alternative Strecken gibt, um die Radfahrer zu führen und den Mischverkehr zu vermeiden. Da das Ganze sehr stark vom Einzelfall abhängig ist, sind individuelle Verkehrsschauen und Situationsanalysen notwendig, um Lösungen und die jeweils am besten geeignete Führungsform zu finden.



Führungsform

Für die Führungsform gelten ähnliche Aussagen wie für die Verkehrsbelastung: Grundsätzlich ist die Situation im Landkreis nicht schlecht. Mehr als ein Drittel des Basisnetzes ist mit Radinfrastruktur ausgestattet, wobei ein Großteil Geh- und Radwege sind. Das ist erfreulich und ein durchaus positives Signal.

Allerdings sollte man nicht vergessen, dass es im Landkreis auch noch fast 200 Kilometer an Wunschlinien gibt, die aktuell noch nicht fahrbar sind und die größtenteils den Bau eines Radweges erfordern – teils unter schwierigen Bedingungen.

Hinzu kommt auch hier die Problematik der Ortsdurchfahrten und die nicht vorhandene Radinfrastruktur auf diesen Strecken. Ein Großteil der Ortsdurchfahrten weist keine Radinfrastruktur auf – es muss im Mischverkehr gefahren werden.

Die Prozentzahlen links zeigen auch, dass innerörtliche Möglichkeiten wie Radfahr- oder Schutzstreifen bislang kaum genutzt werden. Teils ist dies den Verkehrsstärken, der engen Bebauung und den mangelnden Querschnitten geschuldet, dennoch wäre hier sicherlich an vielen Stellen Potential für mehr.

Die Optionen zum Thema Führungsformen und die Bewertung einzelner Varianten, sowie Informationen zum Thema Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen sind in Anlage V ausführlich dargestellt.

Neben diesen streckenbezogenen Ausführungen werden nachfolgend noch einige Einzelmaßnahmen und Standorte im Landkreis vorgestellt, die besonders herausgestochen sind.

Bild 1: Hier spricht nichts gegen die Nutzung im Mischverkehr.

Bild 2: Ab einer gewissen Verkehrsbelastung wird allerdings eine separate Radverkehrsführung notwendig – wie bei dieser Wunschlinie.

Positive Führung durch Markierungen

Bodenmarkierungen sind eines der hilfreichsten Mittel, um mit wenig Aufwand eine große Wirkung zu erzielen. Im Landkreis Dachau wird dies immer wieder wirkungsvoll eingesetzt.

Fahrbahnmarkierungen dienen zur seitlichen Begrenzung, um auf Problemstellen aufmerksam zu machen, zur Führung an kritischen und unübersichtlichen Stellen und um die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Hinzu kommt die erhöhte Sichtbarkeit bei Dunkelheit und Nässe – vor allem auch in den Wintermonaten ein Zugewinn an Sicherheit für die Radfahrer. Insbesondere auf den überregionalen und regionalen Haupttrouten sollten seitliche Markierungen eigentlich Standard sein.

Doch nicht nur zur Führung an Geh- und Radwegen, auch an Problemstellen und Überleitungen tragen Bodenmarkierungen zur Orientierung bei.

Die Abbildungen zeigen Beispiele für sinnvolle Markierungen im Landkreis:

- **Bild 1** ist ein geschützter Radfahrstreifen außerorts. Eine sinnvolle Maßnahme, um die Radfahrer sicher zu führen, sofern die Breiten ausreichen. Die Auflösung einer Fahrspur war in diesem Fall ein konsequenter Schritt zur Förderung des Radverkehrs. Zusätzlich positiv ist die rote Furtmarkierung an den Kreuzungen, um auf die Radfahrer aufmerksam zu machen.
- **Bild 2** zeigt die Überleitung eines Geh- und Radweges auf die Fahrbahn. Die Führung ist dank der Markierungen eindeutig. Es wäre wünschenswert, den Schutzstreifen noch weiter zu verlängern.
- **Bild 3** zeigt einen frequentierten Bahnhof. Dank der Markierungen in rot ist allen Verkehrsteilnehmern klar, dass mit Radverkehr zu rechnen ist. Ein Zugewinn an Sicherheit für die Radfahrer.



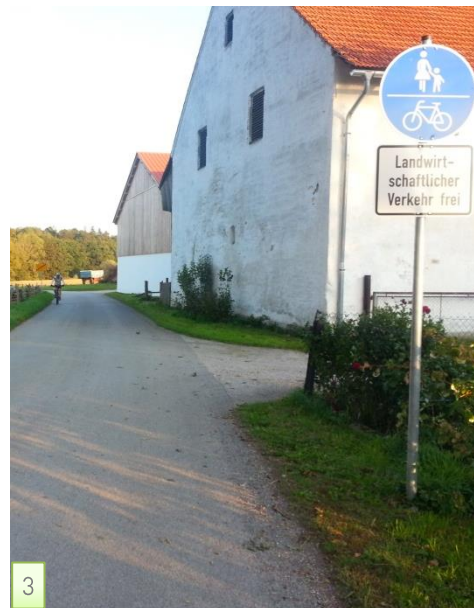
Weitere positive Aspekte der Radverkehrsförderung



- **Bild 1:** Die Abbildung zeigt, dass auf der Brücke für Fußgänger und Radfahrer ausreichende Breiten sichergestellt wurden. Konsequenz ist, dass für Autos kein Begegnungsverkehr auf der Brücke möglich ist. Hier hat man dem Radverkehr den Vorzug gegeben – ein positives Signal.

- **Bild 2:** Höhengleiche Querung außerorts mit Querungshilfe. Die Kreuzung ist damit für Radfahrer sehr positiv gestaltet, da keine Kanten den Fahrfluss behindern.

Es gilt zu bedenken, dass dies nicht immer möglich ist – Anschlaghilfen sind im Sinne der barrierefreien Kreuzungen ein Hilfsmittel, um Sehbehinderten sicheres Queren zu ermöglichen. Daher müssen bei den Planungen für Kreuzungen stets alle Verkehrsteilnehmer mit bedacht werden.



- **Bild 3:** Eine ganze Nebenstraße wurde hier zum Geh- und Radweg gemacht. Hier ist zügiges, sicheres und komfortables Radfahren kein Problem.

Dies waren nur einige positive Beispiele aus dem Landkreis, die zeigen, wie man Situationen radfahrfreundlich gestalten kann. An anderen Stellen wurde allerdings auch Entwicklungsbedarf festgestellt.

Entwicklungspotentiale

Während den Befahrungen gab es auch immer wieder Situationen, in denen Entwicklungsbedarf festgestellt werden musste. Auf drei Beispiele soll hier stellvertretend eingegangen werden:

- **Bild 1:** Das Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ ist in dieser Form ein Widerspruch zur StVO, denn auf dieser Strecke wird auch der Ammer-Amper-Radweg geführt. Das Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ oder das Zeichen 260 „Verbot für Kraftfahrzeuge“ können hier einfache Abhilfe schaffen, um die Durchfahrt für Radfahrer zu legalisieren.
- **Bild 2:** Der Übergang auf den benutzungspflichtigen Geh- und Radweg ist an dieser Stelle extrem schlecht, denn die Kuppe nimmt den Radfahrern die Sicht auf entgegenkommende Autos. Der erhöhte Bordstein ist ein zusätzliches Problem, das flüssiges Queren verhindert. Hinzu kommt, dass die Radfahrer bergauf fahren und damit von einer geringeren Grundgeschwindigkeit auszugehen ist. Eine frühere oder spätere Überleitung könnte Abhilfe schaffen.
- **Bild 3:** Der Radweg endet hier abrupt, die Überleitung auf den Wirtschaftsweg rechts unten im Bild ist nicht eindeutig zu erkennen und der Bewuchs erschwert die Situation zusätzlich. Eine flüssige Überleitung, in Kombination mit einer Verbreiterung des Übergangs und Bodenmarkierungen zur eindeutigen Führung wären sinnvoll.

Alle diese Beispiele wurden ausführlich in den Datenblättern der Problemstellen aufbereitet und mit Lösungsvorschlägen versehen. Auch die weiteren Stellen mit Handlungsbedarf sind dort enthalten, daher wird an dieser Stelle nicht näher darauf eingegangen.

An dieser Stelle wurde nur auf drei einfach lösbare Maßnahmen eingegangen, große Potentiale liegen auch in der Weiterentwicklung des Netzes und der Schließung von Netzlücken. Auf diese langfristig angelegten Maßnahmen wird bei den Handlungsempfehlungen eingegangen.



Zwischenfazit zum Status des Radnetzes

Das ist gut:

- ✓ Separat geführte Radwege
- ✓ Wegführung auf wenig befahrenen Straßen
- ✓ Vielzahl an Wegeangeboten (direkt vs. idyllisch)
- ✓ Asphaltierung vieler Wege
- ✓ Überleitungen in den Straßenraum, Fahrbahnmarkierungen und Querungen an einigen Stellen
- ✓ Radgerechte Abstellanlagen an Bahnhöfen

Hier gibt es Potential:

- ✗ Radverkehrsführungen die flüssiges Fahren verhindern
- ✗ Zu schmale Wege
- ✗ Wegepflege und Wegweisung teilweise mangelhaft
- ✗ Problem- und Gefahrenstellen (Poller, Straßenquerungen etc.)
- ✗ Führungen im Mischverkehr auf zu stark befahrenen Straßen
- ✗ Häufig keine Radverkehrsführung innerorts
- ✗ Weitere Potentiale für Radabstellanlagen vorhanden

Die Ergebnisse sind nun bekannt, ein Eindruck von der Situation im Landkreis ist entstanden. Doch was nun? Wie geht es weiter? Wie kann das Thema Radverkehr im Landkreis Dachau weiter vorangetrieben werden?

Auch aus der Politik gab es hierzu Anregungen, was das nachfolgende Kapitel zeigt.



4

Politische Anträge zur Förderung des Radverkehrs



Antrag der Freien Wähler

vom 22. März 2017

AGFK-Mitgliedschaft

Der Antrag in Kürze:

Bewerbung des Landkreises Dachau um eine Mitgliedschaft in der AGFK („Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e.V.“)

Bewertung topplan:

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen ist ein Netzwerk, das sich in den letzten Jahren immer stärker in Bayern etabliert hat und sich intensiv mit dem Thema Radverkehr auseinandersetzt. Eine Mitgliedschaft sendet ein starkes Signal nach außen, dass sich der Landkreis für die Radverkehrsförderung interessiert.

Die Zertifizierung als fahrradfreundliche Kommune ist dabei gleichzeitig Aufgabe und Ansporn. Denn grundsätzlich ist es sinnvoll, Interessen zu bündeln, sich mit anderen Kommunen und Landkreisen zu vernetzen und gegenseitig Erfahrungen auszutauschen.

Die AGFK stellt allerdings auch Anforderungen an die Mitglieder, darunter z. B. ein fixer Ansprechpartner für das Thema Radverkehr (Radverkehrsbeauftragte/-r), Winterdienst auf Radwegen, umfassendes Baustellenmanagement etc. Diese Forderungen sind sinnvoll, bringen allerdings Handlungsbedarf mit sich.

Die Mitgliedschaft hat also Vorteile, ist allerdings kein Selbstläufer. Es sollte allen Beteiligten klar sein, dass auch Pflichten damit einher gehen. Dennoch zeigt sich immer wieder, dass eine AGFK-Mitgliedschaft ein Ansporn für Gemeinden und Landkreise sein kann, um den Radverkehr nachhaltig zu fördern.

Antrag der CSU, SPD und
Bündnis 90 / Die Grünen

vom 28. September 2018

Radverkehrsbeauftragte-/r

Der Antrag in Kürze:

Einrichtung der Stelle eines/-r ehrenamtlichen Fahrradbeauftragten im Landkreis Dachau.

Bewertung topplan:

Generell ist der Antrag als sehr positiver Vorschlag zu bewerten und sollte weiter verfolgt werden. Warum das so ist und was alles in den Aufgabenbereich eines Radverkehrsbeauftragten fällt, wird im Rahmen der Handlungsempfehlungen im nächsten Kapitel ausführlich dargestellt. Denn auch wir sehen die Position eines Radverkehrsbeauftragten als überaus wichtig an.

Eine ehrenamtliche Besetzung der Position ist unseres Erachtens allerdings nicht empfehlenswert. Radverkehrsplanung ist kein Zusatz, sondern essentieller Bestandteil der Verkehrsplanung und sollte auch als vollwertiges Element behandelt werden. Eine umfassende Berücksichtigung der Belange der Radfahrer – rechtlich und planerisch – kann durch Laien kaum erfolgen.

Auch die Eingliederung der ehrenamtlichen Position in die administrativen Strukturen des Landratsamtes und die Definition des Kompetenzbereiches könnte schwierig werden.

Zudem ist für einen AGFK Beitritt ein Radverkehrsbeauftragter notwendig. Falls dieses Ziel also weiter verfolgt wird, ist es durchaus sinnvoll bereits die Position zu besetzen.

Insgesamt wäre die Besetzung der Position für den Landkreis sicher eine Bereicherung – der zukünftige Radverkehrsbeauftragte sollte allerdings über hohe Fachkompetenz verfügen und nicht nur ehrenamtlich tätig sein.

Antrag der CSU

Vom 28. Februar 2019

Der Antrag in Kürze:

Infrastruktur und Mobilität im Landkreis stärken

Fahrradschnellwege entlang der wichtigen Verkehrsachsen im Landkreis *(A 8, B 471, S2 Altomünster/Petershausen nach Dachau/München)*

Bewertung topplan:

Die gängigen Standards für Radschnellverbindungen beinhalten üblicherweise relativ hohe Mindestbreiten, einen störungsarmen Verlauf, die Trennung von Fußgängern und Radfahrern, keine starken Steigungen und eine Mindestlänge von 5 Kilometern. Diese Standards zu erfüllen, ist insbesondere in urbanen Gebieten, wo das Potential an Radfahrern da wäre, sehr schwierig.

Dennoch sind durchgehende schnelle Radverbindungen eine sinnvolle Idee zur Schaffung eines leistungsfähigen und alltagstauglichen Netzes. Der Radverkehr sollte daher bei künftigen Bauprojekten entlang wichtiger Verbindungslinien stets mitbedacht werden.

Zu den im Antrag genannten Strecken lässt sich im Detail sagen:

➤ Verbindungen an der S2:

Im Radverkehrskonzept enthalten und in einer sehr hohen Hierarchie eingestuft. Insbesondere als Anknüpfungspunkte an den ÖPNV sind Bahnhaltstellen wichtig. Wo es bislang noch keine fahrbaren Verbindungen gibt, wurden die Strecken als Netzlücken im Konzept berücksichtigt.

➤ B 471:

Von der Autobahnanschlussstelle Fürstenfeldbruck / Dachau bis zum Übergang der Schleißheimer Straße in die Dachauer Straße, an der Landkreisgrenze, als Wunschlinie im Radverkehrskonzept. Radverkehr sollte bei Planungen und Baumaßnahmen entlang dieser Verbindung berücksichtigt werden.

➤ A 8:

Von Odelzhausen nach München als Wunschlinie im Radverkehrskonzept enthalten. Die Linie kann durchaus sinnvoll sein, insbesondere vor dem Gesichtspunkt von Stau und weiteren Verkehrsproblematiken im Großraum München. Dennoch muss bedacht werden, dass es rund um Dachau weitere Strecken gibt, die für mehr Bürger einen Anschluss darstellen und aus diesem Grund eine noch höhere Priorität im Alltagsradverkehr haben.

5

Handlungsempfehlungen

Die Potenziale der
Radverkehrsförderung sind groß:

- zur Entlastung des Verkehrs
 - zur Entlastung der Finanzen
 - für die Zufriedenheit der Menschen
-

Wer kümmert sich um das Thema Radverkehr?

Nachfolgend werden die Empfehlungen zur Förderung des Radverkehrs im Landkreis Dachau vorgestellt. Damit neigt sich der Auftrag von topplan dem Ende zu, denn Umsetzungen vor Ort können wir aus der Ferne nicht koordinieren. Die Fragen, die sich aus diesem Umstand ergeben, sind also: Wer koordiniert die weitere Umsetzung der Maßnahmen? Wer kümmert sich um die Belange des Radverkehrs im Landkreis? Wer ist verantwortlich?

Die Zusammenarbeit mit der Kreisentwicklung war über den gesamten Projektzeitraum hinweg sehr positiv und kooperativ und alle Abteilungen im Landratsamt haben sich im Rahmen der Möglichkeiten engagiert. Auch die Resonanz der Kommunen bei Besprechungsunden und Diskussionen war stets groß und alle Beteiligten haben sich die Zeit für umfassende Planungen und Gespräche genommen. Doch wie geht es nach Projektende weiter? Die Radverkehrsförderung sollte weiterhin vorangetrieben werden und dazu braucht es Verantwortlichkeiten.

Radverkehrsförderung ist ein umfassendes Thema und erfordert personelle Kapazität. Häufig ist so, dass der Radverkehr als Themenbereich in anderen Abteilungen der Verwaltung, wie ÖPNV, Wirtschaftsförderung oder Klimaschutz mitbetreut wird. Da all diese Abteilungen aber auch andere Aufgabengebiete haben, ist das Thema Radverkehr in vielen Fällen nur Beiwerk für die Mitarbeiter, kein prioritärer Bestandteil des Arbeitsalltags.

Im Landkreis Dachau wurde diese Problematik bereits erkannt, was auch der Antrag „Radverkehrsbeauftragter“ aus der Politik zeigt. Daher ist eine der wichtigsten Empfehlungen zur langfristigen Förderung des Radverkehrs: Definieren Sie einen festen Ansprechpartner für das Thema Radverkehr im Landkreis und machen Sie das auch in den Kommunen und in der Bevölkerung publik. Wichtig ist eine klare Definition und Kommunikation der Zuständigkeit. Idealerweise werden auch in den Kommunen Personalien für das Thema Rad festgelegt und ein gut strukturiertes „Netzwerk Radverkehr“ ins Leben gerufen.

Denn betrachtet man den Stellenwert, den nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität in den vergangenen Jahren gewonnen hat, ist es unerlässlich, einen festen, dauerhaften Ansprechpartner in der Verwaltung zu haben, der sich mit Radverkehrsförderung und Radverkehr auseinandersetzt. Er kümmert sich auf Verwaltungsebene um die Belange der Radfahrer und vernetzt sich mit allen Straßenbaulastträgern und Interessensgruppen. So kann dafür gesorgt werden, dass z. B. auch bei Verkehrs- und ÖPNV-Planungen der Radverkehr mit bedacht wird und es eine koordinierende Schnittstelle im Verwaltungsapparat gibt.

Die Aufgabengebiete rund um den Radverkehr sind breit gefächert:

- Umsetzung des Radverkehrskonzeptes, inklusive Prüfung und Weiterführung der Maßnahmen
- Koordinations- und Abstimmungsaufgaben mit gemeindlichen Radbeauftragten und weiteren Belangträgern
- Begleitung und Unterstützung von externen Experten und Fachbüros bei Planungen und Konzepten
- Ansprechpartner für Bürger und Verbände
- Qualitätsmanagement des Radnetzes
- Pflege und Management der Daten rund um den Radverkehr
- Öffentlichkeitsarbeit und Veranstaltungsplanungen
- Allgemeine Aufgaben zur Förderung des Radverkehrs

Innerhalb der Landkreisverwaltung ist eine enge Vernetzung des Radverkehrs mit Tiefbauabteilung, Regionalentwicklung, ÖPNV, Tourismus und den Verantwortlichen für Öffentlichkeitsarbeit notwendig. Hinzu kommt die Kommunikation mit dem Staatlichen Bauamt. Bewährt hat sich unseres Erachtens eine Person mit fachlichem Wissen aus Verkehrsplanung oder Bauingenieurwesen, denn Grundlage der Radverkehrsförderung ist immer Ausbau und Optimierung der Radinfrastruktur. Hier ist also der größte Einsatzbereich für Radverkehrsbeauftragte.

Betrachtet man diese vielfältigen Aufgaben, so ist eindeutig, dass die Schaffung einer langfristig verantwortlichen Stelle, die als Schnittstelle für alle Radthemen im Landkreis fungiert sinnvoll und notwendig ist. Es wäre also sehr wünschenswert, einen Radverkehrsbeauftragten im Landkreis zu haben.

Auch auf kommunaler Ebene ist wichtig, dass Radverkehr bei zukünftigen Planungen (z. B. Bauleitplanung) berücksichtigt wird. Eigene Radverkehrsbeauftragte wird es eher nur in Städten und größeren Kommunen geben. Dennoch sollten in den Gemeinden feste Ansprechpartner definiert werden, die für die Belange des Radverkehrs zuständig sind und mit der verantwortlichen Stelle des Landkreises kooperieren. Die genaue Ausgestaltung kann flexibel sein – wo in großen Städten ein eigener Radverkehrsbeauftragter eine gute Lösung ist, ist für kleine Gemeinden z. B. ein Ansprechpartner beim Bauamt oder der Bürgermeister selbst sinnvoll. Wichtig ist, DASS es feste Ansprechpartner gibt, damit das Thema Radverkehr nicht in den Verwaltungsstrukturen untergeht.

Mit der Festlegung von festen Ansprechpartnern kann so ein langfristig aktives „Netzwerk Radverkehr“ ins Leben gerufen werden, das vereint an der Weiterführung der Radverkehrsförderung arbeitet – denn gemeinschaftlich ist die Erreichung von Zielen (auch auf politischer Ebene) in den meisten Fällen einfacher.

Umgang mit Problemstellen

In den vorhergehenden Kapiteln wurde bereits auf die Erfassung und Analyse von Problemstellen eingegangen. Es sollte selbstverständlich sein, wird aber hier dennoch noch einmal erwähnt: Die Behebung der Problem- und Gefahrenstellen ist von großer Wichtigkeit für die nachhaltige Radverkehrsförderung.

Mit den ausgegebenen Datenblättern liegen bereits Handlungsempfehlungen zu den einzelnen Problemstellen vor – machen Sie sich daran diese umzusetzen. Dies wird in manchen Fällen recht simpel sein – Bodenmarkierungen lassen sich beispielsweise schnell aufbringen. In anderen Fällen ist die Situation komplexer – wenn eine Brückenverbreiterung wünschenswert wäre, lässt sich das sicherlich nicht ad hoc veranlassen. Beginnen Sie also mit den kurzfristigen Maßnahmen, verlieren Sie aber die mittel- und langfristigen nicht aus den Augen. Falls Sie in manchen Situationen nicht weiter wissen: Fragen Sie andere Kommunen, Radverkehrsexperten, Verkehrsbehörden oder Fachbüros.

Die Bilder zeigen einerseits Problemstellen, andererseits Beispiele aus dem Landkreis, wo ähnliche Problematiken bereits entschärft sind – manchmal trägt es zum Umgang mit Problemstellen bei, von anderen zu lernen.

Bild 1: Unübersichtliche Kurve beim GADA Gewerbegebiet – Gegenverkehr wird erst spät gesehen.

Bild 2: Mittelmarkierungen sorgen für klarere Fahrverhältnisse, wie in diesem Beispiel an der St 2047, südlich von Assenhausen.

Bild 3: Die zahlreichen Ein- und Ausfahrten bei den Supermärkten in Altomünster sind ungünstig für Radfahrer.

Bild 4: Furtmarkierungen erhöhen die Aufmerksamkeit aller Verkehrsteilnehmer, wie hier im Stadtgebiet Dachau.

Bild 5: Der Poller bei Vierkirchen ist ein Hindernis für Radfahrer, komfortable Durchfahrt ist kaum möglich. Besser gelöst ist die Situation im folgenden Bild.

Bild 6: Die beiden Poller sind auch in Vierkirchen, unweit von Bild 5. Sie sind am seitlichen Rand des Geh- und Radweges angeordnet. Damit ist in der Mitte genügend Platz zur komfortablen Durchfahrt und Kfz-Verkehr wird dennoch abgehalten (eine Bodenmarkierung zur besseren Sichtbarkeit wäre noch eine gute Ergänzung).



Fortschreibung und Weiterentwicklung des Netzes

Im Zuge des Konzeptes wurden Netzlücken herausgearbeitet, Wunschlinien definiert und Prioritäten auf regionaler Ebene festgelegt. Dies ist einerseits sinnvoll, damit Ideen und Anregungen nicht verloren gehen, sondern langfristig dokumentiert sind. Andererseits ist es auch ein positives Signal nach außen, an Politik und Bevölkerung, wo der Landkreis Dachau nun mit einem abgestimmten Konzept auftreten kann und so zeigt, dass eine gemeinsame Linie existiert.

Neben diesen eher ideellen Aspekten geht es aber nun auch darum, die erfassten Lücken zu schließen und so die Situation des Radverkehrs vor Ort tatsächlich zu verbessern. Hierzu fällt den Baulastträgern eine wichtige Rolle zu, denn letztendlich sind sie es, die für Neubau und Lückenschlüsse verantwortlich sind.

Je nach Baulastträger gibt es verschiedene Möglichkeiten, Mittel zu akquirieren und Baumaßnahmen voranzutreiben. Die Baulastträger stellen aber auch verschiedene Anforderungen an Verkehrsstärken etc. Das Staatliche Bauamt hat hierbei oft höhere Anforderungen, als beispielsweise die Kommunen, die auch bei lokal wichtigen Verbindungen ohne übergeordnete regionale Bedeutung Baumaßnahmen forcieren. Für alle Baulastträger ist allerdings eine der größten Herausforderungen der Grunderwerb. Damit stehen und fallen die meisten Radwegeprojekte und daher ist es auch sinnvoll, hier im Zweifel baulastträgerübergreifend aktiv zu werden. Oft ist es für eine Kommune einfacher, mit Grundstücksbesitzern zu verhandeln und diese zu überzeugen, als für das Staatliche Bauamt.

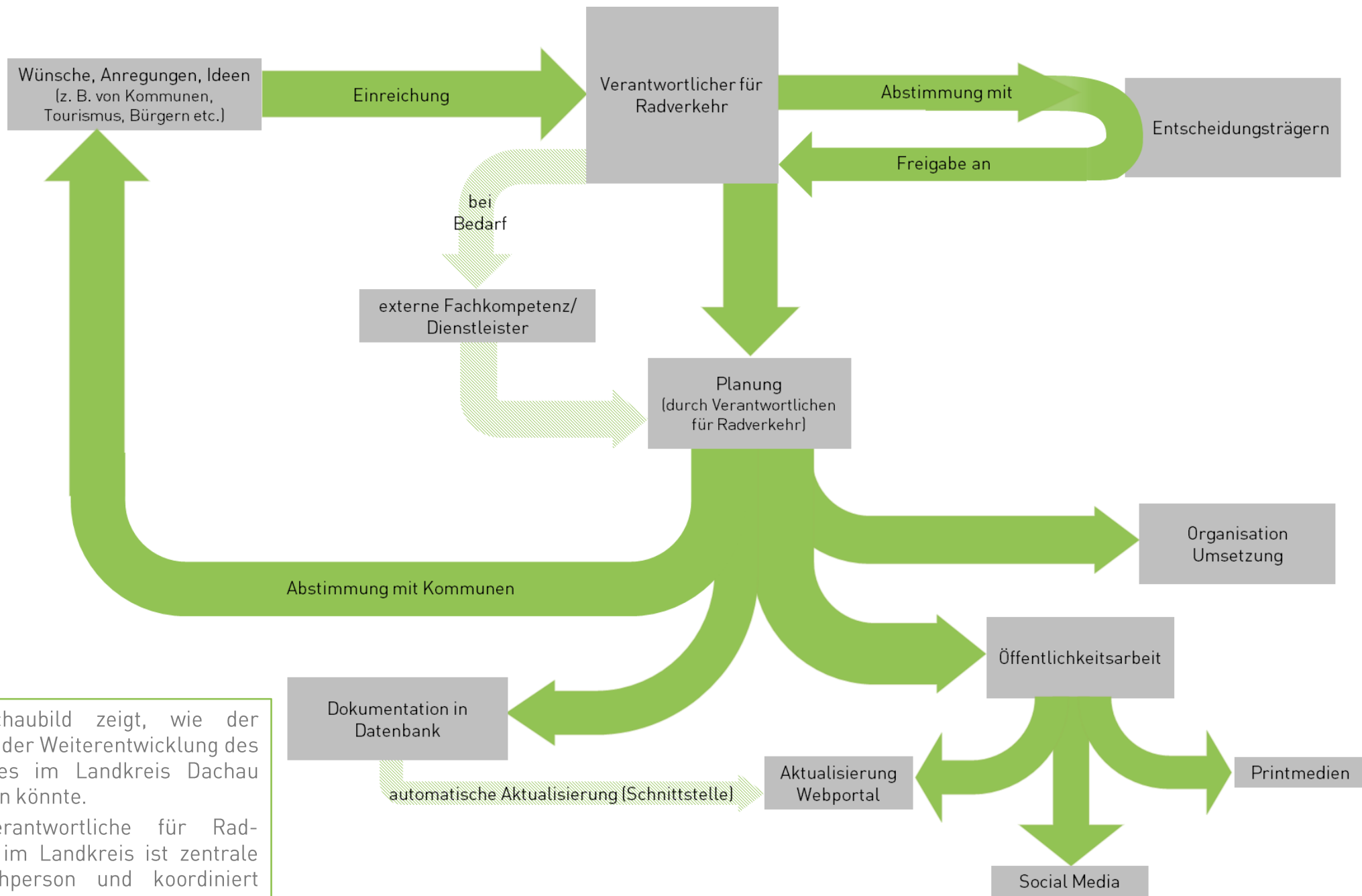
Zusammenarbeit und Durchhaltevermögen sind bei dem komplexen Thema der Lückenschlüsse ein zentrales Element – denn das Thema ist kein Sprint, vielmehr ein Marathon.

Dass sich etwas tut im Bereich der Radverkehrsförderung, zeigt auch das Bayerische Radwegebauprogramm 2020 – 2024 für Bundes- und Staatsstraßen, mit dem neben den gängigen und etablierten Fördermöglichkeiten weitere 200 Millionen Euro in Radwegbau investiert werden. Im Landkreis Dachau wurde beispielsweise die Verbindung an der St 2050 Hilgertshausen – Kleinschwabhausen angemeldet.

Auch der Landkreis ist aktiv und treibt den Bau von Geh- und Radwegen an Kreisstraßen voran. Das zeigen auch die „Bau in Planung“ Verbindungen in den Karten, die zu großem Teil an Kreisstraßen liegen.

Wichtig ist, dass neben der Dokumentation der Lückenschlüsse auch die Weiterentwicklung und Fortschreibung des Netzes vorangetrieben wird. Das bedeutet, dass auch in Zukunft bei Straßenbauprojekten, insbesondere auch an den definierten Wunschlinien, auf die Berücksichtigung des Radverkehrs geachtet werden muss. Daher ist es wichtig, einen Radverkehrsbeauftragten im Landratsamt zu haben, der als koordinierende Instanz die Berücksichtigung des Radwegekonzeptes in Zukunft sichert und die Abstimmung und Kommunikation mit den Baulastträgern übernimmt.

Auch die Erweiterung des Netzes um sinnvolle Achsen und die Integration neuer fahrbarer Verbindungen fällt in diesen Bereich – so kann langfristig ein abgestimmtes Netz gewährleistet werden. Wie die Prozesse hierbei aussehen können, zeigt das folgende Schaubild.



Das Schaubild zeigt, wie der Prozess der Weiterentwicklung des Radnetzes im Landkreis Dachau aussehen könnte. Der Verantwortliche für Radverkehr im Landkreis ist zentrale Ansprechperson und koordiniert die Abläufe. Zudem sorgt er für die umfassende Kommunikation und Information aller Beteiligten.

Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer geht der Flüssigkeit des Verkehrs vor.

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung in der Fassung vom Juli 2009; zu den §§ 39 bis 43 Absatz 1 Satz 5

Innerörtliche Radverkehrsplanung

Neben regionalen Lückenschlüssen stellt sich immer wieder heraus, dass die innerörtliche Radverkehrsführung ein besonderer Knackpunkt der Radverkehrsförderung ist. Häufig ist es so, dass sich die Radfahrer entlang von Hauptverkehrsachsen außerorts auf gut ausgebauten Radwegen, die eine hohe Verkehrssicherheit und schnelles Radfahren ermöglichen, fortbewegen können – so auch in vielen Teilen des Landkreises Dachau. Das ist sehr gut, jedoch enden die Radwege oft abrupt am Ortseingang. Die Radfahrer werden in den Mischverkehr geleitet und mehr oder weniger sich selbst überlassen – in vielen Fällen mit einem ungeeigneten Übergang.

Bei stark befahrenen Straßen kann die innerörtliche Führung auch ein Verkehrssicherheitsproblem darstellen. Umfragen zeigen, dass sich nicht einmal 10 % der deutschen Bevölkerung in solchen Situationen sicher fühlen. Folge ist, dass viele Menschen deswegen auf das Rad im Alltag verzichten. Die Förderung des Radverkehrs muss daher insbesondere bei der (gefühlten) Verkehrssicherheit der Radfahrer ansetzen.

Führungsformen sind hierzu ein probater Lösungsansatz – auf ihr Potential wurde bereits verwiesen und auch Anhang V greift dies noch einmal auf. Neben den Führungsformen wurden auch Verkehrsbelastungen und besondere Problemstellen vor Ort erfasst. Detailplanungen für Ortsdurchfahrten würden allerdings den Rahmen sprengen. Auch weil eine ideale Führung der Radfahrer innerorts auf Grund der zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen oft schwierig umzusetzen ist und individuelle Betrachtungen erfordert. Daher ist es notwendig, kritische Ortsdurchfahrten spezifisch im Detail zu betrachten. Zu empfehlen sind Verkehrsschauen mit Kommune, Straßenbaulastträgern, Polizei, Verkehrsbehörde und Radverkehrsbeauftragten, um gemeinsam an Lösungsansätzen zu arbeiten und sicher zu stellen, dass alle Optionen bedacht wurden.



1

Bei Themen wie innerörtlicher Planung stößt man immer wieder auf die gleichen Konfliktpotentiale – teilweise ist es nötig, auch unbequeme Entscheidungen zu treffen, in einigen Fällen lässt sich das Ganze aber auch argumentativ entkräften. Stellvertretend folgende Beispiele:

➤ **Dafür reicht der Platz nicht aus:**

Oft ein valides Argument, da viel Städte und Dörfer dicht bebaut sind und kaum zusätzlichen Platz bieten. Dennoch ist der Ansatz „Da kann man nichts machen.“ nichts, was den Radverkehr fördert. Es gilt zu prüfen, ob beispielsweise nach Auflösung von Mittelmarkierungen oder Parkplätzen genügend Platz für Radinfrastruktur vorhanden wäre, oder ob andere Maßnahmen wie Temporeduktion greifen können.

➤ **Auflösung von Parkplätzen zu Gunsten des Radverkehrs:**

Hier ist es zunächst notwendig, Angebot und Nachfrage zu betrachten: Wer nutzt die Parkplätze? Gibt es andere Stellplätze unweit entfernt? Kann ein Kompromiss gefunden werden - z.B. einseitige Parkplätze?

➤ **Tempo 30 in Ortsdurchfahrten:**

Ein kritisches Thema, das aktuell nur in seltenen Fällen Anwendung findet, auch auf Grund der Regularien im Straßenverkehrsrecht. Dennoch sollte es nicht komplett außer Acht gelassen werden, denn Lärmschutz, Kindergärten und Senioren-heime können bereits ausschlaggebende Argumente für Tempo-reduktionen sein. Hinzu kommt die auf der vorherigen Seite zitierte Prämisse des Verkehrswesens „Sicherheit vor Flüssigkeit“, die für alle Verkehrsteilnehmer greifen muss.



2

Bild 1: Schutzstreifen können bei beengten Verhältnissen ein Lösungsansatz sein. Reicht der Platz nicht aus, kann der Wegfall von Parkplätzen, oder (falls vorhanden) das Entfernen der Mittelmarkierung helfen, die nötigen Breiten zu erreichen.

Bild 2: Bei Tempo 30 ist auch Mischverkehr eine tragbare Lösung. Hier muss für die Anordnung im Zweifelsfall geprüft werden.



Neben den rein streckenbezogenen Aspekten, ist die Führung an Knotenpunkten von immenser Bedeutung, besonders in stark befahrenen Gebieten. Sie muss zum einen sicher, zum anderen auch komfortabel für den Radfahrer sein – lassen Sie das nicht außer Acht. Hier können Markierungslösungen und die Platzierung der Radfahrer im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs einen wertvollen Beitrag zur Sicherheit der innerörtlichen Verkehrsführungen leisten.

Für all diese Themen gibt es keine Pauschallösungen. Es kommt extrem stark auf die Situation vor Ort an. Im Zweifel kann die Bevölkerung mit befragt werden. Denn letztendlich geht es darum, den Radverkehr für die Einwohner im täglichen Leben zu fördern. Daher ist es sinnvoll, auch sie mit einzubeziehen.

Machen Sie sich darauf gefasst, dass Umsetzungen teils schwierig werden und es in vielen Fällen dicke Bretter zu bohren gibt. Dennoch lohnt sich am Ende die Mühe. Für eine nachhaltige Mobilität und zufriedene Bürger.

Bild 1: Musterbeispiel für die Führung des Radverkehrs an einem Knotenpunkt. Die Radfahrer werden im Sichtfeld des Verkehrs geführt und durch die Rotmarkierung ist unmittelbar ersichtlich, dass Radfahrer kreuzen.

Bild 2: Frequentierter Knotenpunkt im Stadtgebiet Dachau bei der ersten Befahrung. Die Führung der Radfahrer im Mischverkehr ist schwierig.

Bild 3: Die selbe Kreuzung wie in Bild 2 nach der Aufbringung von Markierungen für Radfahrer. Die Situation ist deutlich klarer und den Radfahrern wird mehr Raum gegeben. Zudem zeigt das Bild, dass die Bodenmarkierung trotz Nässe und eher schlechter Sicht sehr deutlich zu sehen ist.

Weiterentwicklungen der Radabstellinfrastruktur

Auf die Wichtigkeit von Radparkanlagen als Kernelement der Radverkehrsförderung wurde bereits eingegangen. Anlage VI gibt einen umfassenden Überblick, wie Weiterentwicklungen und Optimierungen in diesem Bereich aussehen können.

Zentrales Element bei der Weiterentwicklung von Radinfrastrukturen sind nicht nur Radparkanlagen. Allen Knotenpunkten von Verkehrsträgern kommt hier eine wichtige Rolle zu, um die Intermodalität zu fördern. An den Bahnhöfen im Landkreis Dachau ist mit zahlreichen Bike&Ride-Anlagen bereits ein großer und wichtiger Schritt getan und mit dem Fahrradparkhaus der Stadt Dachau ist ein echtes Leuchtturmprojekt, das auch überregional als Best-Practice-Beispiel betrachtet werden kann entstanden. Dennoch gibt es weiteren Handlungsbedarf.

An einzelnen Standorten radgerechte Abstellmöglichkeiten zu haben, reicht nicht aus. Ziel sollte ein flächendeckendes Netz aus dezentralen Radparkmöglichkeiten mit einheitlichen Standards sein, um die Mobilitätsinfrastruktur landkreisweit zu optimieren. Das bedeutet, es sollten auch an Bushaltestellen (in der Gemeinde Karlsfeld bereits gut umgesetzt), in Ortszentren, bei großen Arbeitgebern etc. Radabstellmöglichkeiten geschaffen werden.

Hierzu ist beratende Unterstützung durch den Landkreis sinnvoll. Denn die konkrete Umsetzung von Radparkanlagen in einzelnen Kommunen scheitert oft nicht am Willen, sondern an Wissen und Personalkapazitäten. Es gibt schlichtweg niemanden, der sich mit den Themen Fahrradparken und Weiterentwicklung der Infrastruktur ausführlich beschäftigen kann und über das Knowhow verfügt. Wenn es hier im Landkreis zum übergreifenden Austausch zwischen lokalen und regionalen Radverkehrsverantwortlichen kommt, können weitere Anreize zum Verzicht auf das Auto geschaffen werden – damit wäre ein großer Schritt hin zur intermodalen Mobilität getan.



Bild 1: Fahrradparkhaus in der Großen Kreisstadt Dachau

Bild 2: Radgerechte Abstellbügel an einer Bushaltestelle in Karlsfeld

Bild 3: Überdachte Anstellbügel an den Gleisen in Niederroth

Mängelbeseitigung Radwegweisung

Das Radnetz im Landkreis Dachau wird aktuell nach den Richtlinien der FGSV („Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen“) beschildert und erste Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes werden damit sichtbar.

Hier ist noch einmal das Engagement des Landkreises hervorzuheben, der erfreulicherweise mit Unterstützung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit die Finanzierung der Erstbeschilderung trägt. Ein wertvoller Beitrag für eine lückenlose und einheitliche Führung der Radfahrer.

Auch die Kommunen sind in das Projekt Beschilderung eingebunden und für die Montage im jeweiligen Gemeindegebiet, sowie die Mängelbeseitigung im Bestand zuständig. Diese Mängelbeseitigung ist durchaus sehr relevant. Denn mit der Erstbeschilderung ist es nicht getan – auch die bereits installierten Wegweiser müssen gepflegt werden, damit die durchgehende und logische Führung gesichert ist. Zu diesem Zweck wurden bereits Datenblätter ausgegeben, die abgearbeitet werden sollten, um die Qualität des Netzes zu erhalten.

Damit ist ein übergreifendes Wegweisungskonzept im Landkreis Dachau geschaffen. Nun gilt es, dieses auch weiter zu pflegen. Dabei ist einerseits das Thema Qualitätsmanagement, das auf der folgenden Seite erläutert wird relevant. Andererseits ist auch das Datenmanagement wichtig, denn eine Datenbank mit einem gemeinsamen, einheitlichen und nutzbaren Kataster trägt viel dazu bei, die Qualität der Wegweisung langfristig zu erhalten. Die Pflege könnte beispielsweise der Radverkehrsbeauftragte übernehmen.

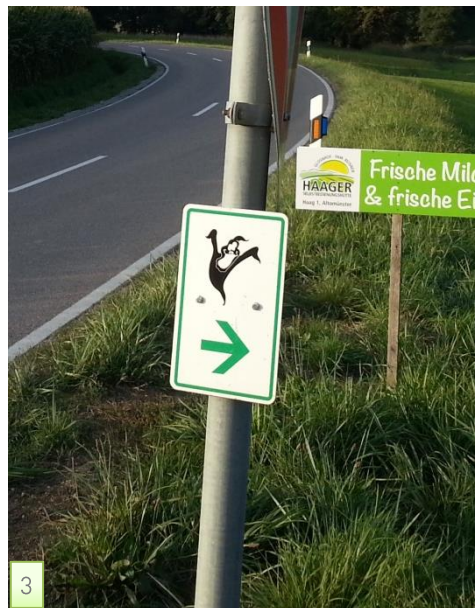


Bild 1: Teilweise ist bereits FGSV-konforme Wegweisung vorhanden.

Bild 2: Leider treten auch immer wieder Mängel auf – der montierte Zwischenwegweiser ist verschmutzt und sollte dringend gereinigt werden.

Bild 3: Veraltete Zwischenwegweiser, wie in diesem Beispiel, werden im Zuge des Projektes abgebaut und durch FGSV-konforme Wegweisung ersetzt.

Ein Wegenetz und dessen Infrastruktur ist nur so gut wie sein Unterhalt!

Qualitätsmanagement als Schlüsselfaktor

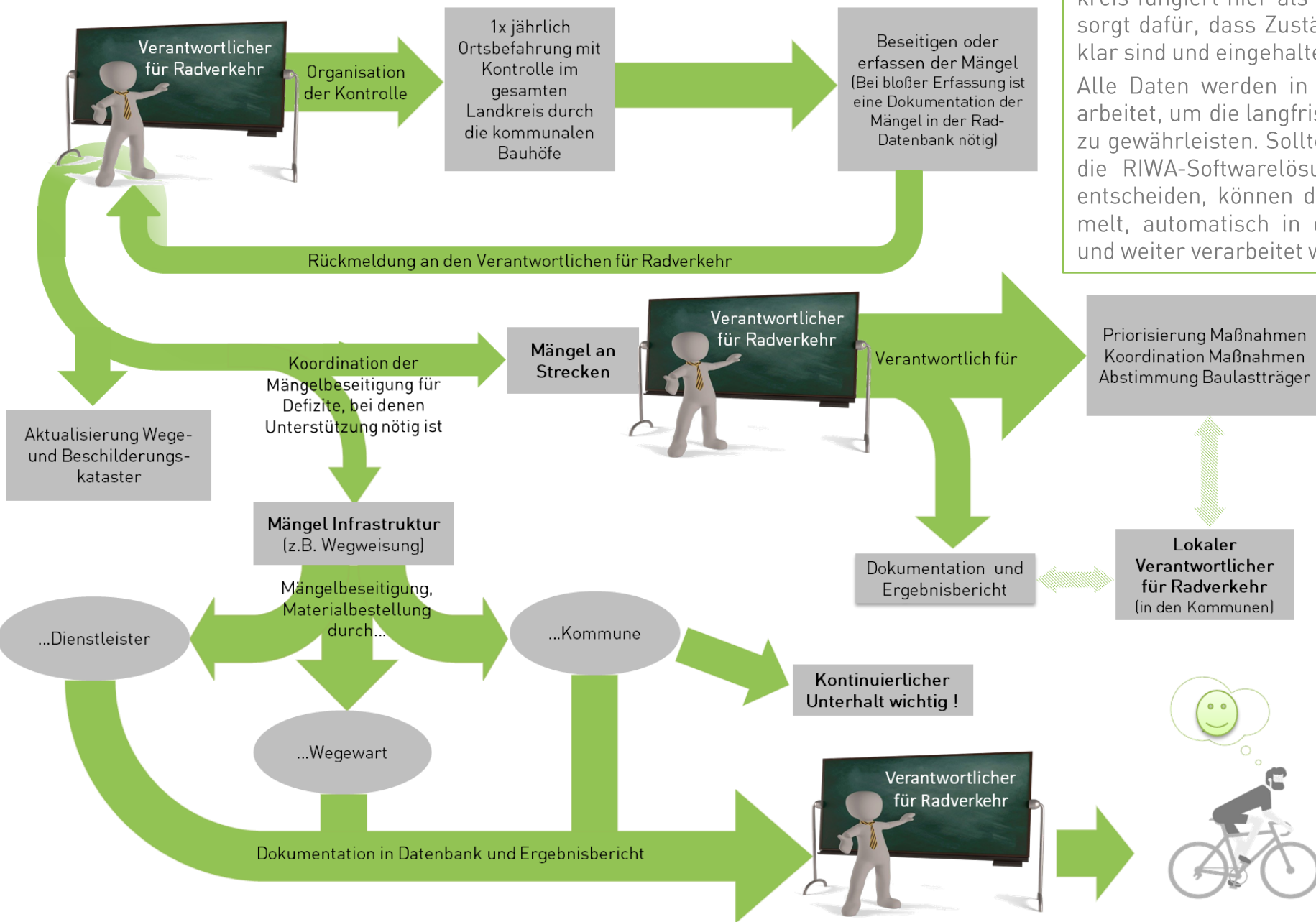
Es wurde bereits dargestellt, dass eine Prüfung von Wegweisung und Netz wichtig ist und bedacht werden muss, um den Radverkehr zu fördern. Doch wie soll das Ganze statt finden? Wie können die Informationen aktuell gehalten werden? Wer ist zuständig? Und woher weiß man überhaupt von Mängeln vor Ort?

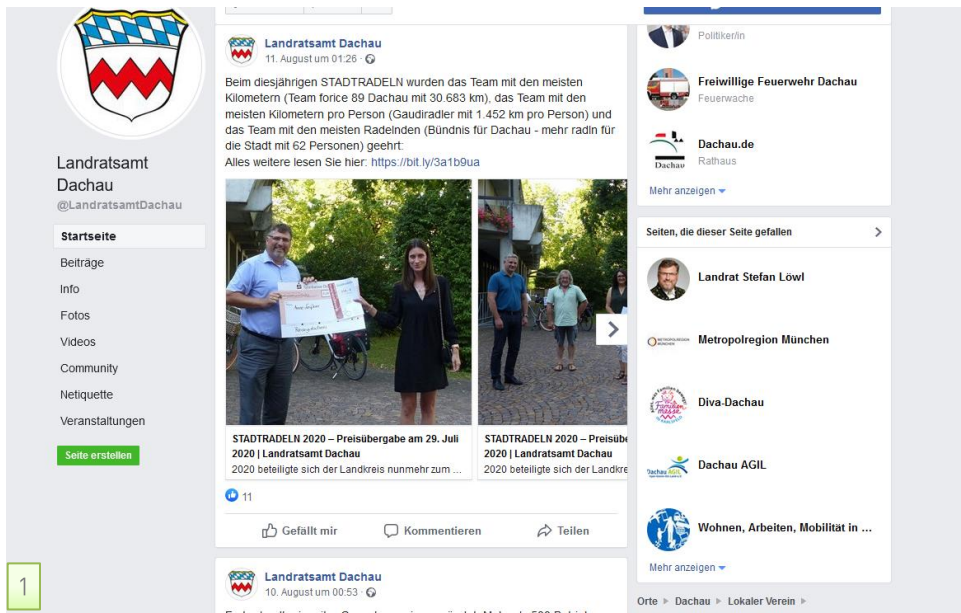
Oftmals geraten nach Projektabschluss ganze Wegenetze und Beschilderungssysteme in Vergessenheit. Kontrolle und Netzentwicklung sind nicht klar geregelt und es gibt keine klaren Zuständigkeiten. Verdrehte Wegweiser, kaputte Straßen und zugewachsene Radabstellanlagen tragen nicht dazu bei, den Radverkehr zu fördern. Um dem entgegen zu wirken, bedarf es eines professionellen Qualitätsmanagements der gesamten Radinfrastruktur – und das baulastübergreifend. Nur so können die Ergebnisse aus zeitintensiven Projekten langfristig gesichert werden. Für ein effektives und nachhaltiges Qualitätsmanagement sind folgende Säulen von Bedeutung – teilweise wurden diese in den weiteren Empfehlungen schon ausführlicher dargestellt, denn Qualitätsmanagement ist eine absolute Schnittstellenaufgabe:

- Klärung von **Verantwortlichkeiten** zwischen den Baulastträgern
- Ernennung eines **Gesamtkoordinators** (sinnvoll wäre der Radverkehrsbeauftragte im Landkreis) und klare Aufgabenverteilungen: Verantwortlichkeiten müssen definiert und kommuniziert werden
- Jährliche **Kontrolle des Radwegenetzes** vor Ort im Hinblick auf Mängel und Handlungsbedarf
- **Weiterentwicklung** des Radnetzes in Bezug auf Routenführung, Wegezustand etc.
- **Datenmanagement** in Form einer Datenbank, um die Daten langfristig zu sichern und gut pflegen zu können
- **Kommunikation** mit Kommunen, Bürgern und übergeordneten Belangträgern (Straßenbauamt, Verkehrsbehörden, Forst etc.)

Wie all diese Faktoren zusammen wirken, zeigt das folgende Schaubild.

Das Schaubild zeigt einen möglichen Organisationsablauf für das Qualitätsmanagement im Landkreis Dachau. Der Verantwortliche für Radverkehr im Landkreis fungiert hier als Gesamtkoordinator und sorgt dafür, dass Zuständigkeiten und Abläufe klar sind und eingehalten werden. Alle Daten werden in eine Datenbank eingearbeitet, um die langfristige Ergebnissicherung zu gewährleisten. Sollte sich der Landkreis für die RIWA-Softwarelösung und die App dazu entscheiden, können die Daten damit gesammelt, automatisch in die Datenbank geladen und weiter verarbeitet werden.





1



2

© LRA Dachau

Erfolg durch Öffentlichkeitsarbeit

Will man mehr Menschen auf das Rad bringen, ist die Öffentlichkeitsarbeit ein zentrales Element. Nicht umsonst sind die geflügelten Worte der Public Relations „Tue Gutes und rede darüber“. Denn ein noch so gutes Radverkehrsmanagement nutzt nichts, wenn nicht die Bevölkerung über die Maßnahmen und Fortschritte informiert wird. Bei jeder Optimierung der Radinfrastruktur kann bzw. muss also darüber berichtet werden.

Im touristischen Radsegment gehört ein professionelles Marketing meist zum Standard. Der Alltagsradverkehr „hinkt“ da eher hinterher. Die strategische Öffentlichkeitsarbeit aus dem Freizeit- und Tourismusbereich lässt sich – modifiziert – auf den Alltagsradverkehr übertragen. Das Stichwort ist „crossmediale Kommunikation“. Das bedeutet, dass News über alle Medienkanäle platziert werden. Sei es über Tagespresse, Radnetzportale, Homepage, Blog oder Social Media. Aber auch Veranstaltungen und einmalige Ereignisse sind möglich, ebenso wie Plakatmaßnahmen, die Teilung von Informationen via Social Media und die Einbindung der Bevölkerung über Workshops und Bürgerdialoge – je diverser, desto eher können verschiedene Zielgruppen, Alters- und Bevölkerungsschichten erreicht werden. All das trägt zur Bewusstseinsbildung bei und fördert den Radverkehr.

Je klarer die Kommunikation, desto eher werden Maßnahmen im Bereich Radverkehr gesehen und geschätzt, denn die beste Infrastruktur hilft nichts, wenn die Bürger nicht darüber informiert werden und sehen, welche Möglichkeiten sie mit dem Rad haben.

Was für Maßnahmen denkbar sind und wie das Thema Öffentlichkeitsarbeit im Detail angegangen werden kann, zeigt Anlage VII.

Bild 1: Facebook-Auftritt des Landkreises – auch hier lässt sich das Thema Rad immer wieder einflechten.

Bild 2: Bei der Radtour mit dem Landrat kann der Landkreis aus einer anderen Perspektive betrachtet werden.

Digitalportal Radverkehr

Auf die Wichtigkeit von Öffentlichkeitsarbeit wurde verwiesen, doch wie können die Bürger über das Thema Radverkehr auf dem laufenden gehalten werden?

Eine Möglichkeit sind sicherlich die Webseite des Landratsamtes und die lokale Presse. Doch vielleicht gibt es nicht immer Neuigkeiten, oder man ist auf der Suche nach weiteren Informationen. Eine sinnvolle Ergänzung wäre ein Digitalportal Radverkehr:

Dort könnte unter anderem über das Radnetz, Radrouten, Wegweisung oder Radabstellanlagen informiert werden – quasi die Daten, die aktuell im topplan-Geoportal verfügbar sind. Auch eine Verknüpfung mit weiteren Abteilungen des Landratsamtes wäre sinnvoll. ÖPNV-Netzpläne, Gastgeber, Direktvermarkter, Umleitungen oder Baustellen sind nur ein paar Beispiele, die eingebunden werden könnten. All das kann dazu beitragen, dass bestehende Infrastrukturen im Landkreis bekannt und genutzt werden – und das nicht nur im Radverkehr.

Eine wertvolle Ergänzung wäre ein digitaler Mängelmelder für das Portal, um den Radfahrern im Landkreis die Möglichkeit zu geben, auf Probleme aufmerksam zu machen – mit der RADar-Plattform wird dies im Zuge des Stadtradelns bereits getan. Es wäre aber auch als Teil des Bürgerportals denkbar. Wichtig ist allerdings, dass die Anregungen auch ernst genommen und (wenn sinnvoll) umgesetzt werden.

Das Bürgerportal bietet mit interaktiven Möglichkeiten für den Landkreis die Chance, Informationen aus verschiedenen Bereichen zu bündeln und transparent darzustellen. Tourismus, Mobilität, ÖPNV und Wirtschaft können so verknüpft werden. Damit wäre die umfassende Betreuung des Portals nicht nur ein Baustein zur Radverkehrsförderung, sondern ein Beitrag zum Bürgerservice für den gesamten Landkreis. Dies muss natürlich auch entsprechend nach außen kommuniziert werden – Wie und Warum ist in Anlage VII näher dargestellt.

Sollte sich der Landkreis Dachau für das RIWA-GIS entscheiden, sei hier noch ein Ausblick in die nahe Zukunft gegeben:

Vianovis (Dienstleister für Bürgerportale) und RIWA (Anbieter für GIS-Systeme) entwickeln derzeit gemeinsam eine Schnittstelle zwischen dem RIWA-Geodatenpool und dem Bürgerportal „touvia“ von Vianovis. Ziel ist, dass Daten aus dem RIWA-System über diese Schnittstelle tagesaktuell auf dem Bürgerportal veröffentlicht werden. Das heißt, wenn z. B. eine neue Radparkanlage bei RIWA eingepflegt wird, wird diese Abstellanlage bereits am nächsten Tag online für die Bürger veröffentlicht – ein echter Meilenstein, denn doppelte Datenhaltung oder immer wiederkehrender Datenaustausch entfallen damit.

Datenhaltung und Management

Das Stichwort „Datenmanagement“ ist bereits mehrfach im Bericht gefallen. Aber was hat es damit auf sich?

Die Daten des Radwegenetzes wurden im Rahmen der Befahrungen vor Ort georeferenziert erfasst und im Büro professionell aufbereitet. Wichtig ist nun, dass die Datenbasis weiter gepflegt wird, dann steht einer effektiven Nutzung bei zukünftigen Planungen nichts im Wege.

Dies kann über bestehende Systeme erfolgen. Eine Option, die interessant sein könnte ist aber auch die Nutzung der Datenbank der RIWA GmbH. RIWA hat als GIS-Dienstleister – in Zusammenarbeit mit topplan – ein spezialisiertes Rad- und Wanderwegemodul entwickelt, welches im RIWA-GIS zur Verfügung steht. Auch topplan arbeitet mittlerweile nur noch mit diesem System und pflegt die Projektdaten dort. Auch für Landkreise, gibt es die Möglichkeit dieses Modul zu nutzen, es ist aber kein Muss für ein strukturiertes Datenmanagement.

Sollte sich der Landkreis nicht für die Nutzung der Datenbank der RIWA GmbH entscheiden, gibt es die Option, über Dateiaustauschformate die Netzdaten zur weiteren Verwendung bereitzustellen und diese in anderen Systemen fortzuschreiben.

Damit ist die Möglichkeit gegeben, Datenerfassung, -haltung und -pflege eng zu vernetzen und so eine umfassende Darstellung der aktuellen Radsituation zu bieten. Unerlässlich ist in diesem Zuge, die Daten konstant und einheitlich zu pflegen und so langfristig eine solide Datenbasis zu sichern. Auf dieser Basis können dann zukünftige Planungen und Qualitätskontrollen aufgesetzt werden.

Dazu ist es sinnvoll, eine feste Person zu haben, die sich um das Datenmanagement kümmert. Zu empfehlen ist, dass diese Aufgabe zentral beim Radverkehrsbeauftragten angesiedelt wird, der wiederum eng mit dem GIS Beauftragten kooperiert. Der Radverkehrsbeauftragte kann die Daten pflegen und je nach Datenbank ggf. auch Schreibrechte verwalten und vergeben.

Je nach dem für welche Datenbank-Lösung sich der Landkreis Dachau entscheidet, ist theoretisch auch denkbar, dass die einzelnen Kommunen selbstständig auf Raddaten zugreifen, um Anpassungen vorzunehmen. Wir empfehlen allerdings ein striktes Rechte-Management, um zu vermeiden, dass die Datenbasis durch Übereifer verfälscht, oder zu sehr verändert wird. Denn einheitliche Standards und Richtlinien sind verpflichtend einzuhalten, nur so kann Stückwerk vermieden werden.

Sollte sich der Landkreis für das RIWA GIS entscheiden, so wird es auch die Option einer mobilen Anwendung geben. Hierzu entwickelt RIWA aktuell eine zum Rad- und Wanderwegemodul zugehörige App für den mobilen Einsatz vor Ort. Dadurch können Bestands-erfassungen und Kontrollen der Radinfrastruktur im Gelände wesentlich optimiert werden – eine sinnvolle Ergänzung, um ein langfristiges Qualitätsmanagement zu etablieren.

Neben der wichtigen Datenbank im Hintergrund, die vor allem für das landkreisinterne Management sinnvoll ist, gibt es zur einfachen Ansicht der Projektergebnisse von topplan ein Webportal, in dem die gesammelten Informationen lagegenau in Karten eingeblendet werden können. Dieses Geoportal ist online abrufbar und kann helfen, einen schnellen Überblick über Faktoren wie Wegezustand oder -belag im Gebiet des Landkreises zu erhalten. Auch die punktuellen Problemstellen und die erfasste Infrastruktur können in diesem Zuge betrachtet werden. Erreichbar ist die Website unter: <https://maps.topplan.de?topkunde=dah>.

Auch auf die Wichtigkeit der Information der Bevölkerung sei hier noch einmal verwiesen. Möglichkeiten hierzu, wie ein digitales Bürgerportal und grundsätzliche Öffentlichkeitsarbeit wurden bereits vorgestellt und sollten wahrgenommen werden. Denn Radverkehrsförderung funktioniert nur, wenn sie auch nach außen kommuniziert wird.

Priorisierung der Empfehlungen

Nach dieser Fülle an Informationen stellt sich unweigerlich die Frage: Wie soll man beginnen, die Handlungsempfehlungen umzusetzen?

Eine Einteilung der Handlungsempfehlungen in Prioritäten ist hilfreich für das weitere Vorgehen. Da dies je nach Kommune und Baulastträger variieren kann, folgende Leitfragen als Inspiration:

- Wie hoch ist die Gefahr für den Radfahrer?
- Welches Potenzial hat die Maßnahme, z. B. in Bezug auf Schließung einer Netzlücke?
- Wie viele Radfahrer können erreicht werden?
- Gibt es Alternativen oder muss die Maßnahme sofort umgesetzt werden?
- Auf welcher Netzhierarchie liegt der Wegeabschnitt?
- Wie viele Akteure müssen an der Umsetzung beteiligt werden?

Wichtig ist, sich den Zeithorizont der Maßnahmen vor Augen zu führen und zu differenzieren, was schnell und problemlos möglich ist und wo mehr Vorarbeit einfließen muss. Es bietet sich an, drei Stufen zu wählen:

- Kurzfristige Maßnahmen (z.B. Entschärfung von Problemstellen)
- Mittelfristige Maßnahmen (z.B. Verbesserung von Infrastruktur, Wegezustand etc.)
- Langfristige Maßnahmen (z.B. Schließung von Netzlücken und größere Baumaßnahmen)

Mit Hilfe dieser Abschätzungen kann ein Überblick über die Maßnahmen gewonnen werden und es trägt dazu bei, die Empfehlungen zu clustern. Eine trennscharfe Abgrenzung ist sicher nicht möglich, aber die Priorisierung ist eine erste Hilfe, um einen groben Überblick zu erhalten.

Bild 1: Der Rückschnitt von Bewuchs, um die Sicht zu verbessern ist nur eine kleine Maßnahme.

Bild 2: Für eine neue sichere Querung außerorts ist mehr Planung und Aufwand nötig.



Kleine Schritte sind besser als keine Schritte...

Und zum Schluss: Schaffen Sie Verbindlichkeiten!

Ohne Frage: Die Behebung von Problemstellen, Datenhaltung, Öffentlichkeitsarbeit und die weiteren Themen sind wichtig. Netzentwicklung unter Einbezug von Hierarchien und Ausbaustandards ist sinnvoll. Letztendlich sind all diese Maßnahmen aber nur so gut wie ihre Umsetzung. Daher ist wichtig, im Zuge der Förderung des Radverkehrs Verbindlichkeiten zu schaffen.

Standards leben davon, dass sie eingehalten werden und es keine Ausnahmen gibt. Insbesondere im Kontext von Straßen- und Wegebau ist das nicht immer einfach. Nicht umsonst scheitern die meisten Radwege nicht am politischen Willen, sondern am Grunderwerb. Ähnliches gilt für große Projekte mit hohem Konfliktpotential – oft scheint es verlockend, Ideallösungen und Vereinbarungen bei Seite zu schieben und den einfachsten Weg zu wählen. Damit sind aber Absprachen und Standards hinfällig.

Setzen Sie sich also mit den politischen Entscheidungsträgern zusammen und beschließen Sie gemeinsam, wo der Weg hinführen soll. Vereinbaren Sie feste Ziele zur Radverkehrsförderung und halten Sie die Ergebnisse verbindlich fest. Das hilft Ihnen und es hilft Ihren Kommunen, denn auch diese können sich darauf berufen und müssen nicht bei jeder Maßnahme neu rechtfertigen, warum z. B. ein Radweg von 2,00 Metern nicht ausreicht, oder der eine oder andere Parkplatz dem Radverkehr weichen muss.

Und wenn Anforderungen nicht erreicht werden können? In diesem Falle sollte man sich ein paar Fragen stellen: Wie wahrscheinlich ist es, dass eine Verbesserung der Situation möglich sein wird? Gibt es Alternativen, die optimiert werden können? Habe ich alles versucht, um den Anforderungen gerecht zu werden? Wenn dem so ist, ziehen Sie Konsequenzen und treffen Sie auch mal unbequeme Entscheidungen und am Ende: Schaffen Sie Verbindlichkeiten – für eine langfristige Verbesserung der Radsituation im Landkreis.

Welche Ziele das für den Landkreis Dachau sein können, zeigen die folgenden zehn Punkte zur Förderung des Radverkehrs.





Zielsetzungen für die Radverkehrs- förderung im Landkreis Dachau



Radverkehr ist eine dauerhafte, langfristige Aufgabe!



Zielsetzungen für die Radverkehrsförderung im Landkreis:

- 1. Behebung von Gefahrenstellen:** Bestehende Gefahrenstellen müssen entschärft werden, um die Gefährdung für Radfahrer und andere Verkehrsteilnehmer zu minimieren. Hierzu wurden Datenblätter an die Straßenbaulastträger übergeben, welche Schritt für Schritt abgearbeitet werden.
- 2. Lückenschlüsse im Bestand:** Lücken, die im Zuge des Radverkehrskonzeptes erkannt und dokumentiert wurden, werden sukzessive geschlossen und bei zukünftigen Planungen mit bedacht. Falls weitere Netzlücken erkannt werden, sollten diese mit berücksichtigt werden, um die Attraktivität des Radfahrens weiter zu steigern.
- 3. Innerörtliche Radverkehrsplanung:** Die innerörtliche Radverkehrsführung ist von großer Bedeutung für die Nutzbarkeit und die Durchgängigkeit des Radnetzes, insbesondere in dicht besiedelten Gebieten mit stark befahrenen Straßen. Die Planungen erfolgen zunächst mit Fokus auf besonders kritische Einzelabschnitte. Langfristiges Ziel ist eine durchgehende Radinfrastruktur im gesamten Landkreis.
- 4. Weiterentwicklung der Radabstellinfrastruktur:** Gute Radabstellanlagen sind ein Kernelement der Radverkehrsförderung. Ein einfach anwendbarer Handlungsleitfaden für alle Kommunen, Straßenbaulast-/Verkehrsträger, Grundstückseigentümer, Arbeitgeber und Bauherren, sowie die Bestandsaufnahme und -analyse von Radabstellanlagen an allen öffentlichen Einrichtungen wird dazu beitragen, die Infrastruktur zu optimieren.
- 5. Mängelbeseitigung Radwegweisung:** Um eine lückenlose Führung der Radfahrer gewährleisten zu können, werden Mängel in der Beschilderung beseitigt sowie fehlende Wegweiser ergänzt. Den Gemeinden liegen Datenblätter mit Informationen zu den bestehenden Mängeln vor. Eine Erstausrüstung einheitlicher Wegweiser wird durch den Landkreis beschafft.
- 6. Qualitätsmanagement Radnetz:** Die Qualität der gesamten Radinfrastruktur muss fortlaufend kontrolliert und verbessert werden. Zu diesem Zweck wird ein langfristig orientiertes Qualitätsmanagement-Konzept aller im Landkreis zuständigen Straßenbaulastträger etabliert, in dessen Zuge Netz und Wegweisung regelmäßig analysiert und geprüft werden.
- 7. Öffentlichkeitsarbeit:** Die Bevölkerung wird über die Entwicklungen im Radverkehr regelmäßig auf dem Laufenden gehalten und zum Radfahren motiviert. Information und Motivation über crossmediale Kanäle sind wichtig.
- 8. Einrichtung Digitalportal Radverkehr:** Eine zentrale Informationsplattform bündelt Wissen und informiert die Bürger schnell und einfach. Verknüpfungen mit anderen Bereichen wie ÖPNV und Tourismus sind möglich und werden angestrebt. Ein digitaler Mängelmelder hilft, Anregungen und Hinweise der Bevölkerung aufzunehmen.
- 9. Datenpflege Wegenetz und Beschilderungskataster:** Um auch in Zukunft den Überblick über die Radinfrastruktur und das Radwegenetz zu wahren, muss die Aktualisierung der Radinfrastrukturdatenbank fortlaufend erfolgen.
- 10. Radverkehrsbeauftragter:** Der Radverkehrsbeauftragte vertritt als koordinierende Stelle im Landkreis die Belange des Radverkehrs und ist Ansprechpartner für Fachbehörden, Kommunen, Straßenbaulastträger, Bürger und andere Akteure. In diesem Zuge ist er verantwortlich für die Umsetzung des Radwegkonzeptes, die Abarbeitung der Handlungsempfehlungen sowie der hier vorgestellten Zielsetzungen.

6

Ausblick

If you plan cities for cars and traffic,
you get cars and traffic.
If you plan for people and places, you get
people and places.

Fred Kent

Radverkehrskonzept für den Landkreis Dachau

Mit diesem Auftrag sind wir in das Projekt gestartet und haben uns auf den Weg gemacht, den Radverkehr im Landkreis Dachau gemeinsam mit Ihnen auf den Prüfstand zu stellen. Heute können wir mit Stolz auf die vergangenen Monate blicken.

Unzählige Eindrücke, Informationen, positive Begebenheiten und Entwicklungspotentiale konnten wir in dieser Zeit sammeln und für Sie aufbereiten. Das Projekt mag nun am Ende sein, die Grundlagenplanung abgeschlossen. Aber ist es auch das Ende? Nein, vielmehr ist ein Anfang getan – nun liegt es an Ihnen: Machen Sie sich auf den Weg und entwickeln Sie den Radverkehr weiter. Gemeinsam, als Landkreis, als Kommune, als Gemeinschaft.



Ein Herz für Radler.



Das Spektrum an möglichen Maßnahmen ist breit gefächert und die Einbindung der Vertreter aus Politik und Administration ein wichtiger Schritt, um Ideen, Wünsche und Belange zu strukturieren und weiterzuverfolgen.

Nun gilt es, aktiv zu werden und die Punkte Schritt für Schritt aufzuarbeiten. Denn der Radverkehr kann einen großen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität und zur Zufriedenheit der Menschen leisten – jetzt und in Zukunft.

Lassen Sie diesen Bericht nicht das Ende sein, halten Sie es mit
Walt Whitman:

„Niemals war mehr Anfang als jetzt!“