



# **Fahrradfreundliches Fürstenfeldbruck**

## **Radverkehrsplan der Stadt Fürstenfeldbruck**

# Inhaltsverzeichnis

Kapitel	Inhalt	Seite
<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	5
1.1	Gründe für den Radverkehrsplan	6
1.2	Inhalte des Radverkehrsplanes	7
1.3	Ziele	7
1.4	Zielgruppe	8
1.5	Erfolgskontrolle	8
<b>2</b>	<b>Bürgerbefragung</b>	9
2.1	Auswertung	9
2.2	Schlussfolgerungen aus der Bürgerbefragung	13
2.2.1	Schlussfolgerungen zur Radverkehrsinfrastruktur	13
2.2.2	Schlussfolgerungen zur Fahrradnutzung	13
2.2.3	Schlussfolgerungen zum Eingang aus den Ortsteilen	13
2.3	Anregungen der Bürger	13
<b>3</b>	<b>Planerische Zielvorgaben</b>	14
3.1	Einleitung	14
3.1.1	Bausteine für den Radverkehr als System	14
3.2	Koordinierung der Radverkehrplanung- und Förderung	15
3.3	Regelwerke/Dokumentation/Information	15
3.3.1	Rechtsverbindlichkeit der Normen und Regelwerke	15
3.4	Berücksichtigung des Radverkehrs bei Maßnahmen/Projekten	16
3.4.1	Checkliste für Radverkehrsmaßnahmen	16
<b>4</b>	<b>Festlegen der Rahmenbedingungen</b>	17
4.1	Allgemeines	17
4.2	Aufgabenspektrum des/der Radverkehrsbeauftragten	17
4.3	Einbindung des/der Radverkehrsbeauftragten in die Organisation	17
4.3.1	Runder Tisch Radverkehr (RTR)	17
4.4	Funktionsdiagramm des/der Radverkehrsbeauftragten	18
<b>5</b>	<b>Grundlagen zu Radwegen/Radrouten</b>	19
5.1	Allgemeines	19
5.2	Radroutenführung	19
5.3	Radwege	20
5.3.1	Gefahrenpunkte Radwege versus Radfahrstreifen/Schutzstreifen	20
5.3.2	Benutzungspflicht für Radwege	21
5.3.3	Gemeinsamer Geh- und Radweg	22
5.3.4	Gehweg / Radfahrer frei	22
5.4	Radfahrstreifen/Schutzstreifen	22
5.5	Aufstellflächen	24
5.6	Ausweichfläche	24
5.7	Öffnung von Einbahnstraßen	24
5.8	Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h	25
5.9	Fahrradstraßen	25
5.10	Durchlässigkeit von Sackgassen	26
5.11	Radwegabsenkungen/Radwegüberfahrten	26
5.12	Baumaßnahmen an/auf Radwegen	26
5.13	Radverkehrsführung an Knotenpunkten	26
5.13.1	Direktes Linksabbiegen	27
5.14	Programm zur Entschärfung von Gefahrenstellen	27

<b>Kapitel</b>	<b>Inhalt</b>	<b>Seite</b>
<b>6</b>	<b>Das Radroutennetz</b>	28
6.1	Allgemeines	28
6.2	Streckenführung der Hauptrouten	29
6.3	Streckenführung der Nebenrouten	30
6.4	Der Ring	31
<b>7</b>	<b>Wegweisung</b>	32
7.1	Allgemeines	32
7.2	Ausführung der Beschilderung	32
7.3	Innerörtliche Routen	34
7.4	Überregionale Routen	35
7.5	Qualitätssicherung	35
7.6	Begleitende Informationen	35
<b>8</b>	<b>Fahrradabstellanlagen</b>	36
8.1	Allgemeines	36
8.1.1	Neue dezentrale Fahrradabstellanlagen	36
8.1.2	Nutzbarmachung vorhandener Fahrradabstellanlagen	36
8.1.3	Verbesserung der Fahrradabstellanlagen	36
8.2	Fahrradstellplatzsatzung	37
8.3	Hinweise zu den Aufstellorten von Fahrradabstellanlagen	37
8.4	Auswahl geeigneter Fahrradabstellanlagen	37
8.4.1	Übersicht der ADFC-empfohlenen Fahrradabstellanlagen (Stand 10/2009)	38
8.5	Planungsbeispiele für Fahrradabstellanlagen	39
8.6	Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum	39
8.7	Fahrradabstellanlagen im privaten Raum	39
8.8	Fahrradparkhäuser	40
8.8.1	Fahrradboxen	40
8.9	Fahrradparkleitsystem	40
8.10	Qualitätssicherung	40
<b>9</b>	<b>Tourismus</b>	41
9.1	Allgemeines	41
9.2	Ausbau des Tourismusangebotes	41
9.3	Angebot von touristischen Fahrradrouten	41
9.3.1	Verleih von GPS-Geräten	41
9.4	Fahrradverleih	42
<b>10</b>	<b>Kommunikation/Information</b>	43
10.1	Allgemeines	43
10.2	Fahrradinformationszentrum	43
10.3	Fördern eines zielgruppenorientierten Mobilitätsbewusstseins	43
10.4	Öffentlichkeitsarbeit	44
10.4.1	Allgemeines	44
10.4.2	Marketing für das Radfahren	44
10.4.3	Fahrradstadtplan	45
10.4.4	Mobilitätsbildung in den Schulen	45
10.5	Radverkehrstagen	45

<b>Kapitel</b>	<b>Inhalt</b>	<b>Seite</b>
<b>11</b>	<b>Qualitätssicherung</b>	46
11.1	Allgemeines	46
11.2	Reinigung	46
11.3	Winterdienst	46
11.4	Ständige Kontrolle des Radroutennetzes	46
11.5	Kummerkasten	47
<b>12</b>	<b>Finanzen</b>	48
12.1	Allgemeines	48
12.1.1	Controlling	48
12.2	Finanzierung Radwegebau	49
12.3	Förderungsmöglichkeiten	49
12.3.1	Förderung von Radwegen im Rahmen GVFG	49
12.3.2	Förderung von Radwegweisung im Rahmen GVFG	50
12.3.3	Förderung von Radwegen entlang von Staatstraßen	50
12.4	Steuerung der Mittelverwendung	50
<b>13</b>	<b>Entscheider</b>	51
13.1	Der Stadtrat	51
<b>14</b>	<b>Ausführende</b>	52
14.1	Städtische Ämter	52
14.1.1	Stadtplanungsamt	52
14.1.2	Stadtbauamt	52
14.1.3	Ordnungsamt	52
14.1.4	Bauhof	52
14.1.5	Stadtmarketing, Wirtschaftsförderung, Tourismus	52
14.1.6	Presse- und Öffentlichkeitsarbeit	52
<b>15</b>	<b>Beteiligte</b>	53
15.1	Polizeidirektion Fürstenfeldbruck	53
15.2	Der ADFC Kreisverband Fürstenfeldbruck	53
15.3	Der runde Tisch Radverkehr	53
15.4	Sonstige Partner	53
<b>16</b>	<b>Literaturverzeichnis/Internet Links</b>	54
<b>17</b>	<b>Anhang</b>	55

Die Federführung an der Erstellung des Radverkehrsplanes hatten:

- für die Stadt Fürstenfeldbruck: Markus Reize, Leiter des Stadtplanungsamtes
- für den ADFC: Peter Dreisow, Leiter der Arbeitsgruppe Verkehr im ADFC

### **Freigabe:**

Der Radverkehrsplan wurde durch den UVS in der Sitzung vom 20.04.2010 uneingeschränkt verabschiedet. Die in der Sitzungsvorlage aufgeführten Ergänzungen wurden eingearbeitet.

Damit soll dieses Werk als Basis für alle künftigen Aktivitäten/Entscheidungen bezüglich der Förderung des Radverkehrs dienen.

# 1 Einleitung

Umweltbelastung, Klimawandel, Zunahme des motorisierten Individualverkehr (MIV) sind die Themen unserer Zeit. Besonders der MIV trägt in einem hohen Maße an der Umweltbelastung und dem Klimawandel bei.

Durch eine Erhöhung des Radverkehrs kann dieser Entwicklung gegengesteuert werden. Kein Verkehrsmittel wird so unterschätzt wie das Fahrrad. Dabei ist es auf den kurzen Strecken und in der Stadt eine sinnvolle Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV). Aber auch in der Freizeit und für Urlaubszwecke bietet sich das Fahrradfahren an. In der Analyse 2009 der Deutschen Zentrale für Touristik (DZT) hat der Fahrradtourismus die größten Zuwachsraten.

In Deutschland beträgt der Anteil des Radverkehrs bei 10% (Erhebung zum Nationalen Radverkehrskongress im Mai 2009 in Berlin). Damit sind die Potenziale bei weitem nicht ausgeschöpft. Das zeigt ein Blick auf unsere europäischen Nachbarn. Die Niederländer nutzen beispielsweise für 27 % aller Wege das Fahrrad. In einigen Städten liegt der Radverkehrsanteil sogar bei rund 40 %.

Gerade in den Ballungsräumen oder in verdichteten Siedlungsräumen (z.B. Fürstenfeldbruck) wo die Hälfte aller PKW-Fahrten kürzer als 5 km ist, kann das Fahrrad seine Vorteile voll ausspielen: Es ist nicht nur umweltfreundlich (kein Lärm, keine Abgase), das Fahrrad hält auch seine Benutzer fit.

Außerdem spart es Nerven, da die Parkplatzsuche entfällt.

Darüber hinaus ist die Erhöhung des Fahrradanteils am Gesamtverkehr im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik auch ein Beitrag zur Sicherung der Gesamtmobilität.

Das Risiko für Fahrradfahrer, im Straßenverkehr zu verunglücken, nimmt ab, sobald in einer Stadt der Radverkehr zunimmt. Denn je mehr Radfahrer auf den Strassen unterwegs sind, umso eher stellen sich die Autofahrer auf diese anderen Verkehrsteilnehmer ein. Wenn nur vereinzelt Radfahrer unterwegs sind, werden Autofahrer immer wieder von "plötzlich auftauchenden Radfahrern" überrascht.

Die Erfahrung vieler Städte zeigt, dass Radfahren einfacher und sicherer wird, sobald sich Geschwindigkeit und Aufkommen des PKW-Verkehrs verringern. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen können dabei eine preiswerte Alternative zur Anlage neuer Radwege sein.

Man geht allgemein davon aus, dass ab einem Radverkehrsanteil von 20% die Präsenz der Radfahrer im Straßenverkehr ausreicht, um sie dauerhaft bei den Autofahrern als präsent zu etablieren und eine dauerhafte Verhaltensänderung zugunsten einer entsprechenden Einstellung zu den radfahrenden Verkehrsteilnehmern zu erreichen. Bei einem Radverkehrsanteil von unter 20 % scheint dies noch nicht der Fall zu sein.

## **Das Umweltbundesamt hatte in einer Untersuchung zum Modal Split des Personenverkehrsaufwandes bei der „Fachlichen Bewertung“ folgendes beschrieben:**

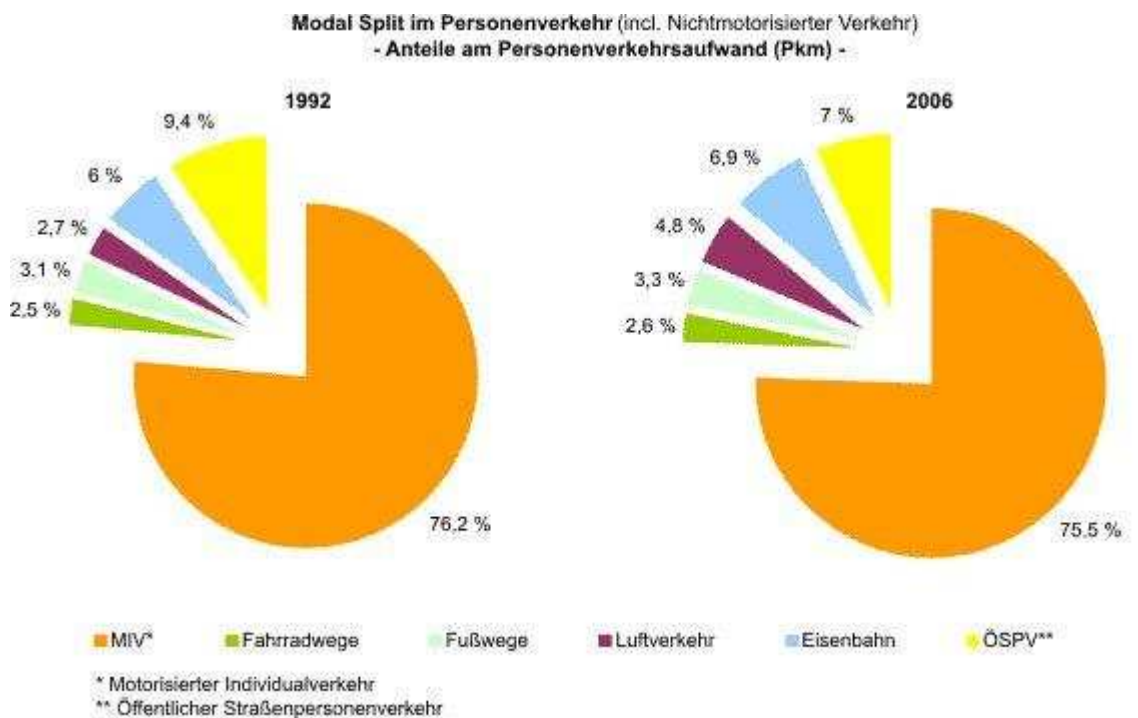
Die Steigerung des Verkehrsaufwandes im Personenverkehr betrug zwischen 1991 und 2007 26,4 %. Der motorisierte Individualverkehr nahm dabei um 24,1 % zu und behielt damit seine dominierende Stellung unverändert bei. Sein Anteil am gesamten Personenverkehrsaufwand ging von 1991 (81,6 %) bis 2007 (80,1 %) geringfügig zurück. Die mit Abstand höchsten Zuwachsraten unter allen Personenverkehrsträgern erzielt der Luftverkehr. Von 1991 bis 2007 stieg der Verkehrsaufwand im Luftverkehr über Deutschland um 160 %. Im gleichen Zeitraum nahm der Verkehrsaufwand des öffentlichen Straßen- und Schienenverkehrs um 16,5 % zu. Der Anteil dieser beiden vergleichsweise weniger umweltbelastenden Verkehrsarten am Gesamtverkehrsaufwand ging um 1,2 Prozentpunkte zurück. Würde man den nichtmotorisierten Personenverkehr (Fußgänger, Rad) in den Verkehrsaufwand mit einbeziehen, dominierte im Jahr 2006 im Personenverkehr der motorisierte Individualverkehr mit einem Anteil von 75,5 % eindeutig vor dem Umweltverbund (Fußgänger-, Rad-, Schienen- und öffentlicher Straßenpersonenverkehr) mit 19,8 %. Außer im Öffentlichen Straßenpersonenverkehr stieg der jeweilige Verkehrsaufwand aller Verkehrsträger (gemessen in Personenkilometer) an: Zwischen 1992 und 2006 erhöhte sich der Verkehrsaufwand im Motorisierten Individualverkehr um 20,7 %, bei der Eisenbahn um 39,4 % und im Rad- und Fußverkehr um 27,3 % bzw. 38,6 %. Der Luftverkehr wies über diesen Zeitraum den größten Zuwachs auf (+ 116,3 %). Dagegen sank der Verkehrsaufwand im Öffentlichen Straßenpersonenverkehr um 9,7 %.

Bezüglich der Fahrzwecke besitzen 2006 der Urlaubs- und Freizeitverkehr mit 43,6 % sowie der Berufs- und Ausbildungsverkehr mit etwa 21,4 % die größten Anteile am Personenverkehrsaufwand. Auf Dienst- und Geschäftsreisen entfallen 13,1 %, auf Einkaufsfahrten 16,9 % des Personenverkehrs.

5,1 % des Personenverkehrsaufwandes werden im Rahmen von Begleitfahrten (d.h. Bringen und Holen von Personen) erbracht.

In Deutschland werden pro Tag rund 270 Mio. Wege mit über drei Mrd. Personenkilometern zurückgelegt. Rund 61 % dieser Wege werden mit dem Pkw zurückgelegt, weitere 23 % zu Fuß, 9 % mit dem Fahrrad und 8 % entfallen auf den Öffentlichen Verkehr (Busse, Straßenbahnen etc.).

Der nichtmotorisierte Verkehr ist leise und belastet die Umwelt nicht mit Schadstoffen aufgrund der „Null-Emissionen“. Der Fuß- und der Radverkehr sind daher ausgesprochen umwelt- und stadtverträgliche Fortbewegungsformen; Eine Verlagerung, vor allem des MIV auf umweltfreundliche Straßenverkehrsträger, ist anzustreben.



Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 2008/2009, Oktober 2008

Detaillierte Informationen können in der Homepage des Umweltbundesamtes

<http://www.umweltbundesamt-daten-zur-umwelt.de/umweltdaten/>

abgefragt werden.

### Modal Split (Auszug aus Wikipedia)

Modal Split wird in der Verkehrsstatistik die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Modi) genannt. Eine andere gebräuchliche Bezeichnung im Personenverkehr ist *Verkehrsmittelwahl*. Der Modal Split ist Folge des Mobilitätsverhaltens der Menschen und der wirtschaftlichen Entscheidungen von Unternehmen einerseits und des Verkehrsangebots andererseits.

#### 1.1 Gründe für den Radverkehrsplan

Fürstenfeldbruck bietet aufgrund seiner topografischen Lage ein ausgezeichnetes Umfeld zur Nutzung des Fahrrades. Mit dem Radroutennetz des Landkreises und den in einzelnen Gemeinden schon ausgewiesenen Radroutennetzen sind erste Schritte eines umfassenden Radroutennetzes im Landkreis Fürstenfeldbruck getan. Es war deshalb zwingend geboten, dass sich die Stadt Fürstenfeldbruck in diese Reihe mit einschließt.

Aufgrund des Projektvorschlages vom ADFC Kreisverband Fürstenfeldbruck

#### „Projekt 20% - Wege zur Erhöhung des Radverkehrsanteiles in Fürstenfeldbruck“

hat die Stadt Fürstenfeldbruck in der Sitzung des UVA vom Dezember 2008 beschlossen den vorliegenden Radverkehrsplan in Zusammenarbeit mit dem ADFC und den zuständigen Stellen der Stadtverwaltung zu erstellen.

Im ADFC-Fahrradklimatest 2005, siehe Anlage, rangiert Fürstenfeldbruck bei den Städten unter 100' Einwohner auf Platz 80. Beim Vergleich mit den bayerischen Städten lediglich auf Platz 16. Nicht zuletzt deswegen hat sich die Stadt Fürstenfeldbruck zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2014 der Radverkehr auf 20% des Gesamtverkehrsaufkommen zu erhöhen, um künftig den Titel „Fahrradfreundliche Stadt“ tragen zu können.

## 1.2 Inhalte des Radverkehrsplanes

Die Inhalte des Radverkehrsplanes beruhen auf den Wünschen der Bürger, siehe Kapitel 2, sowie den fachlichen Empfehlungen der an der Erstellung dieser Dokumentation beteiligten Partner

- Stadtverwaltung Fürstenfeldbruck, Planungsamt, Markus Reize
- ADFC Kreisverband Fürstenfeldbruck, Arbeitsgruppe Verkehr, Peter Dreisow

In dem Radverkehrsplan werden die **strategischen** Vorgaben/Handlungsweisen für die Stadt Fürstenfeldbruck beschrieben, die zur Steigerung des Radverkehrs dauerhaft beitragen. Wenn sich die im Radverkehrsplan beschriebenen Bedingungen in verkehrspolitischer, gesellschaftlicher sowie rechtlicher Sicht ändern, ist dieser entsprechend zu aktualisieren.

Maßnahmen, die sich aus der Erstellung des Radverkehrsplanes ergeben, sind in einem eigenständigen „Maßnahmenkatalog“ beschrieben. Dieser bildet die **operative** Basis für die Erreichung der beschriebenen Ziele. Der Maßnahmenkatalog wird regelmäßig, unter Einbeziehung der Entscheidungsträger, fortgeschrieben.

## 1.3 Ziele

Der Radverkehr ist dem motorisierten Verkehr gleichberechtigt, siehe § 1 der StVO. Die Nutzung des Fahrrades muss künftig in den Köpfen der Bevölkerung als selbstverständlich angesehen werden. Mit allen Empfehlungen des Radverkehrsplanes und den daraus resultierenden Maßnahmen soll dauerhaft ein fahrradfreundliches Klima geschaffen werden.

Um dieses zu erreichen, werden folgende Hauptanforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur gestellt:

- **Förderung**

Die Förderung des Radverkehrs bringt bessere Mobilität, die zur wirtschaftlichen Entwicklung einer lebendigen Stadt beiträgt. Ein Hauptpunkt ist hierbei die Bereitstellung der finanziellen Mittel im Haushaltsplan.

- **Sicherheit**

Die Radverkehrsinfrastruktur muss das Radfahren so sicher wie möglich machen

- **Radroutennetze**

Die Radrouten müssen ein zusammenhängendes Netz bilden und einheitlich gestaltet/ausgebaut sein

- **Direkte Wege**

Die Radrouten müssen direkte und schnelle Verbindungen für Radfahrer anbieten

- **Attraktivität**

Die Nutzung der Radverkehrsinfrastruktur muss attraktiv und angenehm sein

- **Komfort**

Die Nutzung der Radverkehrsinfrastruktur muss komfortabel sein

Ein wichtiges „Werkzeug“ zur Umsetzung der Ziele des „Radverkehrsplans Fürstenfeldbruck“ ist der „Nationale Radverkehrsplan 2002-2012“ (NRVP). In diesem werden die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland beschrieben und die Handlungsfelder aller Beteiligten aufgezeigt. Auch die Kommunen sind hier aufgerufen, ihren Beitrag zur Umsetzung der Ziele zu leisten.

Zusätzliche Informationen zeigt der „Zweite Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland“ auf.

## **1.4 Zielgruppe**

Die Inhalte des Radverkehrsplanes dienen als künftige Richtschnur

- für die Stadtplanung
- für den Tiefbau-Hochbau
- für das Ordnungsamt
- für den Bauhof
- für die Öffentlichkeitsarbeit
- für den Stadtrat
- für die von der Stadt beauftragten Planungsbüros

Bei allen künftigen Projekten sind die Empfehlungen/Vorgaben des Radverkehrsplans in die Planung mit einzubeziehen.

## **1.5 Erfolgskontrolle**

Um den Erfolg des Zieles „Erhöhung des Radverkehrsanteiles in Fürstenfeldbruck“ zu überprüfen, wird empfohlen, nach einem Zeitraum von ca. 5 Jahren eine erneute Bürgerbefragung, mit denselben Fragen wie 2009, durchzuführen. Eine Erhebung des derzeitigen Radverkehrsanteils ist aus organisatorischen- und praktischen Gründen sowie der damit verbundenen Kosten nicht sinnvoll.



## 2 Bürgerbefragung

### 2.1 Auswertung

Es ist eine wichtige Voraussetzung, dass die Wünsche und Anforderungen der BürgerInnen Fürstenfeldbrucks in dem Radverkehrsplan berücksichtigt werden. Damit wird eine hohe Akzeptanz aller künftigen Maßnahmen bezüglich der Radverkehrsinfrastruktur sichergestellt.

Aus diesem Grund wurde im April 2009 eine Fragebogenaktion zum Radverkehr durchgeführt. Die Auswertung der in diesem Zeitraum eingegangenen 340 Fragebogen (per Papier oder auf elektronischem Wege) wurde vom ADFC durchgeführt. Die Verteilung der eingegangenen Fragebogen entspricht in etwa dem Bevölkerungsanteil in den einzelnen Stadtteilen. Erkenntnisse aus den Ergebnissen der Auswertung sind in den nachstehenden Tabellen im Feld Kommentar eingetragen. Die Originale der Auswertung sind im Anhang abgeheftet.

Zur einfacheren Einordnung der Fragen wurden die Prioritäten nach folgenden Gesichtspunkten zusammengefasst:

Prio 1 und 2 **wichtig**, hier ist Handlungsbedarf gegeben

Prio 3 und 4 **nicht so wichtig**, hier kann etwas verbessert werden

Prio 5 und 6 **unwichtig**, hier ist kein Handlungsbedarf gegeben

Entsprechend der erreichten Punktzahl wurden die Zellen in der Tabelle eingefärbt:

<b>Höchste Punktzahl</b>	<b>Mittlere Punktzahl</b>	<b>Niedrigste Punktzahl</b>
--------------------------	---------------------------	-----------------------------

Die Antworten mit den höchsten Punktzahlen sind als Thema in den Radverkehrsplan aufgenommen.

### Radverkehr-Fragebogen der Stadt Fürstenfeldbruck

Fragen zur Radverkehrsinfrastruktur							
Wo sehen Sie den größten Handlungsbedarf? <u>Im Radroutennetz</u>	Ges.	Prio 1	Prio 2	Prio 3	Prio 4	Prio 5	Prio 6
<b>Haupttrouten innerörtlich</b>	<b>303</b>	222	52	17	9	3	9
Kommentar: Diese Frage wird eindeutig sehr hoch bewertet. Das bedeutet dass die innerörtlichen Haupttrouten dringend zu verbessern sind. Man muss das auch im Kontext mit der Frage zur Fahrradnutzung sehen.							
<b>Radrouten zu anderen Ortsteilen</b>	<b>303</b>	110	97	60	23	9	4
Kommentar: Diese Frage wird ebenfalls sehr hoch bewertet. Auch die Routen zu den Ortsteilen sind verbesserungswürdig. Man muss das auch im Kontext mit der Frage zur Fahrradnutzung sehen.							
<b>Vernetzung mit überörtlichen Radrouten</b>	<b>304</b>	67	75	98	41	12	11
Kommentar: Die zusammengefasste Punktzahl der Prio 1 und 2 ist etwas höher als Prio 3 und 4. Deshalb haben wir den Handlungsbedarf als „dringend“ eingestuft. Vor allem unter touristischen Gesichtspunkten sollte dieser Punkt angegangen werden.							
<b>Nebenrouten innerörtlich</b>	<b>246</b>	60	87	78	47	14	12
Kommentar: Zu den Haupttrouten ist eine Vernetzung von Nebenrouten ein wichtiger Punkt.							
<b>Öffnung von Einbahnstraßen</b>	<b>311</b>	72	76	52	36	30	45
Kommentar: Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr zum Befahren in Gegenrichtung wird offenbar als wichtig angesehen. Z.B. Philip-Weiß-Str., Ettenhoferstr.							
<b>Freigabe von Fußwegen für Radfahrer</b>	<b>313</b>	52	52	68	33	33	75
Kommentar: Es wurde von den Bürgern erkannt, dass die Freigabe vom Fußwegen für Radfahrer nur Konfliktstoff für alle Verkehrsteilnehmer (Radfahrer, Fußgänger) liefert. Obwohl die Punktzahl der Prio 1 und 2 geringfügig unter der von Prio 5 und 6 liegt, sollte man auf die Lösung „Radfahrer frei“ künftig nur spärlich einsetzen.							
<b>Neubau von Radwegen</b>	<b>317</b>	167	84	42	12	8	4
Kommentar: Ganz klares Votum für den Neubau von Radwegen. Das Ergebnis muss im Zusammenhang mit dem Ergebnis „Haupttrouten innerörtlich“ gesehen werden.							

<b>Im Radroutennetz</b>	<b>Ges.</b>	<b>Prio 1</b>	<b>Prio 2</b>	<b>Prio 3</b>	<b>Prio 4</b>	<b>Prio 5</b>	<b>Prio 6</b>
<b>Anlage von Radspuren / Radstreifen (Angebotsstreifen)</b>	<b>312</b>	<b>130</b>	<b>108</b>	<b>35</b>	<b>15</b>	<b>12</b>	<b>12</b>
Kommentar: Offensichtlich haben die Bürger erkannt, welche Vorteile Radspuren / Radstreifen haben. Deshalb sind künftig innerörtlich diesen den Vorzug zu geben.							
<b>Aufhebung der Benutzungspflicht auf Radwegen</b>	<b>293</b>	<b>31</b>	<b>33</b>	<b>44</b>	<b>40</b>	<b>35</b>	<b>110</b>
Kommentar: Das Thema Benutzungspflicht wird mit der neuen StVO geändert. Deshalb muss der Gesetzestext abgewartet werde. Einführung der neuen StVO im September 2009.							
<b>Einrichten von Zonen mit 30 km/h Beschränkung</b>	<b>297</b>	<b>43</b>	<b>38</b>	<b>55</b>	<b>57</b>	<b>41</b>	<b>63</b>
Kommentar: Ein klares Votum für oder gegen die 30 km/h-Zonen ist nicht erkennbar. Dennoch sollte man diesen Punkt bei künftigen Planungen nicht außer acht lassen. Der Radverkehr erhält in 30 km/h-Zonen eine größere Sicherheit. Aufwändige Maßnahmen für die Radverkehrsinfrastruktur sind dort nicht erforderlich.							
<b>Verbesserung der vorhandenen Radwege</b>	<b>313</b>	<b>131</b>	<b>82</b>	<b>50</b>	<b>21</b>	<b>12</b>	<b>17</b>
Kommentar: Das Ergebnis deckt sich mit den Aussagen im Punkt „Neubau von Radwegen“ sowie „Anlage von Radspuren / Radstreifen“ und muss künftig im Zusammenhang mit diesen beiden Punkten beachtet werden.							
<b>In der Radroutenwegweisung</b>							
<b>Für das gesamte Radroutennetz innerörtlich</b>	<b>289</b>	<b>54</b>	<b>53</b>	<b>75</b>	<b>42</b>	<b>30</b>	<b>35</b>
Kommentar: Die Wegweisung wird sowohl wichtig als auch weniger wichtig angesehen. Dennoch ist die Wegweisung für eine fahrradfreundliche Stadt unerlässlich. Die Entscheidung muss deshalb zugunsten der Radwegweisung erfolgen.							
<b>Für die Haupttrouten innerörtlich</b>	<b>286</b>	<b>55</b>	<b>58</b>	<b>71</b>	<b>37</b>	<b>36</b>	<b>29</b>
Kommentar: Das Ergebnis muss im Zusammenhang mit der ersten Frage „Für das gesamte Radroutennetz innerörtlich“ gesehen werden. .							
<b>Für die Radrouten zu den Ortsteilen</b>	<b>287</b>	<b>49</b>	<b>72</b>	<b>80</b>	<b>30</b>	<b>25</b>	<b>31</b>
Kommentar: Das Ergebnis muss im Zusammenhang mit der ersten Frage „Für das gesamte Radroutennetz innerörtlich“ gesehen werden. .							
<b>Bei den Fahrradabstellanlagen</b>							
<b>In der Innenstadt</b>	<b>313</b>	<b>116</b>	<b>81</b>	<b>55</b>	<b>28</b>	<b>17</b>	<b>16</b>
Kommentar: Ganz klares Votum zu mehr Qualität und Angebot in der Innenstadt. Das Ergebnis hängt stark mit Antworten bei der Fahrradnutzung zusammen							
<b>Bei den Einkaufszentren</b>	<b>300</b>	<b>80</b>	<b>93</b>	<b>57</b>	<b>33</b>	<b>13</b>	<b>24</b>
Kommentar: Ganz klares Votum zu mehr Qualität und Angebot bei den Einkaufszentren. Diese Frage ist im Zusammenhang mit den Antworten bei der Fahrradnutzung zu sehen.							
<b>Bei öffentlichen Einrichtungen</b>	<b>286</b>	<b>66</b>	<b>97</b>	<b>51</b>	<b>28</b>	<b>27</b>	<b>17</b>
Kommentar: Gleiches gilt wie beim Kommentar zu der Frage „Bei den Einkaufszentren“.							
<b>Fahrradstationen an den S-Bahnhöfen</b>	<b>302</b>	<b>111</b>	<b>73</b>	<b>46</b>	<b>28</b>	<b>22</b>	<b>22</b>
Kommentar: Gleiches gilt wie beim Kommentar zu der Frage „Bei den Einkaufszentren“.							
<b>Im privaten Umfeld</b>	<b>280</b>	<b>12</b>	<b>34</b>	<b>52</b>	<b>55</b>	<b>48</b>	<b>79</b>
Kommentar: Die vergebenen Punkte hängen vermutlich auch vom privaten Umfeld der Einsender ab. Obwohl keine gänzliche Befürwortung erfolgt ist, würden wir eine „Stellplatzordnung für Fahrräder“ als für sinnvoll erachten. Diese Stellplatzordnung muss natürlich alle Bereiche umfassen (Gewerbe, Öffentliche Bauten, Private).							

<b>In der Öffentlichkeitsarbeit</b>	<b>Ges.</b>	<b>Prio 1</b>	<b>Prio 2</b>	<b>Prio 3</b>	<b>Prio 4</b>	<b>Prio 5</b>	<b>Prio 6</b>
<b>Aktuellen Fahrradstadtplan</b>	<b>302</b>	<b>83</b>	<b>77</b>	<b>50</b>	<b>41</b>	<b>23</b>	<b>28</b>
Kommentar: Klares Votum für einen Fahrradstadtplan. Nach Fertigstellung des Radroutennetzes ist der Fahrradstadtplan herzustellen (vgl. Radlstadtplan der Stadt München).							
<b>Wiederkehrende Informationen im Rathaus Report</b>	<b>305</b>	<b>47</b>	<b>78</b>	<b>93</b>	<b>42</b>	<b>18</b>	<b>27</b>
Kommentar: Obwohl dieser Punkt nach dem Ergebnis her als nicht so wichtig angesehen wurde, empfehlen wir dennoch das Thema Radverkehr immer wieder im Rathaus Report zu behandeln. Bei wichtigen Themen sollte man zusätzlich die Presse mit einbinden.							
<b>Informationstafeln an den Bahnhöfen</b>	<b>296</b>	<b>46</b>	<b>73</b>	<b>86</b>	<b>38</b>	<b>24</b>	<b>29</b>
Kommentar: Obwohl dieser Punkt nach dem Ergebnis her knapp als nicht so wichtig angesehen wurde, empfehlen wir dennoch Informationstafeln an den Bahnhöfen aufzustellen. Wenn das Angebot zu touristischen Fahrradrouten ausgebaut wird (siehe Ergebnis im Bereich Touristik) sind solche Informationstafeln eine gute und wichtige Dienstleistung.							
<b>Informationstafeln in der Stadtmitte</b>	<b>308</b>	<b>56</b>	<b>84</b>	<b>71</b>	<b>49</b>	<b>15</b>	<b>33</b>
Kommentar: Schon wegen der Tatsache, dass auf der Hauptstraße sämtliche Landkreisradrouten und die städtischen Radrouten zusammen treffen, muss an zentraler Stelle ein „Infopoint“ errichtet werden. Der jetzige „Infopoint“ vor der Sparkasse erfüllt nicht die Anforderungen an ein umfassendes Informationssystem.							
<b>Im Bereich Touristik</b>							
<b>Fahrradverleih</b>	<b>291</b>	<b>31</b>	<b>38</b>	<b>69</b>	<b>54</b>	<b>42</b>	<b>57</b>
Kommentar: Ein Fahrradverleih wird dem Ergebnis nach als nicht so wichtig oder sogar unwichtig eingestuft. Einen Fahrradverleih auf kommunaler Ebene (vgl. z.B. Call a Bike in München) sollte man aus Kosten- und Aufwandsgründen nicht in Betracht ziehen. Wohl aber können mit den ortsansässigen Fahrradhändlern Vereinbarungen über einen Fahrradverleih, an dem sich die Stadt kostenmäßig beteiligt, getroffen werden. Einzelne Fahrradhändler verleihen heute schon auf Anfrage Fahrräder.							
<b>Angebot von touristischen Fahrradrouten</b>	<b>300</b>	<b>42</b>	<b>71</b>	<b>70</b>	<b>48</b>	<b>23</b>	<b>46</b>
Kommentar: Das Angebot von touristischen Fahrradrouten wird dem Ergebnis nach als nicht so wichtig, aber mit der Tendenz zu wichtig, eingestuft. Erste Schritte wurden mit der Ausweisung von fünf Radrouten in der Rad- und Wanderkarte der Stadt gemacht. Was noch fehlt ist die entsprechende Wegweisung. Aus Sicht des ADFC ist der Bereich Touristik in unserer Stadt noch entwicklungsfähig.							
<b>Verleih von GPS-Geräten</b>	<b>287</b>	<b>10</b>	<b>17</b>	<b>40</b>	<b>44</b>	<b>40</b>	<b>136</b>
Kommentar: Das Votum geht klar zu unwichtig, deshalb ist hier zunächst kein Handlungsbedarf. Wenn aber die Stadt den Tourismus fördern möchte, ist ein attraktives Angebot der Verleih von GPS-Geräten. In einem ersten Schritt können die ausgewählten Radrouten, siehe vorherigen Punkt, in sogenannten GPS-Tracks auf der Homepage der Stadt bereitgestellt werden. Dabei kann der ADFC unterstützend tätig werden.							
<b>Qualitätssicherung</b>							
<b>Regelmäßiger Winterdienst</b>	<b>320</b>	<b>173</b>	<b>77</b>	<b>29</b>	<b>20</b>	<b>10</b>	<b>11</b>
Kommentar: Ganz klare Aussagen zum Winterdienst. Da es die Schneelage in unseren Breitengraden erlaubt, auch während des Winters das Fahrrad zu benutzen, sind die abgesetzten Radwege und der Zufahrten vom Schnee freizuhalten.							
<b>Regelmäßige Reinigung</b>	<b>314</b>	<b>150</b>	<b>90</b>	<b>37</b>	<b>18</b>	<b>11</b>	<b>8</b>
Kommentar: Die regelmäßige Reinigung der Radwege ist ein wichtiges Kriterium für die Benutzerfreundlichkeit. Es ist durch einen Reinigungsplan sicherzustellen, dass die Radwege regelmäßig gereinigt werden.							
<b>Regelmäßige Kontrolle der Radrouten</b>	<b>314</b>	<b>94</b>	<b>89</b>	<b>66</b>	<b>45</b>	<b>13</b>	<b>7</b>
Kommentar: Bei der regelmäßigen Kontrolle geht es um den baulichen Zustand, Rückschnitt von Einwachsungen, Überprüfung der Wegweisung. Diese Kontrolle könnte im Zuge der Reinigung durchgeführt werden.							

<b>Qualitätssicherung</b>	<b>Ges.</b>	Prio 1	Prio 2	Prio 3	Prio 4	Prio 5	Prio 6
<b>Kummerkasten für Verkehrsprobleme</b>	<b>314</b>	<b>73</b>	<b>66</b>	<b>78</b>	<b>42</b>	<b>25</b>	<b>30</b>
Kommentar: Als Kummerkasten kann eine Telefonhotline (mit Anrufbeantworter und eine e-Mail-Adresse eingeführt werden. Anmerkung: der ADFC Fürstfeldbruck bietet seit Jahren auf seiner Homepage unter der Rubrik „Kummerkasten“ ein Formular für Verbesserungsvorschläge an. Dieses könnte ggf. auch für den städtischen Kummerkasten verwendet werden.							

## Fragen zur Fahrradnutzung

### Sie benutzen das Fahrrad

	<b>Einfachnennungen Gesamt</b>	<b>331</b>	<b>In %</b>	<b>Platz</b>
täglich	207		62,6 %	1.
mehrmals die Woche	115		34,7 %	2.
mehrmals im Monat	8		2,4 %	3.
selten	1		0,3 %	4.

### Das Fahrrad wird hauptsächlich genutzt

	<b>Mehrfachnennungen Gesamt</b>	<b>708</b>	<b>In %</b>	<b>Platz</b>
in der Freizeit	250		35,3	1.
zum Einkaufen	218		30,8	2.
auf dem Weg zur Arbeit	159		22,5	3.
für familiäre Dinge (Kindergarten, Schule)	81		11,4	4.

### Sie fahren mit dem Fahrrad von Ihrer Wohnung

	<b>Mehrfachnennungen Gesamt</b>	<b>1.285</b>	<b>In %</b>	<b>Platz</b>
meistens in die Stadtmitte	251		19,5	1.
meistens zu Freizeiteinrichtungen	190		14,8	2.
meistens zu öffentlichen Einrichtungen	186		14,5	3.
meistens in die Ortsteile	161		12,5	4.
meistens zum S-Bahnhof (FFB, Buchenau)	141		11,0	5.
weniger in die Stadtmitte	107		8,3	6.
weniger in die Ortsteile	70		5,5	7.
weniger zum S-Bahnhof (FFB, Buchenau)	70		5,5	8.
weniger zu Freizeiteinrichtungen	61		4,7	9.
weniger zu öffentlichen Einrichtungen	48		3,7	10.

### Wieviel km fahren Sie mit dem Fahrrad pro Woche (geschätzt)

	<b>Einfachnennungen Gesamt</b>	<b>328</b>	<b>In %</b>	<b>Platz</b>
bis 50 km	148		45,1	1.
bis 20 km	101		30,8	2.
bis 100 km	58		17,7	3.
über 100 km	16		4,9	4.
bis 5 km	5		1,5	5.

### Eingang der Fragebogen aus den Ortsteilen

<b>Ortsteil</b>	<b>in %</b>	<b>Kommentar</b>
Mitte	25,0	Nach der Auswertung der Fragebogen, war der doch hohe Anteil aus der Stadtmitte erstaunlich. Erwartungsgemäß kam aus dem Norden und Westen ein fast gleich hoher Anteil von Fragebogen. Würde man den Anteil der Buchenau zum Westen addieren, wäre das der Spitzenreiter. Der etwas niedrige Anteil aus dem Süden und Osten hat vermutlich mit dem doch geringen Bevölkerungsanteil in diesen Stadtteilen zu tun. Bei dem geringen Anteil aus Puch, Aich und Lindach könnte man folgende Schlüsse ziehen: a) die RadfahrerInnen aus diesen Bereichen haben keine Probleme oder b) das Fahrrad spielt in diesen Ortsteilen eine untergeordnete Rolle
Nord	25,0	
Ost	9,4	
Süd	7,0	
West	24,5	
Aich	0,8	
Buchenau	6,3	
Puch	2,0	
Lindach	-.-	

## **2.2 Schlussfolgerungen aus der Bürgerbefragung**

Obwohl nur 340 Fragebogen zurückgesandt wurden, zeigt das Ergebnis ein gutes Stimmungsbild auf. Die Ergebnisse der Bürgerbefragung sind bei der Erstellung des Radverkehrsplans berücksichtigt und in den einzelnen Kapiteln besonders hervorgehoben.

### **2.2.1 Schlussfolgerungen zur Radverkehrsinfrastruktur**

Die Schlussfolgerungen aus den einzelnen Fragen zur Radverkehrsinfrastruktur sind in dem Feld Kommentar der jeweiligen Frage schon hinterlegt und werden deshalb an dieser Stelle nicht wiederholt. Als Fazit kann aber festgestellt werden, dass die meisten BürgerInnen einen sehr hohen Handlungsbedarf zur Verbesserung der gesamten Radverkehrsinfrastruktur sehen.

Die Ergebnisse der Bürgerbefragung sind in den einzelnen Kapiteln aufgeführt, aus fachlicher Sicht bewertet und mit weiteren Vorschlägen ergänzt.

### **2.2.2 Schlussfolgerungen zur Fahrradnutzung**

#### **Sie benutzen das Fahrrad (Nutzungsgrad)**

Klare Aussage zur täglichen Nutzung, d.h. das Fahrrad ist heute schon ein unverzichtbares Verkehrsmittel für die Bevölkerung.

#### **Das Fahrrad wird hauptsächlich genutzt (Nutzungsgrund)**

Bei allen Nutzungsgründen steckt noch viel Entwicklungspotential. Besonders im familiären Bereich kann eine wesentlich höhere Steigerungsrate durch Verbesserung der Radverkehrsinfrastrukturen erreicht werden.

#### **Sie fahren mit dem Fahrrad von Ihrer Wohnung (Ziele)**

Ein klares Votum zu den Zielen in der Stadtmitte (wenn man die öffentlichen Einrichtungen hinzuzählt). Interessant ist das Ergebnis zu den Zielen in den Ortsteilen. Offensichtlich herrscht hier jetzt schon ein reger Querverkehr.

#### **Wie viel km fahren Sie mit dem Fahrrad pro Woche (zurückgelegte Strecke)**

Das Ergebnis steht eindeutig im Zusammenhang mit dem Nutzungsgrad. Wenn man davon ausgeht dass eine tägliche Nutzung bedeutet, dass das Fahrrad an mindestens fünf Tagen in der Woche bewegt wird, dann ist die wöchentlich zurückgelegte Strecke von ca. 50 km nachvollziehbar (bei einer durchschnittlichen Strecke von 5 km).

### **2.2.3 Schlussfolgerungen zum Eingang aus den Ortsteilen**

Im Feld Kommentar wurde schon eine Bewertung der Ergebnisse abgegeben. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die Eingänge der Fragebogen aus den einzelnen Stadtteilen in etwa dem Bevölkerungsanteil entsprechen. Nimmt man das Ergebnis FFB West und Buchenau zusammen, ergibt das mit 30,8 % sogar den Spitzenplatz. Von den außenliegenden Ortsteilen Aich, Lindach und Puch kamen verhältnismäßig wenig Fragebogen zurück. Über die Gründe können nur Vermutungen angestellt werden.

## **2.3 Anregungen der Bürger**

In etlichen Fragebogen wurden von den Einsendern zusätzliche Anregungen gegeben. Sofern diese für den Radverkehrsplan wichtig sind (z.B. Bordsteinabsenkungen), werden sie im Radverkehrsplan als strategische Ziele berücksichtigt oder nach vorheriger Prüfung in den Maßnahmenkatalog aufgenommen.

# 3 Planerische Zielvorgaben

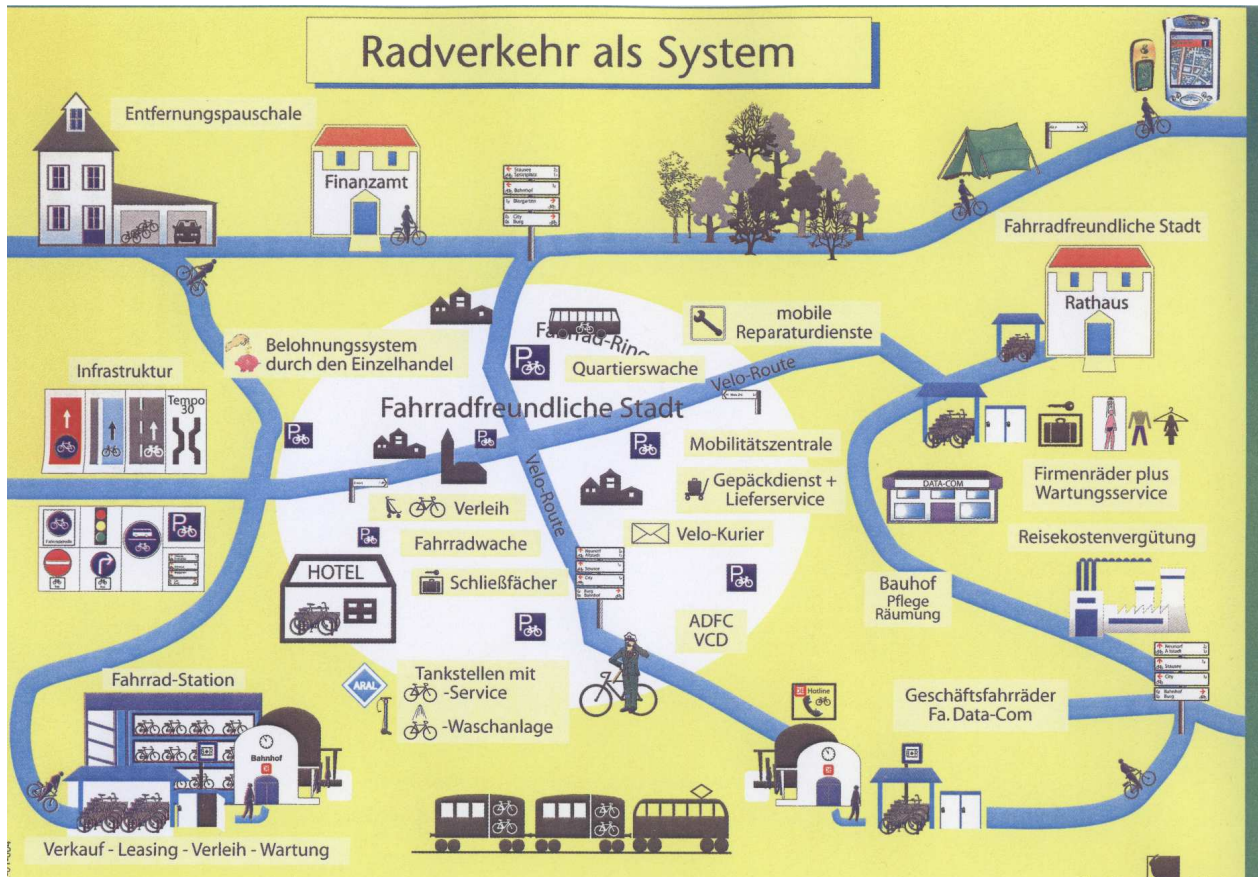
## 3.1 Einleitung

**Was tun: Damit Fürstenfeldbruck das Ziel „Fahrradfreundliche Stadt“ erreicht, muss die Radverkehrsinfrastruktur gezielt gefördert werden. Der Radverkehr muss in allen Belangen der Stadtentwicklung, Stadtplanung sowie Baumassnahmen einen hohen Stellenwert haben.**

Das generelle Ziel ist, dass das Fahrrad in der Bevölkerung als „normales“ Verkehrsmittel angesehen wird und in der Mobilität innerhalb des Stadtgebietes die erste Wahl ist.

Ein wichtiger Baustein zur Erreichung dieses Zieles ist eine fahrradfreundliche Infrastruktur innerhalb des Stadtgebietes.

Deshalb muss bei allen Planungen der Radverkehr als Gesamtsystem betrachtet werden, siehe nachstehendes Schaubild.



Quelle: NRVP

### 3.1.1 Bausteine für den Radverkehr als System

Abgeleitet vom NRVP können im wesentlichen drei Bausteine für den Radverkehr als System benannt werden, die Infrastruktur, der Servicebereich und die Öffentlichkeitsarbeit.

- Eine **Infrastruktur** (sog. Hardware), die – aufbauend auf einer Netzplanung – direkte und komfortable Fahrten mit dem Rad ermöglicht, in einer sicheren und als sicher empfundenen Verkehrsumgebung, ist die Basis einer wirkungsvollen Förderung des Radverkehrs oder im übertragenen Sinne als „zentrale Hardware“ anzusehen. Neben den Elementen der Radverkehrsführung, wie sie z.B. in den Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen aufgezeigt werden und in der StVO Berücksichtigung finden, gehören dazu u.a. bequem nutzbare und wirksam vor Diebstahl und Vandalismus schützende Fahrradparkanlagen an der Quelle (Wohnung) und am Ziel, Elemente der Verknüpfung der Fahrradnutzung mit dem ÖPNV und eine Wegweisung, die Radfahrer auf möglichst verkehrssamen Routen führt.

- Der **Servicebereich** („periphere Hardware“) umfasst vielfältige Dienstleistungsangebote, die das Radfahren attraktiv machen, z.B. Fahrradstationen, Verleihsysteme, einen schnellen Reparaturservice, oder die Möglichkeit zur Gepäckaufbewahrung im Stadtzentrum. Vielfach können diese Serviceangebote von der öffentlichen Hand angeregt und initiiert, dann aber überwiegend auf privatwirtschaftlicher Basis betrieben werden.
- Die **Öffentlichkeitsarbeit** („Software“) wirbt für die Fahrradnutzung und wirkt auf Verhaltensänderungen bezüglich der Verkehrsmittelwahl ein. Sie soll ein fahrradfreundliches Klima sicherstellen und begleitet darüber hinaus durch Information die Realisierung der verschiedenen Komponenten eines Radverkehrskonzeptes. Durch Öffentlichkeitsarbeit kann das Image und der soziale Status des Radfahrens aufgewertet werden. Dies ist für eine Verhaltensänderung wie den angestrebten Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad von großer Bedeutung, da die Art der Befriedigung der eigenen Mobilitätsbedürfnisse auch durch den Prestigewert des Verkehrsmittels beeinflusst wird und nur bedingt rational begründet ist. Professionell geplante und durchgeführte Öffentlichkeitsarbeit ist somit von großer strategischer Bedeutung.

### 3.2 Koordinierung der Radverkehrsplanung- und Förderung

Im „Nationalen Radverkehrsplan (NRVP)“ werden viele Handlungsfelder zur Radverkehrsplanung und Förderung beschrieben. Für unsere Stadt haben wir die wichtigsten Aussagen hier zusammengefasst:

- Integration des Radverkehrs in kommunale Verkehrsentwicklungspläne (mit höherer Verbindlichkeit), regionale Raumordnungspläne, Nahverkehrspläne u. ä.
- Abstimmung bei grenzüberschreitender Planung zwischen den Gebietskörperschaften.
- Integration des Radverkehrs (Alltags- und Freizeitradverkehr) in das Verwaltungshandeln (ämterübergreifend), Einbindung der Agenda-21-Arbeit.
- Bessere Stellung der Verantwortlichen in der Hierarchie, klarere Zuständigkeiten in den Ämtern.
- Einheitliche Handhabung einschlägiger Regelwerke (z. B. klare Umsetzung der StVO, Einhaltung der ERA 95, einheitliche Wegweisung nach FGSV-Empfehlung)
- Entwicklung einer Kommunikationsstrategie vor Ort mit allen Akteuren (z.B. Einrichtung des „Runden Tisch Radverkehr“).
- Bürgerbeteiligungen bei der Planung von Radverkehrsmaßnahmen.
- Stärkere Zusammenarbeit mit Betrieben und Unternehmen der Wirtschaft (betriebliches Mobilitätsmanagement), dem Einzelhandel, dem Gesundheitswesen und den Schulen.

### 3.3 Regelwerke/Dokumentation/Information

In Ergänzung zu den einschlägigen Regelwerken/Richtlinien für den Hoch- und Tiefbau sollten für die Radverkehrsthemen folgende Dokumentationen/Informationen zur Anwendung kommen:

- StVO - Neufassung vom September 2009
- VwV-StVO - Verwaltungsvorschriften zur StVO
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 95 (ERA 2010 ab März )
- Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (FGSV)
- Nationaler Radverkehrs Plan (NRVP)

#### 3.3.1 Rechtsverbindlichkeit der Normen und Regelwerke

Zur Erläuterung der oben aufgeführten Regelwerke und Empfehlungen wird hier die Rechtsverbindlichkeit beschrieben:

StVO: zwingendes Recht für Behörden und Verkehrsteilnehmer  
 VwV-StVO: zwingendes Recht für Behörden  
 Richtlinien: zwingendes Recht für Behörden, wenn durch Bundes- oder Landesminister als verbindlich eingeführt; wenn nicht: „Anerkannte Regeln der Technik“. Abweichung fachlich rechtfertigungsbedürftig.

Empfehlungen: Anerkannte Regeln der Technik“. Abweichung fachlich rechtfertigungsbedürftig.

### 3.4 Berücksichtigung des Radverkehrs bei Maßnahmen/Projekten

Bei jeder neuen Maßnahme sind die Auswirkungen auf den Radverkehr zu untersuchen und entsprechend zu dokumentieren. Dies muss in enger Zusammenarbeit mit dem/der Fahrradbeauftragten und ggf. unter Einbeziehung des „Runden Tisch Radverkehr“ (RTR) erfolgen, siehe Kapitel 4. Für die Entscheidungsträger (Bürgermeister, Stadtrat, Bürgerinitiativen) sind die Auswirkungen auf den Radverkehr sachgerecht in Form einer Beschlussvorlage darzustellen. Bei der Planung von Maßnahmen sind im wesentlichen folgende Fragen zu beantworten:

- Wie kann die Nahmobilität gefördert werden?
- Wie kann eine Verkehrsvermeidung zugunsten des Fahrrades erreicht werden?
- Ist eine Verkehrsverlagerung auf Umweltverbund (ÖPNV) möglich?
- Sind Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung erforderlich?
- Ist die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer gewährleistet?

Aus diesen Fragen lässt sich eine Checkliste ableiten, siehe Kapitel 3.4.1, die bei künftigen Projekten/Maßnahmen ihre Anwendung finden sollte.

#### 3.4.1 Checkliste für Radverkehrsmaßnahmen

Bei sämtlichen baulichen Maßnahmen/Projekten in der Stadt, welche den Verkehr und somit auch den Radverkehr betreffen, ist vorher zu prüfen, ob die Radverkehrsinfrastruktur betroffen ist. Der nachfolgende Fragenkatalog erleichtert die Entscheidungen bei den Planungen und Durchführungsmaßnahmen.

Frage bei geplanten Maßnahmen/Projekten	ja	nein	Noch zu prüfen
Sind in den Planungen die Belange des Radverkehrs berücksichtigt worden			
Sind Fördergelder für den Radverkehr/ die Radverkehrsinfrastruktur beantragt			
Sind Auswirkungen (Erweiterung/Veränderung) auf die Radverkehrsinfrastruktur zu erwarten			
Ist das Radroutennetz betroffen			
Ist die Radwegweisung betroffen			
Müssen Fahrradabstellanlagen neu eingerichtet oder erweitert werden			
Muss die Anbindung an den ÖPNV sichergestellt sein			
Sind folgende Zielgruppen des Radverkehrs von der Maßnahme/dem Projekt betroffen			
• Ausbildungsverkehr			
• Berufsverkehr			
• Einkaufsverkehr			
• Freizeitverkehr			
Sind die Radverkehrsströme neu zu leiten (z.B. Umleitungen während der Baumaßnahme)			
Ist die Öffentlichkeit zu informieren			
Muss der Fahrradstadtplan aktualisiert werden			
Müssen die Infotafeln aktualisiert werden			
Ist der Plan für den Winterdienst bzw. Reinigung zu aktualisieren			
Ist das touristische Angebot zu erweitern/ergänzen			
Sind neue Dienstleistungen rund um das Fahrrad erforderlich			

Bei allen Fragen die mit „ja“ bzw. „Noch zu prüfen“ beantwortet wurden, sind die eingeleiteten Maßnahmen bzw. Prüfergebnisse zu dokumentieren.

Bei „nein“ muß eine kurze Begründung abgegeben werden.



## 4 Festlegen der Rahmenbedingungen

### 4.1 Allgemeines

**Was tun: Schaffen einer Stelle für einen/einer Radverkehrsbeauftragten und Installation des „Runden Tisch Radverkehr“ mit kontinuierlichen Sitzungen.**

Damit die Belange des Radverkehrs bei allen baulichen Maßnahmen/Projekten berücksichtigt werden, ist in der Stadtverwaltung die Funktion eines/einer „Radverkehrsbeauftragten“ einzurichten. Der/die Radverkehrsbeauftragte hat als Querschnittsaufgabe auf die Umsetzung der Vorgaben des Radverkehrsplans in der Verwaltung zu achten und muss dementsprechend beteiligt sowie positioniert sein. Er /sie muss eigene Ideen direkt zur Entscheidung vorlegen und Konzepte/Aktionen/Maßnahmen entweder selbst erarbeiten oder eigenständig beauftragen.

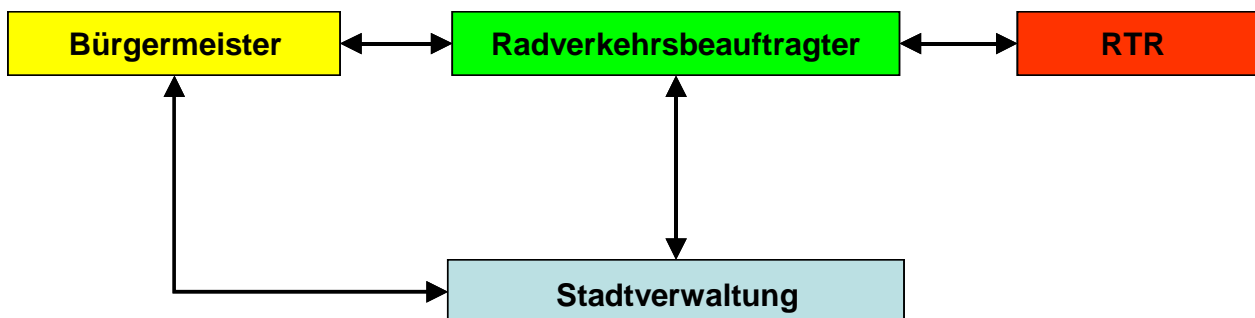
### 4.2 Aufgabenspektrum des /der Radverkehrsbeauftragten

Der/die „Radverkehrsbeauftragte“

- prüft verkehrliche/städtebauliche Planungen
- gibt Auskünfte zu Radverkehrsthemen
- initiiert/koordiniert Aktionen
- hält Kontakt zu Verbänden und Behörden
- bringt Radfahrbelange in laufende Verwaltungsarbeit ein
- überwacht Umsetzung des Radverkehr-Maßnahmenplans
- betreut die Haushaltstelle Radverkehrsinfrastruktur
- erstellt einen jährlichen Rechenschaftsbericht über die Umsetzung des Radverkehrsplans und die erreichten Ziele
- nimmt an den Bürgerversammlungen teil

### 4.3 Einbindung des /der Radverkehrsbeauftragten in die Organisation

Der/die Radverkehrsbeauftragte soll disziplinarisch und funktionell dem Stadtbauamt zugeordnet werden.



#### 4.3.1 Runder Tisch Radverkehr

Zur Unterstützung des/des Radverkehrsbeauftragten ist ein „Runder Tisch Radverkehr (RTR)“, siehe auch Kapitel 15.3, eingerichtet. Der „RTR“ trifft sich mindestens zweimal im Jahr (ggf. mehrmals nach Bedarf) nach vorheriger Terminabsprache und zu besonderen Anlässen.

Der/die Radverkehrsbeauftragte organisiert und bereitet die Sitzungen des RTR vor und lädt die Mitglieder des RTR termingerecht ein

Die ständigen Mitglieder des „RTR“ sind

- das Stadtplanungsamt
- das Tiefbauamt
- das Ordnungsamt
- der Verkehrsreferent des Stadtrates
- der ADFC
- das Verkehrsforum
- Vertreter der Fraktionen des Stadtrates

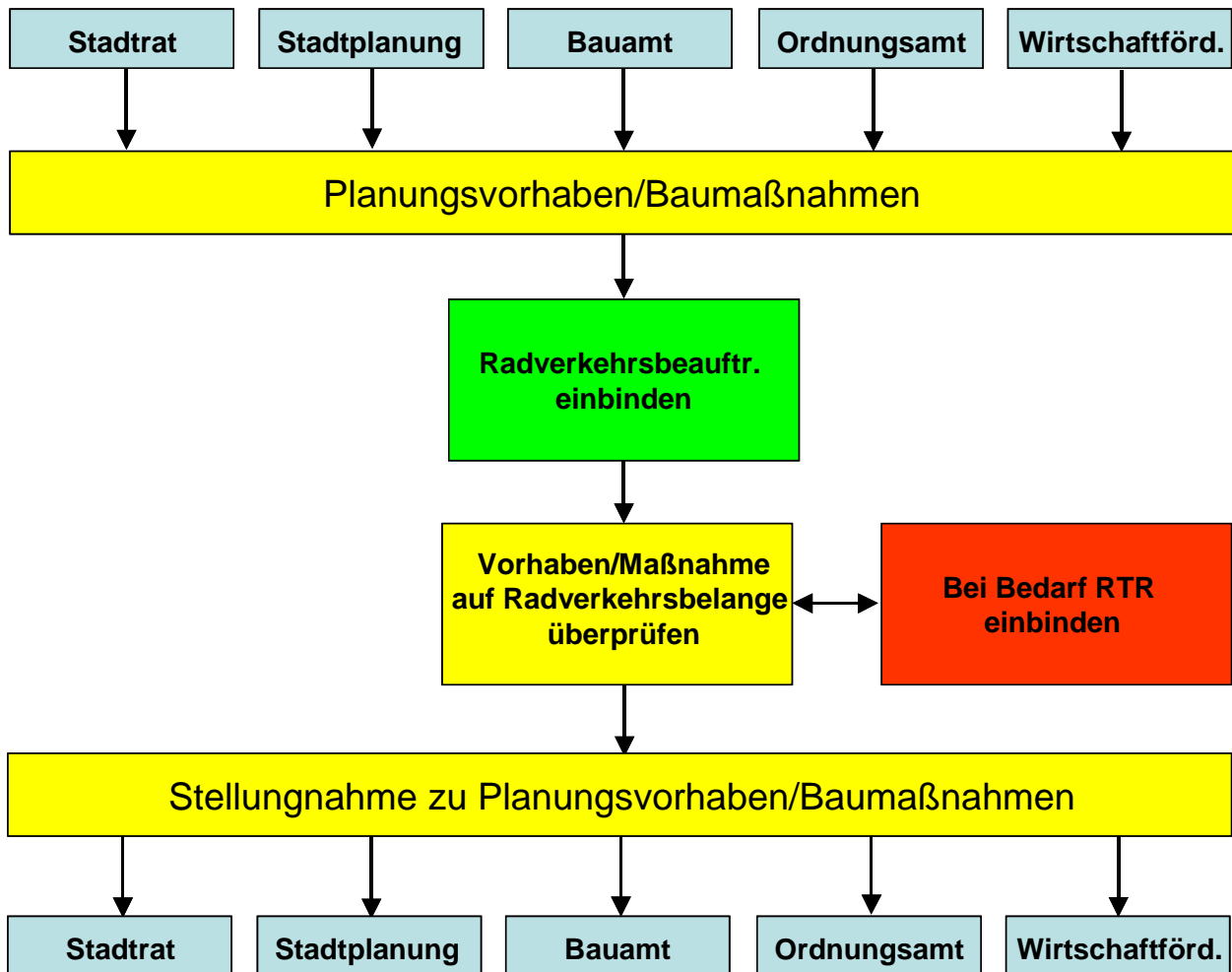
Von jeder Sitzung ist ein Protokoll zu erstellen und der Maßnahmenkatalog wenn erforderlich zu aktualisieren/ergänzen.

Nach Bedarf sind zu den Sitzungen des „RTR“ Fachpartner einzuladen, z.B.: Verkehrsplaner, die Polizei, das Straßenbauamt.

In der Funktion des Radverkehrsbeauftragten sind die Zuständigkeiten zu Radverkehrsthemen gebündelt, werden alle Fragen zu diesem Thema fachlich bewertet/bearbeitet und für die einzelnen Abteilungen in der Verwaltung entsprechend begleitet. Soweit erforderlich werden vom Radverkehrsbeauftragten die Sitzungsvorlagen zu Radverkehrsthemen erstellt/ergänzt.

Im nachfolgenden Diagramm, Kapitel 4.4, ist die Zusammenarbeit der einzelnen Stellen der Stadt beispielhaft dargestellt.

#### 4.4 Funktionsdiagramm des/der Radverkehrsbeauftragten



Der/die „Radverkehrsbeauftragte“ nimmt regelmäßig an geeigneten Schulungen/Seminaren teil und gibt als Multiplikator dieses Wissen in geeigneter Weise (Interne Information, Schulungen, etc.) an die zuständigen Ämter in der Stadtverwaltung weiter.

Für geeignete Weiterbildungsmaßnahmen des „Radverkehrsbeauftragten“ sind folgende Institutionen/Verbände zu empfehlen:

- ADFC
- Fahrradakademie
- Friedrich-Ebert-Stiftung
- Sonstige Anbieter von kommunalen Weiterbildungsmaßnahmen

Die Arbeitsergebnisse des RTR sind im Internet und den Printmedien der Stadt zu dokumentieren.

Beispielhaft ist hierbei die Stadt Jena zu nennen, siehe nachstehenden Link:

[http://www.jena.de/sixcms/detail.php?id=95901&\\_nav\\_id1=95902&\\_lang=de](http://www.jena.de/sixcms/detail.php?id=95901&_nav_id1=95902&_lang=de)

## 5 Grundlagen zur Radwegen/Radrouten

### 5.1 Allgemeines

**Was tun: Die Radwege/Radrouten müssen sicher, umweg- und hindernisfrei gestaltet sein. Eine kontinuierliche Qualitätskontrolle (Inspektion) ist zwingend erforderlich.**

Damit das Ziel „Erhöhung des Radverkehrsanteiles“ erreicht wird, muss der Nutzer der Radverkehrsinfrastruktur sein Ziel

- zügig
- sicher
- komfortabel

erreichen können.

Die Ergebnisse der Bürgerbefragung zeigen eindeutig, dass der Wunsch nach einer Verbesserung der gesamte Radverkehrsinfrastruktur in Fürstenfeldbruck einen hohen Stellenwert hat und dringend realisiert werden sollte.

Wo sehen Sie den größten Handlungsbedarf? <b>Im Radroutennetz</b>	Ges.	Prio 1	Prio 2	Prio 3	Prio 4	Prio 5	Prio 6
Hauptrouten innerörtlich	303	222	52	17	9	3	9
Radrouten zu anderen Ortsteilen	303	110	97	60	23	9	4
Vernetzung mit überörtlichen Radrouten	304	67	75	98	41	12	11
Nebenrouten innerörtlich	246	60	87	78	47	14	12
Neubau von Radwegen	317	167	84	42	12	8	4
Anlage von Radspuren / Radstreifen (Angebotsstreifen)	312	130	108	35	15	12	12

Dieses kann nur erreicht werden, wenn das Radroutennetz den Vorgaben der ERA 95 entspricht. Nach den Gegebenheiten in Fürstenfeldbruck ist das im bestehenden Radroutennetz nur unzureichend der Fall. Radverkehrsanlagen, die gewisse Qualitätsstandards unterschreiten, sind nicht nur ärgerlich, sondern auch gefährlich. Auch Mindeststandards, wie sie unter anderem in den Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV-StVO) und in den Empfehlungen für den Bau von Radverkehrsanlagen (ERA 95) beschrieben sind, sorgen vor allem für Sicherheit im Verkehr.

Es muss deshalb im Sinne aller Beteiligten sein, für die Radverkehrsinfrastruktur einen hohen Qualitätsstandard zu gewährleisten. Im Einzelfall darf nur mit entsprechender Begründung und unter Einbeziehung des Radverkehrsbeauftragten und RTR davon abgewichen werden.

Bei allen Entscheidungen sollte folgendes Motto Beachtung finden:

**Wer Radrouten sät, wird Radfahrer ernten!**

Wenn dieses beherzigt wird, ist die Erreichung der gemeinsamen Ziele in nicht allzu ferner Zukunft machbar.

Für die gesamte Radverkehrsinfrastruktur ist nach Verabschiedung des Radverkehrsplanes eine Bestandsaufnahme, unter Berücksichtigung der nachfolgenden Kapiteln, zu erstellen. Das festgestellte Verbesserungspotential ist in den Maßnahmenkatalog aufzunehmen, siehe auch Kapitel 5.14.

### 5.2 Radroutenführung

Die Führung der Radrouten muss unter folgenden Gesichtspunkten erfolgen:

- Vermehrter Einsatz von Radspuren/Angebotsstreifen
- Unterbrechungsfreie Führung
- Kein Wechsel auf die andere Straßenseite
- Bei baulich getrennten Radwegen ist am Ende eine Einschleifung auf die Fahrbahn vorzusehen, um einen sicheren Wechsel vom Radweg auf die Fahrbahn zu gewährleisten
- Benutzungspflicht nur dort, wo es zwingend erforderlich ist
- Vernetzung der einzelnen Routen

## Kernsätze aus der neuen StVO:

Bauliche Radwege und Radfahrstreifen auf der Fahrbahn sind in der neuen StVO gleichgestellt. Die Städte haben nun einen größeren Handlungsspielraum bei der Entscheidung, welche Radverkehrsanlage geplant werden soll. Radfahrstreifen auf der Straße verbessern die Sichtbarkeit von Radfahrern für Autofahrer, besonders im Kreuzungsbereich. Dies ist ein Beitrag für mehr Verkehrssicherheit. Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen werden auf das aus Verkehrssicherheitsgründen tatsächlich gebotene Maß zurückgeführt.

### 5.3 Radwege

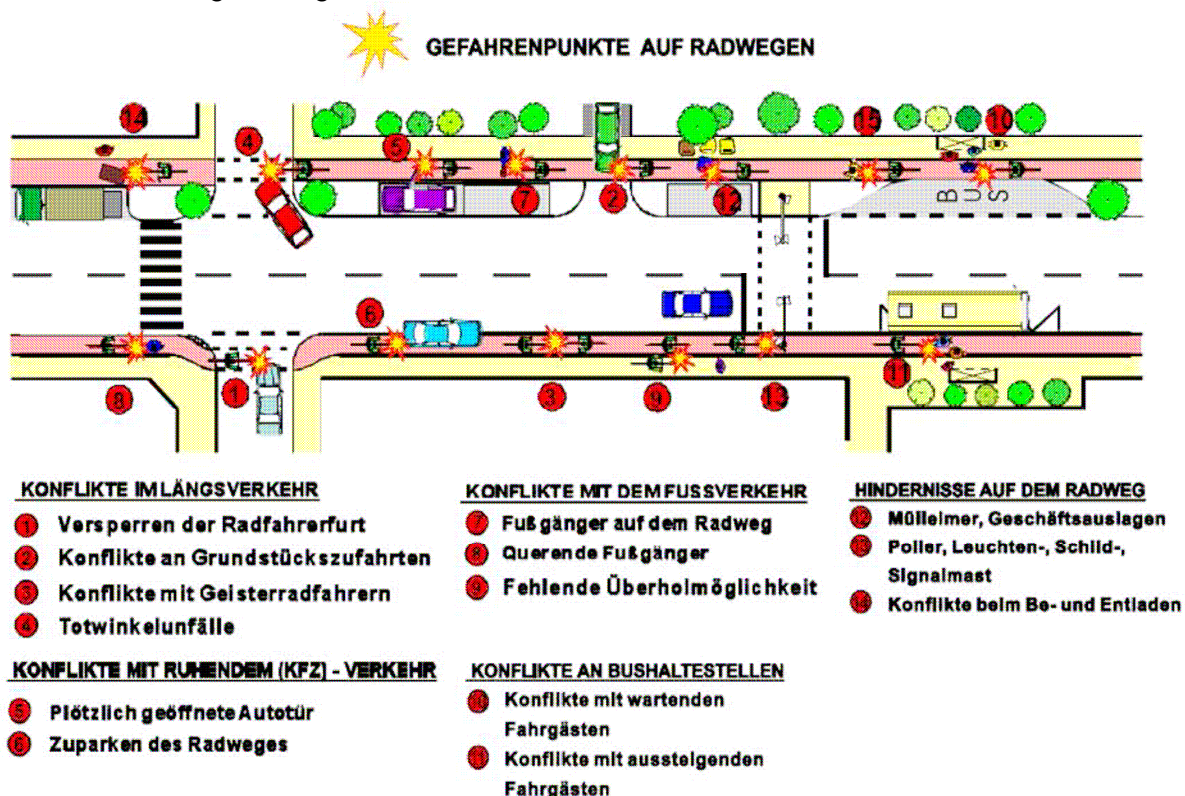
Nur im außerörtlichen Bereich oder bei hohem Verkehrsaufkommen (siehe ERA 95, Kapitel 4.2) kann die Anlage eines baulich abgesetzten Radweges in Erwägung gezogen werden. Bei der Anlage von Radwegen muss insbesondere auf eine sichere Führung des Radverkehrs an Kreuzungen und Grundstückszufahrten geachtet und auf die Belange der Fußgänger Rücksicht genommen werden. Gemeinsame Geh- und Radwege kommen nur bei geringem Fußgänger- und Radverkehr in Frage.

#### 5.3.1 Gefahrenpunkte Radweg versus Radfahrstreifen/Schutzstreifen

Die beiden nachfolgenden Bilder dienen zur Verdeutlichung möglichen Gefahrenpunkte von baulich abgesetzten Radwegen bzw. gemeinsamen Fuß- und Radwegen gegenüber Radfahrstreifen oder Schutzstreifen.

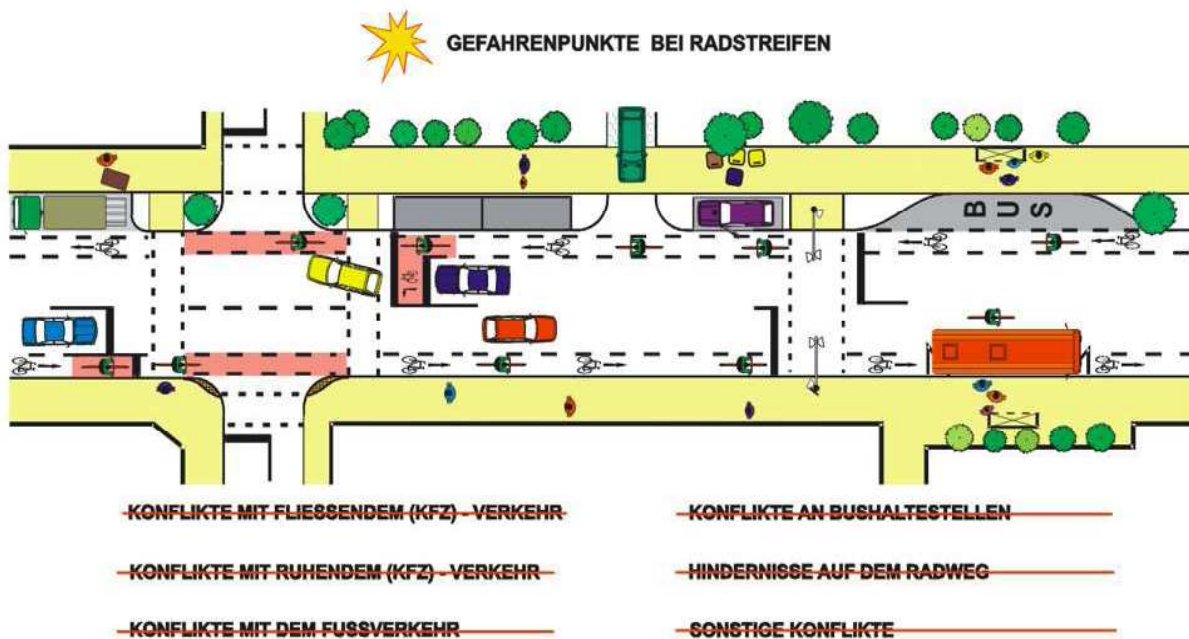
Es ist klar erkennbar, dass bei intelligenter Anlage von Radfahrstreifen/Schutzstreifen mit Integration von Aufstellflächen (siehe Kapitel 5.5, 5.6) die Gefahrenpunkte sich auf Null reduzieren.

Deshalb ist bei Planungen zu Radverkehrsanlagen das mögliche Gefährdungspotenzial zu betrachten und in die Planungsunterlagen einzutragen. Danach muss entschieden werden, wie die Radverkehrsanlagen ausgeführt werden soll.



Quelle: Landratsamt Rhein/Erft

Das Bild zeigt eindrucksvoll an wie viel Stellen Konfliktpotenzial besteht bzw. auftreten kann.



Quelle: Landratsamt Rhein/Erft

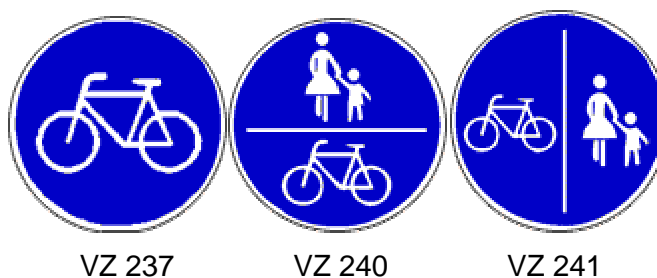
Wenn der Radverkehr (wie im Bild dargestellt) auf der Fahrbahn in Form von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen in Verbindung mit Furten und Aufstellflächen, geführt wird, reduzieren sich die Gefahrenpunkte gegen Null und das mögliche Konfliktpotenzial wird nahezu ausgeschlossen.

### 5.3.2 Benutzungspflicht für Radwege

Die Ergebnisse der Bürgerbefragung ergaben in der Aufhebung der Benutzungspflicht keine hohe Priorität (grüne Felder), siehe Tabellenausschnitt:

	Ges.	Prio 1	Prio 2	Prio 3	Prio 4	Prio 5	Prio 6
<b>Aufhebung der Benutzungspflicht auf Radwegen</b>	<b>293</b>	<b>31</b>	<b>33</b>	<b>44</b>	<b>40</b>	<b>35</b>	<b>110</b>

Die Benutzungspflicht gilt für Radwege, die mit den nachfolgenden Verkehrszeichen (VZ) gekennzeichnet sind:



Entgegen dem Votum der BürgerInnen wird es aber als wichtig angesehen, die Benutzungspflicht für Radwege im Stadtgebiet von Fürstenfeldbruck nur noch dort anzuordnen, wo es zwingend erforderlich ist. Den Handlungsspielraum bietet nun die neue Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) von 2009.

#### Kernsätze aus der neuen StVO:

Benutzungspflichtige Radwege dürfen nach der neuen StVO nur noch dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern. Innerörtlich sind dies insbesondere Vorfahrtsstraßen mit starkem Auto und LKW-Verkehr. Auf Straßen mit geringerer Verkehrsbelastung können Radfahrer im Mischverkehr geführt werden. So kann das gesamte Straßennetzes von Radfahrern genutzt werden. Durchgängige Verbindungen ("Velorouten") können leichter angelegt werden.

Gegen die Anordnung einer Benutzungspflicht spricht, dass das Fahren auf der Fahrbahn häufig sicherer ist, da der Radfahrer im Sichtbereich der Kraftfahrzeuge fährt. Die Gefährdung durch abbiegende Kraftfahrzeuge ist auf der Fahrbahn deutlich geringer als auf dem Radweg. Außerdem ist bei Benutzung der Fahrbahn ein direktes Linksabbiegen möglich.

### 5.3.3 Gemeinsamer Geh- und Radweg

Die gemeinsamen Geh- und Radwege, gekennzeichnet mit dem VZ 240 (siehe Kapitel 5.3.1), sind im Stadtgebiet Fürstenfeldbrucks noch häufig anzutreffen. Es ist bekannt, dass diese Führung des Radverkehrs generell zu Konfliktsituationen zwischen Fußgängern Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Radfahrern führt. Deshalb ist die Benutzungspflicht dieser „Radwege“ nur anzuordnen wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- bei geringem Fußgänger- und Radverkehr
- wenn getrennte Führungen des Radverkehrs in Form von Radwegen oder Radfahrstreifen nicht zu realisieren sind
- wenn die Fahrbahnführung aus Sicherheitsgründen für nicht vertretbar gehalten wird
- wenn die Belange der Fußgänger dem nicht entgegenstehen
- eine Regelbreite 3,00 m bzw. 4,00 m gegeben ist; mindestens 2,50 m (innerorts)

Generell ungeeignet für gemeinsame Führungen von Fuß und Radverkehr sind Straßen:

- mit nutzbaren Gehwegbreiten von weniger als 2,50m
- mit intensiver Geschäftsnutzung
- mit einer überdurchschnittlich hohen Benutzung durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (z.B. ältere Menschen, Behinderte, Kinder)
- im Zuge von Hauptverbindungen des Radverkehrs
- mit starkem Gefälle (> 3%),
- mit einer dichteren Folge von unmittelbar an (schmale) Gehwege angrenzenden Hauseingängen,
- mit zahlreichen untergeordneten Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten
- bei beengten Verhältnissen
- mit stärker frequentierten Bushaltestellen.

### 5.3.4 Gehweg / Radfahrer frei

Die Ergebnisse der Bürgerbefragung ergaben in der Aufhebung der Benutzungspflicht keine hohe Priorität (grüne Felder), siehe Tabellenausschnitt:

	Ges.	Prio 1	Prio 2	Prio 3	Prio 4	Prio 5	Prio 6
<b>Freigabe von Fußwegen für Radfahrer</b>	<b>313</b>	<b>52</b>	<b>52</b>	<b>68</b>	<b>33</b>	<b>33</b>	<b>75</b>

Die Möglichkeit, Fußwege für Radfahrer freizugeben, ist im Stadtgebiet restriktiv zu handhaben. Wenn es dennoch aus Gründen der Sicherheit (vor allem für Kinder, ältere Personen) erforderlich sein sollte, sind die nachfolgenden Hinweise zur Entscheidungsfindung hilfreich:

- Die Regelung „Gehweg / Radfahrer frei“ kann den Radfahrern die Wahl ermöglichen, entweder die Fahrbahn oder den Gehweg (dort gilt Schrittgeschwindigkeit!) zu benutzen.
- Diese Führung bietet sich anstelle von gemeinsamen Geh- und Radwegen an, wenn bestimmten Gruppen von Radfahrern (z. B. Kinder, ältere Personen) die Nutzung der Fahrbahn im Mischverkehr (Radfahrstreifen oder Angebotsstreifen ist nicht vorhanden) nicht zuzumuten ist.
- Sie beschränkt sich auf Gehwege mit geringem Fußgängerverkehr, ausreichender Breite (mind. 2,50 m) und keinem starken Gefälle.

### 5.4 Radfahrstreifen/Schutzstreifen

Die Ergebnisse der Bürgerbefragung ergaben in der Frage zur Anlage von Radspuren (Radfahrstreifen) / Radstreifen (Schutzstreifen) eine hohe Priorität (grüne Felder), siehe Tabellenausschnitt:

	Ges.	Prio 1	Prio 2	Prio 3	Prio 4	Prio 5	Prio 6
<b>Anlage von Radspuren / Radstreifen (Schutzstreifen)</b>	<b>312</b>	<b>130</b>	<b>108</b>	<b>35</b>	<b>15</b>	<b>12</b>	<b>12</b>

Im innerörtlichen Bereich ist aus fachlicher Sicht die Anlage eines Radfahrstreifens oder eines Schutzstreifens dem baulich abgesetzten Radweg generell vorzuziehen. Damit ist der Radverkehr immer im Blickfeld des Kfz-Verkehrs. Neuere Erkenntnisse ergaben, dass die Radfahrer auf Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen wesentlich sicherer unterwegs sind, als auf baulich abgesetzten Radwegen.

Die Gestaltung von Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen ist in der ERA 95 , Kapitel 4.2, detailliert beschrieben und wird an dieser Stelle deshalb nicht wiederholt. Nur die wichtigsten Hinweise sind nachfolgend aufgeführt.

Zur Verdeutlichung der Unterschiede Radfahrstreifen/Schutzstreifen dienen die beiden nachfolgenden Bilder.

#### **Hinweise zum Radfahrstreifen:**

- Gutes Sicherheitsniveau durch Sichtkontakt zum Kfz-Verkehr
- Erforderliche Regelbreite 1,85 m inklusive Breitstrich (zzgl. Sicherheitsraum zum Parken)
- Sicherheitstrennstreifen zu Parkstreifen
- Kfz-Stärken als Einsatzgrenzen nach der VwV-StVO (bisher 18.000 Kfz/Tag) entfallen zukünftig
- Ein Radfahrstreifen darf vom motorisierten Verkehr nicht befahren werden

#### **Hinweise zum Schutzstreifen**

- Chancen für enge Straßenräume
- Schutzraum für Radfahrer, der nur im Bedarfsfall ohne Gefährdung des Radverkehrs von Kfz überfahren werden darf
- Regelbreite 1,50 m, mindestens 1,25 m
- Anlage von Schutzstreifen, wenn Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen sind bzw. als eigenständige Führung gemäß Einsatzbereichen nach ERA
- StVO-Novelle (Zeichen 340 im Anhang): Parken auf Schutzstreifen nicht zulässig
- Fortsetzung der Markierung an Knotenpunkten
- Kernfahrbahn > 4,50 m
- Kfz-Verkehrsstärken als Einsatzgrenzen nach VwV-StVO entfallen
- Ein Schutzstreifen darf im Begegnungsfall vom motorisierten Verkehr befahren werden



**Radfahrstreifen**



**Schutzstreifen**

## 5.5 Aufstellflächen

Zur Erhöhung der Sicherheit für die Radfahrer sind vor Ampeln Aufstellflächen, nach Möglichkeit mit einer Vorschaltampel, für den Radverkehr einzurichten. Der Radverkehr kann sich so vor dem Kfz-Verkehr einordnen, fährt bei der Grünphase früher los und ist im Blickfeld des Kfz-Verkehrs.



Beispiel einer Aufstellfläche (Quelle ADAC)

## 5.6 Ausweichfläche

Bei baulich abgesetzten Radwegen behindern linksabbiegende Radfahrer den Durchgangsradverkehr. Durch Anlage einer „Ausweichfläche“ als Warteraum wird dieses Problem beseitigt.



Beispiel einer Ausweichfläche (Quelle ADAC)

## 5.7 Öffnung von Einbahnstraßen

Die Ergebnisse der Bürgerbefragung ergaben in der Frage zur Öffnung von Einbahnstraßen eine hohe Priorität (grüne Felder), siehe Tabellenausschnitt:

	Prio 1	Prio 2	Prio 3	Prio 4	Prio 5	Prio 6
<b>Ges.</b>	<b>72</b>	<b>76</b>	<b>52</b>	<b>36</b>	<b>30</b>	<b>45</b>
<b>Öffnung von Einbahnstraßen</b>	<b>72</b>	<b>76</b>	<b>52</b>	<b>36</b>	<b>30</b>	<b>45</b>

Die neue StVO hat die Regelung zur Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung vereinfacht. Mit dieser Maßnahme wird mit einfachen Mitteln und wenig Aufwand das Radroutennetz durchlässiger gestaltet.



## Kernsätze aus der StVO

Die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr ist möglich, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h beträgt und die Straße ausreichend breit ist. Bei Linienbus- oder stärkerem LKW-Verkehr muss die Begegnungsbreite zwischen Radfahrern und Kfz mindestens 3,50 Meter betragen. Zudem muss der Streckenverlauf, Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich sein.



Einbahnstraße in Gegenrichtung freigegeben  
(Quelle ADAC)

## 5.8 Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h

Die Ergebnisse der Bürgerbefragung ergaben in der Frage zum Einrichten von Zonen mit 30 km/h Beschränkung eher eine mittlere Priorität (grüne Felder), siehe Tabellenausschnitt:

	Ges.	Prio 1	Prio 2	Prio 3	Prio 4	Prio 5	Prio 6
<b>Einrichten von Zonen mit 30 km/h Beschränkung</b>	<b>297</b>	<b>43</b>	<b>38</b>	<b>55</b>	<b>57</b>	<b>41</b>	<b>63</b>
Kommentar: Ein klares Votum für oder gegen die 30 km/h-Zonen ist nicht erkennbar..							

Dennoch ist dieser Punkt bei künftigen Planungen für die Radverkehrsinfrastruktur nicht außer acht zu lassen. Der Radverkehr erhält in 30 km/h-Zonen eine größere Sicherheit. Aufwändige Maßnahmen für die Radverkehrsinfrastruktur sind dort ebenfalls nicht erforderlich.

Als Alternativen zu Radspuren oder Angebotsstreifen (wenn bauliche Gründe dagegen sprechen z.B. Straßenquerschnitt zu eng), ist die Einrichtung von 30 er-Zonen oder Straßenabschnitten mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in Betracht zu ziehen. Diese Zonen oder Abschnitte werden dann in das Radroutennetz integriert.

## 5.9 Fahrradstraßen

Diese Thema war nicht Gegenstand der Bürgerbefragung.

Wenn sich der Radverkehrsanteil wie geplant erhöht, ist es nicht auszuschließen, dass in Zukunft auch darüber nachzudenken ist. Welche Straßen in Fürstenfeldbruck sich dazu eignen, muss dann untersucht werden.

Nach heutiger Sachlage hat dieses im Moment eine geringe Priorität.

### Die StVO sagt dazu folgendes aus:

In Fahrradstraßen dürfen alle Fahrzeuge - also Fahrräder und Autos - nicht schneller als 30 km/h fahren. Radfahrer dürfen weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, müssen Autos die Geschwindigkeit weiter verringern.

Durch die Festlegung auf 30 km/h und die Verpflichtung, ggf. die Geschwindigkeit weiter zu verringern, wird die Verkehrssicherheit für Radfahrer verbessert.

## 5.10 Durchlässigkeit von Sackgassen

Vielfach sind Sackgassen, gekennzeichnet mit dem VZ 357, für den Radverkehr durchlässig. Dieses ist aber bisher für den Radfahrer nicht erkennbar. Diese Durchlässigkeit kann nach der neuen StVO nun für Radfahrer und/oder Fußgänger mit einem Piktogramm angezeigt werden, siehe Bild. Das Radroutennetz wird dadurch durchlässiger, Umwege werden vermieden.



Schild VZ 357 „Sackgasse“ mit neuem Piktogramm

## 5.11 Radwegabsenkungen/Radwegüberfahrten

Bei der Bürgerbefragung wurden von den BürgerInnen als zusätzlicher Hinweis die zu hohen Bordsteinabsenkungen bemängelt. Diese hohen Bordsteine tragen nicht zur Attraktivität des Radroutennetzes bei und sind ein dauerndes Ärgernis.

Bordsteinabsenkungen sind mit flachen Neigungen und möglichst stufenlosen Übergängen an Kreuzungen und Einmündungen auszuführen.

In der ERA 95, Kapitel 6.1.4, ist die Ausführung der o.g. Radwegabsenkungen - Radwegüberfahrten beschrieben. Demnach sind die Rampen stufenfrei und in voller Breite des Radweges auszubilden.

Im Bundesland Hessen werden diese Übergänge mit dem System EASYCROSS ([www.easycross.de](http://www.easycross.de)) vorbildlich ausgeführt. Dieses System ist für künftige Planungen/Umbaumaßnahmen der Stadt Fürstenfeldbruck zuzuführen.

## 5.12 Baumaßnahmen an/auf Radwegen

Trotz Vorgaben, wie der Radverkehr an Baustellen geführt werden soll, herrscht in der Realität Anarchie. Es gibt kaum eine Baustelle, an der die Radverkehrsführung ordnungsgemäß geregelt ist. Vielerorts werden durch wahlloses Aufpflanzen eines bunten Schilderwaldes sogar Gefahrensituationen generiert. Es ist sehr oft zu beobachten, dass bei Baumaßnahmen im Bereich von Radwegen provisorische Verkehrsschilder mit Hinweisen für den motorisierten Verkehr auf dem Radweg aufgestellt werden. Diese Beschilderung stellt aber für den Radfahrer ein unzulässiges Hindernis dar und ist deshalb zu unterlassen.

Dasselbe gilt für die Baumaßnahmen auf Radwegen. Hier wird sehr häufig das unzulässige Schild „Radfahrer absteigen“ aufgestellt.

Das Ordnungsamt muss bei Baumaßnahmen mit den Baufirmen entsprechende Beschilderungen vereinbaren, um die Behinderung des Radverkehrs auszuschließen. Gegebenenfall sind Umleitungen für den Radverkehr einzurichten.

## 5.13 Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Straßenbegleitender Radwege müssen an Knotenpunkten (Kreuzungen) so geführt werden, dass der Radverkehr sicher und ohne Einschränkungen den Knotenpunkt passieren kann. In der ERA 95, Kapitel 4.3 sind die Gestaltungsmöglichkeiten unterschiedlicher Knotenpunkte ausführlich dargestellt. Bei künftigen Neubau- und Umbaumaßnahmen sind diese Regeln in die Planung mit einzubeziehen. Mit einem Umbauprogramm sollte die Stadt innerhalb der nächsten 10 Jahre nach und nach alle bestehenden Kreuzungen sicherer gestalten.

### 5.13.1 Direktes Linksabbiegen

Bei baulich abgesetzten Radwegen, ist die Radwegführung so zu gestalten, dass das Abbiegen sicher und problemlos möglich ist. In der ERA 95, Kapitel 4.3, sind wertvolle Hinweise für eine Gestaltung entsprechender Abbiegespuren gegeben. Auch hier darf der Wille den Radverkehr zu fördern, dem Ziel der höchsten Leistungsfähigkeit für den Kraftverkehr nicht untergeordnet werden.



Beispiel: Linksabbiegen in Troisdorf

### 5.14 Programm zur Entschärfung von Gefahrenstellen

Gefährliche, zugeparkte Radwegenden, Engstellen und Hindernisse auf Radwegen, Umlaufsperrn nicht nur am Ende von Gefällestrecken, schlecht sichtbare Pfosten, unerwartet scharfe Radien bei Radwegverschwenkungen – die Liste der Gefahrenstellen auf Radwegen ist lang. Viele dieser Gefahrenstellen für den Radverkehr sind seit vielen Jahren bekannt und immer wieder werden einzelne auch entschärft. Die Stadt wird aufgefordert eine systematische Erfassung solcher Gefahrenpunkte vorzunehmen und ein Programm zu deren Beseitigung einzuleiten. Dies muss ein kontinuierlicher Prozess sein.

## 6 Das Radroutennetz

### 6.1 Allgemeines

**Was tun:** Das Radroutennetz muss durchgängig ausgeführt sowie sicher befahrbar sein und muss die Bedürfnisse der radfahrenden Nutzergruppen erfüllen. Eine kontinuierliche Qualitätskontrolle (Inspektion) ist zwingend erforderlich.

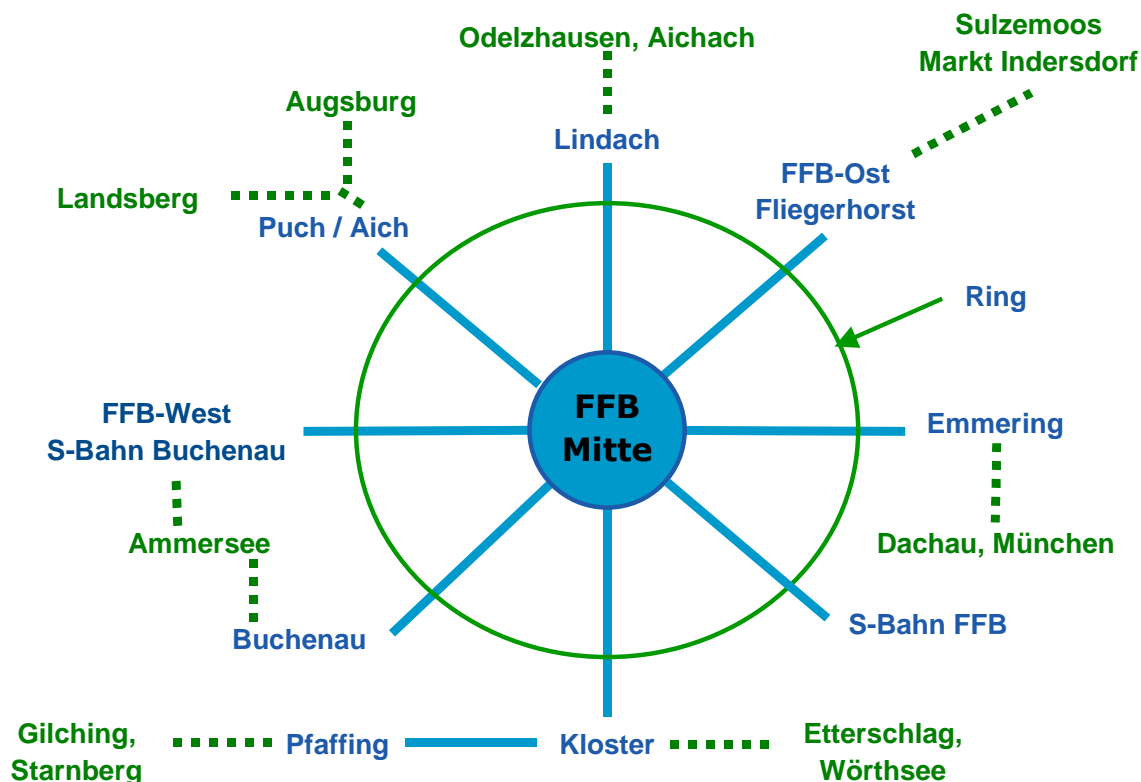
Das Radroutennetz der Stadt Fürstenfeldbruck ist an den Bedürfnissen der Nutzergruppen für den

- Schul- und Ausbildungsverkehr
- Arbeitsstätten- und Berufsverkehr
- Einkaufsverkehr- und Erledigungsverkehr
- Freizeitverkehr- und Ausflugsverkehr

auszurichten.

Es erschließt neben der Stadtmitte alle öffentlichen Einrichtungen (z.B. Schulen, Sportstätten, Ämter), die Freizeiteinrichtungen (z. B. Pucher Meer, Hallenbad, Freibad), die kulturellen Einrichtungen (z.B. Kloster Fürstenfeld mit Veranstaltungsforum, Aumühle) und bindet die S-Bahnhöfe Fürstenfeldbruck sowie Buchenau mit ein. An den Endpunkten dieser Routen müssen Informationen für die Weiterführung der Route aus dem Stadtgebiet vorhanden sein. Alle Hauptrouten sind mit einer Wegweisung nach dem FGSV-Standard ausgestattet.

Das Hauptroutennetz der Stadt besteht im wesentlichen aus den stilisiert dargestellten Routen, die sich im Zentrum der Stadt treffen, siehe Bild.



Diese Routen erschließen zum Teil auch das weitere Umland im Landkreis (siehe grüne Einträge) und knüpfen an Fernradwege an (z.B. Ammer-Amper-Radweg). Soweit wie möglich werden die innerörtlichen Routen auf den schon beschilderten Routen des Landkreises geführt. Damit verringert sich der Beschilderungsaufwand und die Pflege der Beschilderung

Der sogenannte „Ring“ ermöglicht es dem Radfahrer, die Außenbezirke zu erreichen, ohne in die Stadtmitte zu müssen.

Alle Routen werden soweit wie möglich auf vorhandener, gut ausgebauter Radverkehrsinfrastruktur geführt. Nebenrouten verbinden die einzelnen „Routenäste“, um auch eine Querverbindung zu gewährleisten. Diese Nebenrouten werden aber nicht in das Beschilderungskonzept aufgenommen. Das vorgeschlagene Radroutennetz entspricht auch in großen Teilen der von der Stadt erstellten Radwegkartierung (überarbeiteter Stand vom 21.04.2006).

## 6.2 Streckenführung der Hauptrouten

Die Streckenführung in den nachfolgenden Tabellen zeigt auf einfache Art und Weise, über welche Straßen die Hauptrouten grundsätzlich geführt werden. Bei einer künftigen Änderung einer Route kann der Eintrag leicht angepasst werden, so dass sich die Route immer auf dem aktuellen Stand befindet. Die Nummerierung der Routen wird in das Wegweisungskonzept aufgenommen. Nach Verabschiedung des Radroutenplans (siehe Anlage) und bei der Umsetzung/Überprüfung der Routen können sich ggf. Modifikationen ergeben (siehe auch Hinweise in Kapitel 5.1, 5.14).

Die grün unterlegten Felder in den Tabellen kennzeichnen jeweils den Anfang bzw. das Ende der Route.

Anfang / Ende der Route

Haupttrouten			
Route 1	Route 2	Route 3	Route 4
<b>S-Bahnhof Buchenau</b>	<b>S-Bahn Buchenau</b>	<b>S-Bahn Buchenau</b>	<b>Pfaffing</b>
Buchenauer Platz	Kurt-Huber-Ring	Kurt-Huber-Ring	Gelbenholzener Str.
Senserbergstraße	Am Sulzbogen	Balduin-Helm-Straße	Am Engelsberg
Schöngeisinger Straße	Richard-Higgins-Straße	Cerveteri Straße	Kloster Fürstenfeld
<b>Hauptstraße</b>	Heimstättenstraße	<b>Landsberger Straße</b>	Henrik-Moor-Weg
	Waldfriedhofstraße		Stadtspark
	Kurt-Schumacher-Straße		Bullachstraße
	Radweg Wilh.-Busch-Str.		<b>Hauptstraße</b>
	Radweg nach Hochfeldw.		
	Hochfeldweg		
	<b>Augsburger Straße</b>		

Haupttrouten			
Route 5	Route 6	Route 7	Route 8
<b>Aich</b>	<b>Puch</b>	<b>Lindach</b>	<b>Fliegerhorst Tor 1</b>
Brucker Straße	Klosteranger	Malchinger Straße	Zenettistraße
Radweg ST 2054	Zur Kaisersäule	Augsburger Straße	Maisacher Straße
Landsberger Straße	Herrenweg	<b>Hauptstraße</b>	Augsburger Straße
Holzofstraße	Theodor-Heuss-Straße		Hauptstraße
Schöngeisinger Straße	Puchermühlstraße		Leonhardsplatz
<b>Hauptstraße</b>	Pucher Straße		Münchner Straße
	<b>Hauptstraße</b>		Stockmeierweg
			<b>S-Bahnhof FFB</b>

Haupttrouten		
Route 9	Route 10	Route 11
<b>Gewerbeg. Hasenheide</b>	<b>Fliegerhorst Tor 1</b>	<b>Cerveteri Straße</b>
Hasenheide	Von-Gravenreuth-Straße	Rothschwaiger Straße
Zenettistraße	Lützow-Straße	Fürstenfelder Straße
Augsburger Straße (2054)	Sonnenplatz	Oskar-von-Miller-Straße
<b>Hauptstraße</b>	Friedrich-Ebert-Straße	Bahnhofstraße
	Plonnerstraße	<b>S-Bahnhof FFB</b>
	Albert-Schweitzer-Ring	
	Gartenstraße	
	Weierstraße	
	Neuer Amperübergang	
	Emmeringer Straße	
	Münchner Straße	
	Bahnhofstraße	
	<b>S-Bahnhof FFB</b>	

### 6.3 Streckenführung der Nebenrouten

Die Nebenrouten (Ergänzungsrouten) sind ein wichtiges Bindeglied zwischen den Hauptrouten, um besondere Ziele ohne Umwege anfahren zu können. Soweit erforderlich, werden an den jeweiligen Knotenpunkten Wegweiser zu den Zielen vorgesehen.

Nebenrouten			
N1 - Verbindung zwischen Route 2 und 3	N2 - Verbindung zwischen Route 1 und 2	N3 - Verbindung zwischen Route 5 und 6	N4 - Verbindung zwischen den Routen 6, 7, 8, und 9
Ettenhoferstraße	Geisinger Steig	Zur Kaisersäule/Herrenweg	Zenettistraße
Martin-Luther-Straße	<b>Mögliche Ziele:</b>	<b>Mögliche Ziele:</b>	Verbindungsstraße vom Kreisel ST 2064 zum Pucher Meer
<b>Mögliche Ziele:</b>	S-Bahnhof Buchenau	Pucher Meer	Radweg B2 nach Puch
Viscardi-Gymnasium	Viscardi-Gymnasium	Viscardi-Gymnasium	<b>Mögliche Ziele:</b>
Sportanlagen TSV West	Sportanlagen TSV West	Sportanlagen TSV West	Fliegerhorst
Jugendzentrum	Jugendzentrum	Jugendzentrum	Pucher Meer
Kindergarten	Kindergarten	Kindergarten	Puch
Montessorischule	Montessorischule	Montessorischule	Aich
S-Bahnhof Buchenau	Hallenbad	S-Bahnhof Buchenau	Maisach
	Freibad		Mammendorf
	Sportanlagen		
	Stadtmitte		
	Kloster Fürstenfeld		
	S-Bahnhof FFB		
		<b>Alternativ N3a – Verbindung zwischen den Routen 5 und 6</b>	<b>Alternativ N4a - Verbindung zwischen den Routen 7 und 10</b>
		Äußere Landsberger Str.	Malchinger Str.
		Herrenweg	Am Ährenfeld
		<b>Mögliche Ziele:</b>	<b>Mögliche Ziele:</b>
		Pucher Meer	Pucher Meer
		S-Bahnhof Buchenau	Olching
Nebenrouten			
N5 - Verbindung zwischen den Routen 5, 8, 9 und 10	N6 - Verbindung zwischen Route 8 und 10	N7 - Verbindung zwischen Route 1 und 11	N8 - Verbindung zwischen Route 5 und 6
Bismarckstraße	Stadelbergerstraße	Schöngeisinger Straße	Holzhoferstraße
Marthabräustraße	<b>Mögliche Ziele:</b>	Auf der Lände	Werner-von-Braun-Str.
Kapellenstraße	Volksfestplatz	Park beim Kloster	Aicher Straße
Feldstraße	Stadtmitte	Fürstenfelder Straße	<b>Mögliche Ziele</b>
Flurstraße	Emmering	<b>Mögliche Ziele</b>	Aich
<b>Mögliche Ziele</b>		Kloster Fürstenfeld	Hallenbad
Fliegerhorst		Biburg	Sportanlagen
Stadtmitte		Alling	
Pestalozzischule		Schöngeising	
Grund-Hauptschule Nord			
Waldfriedhof			
Aich			
Sportanlagen a.d. Lände			
Hallenbad			
Freibad			
Eisstadion			

## 6.4 Der Ring

Für Fahrten, deren Ziel in den Randlagen Fürstenfeldbrucks liegt, wurde die Ringstrecke konzipiert, um eine Durchquerung des Hauptplatzes mit dessen hohem Kfz-Verkehr zu vermeiden. Der Ring ist in beiden Richtungen befahrbar und entsprechend ausgeschildert. Damit ist auch ortsunkundigen oder Radtouristen, welche die Landkreisradrouten benutzen, die Möglichkeit gegeben, von einer Trasse zur anderen zu wechseln, ohne in die Innenstadt zu müssen.

Der Ring			
<b>S-Bahnhof Buchenau</b>	→ Buchenauer Platz	→ Senserbergstr.	→ Schöngesinger Str.
→ Fürstenfelder Str.	→ Oskar-von-Miller-Str.	→ Münchner Str.	→ Deichensteg ( <i>bzw. neue Radlerbrücke</i> )
→ Gartenstr.	→ Albert-Schweitzer-Ring	→ Plonnerstr.	→ Friedrich-Ebert-Str.
→ Sonnenplatz	→ Lützowstr.	→ Von-Gravenreuth-Str.	→ Zenettistr.
→ Umfahrung Neulindach	→ Pucher Meer	→ Puch (Kaiser-Ludwig-Säule)	→ Puch, Zur Kaisersäule
→ Landsberger Str.	→ Cerveteristr.	→ Balduin-Helm-Str.	→ Am Fuchsbogen
→ Kurt-Huber-Ring	<b>S-Bahnhof Buchenau</b>		

Anmerkung:

Der im ursprünglichen Plan „Radwegkartierung“ von 2003 vorgesehene „Innenstadtring“ wurde in der Sitzung des Bau- und Verkehrsausschusses vom 24.05.2006 aus der Konzeption gestrichen und deswegen im Radverkehrsplan nicht weiter verfolgt.

## 7 Wegweisung

### 7.1 Allgemeines

**Was tun: Die Wegweisung muss nach den FGSV-Vorgaben ausgeführt sein und den Nutzer des Radroutennetzes sicher und direkt an sein Ziel führen.**

Die Ergebnisse der Bürgerbefragung ergaben in der Frage zur gesamten Wegweisung eine mittlere Priorität; jedoch zu den Haupttrouten und Verbindungen zu den Ortsteilen (auch Nebenrouten) eine hohe Priorität, siehe Tabellenausschnitt:

	Ges.	Prio 1	Prio 2	Prio 3	Prio 4	Prio 5	Prio 6
<b>Für das gesamte Radroutennetz innerörtlich</b>	<b>289</b>	54	53	75	42	30	35
<b>Für die Haupttrouten innerörtlich</b>	<b>286</b>	55	58	71	37	36	29
<b>Für die Radrouten zu den Ortsteilen</b>	<b>287</b>	49	72	80	30	25	31

Vor allem muss die Wegweisung auch im Zusammenhang mit Antworten zu den Fragen zum Radroutennetz betrachtet werden. Hier wurde ein eindeutiges Votum zu einer generellen Vernetzung der Radrouten gegeben. Ein wichtiger Teil dieser Vernetzung ist die Wegweisung. Die Entscheidung muss deshalb zugunsten der Radwegweisung erfolgen.

Entscheidend für die Förderung des Radverkehrs ist, dass die Radverkehrs-Infrastruktur sichtbar wird. Die Radroutenbeschilderung muss so gestaltet sein, dass sich die Menschen zum Radfahren eingeladen fühlen und dass auch die Kraftfahrer sehen: Der Radverkehr ist erwünscht, Radfahrer gehören hierher!

Ziel der Wegweisung ist es, den Radverkehr auf sichere und sinnvolle Routen zu konzentrieren. Erschwernisse und Hindernisse für den Radverkehr sollte es auf diesen ausgeschilderten Routen nicht geben. Vorhandene Verkehrsteilnehmer müssen durch diese Beschilderung auf den Fahrradverkehr hingewiesen und sensibilisiert werden.

Auf Basis des beschlossenen Radroutennetzes, siehe Kapitel 6, ist ein Wegweisungskataster zu erstellen, in dem jeder mögliche Standort eines Schildes erfasst und beschrieben wird. Danach lassen sich die finanziellen Aufwendungen für die Beschaffung der Schilder ermitteln. Das Wegweisungskataster ist auch die Grundlage für die künftige Betreuung des Radroutennetzes, siehe Kapitel 7.5 Qualitätssicherung.

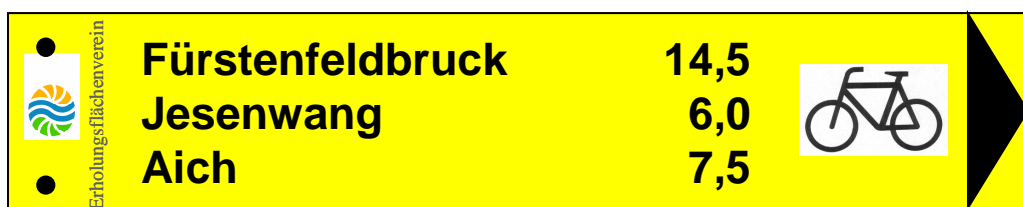
Es ist bei jeder Baumassnahme zu überprüfen, ob die Radverkehrsinfrastruktur, hier speziell die Wegweisung (siehe auch Kapitel 3.3 Checkliste), betroffen ist. Gegebenenfalls ist das Wegweisungskataster sowie die Beschilderung auf den neuesten Stand zu bringen.

### 7.2 Ausführung der Beschilderung

Das gesamte Beschilderungssystem ist nach den Vorgaben der „Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und des Bayerischen Innenministeriums auszuführen, siehe hierzu den Flyer „Wegweisende Beschilderung an Radwegen in Bayern.“

Anmerkung:

Im Gegensatz zu der jetzt empfohlenen Beschilderungsfarbe (Weiß-Grün) wurden die Radrouten des Landkreises in Gelb-Schwarz ausgeführt, siehe nachfolgendes Beispiel.



Dieses hatte historische Gründe und wird bei neu ausgewiesenen Radrouten bayernweit nicht mehr verwendet.



Wegweisung nach Vorgabe des bayerischen Innenministeriums:

**Pfeilwegweiser**



**Tabellenwegweiser**



**Zwischenwegweiser**



Anmerkung:

Die Richtungspfeile werden aus praktischen Gründen erst bei der Montage der Zwischenwegweiser vor Ort aufgeklebt.

**Routensignets (Einhänger)**



Beispiel Pfeilwegweiser mit Routensignet:



## Erläuterung der Wegweiser

- **Pfeilwegweiser**

Die Pfeilwegweiser stehen meist an einem Knotenpunkt und sollen in der Regel von beiden Seiten lesbar sein. Sie bieten die Möglichkeit die einzelne Wegweiser an einem Standort zu konzentrieren.

**Schildausführung:**

- Grundfarbe weiß
- Schriftfarbe grün
- Maße: 600 x 150mm (Standard), 800 x 200 mm (Sonderausführung)
- Hohlkammerschilder mit Omega-Profil (zum Einschieben der Routensignets)

- **Tabellenwegweiser**

Die Tabellenwegweiser sind nur aus einer Richtung sichtbar und werden nur dort aufgestellt, wo aus verkehrstechnischen Gründen ein Einsatz von Pfeilwegweisern nicht sinnvoll ist. Routensignets werden in diese Schilder meistens in Form von Aufklebern integriert, siehe Bild Tabellenwegweiser.

**Schildausführung:**

- Grundfarbe weiß
- Schriftfarbe grün
- Maße: 800 x 250 (Mindestgröße)

- **Zwischenwegweiser**

Zwischenwegweiser werden dann eingesetzt, wo die Streckenführung im Versatz geführt wird, sich aber keine Verkehrsbedeutenden Verbindungen kreuzen. Die Zwischenwegweiser enthalten generell keine Ziel- oder Entfernungsangaben. Ein Zwischenwegweiser dient dem Nutzer der Route nur als Bestätigung dass er sich noch auf der richtigen Route befindet. Der Nutzer benötigt hier lediglich die Grundinformation, ob er rechts, links oder geradeaus fahren muss.

**Schildausführung:**

- Grundfarbe weiß
- Schriftfarbe grün
- Maße gem. FGSV: 250 x 250 mm (Standard) bzw. 231 x 430 mm (Sonderausführung)

- **Routensignets**

Die Routensignets (Einhänger) werden in die Pfeilwegweiser eingeschoben (Omega-Profil) und haben mögliche Inhalte

- Symbole von touristischen Routen, z.B. Ammer-Amper-Radweg, Isar-Lech-Radweg
- Routennummern oder Bezeichnungen städtischer Radrouten, z.B. FFB 1
- Hinweise zu öffentlichen Einrichtungen, wie Bahnhof, Sportstätten, Museen, usw.

**Schildausführung:**

- Maße: 100 x 100 mm
- Farbe und Schrift (Inhalt) individuell abhängig von der Route oder Information

### 7.3 Innerörtliche Routen

Der Radverkehr zwischen der Stadtmitte sowie den einzelnen Stadtteilen kann mit einem einheitlichen Beschilderungssystem besser gesteuert und attraktiv gemacht werden. Ebenso die Routen zu den Öffentlichen - und Freizeiteinrichtungen.

Ein besonderes Augenmerk müssen die Routen zu den Schulen bekommen. Die Akzeptanz eines entsprechenden Radverkehrskonzeptes kann nur entstehen, wenn bereits die Jugendlichen an die Benutzung des Verkehrsmittels Fahrrad gewöhnt werden.

Deshalb sind die zu den Schulen führenden Routen gut auszuschildern (dieses dient auch der Schulwegsicherheit) und zu kennzeichnen.

Besondere Ziele sind die S-Bahnhöfe Buchenau und Fürstenfeldbruck. Diese werden nach den Ergebnissen der Verkehrsbefragung stark von Radfahrern frequentiert.

Soweit erforderlich, werden die Nebenrouten zwischen den Ortsteilen und der Stadtmitte in das Beschilderungskonzept aufgenommen.

## **7.4 Überregionale Routen**

Die vorhandenen Radfernwege durch Fürstenfeldbruck sind gut beschildert. Die Anbindung an das Kloster, die Stadtmitte sowie den Bahnhof Fürstenfeldbruck ist gegeben. Soweit möglich, werden die innerörtlichen Routen auf den im Stadtgebiet schon vorhandenen überörtlichen Routen geführt. Damit reduziert sich der Beschilderungsbedarf.

## **7.5 Qualitätssicherung**

Das gesamte Radroutennetz ist einer regelmäßigen Qualitätskontrolle zu unterziehen. Nur damit ist eine hohe Akzeptanz seitens der Nutzer erreichbar. Da für die innerörtlichen sowie überregionalen Routen verschiedene Sachaufwandsträger (Landkreis, Stadt Fürstenfeldbruck) zuständig sind, sollte die Qualitätskontrolle künftig am besten in einer Hand liegen.

Damit sind folgende Vorteile verbunden:

- Ein Ansprechpartner für die Bürger zu Fragen der Qualität
- Einheitliche Koordination der Überprüfung
- Eine Schnittstelle zu dem zuständigen Ämtern im Landkreis und der Stadt
- Pflege des Wegweisungskataster
- Einbindung/Information der Bauhöfe als ausführendes Organ zur Mängelbeseitigung
- Veranlassen dass Änderungen der Routen in die Kartenwerke und sonstige Dokumentationen einfließen
- Erarbeiten von Vorschlägen für den weiteren Ausbau bzw. die Verbesserung der Radroutennetze

In den jährlich zu beschließenden Haushaltsplänen sind die Kosten für die Qualitätssicherung als eigene Kostenstelle generell mit einzuplanen. Nur so ist sichergestellt, dass die Qualitätssicherung auch durchgeführt wird. Über die durchgeführten Überprüfungen und erfolgten Maßnahmen ist jährlich in den Gremien der Stadt zu berichten.

## **7.6 Begleitende Informationen**

Zum Themengebiet Radwegweisung sind folgende Informationen empfehlenswert:

- Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr (Herausgeber FGSV)
- Flyer Wegweisende Beschilderung an Radwegen in Bayern (Herausgeber Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern)

## 8 Fahrradabstellanlagen

### 8.1 Allgemeines

**Was tun:** Zur Erhöhung des Radverkehrsanteiles müssen an wichtigen, ausgewiesenen Stellen im Stadtgebiet fahrradgerechte Abstellanlagen (Vorzug ADFC-empfohlene Abstellanlagen) vorhanden sein. Eine Fahrradabstellsatzung ist ein wichtiger Baustein zur Erreichung der Eingangsgenannten Ziele.

Die Ergebnisse der Bürgerbefragung ergaben in der Frage zu den Abstellanlagen (Ruhender Radverkehr) insgesamt eine hohe Priorität, siehe Tabellenausschnitt. Lediglich die Abstellanlagen im privaten Umfeld wurden als nicht wichtig eingestuft. Der private Bereich wird ebenso wichtig angesehen, weil es entscheidend für die Nutzung des Fahrrades ist, wie gut man es zur Nutzung erreichen kann.

	Ges.	Prio 1	Prio 2	Prio 3	Prio 4	Prio 5	Prio 6
<b>In der Innenstadt</b>	<b>313</b>	<b>116</b>	<b>81</b>	<b>55</b>	<b>28</b>	<b>17</b>	<b>16</b>
<b>Bei den Einkaufszentren</b>	<b>300</b>	<b>80</b>	<b>93</b>	<b>57</b>	<b>33</b>	<b>13</b>	<b>24</b>
<b>Bei öffentlichen Einrichtungen</b>	<b>286</b>	<b>66</b>	<b>97</b>	<b>51</b>	<b>28</b>	<b>27</b>	<b>17</b>
<b>Fahrradstationen an den S-Bahnhöfen</b>	<b>302</b>	<b>111</b>	<b>73</b>	<b>46</b>	<b>28</b>	<b>22</b>	<b>22</b>
<b>Im privaten Umfeld</b>	<b>280</b>	<b>12</b>	<b>34</b>	<b>52</b>	<b>55</b>	<b>48</b>	<b>79</b>

Es ist festzustellen, dass die vorhandenen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder nicht ausreichen. Insbesondere rund um die Innenstadt gibt es täglich viele wild abgestellter Fahrräder, weil die für sie vorgesehenen Abstellanlagen meist belegt sind oder sich dort befinden wo keine Nachfrage besteht. Aber auch an den S-Bahnhöfen reichen die Parkmöglichkeiten für Fahrräder zum Teil längst nicht mehr aus.

#### 8.1.1 Neue Fahrradabstellanlagen

Ein großer Vorteil des Radverkehrs ist, dass man mit dem Fahrrad (fast) direkt bis zum Ziel gelangt. Daher ist die Ausweitung der Fahrradabstellanlagen eine Daueraufgabe der Stadt. Wo es eng wird, dürfen neue Fahrradabstellanlagen aber nicht auf Kosten der Fußgänger geschaffen werden. Gerade in der Innenstadt führt kein Weg mehr daran vorbei, Parkplätze für Autos in Abstellplätze für Fahrräder umzuwandeln.

Als Erfahrungswert gilt: Statt eines PKW-Stellplatzes können je nach Situation 5 ...13 Fahrrad-Abstellplätze geschaffen werden. Als Mittelwert kann die vereinfachte Aussage „8 Fahrräder statt einem PKW“ verwendet werden.

#### 8.1.2 Nutzbarmachung vorhandener Fahrradabstellanlagen

Die beste Abstellanlage bringt nichts, wenn sie nicht benutzbar ist. Ein beachtlicher Teil der Fahrradständer ist ständig durch defekte und längst nicht mehr in Verwendung befindliche Fahrräder blockiert.

Mit einem Konzept zur Nutzbarmachung blockierter Abstellplätze können diese Stellplätze wieder ihrer eigentlichen Bestimmung zugeführt werden.

Beispiel: Man gibt durch Anschlag bekannt, dass in 4 Wochen die fahruntüchtigen Fahrräder entfernt werden. Am Tage X werden diese dann entfernt, wobei auch die Polizei mitwirkt, und eine ausreichende Zeit eingelagert. Danach gehen die Räder zur Versteigerung.

Diese Aktion ist mindestens alle 6 Monate durchzuführen.

#### 8.1.3 Verbesserung der vorhandenen Fahrradabstellanlagen

Abstellanlagen, in denen das Rad sicher steht und an denen man es mit dem Rahmen anschließen kann, sind Voraussetzung dafür, auch höherwertige Fahrräder im Alltag zu nutzen. Daher sind diese Mindeststandards an allen vorhandenen Fahrradabstellanlagen nachzurüsten. An den stark frequentierten S-Bahnstationen, vor allem auch im Außenbereich, sowie an den Innenstadtbereichen müssen die Abstellanlagen überdacht werden. Um aktive und passive Sicherheit zu erhöhen, ist durchgängig für ausreichende Beleuchtung zu sorgen.

## 8.2 Fahrradstellplatzsatzung

Um die Bürger zum Radfahren zu bringen, ist zunächst dafür zu sorgen, dass sie am Start- und Zielpunkt, einfach auf ihre Fahrräder zugreifen können. Das bedeutet, dass diese eingangsnah, sicher und möglichst überdacht abgestellt werden können. Die Erfahrung zeigt, dass auch deshalb viele Mitbürger schneller das Auto anstelle des Fahrrades benützen.

Aus diesem Grund ist es notwendig und wichtig, dass die Stadt eine Fahrradstellplatzsatzung erlässt. Diese Satzung muss sowohl den öffentlichen, als auch den gewerblichen und privaten Bereich umfassen. In diese Satzung muss auf die ADFC-empfohlenen Fahrradabstellanlagen hingewiesen werden. Ein Muster für eine Fahrradstellplatzsatzung ist in der Anlage beigefügt.

## 8.3 Hinweise zu den Aufstellorten von Fahrradabstellanlagen

- Radfahrer wollen so weit wie möglich nah zum Ziel hin fahren
- Gepäckschließfächer lassen sich mit Fahrradabstellanlagen kombinieren, was in Geschäftszonen den Radlern Vorteile bringt. Die Schließfächer sollen aber unentgeltlich nutzbar sein (z.B. Pfandmarken, eingeworfenes Geld kommt wieder heraus). Dies beugt Vandalismus vor.
- Abstellmöglichkeiten für spezielle Nutzer (Tandems, Fahrradanhänger, ggf. Mopeds, ...) müssen immer „ganz hinten“ sein, den sonst werden sie von den „Normalnutzern“ vollgestellt und stehen für ihren eigentlichen Zweck nicht mehr zur Verfügung.
- Ein Minimum an Wartung der Fahrradabstellanlagen ist notwendig. Dazu gehört das regelmäßige Reinigen der Dachrinnen von Überdachungen, wobei ein Intervall von 6 Monaten genügt, um das Laub zu beseitigen, bevor es die Regenfallrohre verstopft. Dies gilt auch für den Platz um und unter den Fahrradabstellanlagen (Entfernen von Müll usw.)
- Eine Videoüberwachung an stark frequentierten Fahrradabstellanlagen ist einzuführen

## 8.4 Auswahl geeigneter Fahrradabstellanlagen

Nach der Technischen Richtlinie TR 6102/01.94 bzw. 01.01 bzw. 09.08 ([www.adfc.de/1852\\_1](http://www.adfc.de/1852_1)) des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) sollen gute Fahrradabstellanlagen dem Stand der Technik entsprechend

- bequem und einfach benutzbar sein
- das Anschließen des Rahmens sowie des Vorder- oder Hinterrades mit kurzem Schloss ermöglichen
- Fahrräder mit verschiedenen Abmessungen und Lenkerformen aufnehmen können
- das Drehen des Lenkers und das Wegrollen des Fahrrades verhindern, damit Fahrräder auch bei Seitenwind oder Belastung stabil stehen, auch wenn sie (noch) nicht angeschlossen sind
- Passanten vor Verletzungsgefahr schützen und sicher gegen Vandalismus sein
- zur Aufstellung vor Läden einen Mindestabstand von 70 cm haben, damit ein leichtes Ein- und Ausparken, Anschließen und Beladen ohne Beschädigung von Nachbarrädern und Beschmutzen der eigenen Kleidung möglich ist.
- Da bei größeren Anlagen für längeres Abstellen oft Platzmangel herrscht, ist es notwendig, diese mit hoch/tiefer Radeinstellung und 50 cm Abstand (nicht weniger!) zu planen. Überdachung und Beleuchtung sollten Standard sein!
- Gegen den Einsatz von einfachen Anlehnbügel sprechen viele Argumente, siehe nachstehenden Link: <http://www.adfc-bayern.de/dokumente/anlehnbugel.pdf>. Der ADFC bittet deshalb künftig vom Einsatz dieser Bügel abzusehen. Dies gilt im übrigen auch für die sogenannten „Felgenkiller“, siehe Fahrradabstellanlage am Veranstaltungsforum Fürstenfeld.
- An einigen Fahrradabstellanlagen können Werbeflächen angebracht werden, was ggf. bei der Finanzierung helfen kann (Einbindung des Gewerbeverbandes)

### 8.4.1 Übersicht der ADFC-empfohlenen Fahrradabstellanlagen (Stand 10/2009)

Die in den nachfolgenden Bildern gezeigten Fahrradparker haben „ADFC-empfohlene Qualität“. Die aktuellen Modelle, Hersteller und Preise können dem Internet unter <http://www.adfc-bayern.de/dokumente/abstellanlagen.pdf> entnommen werden.

 <p><b>Felix, Valero, Hedland</b></p>	 <p><b>Arreta, Adelaide</b></p>	 <p><b>Beta Focus XXL</b></p>	 <p><b>Aretus-Fahrradbox</b></p>
 <p><b>Doppelstock-Fahrradparker</b></p>	 <p><b>Bügelparker mit Ovalkufe</b></p>	 <p><b>Lambda</b></p>	 <p><b>Kappa®, Missouri</b></p>
 <p><b>Fahrradparker h/t</b></p>	 <p><b>Pedalo Hoch/Tief</b></p>	 <p><b>Genius L15</b></p>	 <p><b>Rondo</b></p>
 <p><b>Beta BT Focus</b></p>			

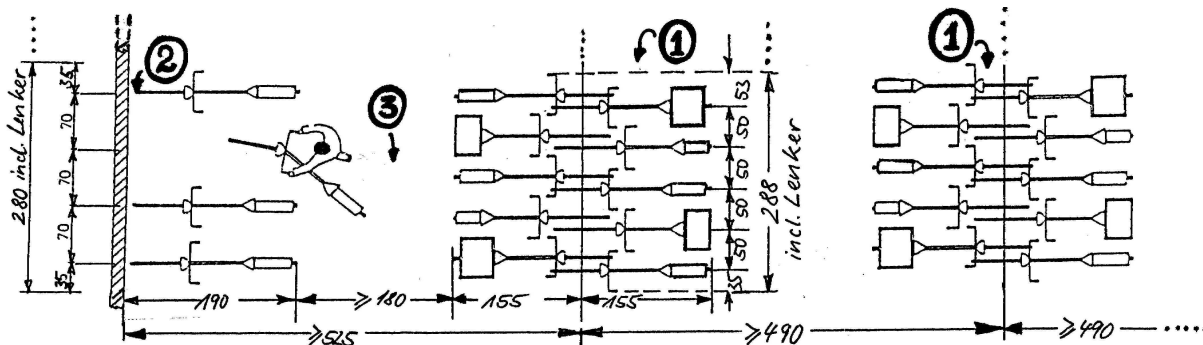


Abstellanlage mit Schließfächern (Orion)

## 8.5 Planungsbeispiele für Fahrradabstellanlagen

Die nachfolgende Skizze zeigt Planungsbeispiele für die Anordnung von Fahrradabstellanlagen. Dabei bezeichnen die Ziffern.

- 1 Hoch/Tief-Stellung im Wechsel, zweiseitig, Fahrradabstand 50 cm, für (größere) Reihenanlagen
- 2 Nur Tiefstellung, einseitig, Fahrradabstand 70 cm, für kleinere Anlagen, besonders vor Läden
- 3 Verkehrsraum/Rangierfläche ab 180 cm. Bei Schrägstellung der Fahrräder (z.B. 45°) kommt man mit weniger Einstelltiefe und Verkehrsraum aus, muss allerdings den Abstand der Abstellplätze vergrößern (z.B. auf 70 cm in Anreihrichtung gemessen bei 45°)



## 8.6 Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum

Um vor allem die Innenstadt für den Radverkehr attraktiv zu gestalten, sind an den exponierten Stellen ausreichende Fahrradabstellanlagen zu installieren. Mit Stand heute sind die Möglichkeiten, Fahrräder abzustellen, im Umgriff der Innenstadt gegenüber den Kfz- Parkplätzen unterrepräsentiert.

Die letzte Zählung ergab, dass im Bereich der Hauptstr., Pucher Straße, Schöngesinger Str. nur 48 Anlehnbügel für Fahrräder vorhanden sind. Auf dem Viehmarktplatz und am Volksfestplatz sind überhaupt keine Fahrradabstellanlagen vorhanden. Verglichen mit den Parkmöglichkeiten für PKW fristen die Fahrradabstellanlagen eher ein kümmerliches Dasein.

Nach der Verabschiedung des Radverkehrsplanes durch die Stadt ist ein Soll-Ist-Vergleich durchzuführen. Dieser Vergleich betrifft vor allem die Fahrradabstellanlagen

- Im öffentlichen Bereich (z.B. Rathaus, Krankenhaus, Finanzamt, Schulen und Kindergärten)
- Im Freizeitbereich (z.B. Hallenbad, Freibad, Sportanlagen, Pucher Meer)
- Im Einkaufsbereich (Aktion Einkaufen mit dem Fahrrad, z.B.: gesamte Innenstadt, Einkaufszentren Uhlgrundstück, Buchenau)

Danach wird der Bedarfsplan entwickelt, aus dem sich dann der Realisierungsplan (mit Finanzierung) ergibt. Der Realisierungsplan fließt in den Maßnahmenkatalog ein.

Ein wichtiger Partner für die Erstellung sprich Finanzierung von Fahrradabstellanlagen ist der Gewerbeverband. Gerade für diesen muss es von hohem Interesse sein, für die radfahrende Kundschaft mit hochwertigen Fahrradabstellanlagen zu werben. Hierbei bieten sich Fahrradabstellanlagen mit Schließfächern an, in denen man die Einkäufe kurzzeitig sicher verwahren kann. Deshalb ist der Gewerbeverband in die Gesamtplanung mit einzubeziehen.

## 8.7 Fahrradabstellanlagen im privaten Raum

Obwohl in der Bürgerbefragung vom April 2009 dieser Punkt wenig Zustimmung fand, siehe Kapitel 8.1, wird es als wichtig angesehen dass im privaten Raum das Fahrrad komfortabel, sicher abgestellt werden und der Nutzer einen schnellen ungehinderten Zugriff zu seinem Fahrrad hat. Im privaten Raum hat die Stadt im Moment keine Entscheidungsbefugnis zur Errichtung von ADFC-konformen Fahrradabstellanlagen. Mit Verabschiedung einer Fahrradstellplatzsatzung wird, die bei allen Neubaumaßnahmen anzuwenden ist, sich in Zukunft die Situation verbessern.

## **8.8 Fahrradparkhäuser**

Eine hohe Zahl von Brucker BürgerInnen nutzen täglich den Umweltverbund und fahren mit dem Fahrrad zu den S-Bahnhöfen. Diese Zahl ließe sich noch merklich erhöhen, wenn es bessere Möglichkeiten gäbe, sein Rad am Bahnhof sicher abzustellen. Dies bestätigt auch das Ergebnis der Bürgerbefragung. Dabei wurde ein eindeutiges Votum für die Errichtung von gesicherten Fahrradparkhäusern an den S-Bahnhöfen Fürstenfeldbruck und Buchenau gegeben, siehe Tabelle Kapitel 8.1.

Es ist unumstritten, dass die Errichtung und der Betrieb eines Fahrradparkhauses zunächst kostenintensiv ist. Mit einem guten Marketing können diese Kosten aber langfristig zumindest zu einem Teil wieder minimiert werden.

Denn wer den Radverkehr langfristig wirklich fördern will, darf solche Leuchtturmprojekte nicht an den Kosten scheitern lassen, besonders wenn man diese in Relation mit den Großprojekten für den Kraftverkehr setzt.

Als mittelfristige Maßnahme erscheint die Realisierung eines Fahrradparkhauses in den unterirdischen Fahrradabstellkeller im sogenannten „Gleisdreieck“ am S-Bahnhof Buchenau machbar. Die Bewirtschaftung des Fahrradparkhauses könnte vom Betreiber des Kioskes übernommen werden.

Eine elektronisch gesicherte Fahrradabstellanlage am S-Bahnhof Fürstenfeldbruck mittels Einzäunung und gesichertem Zugang erscheint ebenfalls machbar.

Weiterführende Informationen zu Fahrradparkhäusern erhält man z.B. im Internet unter <http://www.josta.de/> oder <http://www.bikeandride.de/fahrradparkhaus.html>

Zur Finanzierung der Fahrradparkhäuser sind Fördermittel des Bundes/Landes zu beantragen.

### **8.8.1 Fahrradboxen**

Für den Radtouristen haben sich Fahrradboxen bewährt (Beispiele in Kelheim, Ulm), die an zentraler Stelle im Stadtgebiet installiert sein sollten. Hierbei kann man sich aber auf einige wenige Einheiten beschränken. Im Wegweisungskonzept ist diese Anlage zu berücksichtigen. Die Fahrradboxen sollten unentgeltlich nutzbar sein (z.B. Pfandmarken, eingeworfenes Geld kommt wieder heraus). Dies beugt Vandalismus vor.

Für den Alltagsradfahrer jedoch sind Fahrradboxen keine Alternative zu den Fahrradparkhäusern. Denn der Platzbedarf ist für die selbe Anzahl von Fahrrädern wesentlich höher. Sie lassen sich in der Innenstadt auch aus gestalterischen Gründen schwierig integrieren. Allenfalls bei künftigen Neubauvorhaben kann die Einbindung solcher Fahrradboxen eingeplant werden.

Ebenfalls können die Kosten für den Betrieb und Unterhaltung nicht außer acht gelassen werden.

## **8.9 Fahrradparkleitsystem**

Gleichermaßen wie für den motorisierten Verkehr die Parkmöglichkeiten an Infotafeln im Stadtgebiet angezeigt werden, ist für den Radverkehr ein ähnliches „Fahrrad-Parkleitsystem“ einzuführen. Im Fahrradstadtplan sind diese Abstellanlagen, entsprechend der Anzahl für Fahrräder, farblich einzuzeichnen.

## **8.10 Qualitätssicherung**

Alle Fahrradabstellanlagen sind einer regelmäßigen Qualitätskontrolle zu unterziehen, siehe auch Kapitel 11. Nur damit ist eine hohe Akzeptanz seitens der Nutzer erreichbar.



## 9 Tourismus

### 9.1 Allgemeines

**Was tun: Da der Fahrradtourismus ein bedeutender Wirtschaftsfaktor ist, muss die Stadt ihre Angebote im Internet und anderen Medienbereichen für den Tourismus ausbauen.**

Fürstenfeldbruck ist kein klassischer Touristenort, hat aber dennoch einiges zu bieten (Kloster, Innenstadt, schönes Umland). Laut Feststellung der Deutschen Zentrale für Tourismus (DZT) hat gerade der Fahrradtourismus noch hohe Zuwachsraten zu verzeichnen. Da Fürstenfeldbruck auch ein Knotenpunkt von überregionalen Fahrradrouten ist (z.B. Ammer-Amper-Radweg, Isar-Lech-Radweg, Amper-Lech-Radweg, usw.) sollte die Stadt diesem Rechnung tragen und das Angebot für Touristen, im besonderen auch für die Radtouristen, erheblich ausweiten.

### 9.2 Ausbau des Tourismusangebotes

Die Touristik wird für den Außenstehenden in der Homepage der Stadt unter der Rubrik „Kultur“ versteckt. Downloadfähige Informationen zum Radfahren fehlen völlig. Deshalb wird empfohlen, für die Touristik eine eigene Seite in der Homepage einzurichten, in der man vielfältige Informationen über das touristische Angebot der Stadt bekommt. Natürlich soll der Fahrradtourismus entsprechend berücksichtigt werden. Viele Städte in Bayern sind in diesem Feld erheblich rühriger.

In einer Projektgruppe ist der Ausbau des Angebotes unter folgenden Gesichtspunkten zu erarbeiten:

Definieren der Idee (welche Ziele werden verfolgt)

Radtouristische Rahmenbedingungen

- Gesellschaftliche
- Wirtschaftsfaktor

Wer ist der Kunde/Gast /Zielgruppen)

Realisierungskonzept

- Finanzierung
- Realisierung des radtouristischen Produktes

Das radtouristische Qualitätsprodukt

- Nachhaltige Finanzierungs- und Organisationsstruktur
- Qualitätsmanagement

### 9.3 Angebot von touristischen Fahrradrouten

Die Ergebnisse der Bürgerbefragung ergaben in der Frage zum Angebot von touristischen Fahrradrouten eine mittlere Priorität, siehe Tabellenausschnitt.

	Ges.	Prio 1	Prio 2	Prio 3	Prio 4	Prio 5	Prio 6
<b>Angebot von touristischen Fahrradrouten</b>	<b>300</b>	<b>42</b>	<b>71</b>	<b>70</b>	<b>48</b>	<b>23</b>	<b>46</b>

Besonders für Neubürger und Touristen wurden in einem ersten Schritt fünf städtischen Freizeit-Radrouten in der Rad- und Wanderkarte der Stadt ausgewiesen. Was noch fehlt ist die entsprechende Wegweisung. Weitere Routenangebote können kurzfristig erarbeitet werden. Dabei kann der ADFC unterstützend tätig werden.

#### 9.3.1 Verleih von GPS-Geräten

Die Ergebnisse der Bürgerbefragung ergaben in der Frage zum Angebot vom Verleih von GPS-Geräten eine niedrige Priorität, siehe Tabellenausschnitt.

	Ges.	Prio 1	Prio 2	Prio 3	Prio 4	Prio 5	Prio 6
<b>Verleih von GPS-Geräten</b>	<b>287</b>	<b>10</b>	<b>17</b>	<b>40</b>	<b>44</b>	<b>40</b>	<b>136</b>

Wenn aber die Stadt den Tourismus fördern möchte, kann der Verleih von GPS-Geräten dieses Vorhaben unterstützen. In einem ersten Schritt können die ausgewählten Radrouten in sogenannten GPS-Tracks auf der Homepage der Stadt bereitgestellt werden. Dabei kann der ADFC unterstützend tätig werden.

Ob der Verleih von GPS-Geräten möglich sein soll, wäre in einem nächsten, späteren Schritt zu überprüfen.

## 9.4 Fahrradverleih

Die Ergebnisse der Bürgerbefragung ergaben in der Frage zum Angebot Fahrradverleih eine mittlere Priorität, siehe Tabellenausschnitt.

	Ges.	Prio 1	Prio 2	Prio 3	Prio 4	Prio 5	Prio 6
<b>Fahrradverleih</b>	<b>291</b>	<b>31</b>	<b>38</b>	<b>69</b>	<b>54</b>	<b>42</b>	<b>57</b>

Einen Fahrradverleih auf kommunaler Ebene (vgl. z.B. Call a Bike in München) sollte man aus Kosten- und Aufwandsgründen nicht in Betracht ziehen.

Wohl aber können mit den ortsansässigen Fahrradhändlern Vereinbarungen über einen Fahrradverleih, an dem sich die Stadt ggf. kostenmäßig beteiligt, getroffen werden. Einzelne Fahrradhändler verleihen heute schon auf Anfrage Fahrräder. Das nachgefragte Angebot reicht nach heutigem Stand aus. Die Verleihmöglichkeiten sind im Fahrradstadtplan aufzuzeigen.

In etwa vergleichbaren Städten (z.B. Offenburg, Göttingen) gibt es entsprechende Lösungen, die aber nicht ohne weiteres auf unsere Stadt übertragen werden können.

## 10 Kommunikation/Information

### 10.1 Allgemeines

**Was tun: Um den Bewusstseinswechsel hin zum Fahrradfahren zu bewirken, muss eine andauernde Öffentlichkeitsarbeit erfolgen. Besonderes Augenmerk gilt besonders der Imagewerbung für das Fahrrad und der Vermittlung eines fahrradfreundlichen Klimas.**

Nur wenn sich in den Köpfen der Bevölkerung das Fahrrad als alltägliches Verkehrsmittel festgesetzt hat, kann das anvisierte Ziel „Erhöhung des Radverkehrsanteils“ erreicht werden.

Deshalb ist eine gute, permanente Öffentlichkeitsarbeit ganz entscheidend. Hier gilt das Prinzip „Steter Tropfen höhlt den Stein“. Die gesamte Kommunikation/Information über und für den Radverkehr ist sehr vielschichtig und muss professionell von der Stadtverwaltung betrieben werden. Der ADFC kann in Teilbereichen hierbei Unterstützung leisten.

Für die gesamte Kommunikation/Information sind die erforderlichen Haushaltsmittel bereitzustellen.

### 10.2 Fahrradinformationszentrum

Was dem Radfahrer in Fürstfeldbruck bislang fehlt, ist eine zentrale Anlaufstelle. Ein Fahrradinformationszentrum an prominenter Stelle in der Innenstadt schafft dabei Abhilfe, z.B. der Bürgerservice im Rathaus.

Interessierte BürgerInnen und Touristen erhalten während den Dienststunden dort Informationen rund ums Fahrrad.

Dies könnten sein:

- den Fahrradstadtplan
- die Freizeit und Radkarte des Landkreises
- eine Liste der Fahrradhändler am Ort
- Angebote über Fahrradverleih
- Fahrradfreundliche Unterkünfte (Bett&Bike)
- Tourenangebote des ADFC
- Kursangebote des ADFC
- Entgegennahme von Verbesserungsvorschlägen der BürgerInnen zur Radverkehrsinfrastruktur

Außerhalb der Dienstzeiten kann der ADFC Infoladen diese Aufgabe einmal pro Woche, in den Sommermonaten jeden Dienstag von 18.30 Uhr bis 19.30 Uhr, übernehmen.

### 10.3 Fördern eines zielgruppenorientierten Mobilitätsbewusstseins

Ganz entscheidend für ein Umdenken in der Nutzung des Verkehrsmittels, in unserem Fall hin zum Fahrrad, ist die Förderung des zielgruppenorientierten Mobilitätsbewusstseins.

Das Fahrrad kann in vielen Lebensbereichen problemlos genutzt werden, so z.B.:

- Einkaufen mit dem Fahrrad
- Mit dem Fahrrad zum Sport, zur Schule, zum ÖPNV
- Mit dem Rad zur Arbeit
- Urlaub mit dem Fahrrad
- Fahrrad in der Freizeit

Die Stadt muss mit Programmen und Aktionen ein Umdenken bei den BürgerInnen bewirken. Beispielhaft sei hier die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW“ genannt. Informationen hierüber sind Internet unter dem nachfolgenden Link zu finden:

<http://www.fahrradfreundlich.nrw.de>

## 10.4 Öffentlichkeitsarbeit

### 10.4.1 Allgemeines

Die Ergebnisse der Bürgerbefragung ergaben in der Frage zur Öffentlichkeitsarbeit sowohl hohe als auch mittlere Prioritäten, siehe Tabellenausschnitt.

	Ges.	Prio 1	Prio 2	Prio 3	Prio 4	Prio 5	Prio 6
<b>Aktuellen Fahrradstadtplan</b>	<b>302</b>	83	77	50	41	23	28
<b>Wiederkehrende Informationen im Rathaus Report</b>	<b>305</b>	47	78	93	42	18	27
<b>Informationstafeln an den Bahnhöfen</b>	<b>296</b>	46	73	86	38	24	29
<b>Informationstafeln in der Stadtmitte</b>	<b>308</b>	56	84	71	49	15	33

Aus den Ergebnissen lässt sich ableiten, dass eine gute Öffentlichkeitsarbeit für das Radfahren unabdingbar ist. Am Anfang sind die Aufwendungen sicherlich höher, als nach einem eingeschwungenen Zustand.

Eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit seitens der Stadt zum Thema Radverkehr ist derzeit nicht erkennbar. Dabei ließe sich mit wenig Aufwand, unter Nutzung der vorhandenen Ressourcen, schon jetzt die Öffentlichkeitsarbeit betreiben. Dazu eignet sich in idealer Weise der Rathaus Report und die Homepage der Stadt Fürstfeldbruck. Leider werden diese beiden Medien zu diesem Themenfeld nur spärlich, bis überhaupt nicht genutzt.

Als Beispiele können die Städte Münster und Bünde genannt werden, siehe Internet:

<http://www.buende.de/>.

<http://www.muenster.de/stadt/stadtplanung/radverkehr-stadtplan.html>

Auch bei Bürgerversammlungen bietet sich der Bericht und die Diskussion über die erfolgten und geplanten Maßnahmen zum Radverkehr an. Dieses muss künftig ein fester Bestandteil der Bürgerversammlungen sein.

Es muss allen Beteiligten und vor allem den Entscheidern bewusst sein, dass Öffentlichkeitsarbeit für das Radfahren ein fester Bestandteil in der kommunalen Planung – finanziell wie personell- ist.

### 10.4.2 Marketing für das Radfahren

So wie für die Ansiedlung von Unternehmen in unserem Stadtgebiet ein Marketing betrieben wird, sollte auch für den Radverkehr entsprechende Kampagnen durchgeführt werden. Hier kann man wiederum Anregungen bei der „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW“ bekommen, die dann für Fürstfeldbruck adaptiert werden können. Als mögliche Aktionen für das Marketing sind hier beispielhaft genannt:

- Image-Werbung
  - Radfahren in NRW
  - Radfahren, die clevere Art der Fortbewegung (Shimano)
  - Meine Stadt kommt in die Gänge (ADFC Bremen)
  - Informationen für fahrradfreundliche Unternehmen (ADFC)
  - Informationen für den fahrradfreundlichen Einzelhandel (ADFC)
- PR-Kampagnen,
  - z.B. Radlust der Uni Trier
  - City Marketing für das Fahrrad (Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte - AGFS- in NRW)
- Logo
  - Logo der AGFS
  - Stadt Münster

In das Marketing empfiehlt es sich den Gewerbeverband als Partner mit ins Boot zu nehmen. Mit einem guten Marketing kann dem Radverkehr eine hohe Aufmerksamkeit in der Bevölkerung zuteil werden. Alle Aktionen zum Marketing werden als mittelfristige Maßnahme angesehen. Wobei einzelne Maßnahmen durchaus früher gestartet werden können. Das Marketing ist aber als Daueraufgabe zu verstehen und muss im Haushaltsplan entsprechend berücksichtigt werden.

### 10.4.3 Fahrradstadtplan

Die Ergebnisse der Bürgerbefragung ergaben in der Frage zum Fahrradstadtplan eine hohe Priorität, siehe Tabellenausschnitt.

	Ges.	Prio 1	Prio 2	Prio 3	Prio 4	Prio 5	Prio 6
<b>Aktuellen Fahrradstadtplan</b>	<b>302</b>	<b>83</b>	<b>77</b>	<b>50</b>	<b>41</b>	<b>23</b>	<b>28</b>

Fahrradstadtpläne sind ein wichtiger Baustein der Radverkehrsförderung. Sie weisen sowohl ortsunkundigen als ortskundigen Radfahrern die sichersten, komfortabelsten und schnellsten Wege in und durch die Stadt.

In der derzeit aktuellen Ausgabe des Stadtplanes von 2007 sind die Radwege zwar eingezeichnet, ist aber für die Bedürfnisse der Radfahrer nicht ausreichend.

Warum also nicht auch mal einen Fahrrad-Stadtplan als Einkaufs- und Gastronomieführer erstellen? Vielleicht mit Einkaufs- Restaurant – und Kneipenrouten, Abstellmöglichkeiten und mit Hinweisen auf spezielle Serviceangebot für Rad fahrende Kunden.

Als Beispiel kann hier die Stadt Göttingen genannt werden, siehe Internet <http://www.goettingen.de/staticsite/staticsite.php?menuid=721>

### 10.4.4 Mobilitätsbildung in den Schulen

Neben der üblichen Fahrradprüfung durch die Verkehrswacht oder Polizei sollte die Mobilitätsbildung einen ständigen Platz im Schulalltag erhalten. Mit entsprechenden Aktionen, auch zusammen mit den Eltern, können die Kinder altersgerecht an die Nutzung des Fahrrades herangeführt werden. Die Stadt als Sachaufwandsträger kann in Verbindung mit dem Schulamt entsprechende Aktionen initiieren, z.B.

- Mit dem Rad zur Schule (Beispiel Viscardi-Gymnasium)
- Fahrrad-Pooling
- Schulausflüge mit dem Fahrrad
- Fahrradcheck

### 10.5 Radverkehrstagungen

Das Radroutennetz der Stadt hört nicht an der Stadtgrenze auf, sondern ist ein Teil des Gesamten. Aus den gemachten Erfahrungen wird vorgeschlagen, dass in noch festzulegenden Abständen sich alle mit Radverkehrsthemen befassten Stellen in den Kommunen und dem Landkreis sowie ADFC zu einer „Radverkehrskonferenz“ treffen. Dieses Treffen wäre ein gute Basis zur Schaffung von Netzwerken der Beteiligten untereinander. Denn die Fragen und Probleme zum Radverkehr ähneln sich in allen Gemeinden des Landkreises.

In dieser „Radverkehrskonferenz“ sollten beispielsweise Themen wie

- geplante/erstellte Radroutenetze
- durchgeführte Aktionen
- Umgang mit neuen Verordnungen
- Beschaffung von Fördermitteln

besprochen und ggf. gemeinsame Vorgehensweisen festgelegt werden.

Als Organisator einer solchen Konferenz wird als zentrale Stelle das Landratsamt gesehen. Die Stadtverwaltung soll dabei unterstützend mitwirken.

# 11 Qualitätssicherung

## 11.1 Allgemeines

**Was tun: Für die gesamte Radverkehrsinfrastruktur muss eine regelmäßige Qualitätssicherung der gesichert sein. Dies ist ein wichtiger Baustein zur Erhöhung des Nutzungsgrades.**

Die Ergebnisse der Bürgerbefragung ergaben in der Frage zur Qualitätssicherung insgesamt eine hohe Priorität, siehe Tabellenausschnitt.

	Ges.	Prio 1	Prio 2	Prio 3	Prio 4	Prio 5	Prio 6
<b>Regelmäßige Reinigung</b>	<b>314</b>	<b>150</b>	<b>90</b>	<b>37</b>	<b>18</b>	<b>11</b>	<b>8</b>
<b>Regelmäßiger Winterdienst</b>	<b>320</b>	<b>173</b>	<b>77</b>	<b>29</b>	<b>20</b>	<b>10</b>	<b>11</b>
<b>Regelmäßige Kontrolle der Radrouten</b>	<b>314</b>	<b>94</b>	<b>89</b>	<b>66</b>	<b>45</b>	<b>13</b>	<b>7</b>
<b>Kummerkasten für Verkehrsprobleme</b>	<b>314</b>	<b>73</b>	<b>66</b>	<b>78</b>	<b>42</b>	<b>25</b>	<b>30</b>

Der best-ausgebaute, benutzungspflichtige Radweg kann nicht genutzt werden, wenn er sich in einem Zustand befindet, der dem Radfahrer die Benutzung verleidet. Glas, nasses Laub, Schnee und Eis und nach deren Verschwinden Split machen das Rad fahren gefährlich – ebenso Schlaglöcher, Baumwurzeln und hereinragende Äste. Daher muss mehr als bisher auch Geld in die Instandhaltung und Reinigung bestehender Radwege, vor allem auf den Hauptrouten und Nebenrouten investiert werden. Aber auch Nebenstraßen, die für den Radverkehr bedeutsam sind, müssen künftig in den Straßenreinigungsplänen berücksichtigt werden. Auch Abstellanlagen sind regelmäßig zu reinigen.

Die Mittel für die Qualitätssicherung sind jährlich im Haushaltsplan einzustellen.

## 11.2 Reinigung

Der Bauhof muss für die Reinigung des gesamten Radroutennetzes einen Reinigungsplan erstellen, in dem verbindlich festgelegt wird, in welchem Turnus die Reinigung erfolgt. Dabei sollten die Hauptrouten den Vorrang haben. Besonders aber nach den Wintermonaten sind alle Radwege, sobald die Witterung es erlaubt, zu reinigen.

## 11.3 Winterdienst

Für den Winterdienst ist festzulegen, welche der Hauptrouten generell schneefrei zu halten sind. Es ist unbedingt darauf zu achten, dass die Zu- und Abfahrten zu Radwegen, Radspuren nicht durch Schneehaufen blockiert werden. Die Räumdienste sind entsprechend zu informieren.

## 11.4 Ständige Kontrolle des Radroutennetzes

Um das Radroutennetz auf einem hohen Qualitätsstandard zu halten, ist dieses einer regelmäßigen Kontrolle zu unterziehen.

Diese Kontrolle sollte folgende Punkte umfassen:

- Überprüfung der Radrouten, z.B:
  - Oberflächenbeschaffenheit
  - Hindernisse
  - Zustand der Markierungen von Radwegen, Furten
  - Behinderung durch Pflanzenbewuchs
- Überprüfung der Radwegweisung
- Überprüfung der Fahrradabstellanlagen

Über die festgestellten Mängel ist vom Kontrollpersonal ein Kurzbericht zu erstellen und an die zuständigen Stellen in der Stadt weiterzuleiten. Die Mängel sind in den Maßnahmenkatalog aufzunehmen.

## **11.5 Kummerkasten**

In der Bürgerbefragung wurde ein „Kummerkasten“ für den Radverkehr als positiv bewertet, siehe Tabelle Kapitel 11.1. Als Kummerkasten ist deshalb eine Telefonhotline (mit Anrufbeantworter) und eine e-Mail-Adresse einzuführen.

Der ADFC Fürstfeldbruck bietet seit Jahren auf seiner Homepage unter der Rubrik „Kummerkasten“ ein Formular für Verbesserungsvorschläge an. Dieses kann ggf. auch für den städtischen Kummerkasten verwendet werden.

## 12 Finanzen

### 12.1 Allgemeines

**Was tun:** Zur Erhaltung der Radverkehrsinfrastruktur ist generell ein Sockelbetrag im jährlich zu beschließenden Haushalt vorzusehen. Für Radverkehrsprojekte sind die vorher ermittelten Kosten zusätzlich einzuplanen. Hierzu gehören auch die Mittel für die Öffentlichkeitsarbeit.

Im Haushaltsplan 2009 der Stadt wurden für den Radwegebau 160.000 Euro eingestellt (das sind bei 35.000 Einwohner ca. 4,50 Euro pro Einwohner). Alle anderen Maßnahmen zur Verbesserung/Betreuung der Radverkehrsinfrastruktur werden aus anderen Töpfen des Haushaltes finanziert.

In vergleichbaren Gemeinden werden die Aufwendungen für den Radverkehr wie in der Tabelle ersichtlich unterschiedlich gehandhabt:

Gemeinde	Aufwendungen für den Radverkehr im Haushalt 2009
Dachau	20.000 Euro Sockelbetrag, zusätzlich bei größeren geplanten Projekten die geplante Summe. Eine eigene Kostenstelle ist im Haushalt eingerichtet.
Germering	Keine Zahlen verfügbar, Aufwendungen sind im Straßenbau enthalten, zusätzlich 7.200 Euro für Beschilderungsmaßnahmen (in 2009).
Landsberg	50.000 Euro Sockelbetrag, zusätzlich bei größeren geplanten Projekten die geplante Summe. Eine eigene Kostenstelle ist im Haushalt eingerichtet.
Olching	Keine Zahlen verfügbar, Aufwendungen sind im Straßenbau enthalten. Eine eigene Kostenstelle soll im Haushalt 2010 eingerichtet werden.
Puchheim	Keine Zahlen verfügbar, Aufwendungen sind im Straßenbau enthalten

Für die Finanzierung von Projekten der Radverkehrsinfrastruktur aus Haushaltsmitteln sind im jährlich aufzustellenden Haushaltsplan der Stadt die erforderlichen Gelder in einer eigenen Kostenstelle einzuplanen. Mit diesen Geldern wird die laufende Betreuung der Radverkehrsinfrastruktur und Öffentlichkeitsarbeit finanziert. Projekte die einen größeren finanziellen Aufwand erfordern sind gesondert zu planen und ggf. Fördermöglichkeiten in Anspruch zu nehmen.

Damit die geplanten Ziele der Radverkehrsförderung auch realistisch erreicht werden, wird vorgeschlagen dass künftig ein jährlicher Sockelbetrag von 50.000 Euro in den Haushalt für die Erhaltung der Infrastruktur eingestellt wird. Zuzüglich kommen die Aufwendungen für Projekte die vorher geplant wurden oder im Maßnahmenkatalog zur Realisierung anstehen.

Es wird vorausgesetzt dass die zusätzlichen Aufwendungen bei den Planungen zum jeweiligen Haushalt mit den Beteiligten (Radverkehrsbeauftragter, RTR) abgesprochen und ggf. unter Berücksichtigung der Maßnahmen sowie demographischen Entwicklung angepasst werden.

Der erforderliche finanzielle Bedarf kann am Beispiel der nachfolgenden Tabelle ermittelt werden:

Sockelbetrag in Euro	für laufenden Unterhalt der
50.000	Radverkehrsinfrastruktur - Radwege/Radrouten - Abstellanlagen - Wegweisung Öffentlichkeitsarbeit Qualitätssicherung
Zusätzlicher Bedarf in Euro	Für folgende Maßnahmen/Investitionen
xxx	
Gesamtbedarf	für laufenden Unterhalt und Maßnahmen/Investitionen
	Anmerkungen

#### 12.1.1 Controlling

Diese Kostenstelle ist einem laufenden Controlling zu unterziehen und die Verwendung der Beträge mit dem/der Radverkehrsbeauftragten sowie bei Bedarf mit dem RTR abzusprechen. Durch das Controlling erhält man eine Transparenz der durchgeführten Maßnahmen und eine Entscheidungsbasis für künftige Projekte.

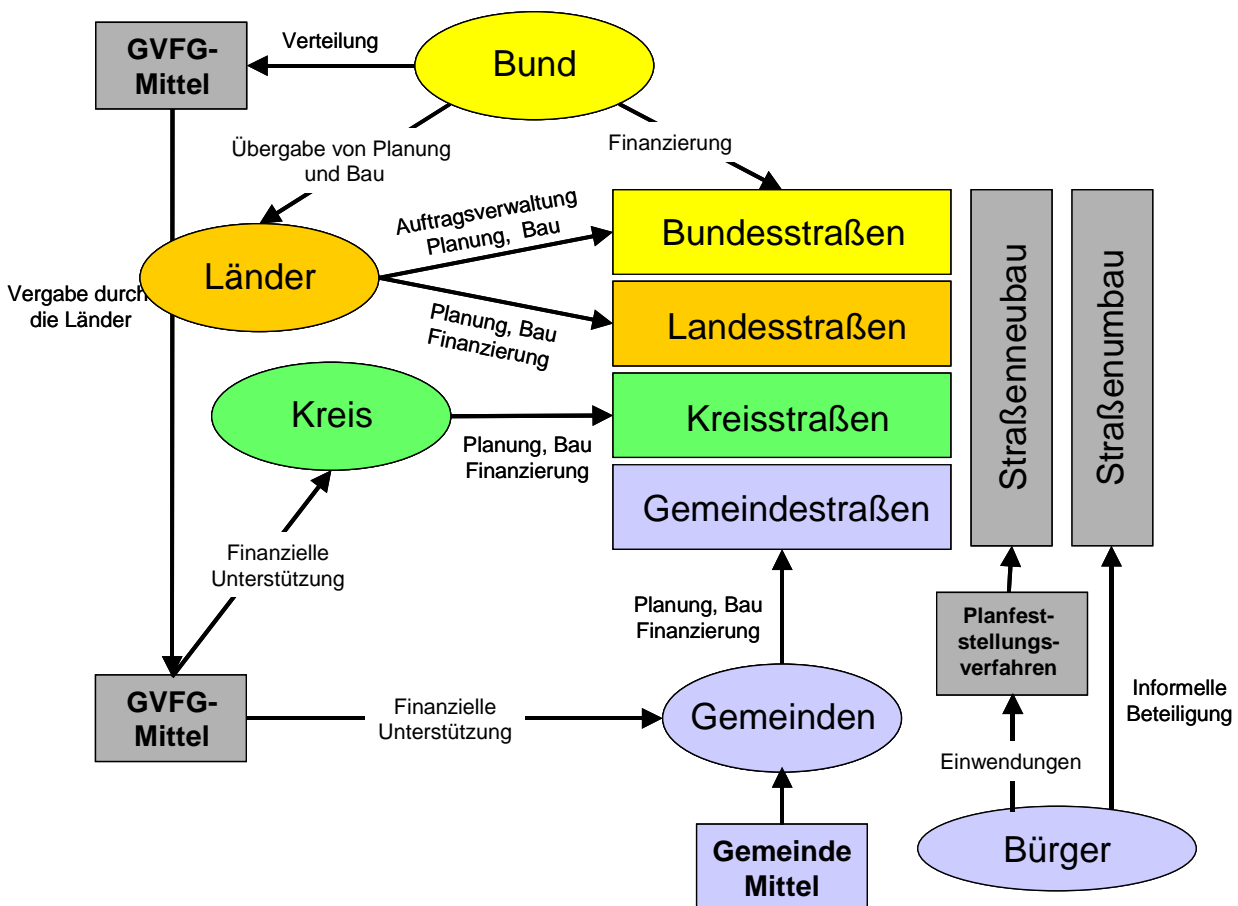


## 12.2 Finanzierung Radwegebau

Bei der Finanzierung der Radverkehrsinfrastruktur entlang von Straßen ist entscheidend wer der Sachaufwandsträger ist. Daraus ergeben sich folgende Zuständigkeiten:

- Die **Kommunen** tragen die Baulast für 80% aller Straßen und die meisten Radwege
- Die **Länder** verantworten die Förderprogramme zur Finanzausstattung der Kommunen sowie die Ausstattung der Landes- und Bundesstraßen mit Radwegen
- Der **Bund** setzt den Rechtsrahmen und fördert die Fahrradpolitik im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans durch ein Förderprogramm für nicht investive Maßnahmen, sowie durch Wettbewerbe, Kampagnen, Konferenzen und Modellvorhaben

Das nachfolgende Schaubild soll die Zuständigkeiten der Sachaufwandsträger und die Verteilung von Fördermitteln verdeutlichen. Da die Verteilung der Fördermittel länderabhängig ist, sollten kostenintensive Projekte der Stadt rechtzeitig geplant und für die Förderung beantragt werden.



## 12.3 Förderungsmöglichkeiten

### 12.3.1 Förderung von Radwegen im Rahmen GVFG

Selbständige Fahrradanlagen in gemeindlicher Baulastträgerschaft können im Rahmen des GVFG förderfähig sein. Es muss sich – wie bei den Straßen für den motorisierten Verkehr auch – um für den Radverkehr wichtige Wege handeln. Die kommunalpolitische Zielsetzung muss gemäß § 3 GVFG durch die entsprechende Ausweisung im Flächennutzungsplan der Gemeinde oder durch besondere Darstellung in einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan zum Ausdruck gebracht werden.

Wege zur Förderung der Radverkehrsinfrastruktur sind im Internet unter <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel/> abfragbar.

### **12.3.2 Förderung von Radwegweisungen im Rahmen des GVFG**

Mit einer Wegweisung für den Radverkehr wird der Radverkehr auf sicheren und verkehrsgünstigen Radrouten geführt. Die Wegweisung für den Radverkehr stellt ein eigenständiges „Verkehrssystem“ dar. Sie dient der Optimierung, der Sicherheit und Leichtigkeit des gesamten Verkehrs, insbesondere des Radverkehrs.

Die Wegweisung für den Radverkehr gemäß „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der FGSV ist als System förderfähig im Sinne des § 2 Abs. 1, Ziffer 1f GVFG. Voraussetzung ist die Ausweisung in einem Radverkehrsplan der Kommune oder des Kreises.

### **12.3.3 Förderung von Radwegen entlang von Staatsstraßen**

Der nachträgliche Anbau von Radwegen an Staatsstraßen" kann gefördert werden. Die Oberste Baubehörde im Bayerischen Innenministerium hat ein Programm für den nachträglichen Anbau von Radwegen an Staatsstraßen erstellt. Das Programm umfasst bis 2013 158 Radwegprojekte mit einer Gesamtlänge von rund 260 km und einem Kostenvolumen von 46,5 Millionen Euro. Davon trägt der Freistaat Bayern 40,3 Millionen Euro.

Maßgebend für die Auswahl der Projekte ist die Verkehrsbelastung auf der Staatsstraße und die Anzahl der prognostizierten Radfahrer. Priorität haben auch Fernradwege, Lückenschlüsse im vorhandenen Radwegenetz und Unfallhäufungsstrecken.

Die im Programm enthaltenen Einzelmaßnahmen sind im Internet unter <http://www.stmi.bayern.de/bauen/strassenbau/veroeffentlichungen> abrufbar.

## **12.4 Steuerung der Mittelverwendung**

Damit die Mittel für die Radverkehrsinfrastruktur bedarfsgerecht eingesetzt werden können, muss die Steuerung ihrer Verwendung in Abstimmung mit dem „Runden Tisch Radverkehr“ erfolgen, wo auch die Priorisierung der Maßnahmen festgelegt wird.

## **13 Entscheider**

### **13.1 Der Stadtrat**

Gemäß der derzeit gültigen Geschäftsordnung ist der Ausschuss für Umwelt, Verkehr, Stadtmarketing (UVS) der zuständige Ausschuss des Stadtrats u.a. für wichtige Verkehrsfragen (insbesondere verkehrsrechtliche Fragen) sowie für Widmungen, Umstufungen und Einziehungen nach dem Straßen- und Wegerecht.

Der Planungs- und Bauausschuss (PBA) ist der zuständige Ausschuss des Stadtrats u.a. für grundsätzliche Verkehrsfragen und für Straßenbaumaßnahmen.

Der Stadtrat entscheidet, sofern gemäß Geschäftsordnung erforderlich, über die in diesen Ausschüssen vorberatenen Beschlüsse.

## **14 Ausführende**

### **14.1 Städtische Ämter**

#### **14.1.1 Stadtplanungsamt**

Das Stadtplanungsamt ist die Stelle, welche im Vorfeld von Verkehrsplanungen aktiv ist und koordinierende Funktionen wahrnimmt. So sind z.B. die Leitung des RTR und die Steuerung der Lichtsignalanlagen in der Verantwortung des Stadtplanungsamtes angesiedelt.

#### **14.1.2 Stadtbauamt**

Neben den Aufgaben im Hoch- und Tiefbau ist das Stadtbauamt zuständig für den Bau, Betrieb sowie die Instandhaltung von Verkehrsanlagen, dazu gehört auch die Radverkehrsinfrastruktur. Durch die Übernahme von Aufgaben des Stadtplanungsamtes auf dem Gebiet der Verkehrsplanung stellt das Stadtbauamt nun die federführende Stelle für den Straßenbau dar.

#### **14.1.3 Ordnungsamt**

Eine wichtige Funktion übernimmt das Amt für öffentliche Ordnung als Verkehrsbehörde im gesamten Stadtbereich. Zu den Aufgaben gehören vor allem verkehrsrechtliche Anordnungen wie Radwegenutzungspflicht, Halteverbote, Fußgängerüberwege oder Geschwindigkeitsbegrenzungen.

#### **14.1.4 Bauhof**

Der Bauhof sorgt im Auftrag der vorgenannten Ämter für die Pflege und Betreuung der Radverkehrsinfrastruktur. Dazu gehören z.B.:

- die regelmäßige Reinigung der Radwege
- einen gesicherten Winterdienst
- Beseitigung von festgestellten Schäden/Beeinträchtigungen
- turnusmäßige Kontrolle der gesamten Radverkehrsinfrastruktur (wenn nicht woanders vergeben)

#### **14.1.5 Stadtmarketing, Wirtschaftsförderung, Tourismus**

Alle Maßnahmen welche zu Förderung des Tourismusangebotes werden durch dieses Amt veranlasst, koordiniert. Ein wichtiger Partner ist hierbei der Gewerbeverband.

#### **14.1.6 Presse- und Öffentlichkeitsarbeit**

Alle Maßnahmen die zur Information und Kommunikation in Richtung Öffentlichkeit erforderlich sind, werden durch dieses Amt durchgeführt.

## 15 Beteiligte

### 15.1 Polizeidirektion Fürstfeldbruck

Eine wichtige Kontrollfunktion und die Sicherstellung der Verkehrssicherheit des gesamten Straßenverkehrs obliegen der Polizeidirektion Fürstfeldbruck. Die Polizeidirektion Fürstfeldbruck ist für den gesamten Landkreis zuständig. Zu den Sitzungen des RTR ist deshalb fallweise ein Vertreter der örtlichen Polizei einzuladen.

### 15.2 Der ADFC Kreisverband Fürstfeldbruck

Die Ziele und Aktivitäten des ADFC auf dem Gebiet der Verkehrspolitik sind:

- Einsatz für die konsequente Förderung des Radverkehrs
- Verbesserung der Verkehrssicherheit des nichtmotorisierten Verkehrs
- Einsatz für Umweltschutz im Verkehr und eine ökologische Verkehrsmittelwahl

Diese Aufgaben werden in der Arbeitsgruppe Verkehr (AG Verkehr) wahrgenommen. Sie kümmert sich um alle Belange zum Thema Radverkehr in seiner ganzen Vielfalt. Das können Radverkehrskonzepte, Wegweisungspläne, Qualitätskontrollen und vieles mehr sein. Die örtlichen Radverkehrsfragen werden in erste Linie aber von den Ortssprechern bearbeitet. Zur Lösung der Radverkehrsfragen stehen wir in engem Kontakt mit den Verantwortlichen in den Kommunen und des Landkreises, z.B. wenn es um Themen der Radwegeplanung und Radwegeinfrastruktur geht.

### 15.3 Der Runde Tisch Radverkehr

Der „Runde Tisch Radverkehr (RTR)“ als nichtöffentliches und lediglich beratendes Gremium ist für alle im Zusammenhang mit dem Radverkehr stehenden Fragen zuständig. Der RTR erarbeitet bei Bedarf und nach Absprache mit dem/der Fahrradbeauftragten für den UVS und Stadtrat die Grundlagen für die erforderlichen Beschlussvorlagen.

Zielsetzung des RTR ist schnelle und pragmatische Lösungsmöglichkeiten zur Behebung von Schwachstellen und Mängeln im Radverkehrsnetz zu erarbeiten.

Das Arbeitsprogramm des RTR umfasst unter anderem:

- Mängelerfassung (z.B. Bordsteinabsenkungen, Schäden am Radroutennetz)
- Infrastrukturverbesserung (Netzplanung, Beschilderung, Knotenpunkte)
- Berücksichtigung des Radverkehrs bei Projekten (z.B. Neubaumaßnahmen)
- Öffentlichkeitsarbeit

Erweiterte Zielsetzung: Optimierung, Zielformulierung und Umsetzung von Radverkehrsbelangen des Gesamtverkehrsplans unter Einbeziehung von Vertretern des Stadtrats.

Der RTR ist organisatorisch und personell wie folgt zusammengesetzt

Ständige Mitglieder des RTR		Fallweise
Amt/Stadtrat/Organisation	Vertreten durch	Fraktionen des Stadtrates
Planungsamt	1 Person	Bei Bedarf werden zu den Sitzungen des RTR jeweils ein Vertreter/eine Vertreterin der Fraktionen zur Beratung eingeladen.
Ordnungsamt	1 Person	
Tiefbauamt	1 Person	
Verkehrsreferent	1 Person	
ADFC	2 Personen	
Verkehrsforum	1 Person	

### 15.4 Sonstige Partner

Entsprechend der Problemstellungen können/sollen folgende Partner in Radverkehrsthemen mit einbezogen werden:

Planungsbüros	Gewerbeverband	Seniorenbeirat	Behindertenbeirat
Jugendbeirat	Straßenbauamt	Polizei	

## 16 Literaturverzeichnis/Internet Links

<b>Titel</b>	<b>Herausgeber</b>
Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012- Fahrrad	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung -Literaturdatenbank-
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 95	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Hinweise zum Fahrradparken	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)
Mit dem Rad zum Bahnhof	INZELL-Initiative, Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH

<b>Titel</b>	<b>Internet-Adresse</b>
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club	<a href="http://www.adfc.de">www.adfc.de</a>
Nationaler Radverkehrsplan (NRVP)	<a href="http://www.nrvp.de">www.nrvp.de</a>
NRVP-Förderfibel	<a href="http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel/">www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel/</a>
ADFC-empfohlene Abstellanlagen	<a href="http://www.adfc-bayern.de/abstellanlagen.htm">www.adfc-bayern.de/abstellanlagen.htm</a>
Argumente gegen Anlehnbügel	<a href="http://www.adfc-bayern.de/dokumente/anlehnbugel.pdf">http://www.adfc-bayern.de/dokumente/anlehnbugel.pdf</a>
Bundesverkehrsministerium	<a href="http://www.bmvbs.de/Verkehr/Strasse-,1449/Strassenverkehrs-Ordnung.htm">www.bmvbs.de/Verkehr/Strasse-,1449/Strassenverkehrs-Ordnung.htm</a>
Fahrradfreundliche Städte in NRW	<a href="http://www.fahrradfreundlich.nrw.de">www.fahrradfreundlich.nrw.de</a>
Easy Cross Bordsteine	<a href="http://www.easycross.de">www.easycross.de</a>

## 17 Anhang

- Radroutenplan FFB
- Auswertung Bürgerbefragung April 2009
- Fahrradclimatest 2005
- Stellplatzordnung Stadt Germering
- Fahrradstadtplan Göttingen
- VV-Radverkehr FFB