

## Germerings Straßen neu erleben

Im Sinne des in 2010 vom Stadtrat beschlossenen Leitbildes für eine nachhaltige Stadtentwicklung zur Steigerung der Lebensqualität für die Bevölkerung, erstellt der Umweltbeirat UBR eine Vision zur Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs.

*„Wir werden den Nationalen Radverkehrsplan umsetzen und fortschreiben, den Ausbau und die Modernisierung des Radwegenetzes sowie die Förderung kommunaler Radverkehrsinfrastruktur vorantreiben. Zur Stärkung des Radverkehrs werden wir die Mittel bis 2030 absichern und die Kombination von Rad und öffentlichem Verkehr fördern. Den Fußverkehr werden wir strukturell unterstützen und mit einer nationalen Strategie unterlegen.“<sup>1</sup>*

Der Koalitionsvertrag 2021-2025 enthält grundlegende Vereinbarungen zum Radverkehr. Das wird im *Nationalen Radverkehrsplan 3.0* konkretisiert.

### **Radverkehr als Bestandteil des Klimaschutzprogrammes**

Die Verkehrswende ist wichtiger Bestandteil des Klimaschutzprogrammes der Bundesregierung zur Senkung des Endenergieverbrauches bzw. des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes ohne Einschränkung der Mobilität. Studien zur Folge können in Ballungsgebieten bis zu 30 Prozent der Kfz-Fahrten auf emissionsfreien Radverkehr verlagert werden. In europäischen Städten wie Kopenhagen oder Amsterdam, oder auch in fahrradfreundlichen deutschen Städten wie Münster, hat der Radverkehrsanteil (Anzahl der Wege) den motorisierten Individualverkehr (MIV) bereits deutlich überholt. Untersuchungen zeigen, dass offensichtlich jede Stadt ein eigenes Mobilitätsmuster aufweist. Förderungen sollten daher so ausgelegt sein, dass Verlagerungen weniger innerhalb des Umweltverbundes Fuß/Rad/ÖPNV/Carsharing, sondern vielmehr vom Kfz-Verkehr auf den Umweltverbund erreicht werden.<sup>2</sup> Das sollte in Germering insbesondere im Rahmen des 2023 beginnenden Stadtentwicklungsprozesses Berücksichtigung finden.

Im Bericht „Mobilität in Deutschland 2017“ wird aufgezeigt, dass in deutschen Großstädten mehr als 40 % der Autofahrten über eine Strecke von weniger als fünf Kilometer Länge führen. Das ist ein Entfernungsbereich, in dem das Fahrrad das schnellste Verkehrsmittel ist.<sup>3</sup>

Der Verkehr in Germering und insbesondere die Verkehrsmittelwahl wirken sich erheblich auf das Wohlbefinden, die Gesundheit und die Sicherheit aller Menschen aus, die sich in Germering aufhalten. Außerdem hat er Auswirkungen auf die Flächenversiegelung, die Artenvielfalt, die Regenentwässerung, die Lufttemperatur, den Anfall von Staub und Mikroplastik, die Schadstoffkonzentration in Luft, Boden und Grundwasser, die Lärmbelastung sowie die Klimaveränderung.

Wer das Wohlbefinden, die Gesundheit und die Sicherheit der Menschen, die sich in Germering aufhalten, verbessern, die Verbreitung von Schadstoffen in Luft und Wasser reduzieren und negative Auswirkungen des Verkehrs auf das Klima verringern will, muss Einfluss auf den Verkehr in Germering und insbesondere auf die Verkehrsmittelwahl nehmen.

Die geringsten schädlichen Auswirkungen des Verkehrs sind zu erwarten, wenn ein möglichst großer Anteil des Verkehrs nichtmotorisiert stattfindet, also in Form von Fuß- bzw. Radverkehr. Die Steigerung des Anteils des nichtmotorisierten Verkehrs am Gesamtverkehr in Germering in einem ersten Schritt ist daher das Ziel dieses Maßnahmenkatalogs, wobei der Schwerpunkt auf dem

---

<sup>1</sup> Koalitionsvertrag Bundesregierung 2021-2025

<sup>2</sup> Umweltbundesamt

<sup>3</sup> MiD Ergebnisbericht Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Radverkehr liegt. Erfahrungen aus allen Teilen der Welt zeigen, dass die Wahl eines bestimmten Verkehrsmittels direkt mit der jeweiligen Attraktivität des Verkehrssystems für dieses Verkehrsmittel korrespondiert. Steigert man die Attraktivität eines Verkehrsmittels innerhalb des Verkehrssystems spürbar, so findet eine Verlagerung von Verkehr von anderen Verkehrsmitteln auf attraktivere Verkehrsmittel statt. In Kommunen mit einer sehr attraktiven Radverkehrsinfrastruktur werden auf diese Weise Anteile des Radverkehrs am Gesamtverkehr von über 50% erreicht.

Die freie Wahl der Verkehrsmittel ist eine wichtige Voraussetzung für nachhaltiges Wirtschaften, Wohlstand und soziale Integration. Daher kann eine Verkehrswende nicht ausschließlich auf den Radverkehr fokussiert werden. Auf andere Verkehrsmittel und ihre Interaktion mit dem Radverkehr gehen wir in unserer Position nicht ein.

### **Radverkehr neu gedacht**

Wir sehen zwei verschiedene Ansätze, um noch mehr Menschen für das Fahrrad zu begeistern und zu motivieren, gerade die kurzen Wegstrecken mit dem Fahrrad zurückzulegen. Zum einen ist der Komfort wichtig, z.B. durch Erleichterung der Übergänge einschließlich Abstellmöglichkeiten zu anderen Verkehrsträgern. Zum anderen bedarf es weiterer Fortschritte bei der Verkehrssicherheit. Die Menschen müssen sich sicher fühlen und sicher sein, wenn sie mit dem Fahrrad unterwegs sind.

Die Funktion der Straße muss wieder so gedacht werden, wie bevor der Kfz-Verkehr begann, die meisten Verkehrsflächen für sich zu beanspruchen und zu dominieren. Dieses neue Verständnis führt dazu, dass ein Großteil der Germeringer Straßen wieder ein Ort ist, wo man sich begegnet, wo man sich gerne aufhält und verweilt, wo Spiel und Entspannung möglich sind, wo sich alle gefahrlos aufhalten und bewegen können.

Städte wie Barcelona, die konsequent an der oben beschriebenen Vision arbeiten, zeigen, dass sie mit politischem Willen umsetzbar ist und von den Menschen sehr gerne angenommen wird.

Unter anderem die folgenden Merkmale bestimmen die Attraktivität der Radverkehrsinfrastruktur: Wesentliche Ziele des Verkehrs können direkt, auf zügig, komfortabel und sicher befahrbaren Routen mit ebenem, schwellenfreiem Belag mit wenigen Richtungsänderungen und wenigen Abbiegevorgängen per Rad erreicht werden.

Wo Richtungsänderungen unvermeidbar sind, erfolgen diese über große, gut befahrbare Radien. Einmündungen und Kreuzungen sind so gestaltet, dass sie vom Radverkehr in einem Zug überquert werden können, d.h. ein sicheres, direktes Links-Abbiegen wird ermöglicht und eine Behinderung des Radverkehrs durch Kfz-Rückstau wird vermieden. Es werden außerdem Maßnahmen getroffen, dass Radfahrende nicht durch rechts abbiegende Kfz gefährdet werden. Diskriminierende Ampelschaltungen werden eliminiert. An den Quellen und Zielen des Radverkehrs befinden sich komfortable und sichere Fahrrad-Abstellmöglichkeiten.

Sicher und schnell fahrende, selbstbewusste Radfahrende sind auf einer gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr genutzten Fahrbahn meist am besten aufgehoben. Sie können dort ihr Tempo ohne Konflikte mit dem Fußverkehr fahren und haben dort nachweislich das geringste Unfallrisiko. Sie sollten nicht durch entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung dazu gezwungen werden, für sie ungeeignete und gefährliche Fuß-/Radwege oder Radwege zu benutzen. So wird das Radfahren für diese Gruppe Radfahrender attraktiv.

Weniger sicher, schnell und selbstbewusst Radfahrende fühlen sich oft auf einer Fahrbahn, die auch von Kfz genutzt wird, unwohl und bevorzugen eine baulich vom Kfz-Verkehr getrennte Fahrbahn. Sie nehmen dafür in Kauf, dass sie sich mit Fußgängern und Hunden arrangieren und einen äußerst defensiven Fahrstil pflegen müssen, da ihre Vorfahrt auf solchen Wegen häufig

missachtet wird. Diesen Radfahrenden sollte man die Nutzung solcher Wege ohne Beschränkung auf Schrittgeschwindigkeit ermöglichen, die Nutzungsregeln so gestalten, dass die Wege intuitiv von Fuß- und Radverkehr genutzt werden können und auf diesen Wegen - auch optisch - für eindeutige Vorfahrtsregeln sorgen. Außerdem sollte an allen relevanten Knotenpunkten ein bequemer, flüssiger und sicherer Wechsel zwischen Fahrbahn und Fuß-/Radweg bzw. Radweg möglich sein. So wird das Radfahren für diese Gruppe Radfahrender attraktiv.

Entlang eines Großteils der Straßen in Germering kann der zweitgenannten Gruppe kein baulich vom Kfz-Verkehr getrennter Weg angeboten werden. Durch Geschwindigkeitsbegrenzungen, modale Filter, Markierungen auf der Fahrbahn und ähnliche Instrumente muss daher dafür gesorgt werden, dass auch dort für diese Gruppe ein unbeschwertes, flüssiges und sicheres Radfahren möglich ist. So wird dort das Radfahren für alle attraktiv.

Es wurden wesentliche Quellen und Ziele des (Rad-)Verkehrs in Germering sowie Routen identifiziert, auf denen diese Punkte am besten per Rad miteinander verbunden werden können bzw. auf denen der Ort am besten von Rad-Durchgangsverkehr durchquert werden kann.

Der nachfolgende Katalog ist noch aus dem bisherigen System heraus gedacht. Er legt jedoch auch schon wichtige Grundlagen für eine spätere Weiterentwicklung zu einem wirklich neuen, menschen-, tier-, pflanzen- und klimafreundlichen Verständnis von Verkehr. Die beschriebenen Maßnahmen dienen dazu, die zuvor beschriebene Attraktivität für den Radverkehr auf diesen Routen zu verbessern.

Germering, xx.01.2023

Volker Korten

Klaus Bundy

Vorsitzender

Mitglied UBR

## INHALT MASSNAHMENKATALOG

1. Östlicher Ortsausgang Landsberger Straße/Einmündung Münchener Straße und Zufahrt Wertstoffhof/P+R-Platz .....	6
2. Maffeistraße.....	8
3. Bahnhof Harthaus .....	8
4. Kreuzung Landsberger-/St.-Cäcilien-Straße.....	8
5. Münchener Straße .....	9
6. Kreuzung St 2544 (Spange)/Münchener Straße/Hörwegstraße .....	10
7. Kreuzung St 2544 (Spange)/Franz-Schubert-Straße/ Wittelsbacherstraße .....	10
8. Hörwegstraße .....	11
9. Aubinger Weg westlich Leipziger Straße / Augsburgur Straße östlich Friedhof .....	11
10. Kreuzung St 2544 (Spange)/Augsburger Straße/Aubinger Weg.....	11
11. Augsburgur Straße zwischen Friedhof und Stadtgrenze Puchheim.....	11
12. Riegerstraße / Am Forst / Neue Gautinger Straße .....	12
13. Kerschensteiner Straße nördlich Theodor-Heuss-Straße.....	12
14. Starnberger Weg .....	13
15. Landsberger Straße zwischen Rosenstraße und Unterer Bahnhofstraße.....	13
16. Rosenstraße .....	14
17. Streiflacher Straße mit Einmündung Landsberger Straße .....	15
18. Untere Bahnhofstraße zwischen Kleiner Stachus und Landsberger Straße .....	16
19. Kreuzung Landsberger-/Untere Bahnhofstraße.....	16
20. Kreuzung Untere Bahnhofstraße/Josef-Kistler-Straße/Hörwegstraße .....	17
21. Kreuzung Untere Bahnhofstraße/Augsburger Straße.....	17
22. Einmündung Obere Bahnhofstraße/Landsberger Straße .....	18
23. Kreisverkehr Landsberger-/Salz-/Oberfeldstraße .....	18
24. Landsberger Straße zwischen östlicher und westlicher Einmündung Salzstraße .....	18
25. Schaffung einer attraktiven Radverkehrsverbindung zwischen Augsburgur- und westlicher Dorfstraße .....	18
26. Schaffung einer Kfz-armen Radverkehrsverbindung zwischen Dorf- und Landsberger Straße .....	19
27. Schaffung einer attraktiven Radverkehrsverbindung als Radvorrangroute entlang der Frühlings-, Südend-, Wallberg- und Eisenbahnstraße.....	19
28. Brücke über die Spange zwischen Südend- und Wallbergstraße .....	19
29. Kreuzung St 2544 (Spange)/Hartstraße .....	20
30. Kreuzung St 2544 (Spange)/Waldstraße.....	20
31. Kleiner Stachus.....	21

32. Schaffung einer verkehrsarmen und sicheren Radverkehrsanbindung des Kleinen Stachus aus Richtung Süd-West.....	21
33. Kreuzung Planegger-/Frieden-/Waldstraße.....	21
34. Kreuzung Otto-Wagner-/Friedenstraße.....	22
35. Kreuzlinger Straße zwischen Alfons-Baumann-Straße und Salzstraße.....	22
36. Industriestraße zwischen Landsberger Straße und Aldi.....	22
37. Radverkehrsverbindung zwischen Geschwister-Scholl-Ring und Streiflacher Straße....	23
38. Radverkehrsverbindung zwischen Luitpoldstraße und Radweg auf Nordseite der Landsberger Straße.....	23
39. Radverkehrsverbindung zwischen Kerschensteiner- und Ringstraße.....	23
40. Radverkehrsverbindung zwischen Wettersteinstraße und Starnberger Weg.....	23
41. St 2544 (Spange) zwischen Hörwegstraße und Landsberger Straße.....	23
42. Radverkehrsverbindung Starnberger Weg - Alfons-Baumann-Str. - Masurenweg (vorbei am "Curanum").....	23
43. Abstellanlagen an öffentlichen Gebäuden.....	24
44. Straße Germering - Nebel (vorbei am Pumpenhaus des Wasserwerks).....	25
45. Radvorrangrouten.....	25
46. Liste der relevanten Verkehrszeichen.....	26

## MASSNAHMENKATALOG RADVERKEHR - INNERÖRTLICHE THEMEN

### 1. Östlicher Ortsausgang Landsberger Straße/Einmündung Münchener Straße und Zufahrt Wertstoffhof/P+R-Platz

#### 1.1

**Ist-Zustand:** Fehlende Radwegbeleuchtung entlang der Landsberger Straße zwischen Tankstelle und Abzweigung zu Gut Freiham.

**Maßnahme:** Errichtung einer durchgehenden Radwegbeleuchtung auf der Nord- und Südseite der Landsberger Straße.

#### 1.2

**Ist-Zustand:** Erhebliche Konflikte und Unfallrisiken zwischen Radverkehr auf Radweg auf der Nordseite der Landsberger Straße und Ein-/Ausfahrt Kieswerk, Ein-/Ausfahrten Tankstelle sowie Ein-/Ausfahrt Walkürenstraße.

**Maßnahme:** Führung Radverkehr zwischen östlich Ein-/Ausfahrt Kieswerk und Einmündung Münchener Straße auf geschütztem Zweirichtungs-Radfahrestreifen auf der Fahrbahn auf der Nordseite der Landsberger Straße; Sperrung Ausfahrt aus Walkürenstraße für den Kfz-Verkehr, Wegfall des freien Rechtsabbiegers für Kfz von der Landsberger- in die Münchener Straße.

Anmerkung: Für Kfz-Verkehr aus der Walkürenstraße in die Landsberger Straße ist derzeit nur Abbiegen nach rechts Richtung Westen erlaubt. Für diese Richtung gibt es jedoch eine Alternative über die Odinstraße. Mehr als die Hälfte des Kfz-Verkehrs aus der Walkürenstraße biegt bisher regelwidrig nach links Richtung Osten in die Landsberger Straße ein.

#### 1.3

**Ist-Zustand:** Äußerst unkomfortable Führung des Ost- <-> West-Radverkehrs auf der Südseite der Landsberger Straße über die Einmündung der Zufahrt zum Wertstoffhof/P+R-Platz.

**Maßnahme:** Umbau der Einmündung so, dass der Radverkehr geradlinig ohne Verschwenkungen und ohne Bordsteinkanten im Zweirichtungsverkehr über die Einmündung geführt wird ggf. unter Einsatz von Roll-/Tastborden.

#### 1.4

**Ist-Zustand:** Äußerst unkomfortable und behindernde Führung des Süd -> Nord-Radverkehrs aus der Zufahrt zum Wertstoffhof/P+R-Platz in Richtung Münchener Straße bzw. Landsberger Straße Fahrtrichtung nach Westen mit mehreren Ampelphasen und einer Vielzahl von Bordsteinen und Richtungsänderungen.

**Maßnahme:** Umbau der Einmündung so, dass der Radverkehr geradlinig ohne Verschwenkungen bzw. - beim links Abbiegen - auf einem Bogen mit konstantem Radius und ohne Bordsteinkanten über bzw. in die Landsberger Straße geführt wird mit Einrichtung einer mindestens 6 m langen Aufstellfläche für links abbiegenden Radverkehr vor der Haltelinie für den Kfz-Verkehr an der Ampel an der Ausfahrt vom Wertstoffhof/P+R-Platz zur Landsberger Straße.

#### 1.5

**Ist-Zustand:** Der Radverkehr wird vor der Ampel in der Münchener Straße zur Landsberger Straße durch wartenden Kfz-Verkehr behindert.

**Maßnahme:** Es wird im Rahmen dessen, was bei einer Neuaufteilung des Straßenraums einschließlich des ruhenden Verkehrs möglich ist, ab ca. 70 m vor der Ampel südseitig der Münchener Straße ein Radfahrestreifen oder Schutzstreifen rechts des Kfz-Verkehrs markiert, auf dem der Radverkehr sicher nach vorn an die Ampel fahren kann; es wird jeweils vor der Ampel-Haltelinie des Kfz-Verkehrs eine mindestens 6 m lange Aufstellfläche für den links abbiegenden

Radverkehr geschaffen, auf der sich der Radverkehr vor dem Kfz-Verkehr aufstellen kann; der hierfür erforderliche Flächenbedarf ist im Bebauungsplan IG 20.2 zu berücksichtigen.

1.6

**Ist-Zustand:** Gefährdung von Radfahrenden auf der Landsberger Straße und auf der Ausfahrt vom Wertstoffhof/P+R-Platz durch rechts abbiegende Kfz in die/aus der Münchener Straße bzw. in die/aus der Zufahrt zum Wertstoffhof/P+R-Platz.

**Maßnahme:** Ausstattung der Einmündungen Münchener Straße sowie Ausfahrt vom Wertstoffhof/P+R-Platz in die Landsberger Straße mit Konvex-Spiegeln (sog. „Trixi-Spiegel“).

1.7

**Ist-Zustand:** Benutzungspflichtiges Stück Rad-/Fußweg auf der Südseite der Landsberger Straße vor dem Neubau der Concept Bau (ehem. Morigl) in Fahrtrichtung Osten zwingt formal auf dem nordseitigen Wirtschaftsweg nach Osten RadfahrerInnen auf die Südseite.

**Maßnahme:** Entfernung Zeichen 240 StVO; ersetzen durch Zeichen 260 StVO in Fahrtrichtung West -> Ost; Anbringen von alleinstehendem Zeichen 1022-10 StVO in Fahrtrichtung Ost -> West ggf. Anbringen des Hinweises für den Kfz-Verkehr „Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt“.

1.8

**Ist-Zustand:** Benutzungspflichtiges Stück Rad-/Fußweg auf der Ostseite der Zufahrt zum Wertstoffhof/P+R-Parkplatz verhindert ein direktes Anfahren der nordseitigen Fahrradabstellanlagen und führt zu Konflikten mit dem Fußverkehr sowie mit dem Ein-/Ausfahrtsverkehr des Wertstoffhofs und steht im Widerspruch zu 33 VwV-StVO (zu § 2 Absatz 4 Satz 3 und Satz 4 StVO).

**Maßnahme:** Entfernung Zeichen 240 StVO in beide Fahrtrichtungen; ersetzen durch Sinnbilder „Fußgänger“ und „Radverkehr“ gemäß 38a VwV-StVO (zu §2 (4) Satz 3 und 4 StVO) auf der Wegeoberfläche und/oder alleinstehenden Zeichen 1022-10 StVO. Ggf. Anbringen des Hinweises für den Kfz-Verkehr „Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt“.

1.9 Interims-Sofortmaßnahme bis zum Rückbau des freien Rechtsabbiegers

**Ist-Zustand:** Die bestehende Ampelschaltung sorgt dafür, dass Radverkehr nach Westen auf der Nordseite der Landsberger Straße an der Einmündung der Münchener Straße zwei Ampelphasen passieren muss (Überquerung freier Rechtsabbieger + Überquerung Münchener Straße).

**Maßnahme:** Änderung der Ampelschaltung so, dass die beiden Grünphasen synchronisiert sind.

## 2. Maffeistraße

**Ist-Zustand:** Schlechte Sichtbeziehungen und hohe, scharfe Bordsteine an Einmündung Steigmairstraße.

**Maßnahme:** Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen Kfz-Verkehr von/nach südseitigem P+R-Parkplatz und Radverkehr auf Rad-/Fußweg durch Teil-Rückbau Erdwälle; Null-Absenkung der Bordsteine.

## 3. Bahnhof Harthaus

**Ist-Zustand:** Die vorhandenen Abstellanlagen sind unbeleuchtet, führen zu Fahrradbeschädigungen und lassen ein sicheres Ansperrten der Räder nicht zu.

**Maßnahme:** Austausch der vorhandenen Abstellanlagen durch gut beleuchtete Fahrradparker nach DIN 79008.

## 4. Kreuzung Landsberger-/St.-Cäcilien-Straße

### 4.1

**Ist-Zustand:** Der Ampelzyklus berücksichtigt den Radverkehr nicht; überquert man die Kreuzung egal ob in Süd -> Nord- oder in Ost <-> West-Richtung mit einer Geschwindigkeit < 20 km/h und überfährt die jeweilige Haltelinie bei gelb, so kommt man unweigerlich in Konflikt mit dem Querverkehr, der bereits anfährt bzw. losläuft, während man sich noch im Kreuzungsbereich befindet.

**Maßnahme:** Ausrichtung des Ampelzyklus an einer langsamen Radverkehrs-Geschwindigkeit.

### 4.2

**Ist-Zustand:** Kfz-Verkehr aus Richtung Osten, der von der Landsberger Straße nach links in die St.-Cäcilienstraße abbiegt, übersieht leicht Radverkehr auf dem südlichen Wirtschaftsweg neben der Landsberger Straße.

**Maßnahme:** Einrichtung einer eigenen Signalisierung, für die o.g. Linksabbieger, die nur grün bekommen, wenn der vorgenannte Radverkehr rot hat.

### 4.3

**Ist-Zustand:** unangenehme Bordsteine im Verlauf des Wirtschaftswegs südlich der Landsberger Straße an der Überquerung der St.-Cäcilien-Straße.

**Maßnahme:** Einbau von höhengleichen Bordsteinen mit Tastrippen für Sehbinderte.

### 4.4

**Ist-Zustand:** Gefährdung von Radfahrenden auf dem südlichen Wirtschaftsweg Richtung Osten durch rechts abbiegende Kfz in die St.-Cäcilien-Straße.

**Maßnahme:** Ausstattung der Kreuzung mit einem Konvex-Spiegel (sog. „Trixi-Spiegel“); auffällige Markierung der Radverkehrs-Furt über die St.-Cäcilien-Straße.



#### 4.5

**Ist-Zustand:** Für Radverkehr entlang der Landsberger Straße in Fahrtrichtung nach Westen ist das direkte links Abbiegen in die St.-Cäcilien-Straße aufgrund des Kfz-Verkehrs erschwert.

**Maßnahme:** Markierung eines Schutzstreifens für den Radverkehr auf der Landsberger Straße für die Fahrtrichtung nach Westen zwischen Einmündung Münchener Straße und Einmündung St.-Cäcilien-Straße und Schaffung einer mindestens 6 m langen Aufstellfläche für Radverkehr vor der Haltelinie für den Kfz-Verkehr an der Ampel.

#### 4.6

**Ist-Zustand:** Gefährdung von Rad- und Fußverkehr durch fehlende Sichtbeziehung zwischen dem nordseitigen Wirtschaftsweg entlang der Landsberger Straße und dem Fußweg zwischen Landsberger- und Nelkenstraße.

**Maßnahme:** Verbesserung der Sichtbeziehung, Aufbringung eines Fahrrad-Piktogramms auf die Fahrbahn des nördlichen Wirtschaftsweges; „Vorfahrt gewähren“ (Zeichen 205 StVO) für Radverkehr aus der Nelkenstraße anordnen.

#### 4.7

**Ist-Zustand:** Die bei Radfahrenden beliebte Verbindung zwischen Münchener- und Landsberger Straße über die Nelkenstraße ist bisher als Fußweg (Zeichen 239 StVO) ausgewiesen, wodurch der Radverkehr ausgeschlossen wird.

**Maßnahme:** Legalisierung eines Radverkehrs zumindest in Schrittgeschwindigkeit durch Ergänzung des Zusatzzeichens 1022-10 StVO in beide Richtungen.

### 5. Münchener Straße

**Ist-Zustand:** Die aktuelle Beschilderung des nordseitigen Weges (Zeichen 239 StVO + Zeichen 1022-10 StVO) zwingt RadfahrerInnen formal zur Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit (Anlage 2 Abschnitt 5 Nr. 18 StVO).

**Maßnahme:** Entfernung Zeichen 239 StVO + Zeichen 1022-10 StVO in beide Fahrtrichtungen; ersetzen durch Sinnbilder „Fußgänger“ und „Radverkehr“ gemäß 38a VwV-StVO (zu §2 (4) Satz 3 und 4 StVO) auf der Wegeoberfläche und/oder alleinstehende Zeichen 1022-10.

## 6. Kreuzung St 2544 (Spange)/Münchener Straße/Hörwegstraße

### 6.1

**Ist-Zustand:** Der Radverkehr entlang der Hörwegstraße wird durch den Kfz-Rückstau vor der Ampel behindert sowie durch rechts abbiegende Kfz gefährdet; die Führung des Weges entlang der Südseite der Hörwegstraße macht ein geradliniges Überqueren der St 2544 mit dem Rad unmöglich das direkte links Abbiegen des Radverkehrs auf die Radwege entlang der St 2544 wird durch den Kfz-Verkehr erschwert.

**Maßnahme:** Es wird im Rahmen dessen, was bei einer Neuaufteilung des Straßenraums einschließlich des ruhenden Verkehrs möglich ist, in der Münchener- und in der Hörwegstraße ab ca. 50 m vor der Ampel einseitig ein Radfahrstreifen oder Schutzstreifen rechts des Kfz-Verkehrs markiert, auf dem der Radverkehr sicher nach vorn an die Ampel fahren kann; es wird in der Hörweg- und der Münchener Straße jeweils vor der Ampel-Haltelinie des Kfz-Verkehrs eine mindestens 6 m lange Aufstellfläche für den Radverkehr geschaffen, auf der sich der Radverkehr zum links abbiegen vor dem Kfz-Verkehr aufstellen kann; die Kreuzung wird mit Konvex-Spiegeln (sog. „Trixi-Spiegel“) ausgestattet.

### 6.2

**Ist-Zustand:** An der Nord-West-Ecke der Patrizia-Siedlung wird die Ein-/Ausfahrt durch Umlaufsperrern erschwert bzw. für RadfahrerInnen mit Anhänger oder Lastenrad unmöglich gemacht; es muss der freie Rechtsabbieger von der St 2544 in die Münchener Straße überquert werden.

**Maßnahme:** Die Rechtsabbiegespur für Kfz-Verkehr nach Norden auf der der St 2544 zwischen Wittelsbacher- und Münchener Straße wird in einen Radfahrstreifen umgewandelt, der freie Rechtsabbieger von der St 2544 in die Münchener Straße entfällt; die Umlaufsperrern an der Nord-West-Ecke der Patrizia-Siedlung wird entfernt.

## 7. Kreuzung St 2544 (Spange)/Franz-Schubert-Straße/ Wittelsbacherstraße

### 7.1

**Ist-Zustand:** Der Ost <-> West Radverkehr wird durch den Kfz-Rückstau vor der Ampel behindert sowie durch rechts abbiegende Kfz gefährdet.

**Maßnahme:** Es wird im Rahmen dessen, was bei einer Neuaufteilung des Straßenraums einschließlich des ruhenden Verkehrs möglich ist, in der Franz-Schubert- und der Wittelsbacherstraße jeweils ab ca. 50 m vor der Ampel einseitig ein Radfahrstreifen oder Schutzstreifen rechts des Kfz-Verkehrs markiert, auf dem der Radverkehr sicher nach vorn an die Ampel fahren kann; der freie Rechtsabbieger von der Wittelsbacherstraße in die St 2544 wird entfernt; der Kurvenradius von der Franz-Schubert-Straße nach rechts in die St 2544 wird mit dem Ziel einer Geschwindigkeitsdämpfung für den Kfz-Verkehr verringert; die Kreuzung wird mit Konvex-Spiegeln (sog. „Trixi-Spiegel“) ausgestattet.

## 7.2

**Ist-Zustand:** Das Fehlen von Fußgänger-Ampeln zur Überquerung der St 2544 führt zu Umwegen für den Fußverkehr und zwingt zur Nutzung einer sozial unsicheren Unterführung

**Maßnahme:** Die Kreuzung wird mit Fußgänger-Ampeln ausgestattet; durch eine Reduzierung der St 2544 auf zwei Fahrspuren für den Kfz-Verkehr kann die Breite der St 2544 verringert bzw. eine Mittelinsel für den querenden Fußverkehr geschaffen werden.

## 8. Hörwegstraße

**Ist-Zustand:** Die aktuelle Beschilderung des nord- und südseitigen Weges (Zeichen 239 StVO + Zeichen 1022-10 StVO) zwingt RadfahrerInnen formal zur Einhaltung der Schritt.geschwindigkeit (Anlage 2 Abschnitt 5 Nr. 18 StVO).

**Maßnahme:** Entfernung Zeichen 239 StVO + Zeichen 1022-10 StVO in beide Fahrtrichtungen; ersetzen durch Sinnbilder „Fußgänger“ und „Radverkehr“ gemäß 38a VwV-StVO (zu §2 (4) Satz 3 und 4 StVO) auf der Wegeoberfläche und/oder alleinstehende Zeichen 1022-10.

## 9. Aubinger Weg westlich Leipziger Straße / Augsburger Straße östlich Friedhof

**Ist-Zustand:** Benutzungspflicht auf Rad-/Fußwegen zwingt RadfahrerInnen in gefährliche Kreuzungs- und Einmündungssituationen sowie zu mehrfachem Wechsel der Straßenseite und steht teilweise im Widerspruch zu 33 VwV-StVO (zu § 2 Absatz 4 Satz 3 und Satz 4 StVO).

**Maßnahme:** Entfernung Zeichen 240 StVO in beide Fahrtrichtungen; ersetzen durch Sinnbilder „Fußgänger“ und „Radverkehr“ gemäß 38a VwV-StVO (zu §2 (4) Satz 3 und 4 StVO) auf der Wegeoberfläche und/oder alleinstehende Zeichen 1022-10; Anbringen des Hinweises für den Kfz-Verkehr „Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt“.

## 10. Kreuzung St 2544 (Spange)/Augsburger Straße/Aubinger Weg

**Ist-Zustand:** Der Radverkehr wird jeweils vor der Ampel durch wartenden Kfz-Verkehr behindert und durch rechts abbiegenden Kfz-Verkehr gefährdet; das direkte links Abbiegen wird durch den Kfz-Verkehr erschwert.

**Maßnahme:** Es wird im Rahmen dessen, was bei einer Neuaufteilung des Straßenraums einschließlich des ruhenden Verkehrs möglich ist, jeweils ab ca. 70 m (St 2544) bzw. ca. 50 m (querende Straßen) vor der Ampel einseitig ein Radfahrstreifen oder Schutzstreifen rechts des Kfz-Verkehrs markiert, auf der der Radverkehr ins Blickfeld des Kfz-Verkehrs gerät und auf dem der Radverkehr sicher nach vorn an die Ampel fahren kann; hierzu ist jeweils ein komfortabler und sicherer Übergang von den vorhandenen Radwegen auf den Schutzstreifen zu schaffen es wird jeweils vor der Ampel-Haltelinie des Kfz-Verkehrs eine mindestens 6 m lange Aufstellfläche für den Radverkehr geschaffen, auf der sich der Radverkehr zum links abbiegen vor dem Kfz-Verkehr aufstellen kann; die Kreuzung wird mit Konvex-Spiegeln (sog. Trixi-Spiegeln) ausgestattet.

## 11. Augsburger Straße zwischen Friedhof und Stadtgrenze Puchheim

### 11.1

**Ist-Zustand:** Benutzungspflicht auf Rad-/Fußwegen zwingt RadfahrerInnen in gefährliche Kreuzungs- und Einmündungssituationen sowie zu mehrfachem Wechsel der Straßenseite und steht teilweise im Widerspruch zu 33 VwV-StVO (zu § 2 Absatz 4 Satz 3 und Satz 4 StVO).

**Maßnahme:** Entfernung Zeichen 240 StVO in beide Fahrtrichtungen; ersetzen durch Sinnbilder

„Fußgänger“ und „Radverkehr“ gemäß 38a VwV-StVO (zu §2 (4) Satz 3 und 4 StVO) auf der Wegeoberfläche und/oder alleinstehende Zeichen 1022-10; Anbringen des Hinweises für den Kfz-Verkehr „Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt“.

11.2

**Ist-Zustand:** zwischen Friedhof und Einmündung der Unteren Bahnhofstraße auf der Nordseite der Augsburgener Straße parkende Kfz führen zur Behinderung und Gefährdung des Ost -> West-Radverkehrs auf der Augsburgener Straße.

**Maßnahme:** Anordnung eines Halteverbots im o.g. Bereich.

11.3

**Ist-Zustand:** Der Fuß-/Radweg auf der Südseite der Brücke über die B2 verfügt über zu steile Rampen; die Führung über die westliche Auf-/Abfahrt zur B2 ist unübersichtlich, gefährlich und die geltende Vorfahrtsregelung provoziert Missverständnisse.

**Maßnahme:** Umbau zumindest der westseitigen Rampe für den Fuß-/Radverkehr und Umgestaltung der Furt über die westliche Auf-/Abfahrt zur B2 mit verbesserter gegenseitiger Sichtbarkeit und optimierter Vorfahrtsregelung.

## 12. Riegerstraße / Am Forst / Neue Gautinger Straße

12.1

**Ist-Zustand:** Benutzungspflicht auf Rad-/Fußwegen zwingt RadfahrerInnen in gefährliche Kreuzungs- und Einmündungssituationen sowie zu mehrfachem Wechsel der Straßenseite und steht teilweise im Widerspruch zu 33 VwV-StVO (zu § 2 Absatz 4 Satz 3 und Satz 4 StVO).

**Maßnahme Riegerstraße/Am Forst:** Entfernung Zeichen 240 StVO in beide Fahrrichtungen; ersetzen durch Sinnbilder „Fußgänger“ und „Radverkehr“ gemäß 38a VwV-StVO (zu §2 (4) Satz 3 und 4 StVO) auf der Wegeoberfläche und/oder alleinstehende Zeichen 1022-10 Anbringen des Hinweises für den Kfz-Verkehr „Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt“.

**Maßnahme Neue Gautinger Straße:** Entfernung Zeichen 240 StVO ggf. Anbringen des Hinweises für den Kfz-Verkehr „Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt“.

12.2

**Ist-Zustand:** der Kreisverkehr ist für den Radverkehr unkomfortabel, behindernd und gefährlich aufgrund von häufigen Missverständnissen mit dem Kfz-Verkehr hinsichtlich der geltenden Vorfahrtsregeln.

**Maßnahme Kreisverkehr:** Umgestaltung Kreisverkehr so, dass RadfahrerInnen in / aus alle(n) Richtungen auf derselben Fahrbahn und mit denselben Vorfahrtsregeln wie die Kfz sicher durch den Kreisverkehr fahren können.

12.3

**Ist-Zustand:** der Fuß-/Radweg auf der Südseite der Riegerstraße verfügt nur an den beiden Enden über Bordsteinabsenkungen.

**Maßnahme:** Einbau zusätzlicher Bordsteinabsenkungen ca. 25 m östlich der Einmündung der Otto-Wagner-Straße sowie ca. 25 m westlich des Kreisverkehrs an der Neuen Gautinger Straße.

## 13. Kerschensteiner Straße nördlich Theodor-Heuss-Straße

**Ist-Zustand:** Die aktuelle Beschilderung des ost- und westseitigen Weges (Zeichen 239 StVO + Zeichen 1022-10 StVO) zwingt RadfahrerInnen formal zur Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit (Anlage 2 Abschnitt 5 Nr. 18 StVO) und steht der intuitiven Nutzung als getrenntem Geh- und Radweg entgegen.

**Maßnahme:** Entfernung Zeichen 239 StVO + Zeichen 1022-10 StVO in beide Fahrtrichtungen; ggf. ersetzen durch Sinnbilder „Fußgänger“ und „Radverkehr“ gemäß 38a VwV-StVO (zu §2 (4) Satz 3 und 4 StVO) auf der Wegeoberfläche.

#### **14. Starnberger Weg**

**Ist-Zustand:** Die aktuelle Beschilderung des ost- und westseitigen Weges (Zeichen 239 StVO + Zeichen 1022-10 StVO) zwingt RadfahrerInnen formal zur Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit (Anlage 2 Abschnitt 5 Nr. 18 StVO) und steht der intuitiven Nutzung als getrenntem Geh- und Radweg entgegen.

**Maßnahme:** Entfernung Zeichen 239 StVO + Zeichen 1022-10 StVO in beide Fahrtrichtungen; ersetzen durch Sinnbilder „Fußgänger“ und „Radverkehr“ gemäß 38a VwV-StVO (zu §2 (4) Satz 3 und 4 StVO) auf der Wegeoberfläche.

#### **15. Landsberger Straße zwischen Rosenstraße und Unterer Bahnhofstraße**

##### 15.1

**Ist-Zustand:** Benutzungspflicht auf Rad-/Fußweg auf der Nordseite zwingt RadfahrerInnen in gefährliche Kreuzungs- und Einmündungssituationen, in Konflikte mit dem Fußverkehr sowie zu mehrfachem Wechsel der Straßenseite.

**Maßnahme Nordseite:** Entfernung Zeichen 240 StVO in beide Fahrtrichtungen; ersetzen durch Sinnbilder „Fußgänger“ und „Radverkehr“ gemäß 38a VwV-StVO (zu §2 (4) Satz 3 und 4 StVO) auf der Wegeoberfläche und/oder alleinstehende Zeichen 1022-10;  
Schaffung von komfortablen und sicheren Möglichkeiten eines Wechsels zwischen Fahrbahn und Rad-/Fußweg an den Einmündungen Kurfürstenstraße, Streiflacher Straße, Richard-Wagner-Straße. Anbringen des Hinweises für den Kfz-Verkehr „Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt“.

15.2

**Ist-Zustand:** Durch eine fehlende Sichtbeziehung kommt es an der Einmündung der Rosenstraße in den Wirtschaftsweg auf der Nordseite der Landsberger Straße zu einer Gefährdung des Fuß- und Radverkehrs.

**Maßnahme:** Rotmarkierung der Fahrbahn des Wirtschaftsweges in diesem Bereich in Kombination mit Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn; Anbringung eines beheizten Verkehrsspiegels.

15.3

**Ist-Zustand:** Durch eine fehlende Sichtbeziehung und das Fehlen einer eindeutigen Vorfahrtsregelung kommt es an der Einmündung der Luitpoldstraße, an der Einmündung des Fuß-/Radwegs entlang der Westseite der St 2544 (Spange), an der Einmündung des Verbindungswegs zur Max-Reger-Straße sowie an der Einmündung der Richard-Wagner-Straße in den Fuß-/Radweg entlang der Nordseite der Landsberger Straße zu einer Gefährdung des Fuß- und Radverkehrs.

**Maßnahme Nordseite:** Bevorrechtigung des Radverkehrs entlang der Landsberger Straße gegenüber Verkehr aus der Luitpoldstraße, dem Verbindungsweg zur Max-Reger-Straße sowie der Richard-Wagner-Straße (Zeichen 205 StVO) jeweils Verbesserung der Sichtbeziehung zwischen der Luitpoldstraße bzw. dem Fuß-/Radweg entlang der Westseite der St 2544 (Spange) und dem Fuß-/Radweg entlang der Nordseite der Landsberger Straße, dort jeweils Anbringen eines beheizten Verkehrsspiegels.

15.4

**Ist-Zustand:** auf der Nordseite fehlt zwischen Unterer-Bahnhof- und Richard-Wagner-Straße eine in Fahrtrichtung nach Osten benutzbare Radverkehrsanlage

**Maßnahme Nordseite:** Freigabe des Radwegabschnitts zwischen Unterer-Bahnhof- und Richard-Wagner-Straße in Fahrtrichtung nach Osten durch alleinstehendes Zeichen 1022-10;

15.5

**Ist-Zustand:** auf der Südseite fehlt zwischen Streiflacher- und Industriestraße eine sichere Radverkehrsanlage.

**Maßnahme Südseite:** Neubau eines Radweges zwischen Streiflacher- und Industriestraße mit Eignung für Zweirichtungsverkehr.

## 16. Rosenstraße

**Ist-Zustand:** Die Ausweisung der Rosenstraße als Einbahnstraße behindert die Anbindung des Radverkehrs an die Haupt-Ost<->West-Route entlang der Landsberger Straße.

**Maßnahme:** Freigabe der Rosenstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr durch Ergänzung der vorhandenen Beschilderung mit den Zeichen 1022-10 bzw. 1000-32.

## 17. Streiflacher Straße mit Einmündung Landsberger Straße

**Ist-Zustand:** Auf der Nord- und der Südseite der Landsberger Straße fehlen an den Ampeln Aufstellmöglichkeiten für wartenden Radverkehr, wodurch es auf der Nordseite zu Behinderungen des Rad-Durchgangsverkehrs entlang der Landsberger Straße und auf der Südseite zu Konflikten mit dem Kfz-Verkehr kommt; dieser Bereich ist auf der Nordseite außerdem zu schmal, um die dort kreuzenden Fuß- und Radverkehrsströme sicher bewältigen zu können; auf der Südseite besteht zudem Gefahr für den die Landsberger Straße in Fahrtrichtung nach Norden kreuzenden Radverkehr durch rechts abbiegende Kfz von der Streiflacher- in die Landsberger Straße auf der Südseite besteht außerdem Gefahr für den die Streiflacher Straße in Fahrtrichtung nach Osten kreuzenden Radverkehr durch rechts abbiegende Kfz von der Landsberger- in die Streiflacher Straße der auf der Westseite zusätzlich zur Landsberger Straße in die Streiflacher Straße einmündende Wirtschaftsweg sowie die auf der Ostseite zusätzlich zur Landsberger Straße in die Streiflacher Straße einmündende Oskar-von Miller-Straße machen den Knoten noch gefährlicher und unübersichtlicher. Für Radverkehr entlang der Landsberger Straße in Fahrtrichtung nach Westen ist das direkte links Abbiegen in die Streiflacher Straße aufgrund des Kfz-Verkehrs erschwert.

**Maßnahme Nordseite Einmündung:** Deutliche Aufweitung des Rad-/Fußweges entlang der Landsberger Straße im Kreuzungsbereich mit Schaffung von Aufstellflächen; der hierfür nötige Flächenbedarf ist im Bebauungsplan IG 22.2 zu berücksichtigen.

**Maßnahme Südseite Einmündung / Streiflacher Straße:** Es wird für den Kfz-Verkehr in beide Fahrtrichtungen der Streiflacher Straße jeweils vor der Bahnunterführung Zeichen 138 StVO „Radfahrer“ angeordnet; in der Streiflacher Straße wird für Radverkehr nach Süden ab ca. 10 m nach der Sohle der Bahnunterführung bis zum Ende der Steigung ein Schutzstreifen markiert; es wird in der Streiflacher Straße für Radverkehr nach Norden ab ca. 10 m nach der Sohle der Bahnunterführung im Rahmen dessen, was bei einer Neuaufteilung des Straßenraums einschließlich des ruhenden Verkehrs möglich ist, bis zur Ampel an der Landsberger Straße einseitig ein Schutzstreifen markiert, auf dem der Radverkehr sicher rechts des Kfz-Verkehrs bis nach vorn an die Ampel fahren kann.

Es wird vor der Ampel-Haltelinie des Kfz-Verkehrs eine mindestens 6 m lange Aufstellfläche für den Radverkehr geschaffen, auf der sich der Radverkehr zum links abbiegen vor dem Kfz-Verkehr aufstellen kann.

Die Kreuzung wird mit Konvex-Spiegeln (sog. „Trixi-Spiegel“) ausgestattet

Die Ausfahrt aus dem Wirtschaftsweg in die Streiflacher Straße wird für den Kfz-Verkehr gesperrt

Die Einfahrt von der Streiflacher Straße in die Oskar-von Miller-Straße wird für den Kfz-Verkehr gesperrt; für den Kfz-Verkehr wird eine neue Einfahrt von der Landsberger Straße aus eingerichtet.

## 18. Untere Bahnhofstraße zwischen Kleiner Stachus und Landsberger Straße

### 18.1

**Ist-Zustand:** An den Kreisverkehr an der Bahnunterführung schließen sich entlang der Unteren Bahnhofstraße in nördlicher wie südlicher Richtung beidseitig benutzungspflichtige Radwege an (Zeichen 237 StVO). Dadurch wird der Radverkehr de facto dazu gezwungen, auch innerhalb des Kreisverkehrs den äußerst gefährlichen Radweg anstelle der wesentlich unproblematischeren Fahrbahn zu benutzen; der extrem starke Kfz-Verkehr zwischen Kleinem Stachus und Landsberger Straße macht diesen Bereich für den nicht motorisierten Verkehr unattraktiv und gefährlich.

**Maßnahme:** Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht durch Entfernung der Zeichen 237 StVO Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h; Verbot der Durchfahrt unter der Bahn-Unterführung für den motorisierten Individualverkehr (Linienverkehr + Taxis frei); ggf. Anbringen des Hinweises für den Kfz-Verkehr „Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt“.

### 18.2

**Ist-Zustand:** Es fehlt an sicheren und attraktiven Fahrradabstellmöglichkeiten vor den Geschäften.

**Maßnahme:** Umwandlung von Kfz-Stellplätzen an der Unteren Bahnhofstraße in Fahrradstellplätze nach DIN 79008.

## 19. Kreuzung Landsberger-/Untere Bahnhofstraße

### 19.1

**Ist-Zustand:** Eine Überquerung der Kreuzung durch Radfahrende in Fahrtrichtung nach Osten auf der Nordseite der Landsberger Straße sowie eine Überquerung der Kreuzung durch Radfahrende in Fahrtrichtung nach Westen auf der Südseite der Landsberger Straße ist nicht vorgesehen, was zu einer Behinderung des Radverkehrs führt.

**Maßnahme:** Die Kreuzung wird so umgestaltet, dass Radverkehr in Ost <-> West-Richtung die Kreuzung nördlich und südlich der Landsberger Straße geradlinig, sicher und komfortabel ohne Bordsteinkanten überqueren kann.

### 19.2

**Ist-Zustand:** Rechts abbiegender Radverkehr muss formal die Ampel für den Kfz-Verkehr beachten und wird dadurch unnötig behindert.

**Maßnahme:** Ausstattung der Kreuzung mit Grünpfeilen für den Radverkehr (Zeichen 721 StVO).

### 19.3

**Ist-Zustand:** Gefährdung von Radfahrenden durch rechts abbiegende Kfz.

**Maßnahme:** Ausstattung der Kreuzung mit Konvex-Spiegeln (sog. „Trixi-Spiegel“).



19.4

**Ist-Zustand:** Für Radverkehr ist das direkte links Abbiegen aufgrund des Kfz-Verkehrs erschwert.

**Maßnahme:** Markierung jeweils eines Schutzstreifens für den Radverkehr auf der Landsberger und der Unteren Bahnhofstraße ab ca. 30 m vor der Ampel, auf der der Radverkehr ins Blickfeld des Kfz-Verkehrs gerät und rechts an den Kfz vorbei zur Ampel vor fahren kann sowie jeweils Schaffung einer mindestens 6 m lange Aufstellfläche für Radverkehr vor der Haltelinie für den Kfz-Verkehr an der Ampel; hierzu ist nördlich der Landsberger Straße und östlich der Unteren Bahnhofstraße für Radverkehr in Fahrtrichtung Westen sowie südlich der Landsberger Straße und östlich der Unteren Bahnhofstraße für Radverkehr in Fahrtrichtung Norden jeweils ein komfortabler und sicherer Übergang vom Radweg auf den Schutzstreifen und südlich der Landsberger Straße und westlich der Unteren Bahnhofstraße für Radverkehr in Fahrtrichtung Osten ein komfortabler und sicherer Übergang vom Wirtschaftsweg auf den Schutzstreifen zu schaffen; die erforderlichen Flächen können auf der Nordseite durch Rückbau des Stückes baulichen Radwegs vor dem Edeka-Markt und auf der Südseite durch Entfall von Kfz-Stellplätzen gewonnen werden.

## 20. Kreuzung Untere Bahnhofstraße/Josef-Kistler-Straße/Hörwegstraße

**Ist-Zustand:** Der Radverkehr wird jeweils vor der Ampel durch wartenden Kfz-Verkehr behindert und durch rechts abbiegenden Kfz-Verkehr gefährdet; das direkte links Abbiegen wird durch den Kfz-Verkehr erschwert.

**Maßnahme:** Es wird im Rahmen dessen, was bei einer Neuaufteilung des Straßenraums einschließlich des ruhenden Verkehrs möglich ist, jeweils ab ca. 70 m (Untere Bahnhofstraße) bzw. ca. 30 m (querende Straßen) vor der Ampel einseitig ein Radfahrstreifen oder Schutzstreifen rechts des Kfz-Verkehrs markiert, auf dem der Radverkehr sicher nach vorn an die Ampel fahren kann; es wird jeweils vor der Ampel-Haltelinie des Kfz-Verkehrs eine mindestens 6 m lange Aufstellfläche für den Radverkehr geschaffen, auf der sich der Radverkehr zum links abbiegen vor dem Kfz-Verkehr aufstellen kann; die Kreuzung wird mit Konvex-Spiegeln (sog. Trixi-Spiegeln) ausgestattet.

## 21. Kreuzung Untere Bahnhofstraße/Augsburger Straße

**Ist-Zustand:** Der Radverkehr wird jeweils vor der Ampel durch wartenden Kfz-Verkehr behindert und durch rechts abbiegenden Kfz-Verkehr gefährdet; das direkte links Abbiegen wird durch den Kfz-Verkehr erschwert.

**Maßnahme:** Es wird im Rahmen dessen, was bei einer Neuaufteilung des Straßenraums einschließlich des ruhenden Verkehrs möglich ist, jeweils ab ca. 70 m (Untere Bahnhofstraße) bzw. ca. 40 m (Augsburger Straße) vor der Ampel einseitig ein Radfahrstreifen oder Schutzstreifen rechts des Kfz-Verkehrs markiert, auf dem der Radverkehr sicher nach vorn an die Ampel fahren kann; es wird, wo die Möglichkeit zum links Abbiegen besteht, jeweils vor der Ampel-Haltelinie des Kfz-Verkehrs eine mindestens 6 m lange Aufstellfläche für den Radverkehr geschaffen, auf der sich der Radverkehr zum links abbiegen vor dem Kfz-Verkehr aufstellen kann; die Kreuzung wird, wo die Möglichkeit zum rechts Abbiegen besteht, mit Konvex-Spiegeln (sog. Trixi-Spiegeln) ausgestattet.

## 22. Einmündung Obere Bahnhofstraße/Landsberger Straße

**Ist-Zustand:** Das Überqueren der Landsberger Straße wird dem Radverkehr in beide Fahrtrichtungen durch Bordsteinkanten und eine Vielzahl erforderlicher Richtungsänderungen erschwert; Radverkehr in der Oberen Bahnhofstraße in Fahrtrichtung nach Süden wird durch vor der Ampel wartenden Kfz-Verkehr behindert und durch rechts abbiegenden Kfz-Verkehr gefährdet die aktuelle Ampelschaltung führt zu extrem langen Wartezeiten für Verkehr, der die Landsberger Straße überqueren will.

**Maßnahme:** Umgestaltung der Einmündung so, dass die Landsberger Straße durch den Radverkehr geradlinig und ohne Bordsteine überquert und in den Wirtschaftsweg südlich der Landsberger Straße auf einem Bogen mit konstantem Radius eingebogen werden kann; es wird in der Oberen Bahnhofstraße im Rahmen dessen, was bei einer Neuaufteilung des Straßenraums einschließlich des ruhenden Verkehrs möglich ist, ab ca. 50 m vor der Ampel einseitig ein Radfahrstreifen oder Schutzstreifen rechts des Kfz-Verkehrs markiert, auf dem der Radverkehr sicher nach vorn an die Ampel fahren kann; die hierfür erforderliche Fläche kann ggf. durch Entfall von Kfz-Stellplätzen bzw. die Umwandlung von Senkrecht- in Längs-Parkplätze gewonnen werden; es wird vor der Ampel-Haltelinie des Kfz-Verkehrs eine mindestens 6 m lange Aufstellfläche für den Radverkehr geschaffen, auf der sich der Radverkehr zum links abbiegen vor dem Kfz-Verkehr aufstellen kann. Die Kreuzung wird mit Konvex-Spiegeln (sog. „Trixi-Spiegel“) ausgestattet; für Radverkehr, der aus der Oberen Bahnhofstraße nach rechts in den Wirtschaftsweg nördlich der Landsberger Straße abbiegt, wird der Grünpfeil Zeichen 721 StVO angeordnet; die Ampelschaltung wird deutlich zugunsten des Nord <-> Süd-Verkehrs geändert.

## 23. Kreisverkehr Landsberger-/Salz-/Oberfeldstraße

**Ist-Zustand:** Der Kreisverkehr Landsberger-/Salz-/Oberfeldstraße ist für eine komfortable, durchgängige und sichere Nutzung durch Ost <-> West-Radverkehr entlang der Landsberger Straße ungeeignet; er führt zu einer Behinderung und Gefährdung des Radverkehrs

**Maßnahme:** Umgestaltung des Kreisverkehrs so, dass Radverkehr ihn im und gegen den Uhrzeigersinn sicher und ohne Bordsteinkanten durchfahren kann mit Bevorrechtigung von Radverkehr innerhalb des Kreisverkehrs gegenüber in den Kreisverkehr einfahrenden und den Kreisverkehr verlassenden Verkehr.

## 24. Landsberger Straße zwischen östlicher und westlicher Einmündung Salzstraße

**Ist-Zustand:** Fehlende Sichtbeziehungen und nicht eindeutige Vorfahrtsregelungen führen zu einer Gefährdung des Fuß- und Radverkehrs an den Einmündungen von Brückenstraße, Alpspitzstraße und Zugspitzstraße in den Fuß-/Radweg entlang der Nordseite der Landsberger Straße

**Maßnahme:** Bevorrechtigung des Radverkehrs entlang der Landsberger Straße gegenüber den einmündenden Straßen (Zeichen 205 StVO); Verbesserung der Sichtbeziehungen.

## 25. Schaffung einer attraktiven Radverkehrsverbindung zwischen Augsburg- und westlicher Dorfstraße

**Ist-Zustand:** Durch ungeeignete Vorfahrtsregelungen und einen sehr schlechten baulichen Zustand wird die Möglichkeit, über die Heimgartenstraße eine attraktive Ost-West-Verbindung innerhalb Germerings zu schaffen, nicht genutzt.

**Maßnahme:** Neuausbau des Weges zwischen Quirin-Wörl-Straße und Oberer Bahnhofstraße mit glattem Asphalt auf 3 m Breite; Vorfahrtsberechtigung der Heimgartenstraße gegenüber der Angerstraße und der Auenstraße; Umgestaltung der Einmündung in die Augsburgsburger Straße so, dass ein Ein-/Ausfahren ohne Bordstein und Kopfsteinpflaster möglich ist.

## **26. Schaffung einer Kfz-armen Radverkehrsverbindung zwischen Dorf- und Landsberger Straße**

**Ist-Zustand:** Die für diese Route neben der Kirchen- und der Goethestraße nötigen Verbindungswege (Quirin-Wörl-Straße und Marquartweg) weisen an beiden Enden unangenehme Bordsteine, die Quirin-Wörl-Straße außerdem Kopfsteinpflaster und eine Beschränkung auf Schrittgeschwindigkeit durch Zeichen 325 StVO auf

**Maßnahme:** Null-Absenkung der Bordsteine ggf. unter Einsatz von Roll-/Tastborden; ersetzen des Kopfsteinpflasters durch ebenen Straßenbelag; ersetzen der Zeichen 325.1 StVO durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 20 km/h; Vorfahrtsberechtigung der Quirin-Wörl-Straße gegenüber der Heimgartenstraße.

## **27. Schaffung einer attraktiven Radverkehrsverbindung als Radvorrangroute entlang der Frühlings-, Südend-, Wallberg- und Eisenbahnstraße**

**Ist-Zustand:** in Germering fehlt es an durchgängigen, attraktiven und sicheren Ost-West-Verbindungen für den Radverkehr.

**Maßnahme:** Neugestaltung der Route so, dass ein durchgehender, ebener, speziell gekennzeichneter, mind. 4 m breiter Korridor entsteht, auf dem der Radverkehr gemäß den Regeln für Fahrradstraßen bevorrechtigt ist; Vorfahrtsberechtigung dieser Route gegenüber allen einmündenden Straßen, bei denen bis dato die Rechts-Vor-Links-Regel gilt; Reduzierung des Kfz-Verkehrs entlang dieser Route durch modale Filter und/oder alternierende Einbahnregelungen, von denen der Radverkehr ausgenommen ist.

## **28. Brücke über die Spange zwischen Südend- und Wallbergstraße**

### 28.1

**Ist-Zustand:** Radverkehr über die Brücke wird durch einmündenden Kfz-Verkehr in Verbindung mit fehlenden Sichtverbindungen gefährdet sowie durch einen scharfen, hohen Bordstein behindert

**Maßnahme:** Bevorrechtigung des Radverkehrs über die Brücke gegenüber Verkehr aus der Maistraße sowie aus der Hirschbergstraße und Verkehr aus den Abstellplätzen der Wohnanlage nördlich der Südendstraße direkt an der Spange; bauliche Umgestaltung der Westseite der Brücke so, dass der Radverkehr keinen Bordstein mehr überfahren muss; ggf. unter Anwendung von Roll-/Tastborden.

### 28.2

**Ist-Zustand:** Die bestehende Brücke ist für die vorgeschlagene Radvorrangroute zu schmal; die Auf-/Abfahrten der Brücke sind relativ steil, der Höhenunterschied im Verhältnis zum Fahrbahnniveau der St 2544 unnötig groß.

**Maßnahme:** Neubau der Brücke mit größerer Breite und geringerer Höhendifferenz.

## 29. Kreuzung St 2544 (Spange)/Hartstraße

### 29.1

**Ist-Zustand:** Der Radverkehr entlang der Hartstraße wird durch den Kfz-Rückstau vor der Ampel behindert sowie durch rechts abbiegende Kfz gefährdet.

**Maßnahme:** Es wird in der Hartstraße im Rahmen dessen, was bei einer Neuaufteilung des Straßenraums einschließlich des ruhenden Verkehrs möglich ist, jeweils ab ca. 50 m vor der Ampel einseitig ein Radfahrstreifen oder Schutzstreifen rechts des Kfz-Verkehrs markiert, auf dem der Radverkehr sicher nach vorn an die Ampel fahren kann; die Kreuzung wird in der Hartstraße mit Konvex-Spiegeln (sog. „Trixi-Spiegel“) ausgestattet.

### 29.2

**Ist-Zustand:** das Fehlen von Fußgänger-Ampeln über die St 2544 führt zu Umwegen und Gefährdungen für den Fußverkehr durch nötige Straßenüberquerungen, um die Unterführung zu erreichen.

**Maßnahme:** die Kreuzung wird mit Fußgänger-Ampeln über die St 2544 ausgestattet; durch die Reduzierung der St 2544 auf zwei Fahrspuren für Kfz kann die Fahrbahnbreite reduziert bzw. eine Mittelinsel für den querenden Fußverkehr geschaffen werden.

## 30. Kreuzung St 2544 (Spange)/Waldstraße

**Ist-Zustand:** Das Fehlen von Fußgänger-Ampeln führt zu Umwegen und Gefährdungen für den Fußverkehr durch nötige Straßenüberquerungen, um die Unterführung zu erreichen.

**Maßnahme:** die Kreuzung wird mit Fußgänger-Ampeln über die St 2544 ausgestattet; durch die Reduzierung der St 2544 auf zwei Fahrspuren für Kfz kann die Fahrbahnbreite reduziert bzw. eine Mittelinsel für den querenden Fußverkehr geschaffen werden.

### 31. Kleiner Stachus

**Ist-Zustand:** Der Radverkehr aus allen Richtungen wird durch den Kfz-Rückstau vor der Ampel am Kleinen Stachus behindert sowie durch rechts abbiegende Kfz gefährdet; das direkte links Abbiegen wird durch den Kfz-Verkehr erschwert.

**Maßnahme:** Es wird im Rahmen dessen, was bei einer Neuaufteilung des Straßenraums einschließlich des ruhenden Verkehrs möglich ist, jeweils ab ca. 70 m (in der Kleinfeldstraße ca. 30 m) vor der Ampel einseitig ein Radfahrstreifen oder Schutzstreifen rechts des Kfz-Verkehrs markiert, auf dem der Radverkehr sicher nach vorn an die Ampel fahren kann; hierzu wird die unnötige Linksabbiegespur in der Planegger Straße aufgelöst; weitere Flächen können durch den Entfall von Kfz-Stellplätzen bzw. die Umwandlung von Senkrecht- in Längsparkplätze gewonnen werden; es wird jeweils vor der Ampel-Haltelinie des Kfz-Verkehrs eine mindestens 6 m lange Aufstellfläche für den Radverkehr geschaffen, auf der sich der Radverkehr zum links abbiegen vor dem Kfz-Verkehr aufstellen kann; Ausstattung der Kreuzung mit Konvex-Spiegeln (sog. „Trixi-Spiegel“).

### 32. Schaffung einer verkehrsarmen und sicheren Radverkehrsanbindung des Kleinen Stachus aus Richtung Süd-West

**Ist-Zustand:** Die Ausweisung der Sandstraße als Einbahnstraße behindert die Anbindung des Radverkehrs aus dem Süd-Westen Germerings an das Stadtzentrum (Kleiner Stachus)

**Maßnahme:** Freigabe der Sandstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr durch Ergänzung der vorhandenen Beschilderung mit den Zeichen 1022-10 bzw. 1000-32

### 33. Kreuzung Planegger-/Frieden-/Waldstraße

**Ist-Zustand:** Der Radverkehr aus allen Richtungen wird jeweils durch den Kfz-Rückstau vor der Ampel behindert sowie durch rechts abbiegende Kfz gefährdet; das direkte links Abbiegen wird durch den Kfz-Verkehr erschwert; Gefährdung von Radfahrenden durch rechts abbiegende Kfz.

**Maßnahme:** Es wird im Rahmen dessen, was bei einer Neuaufteilung des Straßenraums einschließlich des ruhenden Verkehrs möglich ist, jeweils ab ca. 60 m (Planegger Straße) bzw. 30 m (Frieden-/Waldstraße) vor der Ampel einseitig ein Radfahrstreifen oder Schutzstreifen rechts des Kfz-Verkehrs markiert, auf dem der Radverkehr sicher nach vorn an die Ampel fahren kann; es wird jeweils vor der Ampel-Haltelinie des Kfz-Verkehrs eine mindestens 6 m lange Aufstellfläche für den Radverkehr geschaffen, auf der sich der Radverkehr zum links abbiegen vor dem Kfz-Verkehr aufstellen kann; Ausstattung der Kreuzung mit Konvex-Spiegeln (sog. „Trixi-Spiegel“).

### **34. Kreuzung Otto-Wagner-/Friedenstraße**

**Ist-Zustand:** Der Radverkehr aus allen Richtungen wird jeweils durch den Kfz-Rückstau vor der Ampel behindert sowie durch rechts abbiegende Kfz gefährdet; das direkte links Abbiegen wird durch den Kfz-Verkehr erschwert.

**Maßnahme:** Es wird im Rahmen dessen, was bei einer Neuaufteilung des Straßenraums einschließlich des ruhenden Verkehrs möglich ist, jeweils ab ca. 30 m vor der Ampel einseitig ein Radfahrstreifen oder Schutzstreifen rechts des Kfz-Verkehrs markiert, auf dem der Radverkehr sicher nach vorn an die Ampel fahren kann; erforderliche Flächen können durch den Entfall von Kfz-Stellplätzen bzw. die Umwandlung von Senkrecht- in Längsparkplätze gewonnen werden; es wird jeweils vor der Ampel-Haltelinie des Kfz-Verkehrs eine mindestens 6 m lange Aufstellfläche für den Radverkehr geschaffen, auf der sich der Radverkehr zum links abbiegen vor dem Kfz-Verkehr aufstellen kann; Ausstattung der Kreuzung mit Konvex-Spiegeln (sog. „Trixi-Spiegel“).

### **35. Kreuzlinger Straße zwischen Alfons-Baumann-Straße und Salzstraße**

#### 35.1

**Ist-Zustand:** Benutzungspflicht auf Rad-/Fußwegen zwingt RadfahrerInnen in gefährliche Kreuzungs- und Einmündungssituationen sowie in Konflikte mit dem Fußverkehr.

**Maßnahme:** Entfernung Zeichen 240 StVO in beide Fahrtrichtungen; ersetzen durch Sinnbilder „Fußgänger“ und „Radverkehr“ gemäß 38a VwV-StVO (zu §2 (4) Satz 3 und 4 StVO) auf der Wegeoberfläche und/oder alleinstehende Zeichen 1022-10 StVO; ggf. Anbringen des Hinweises für den Kfz-Verkehr „Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt“.

#### 35.2

**Ist-Zustand:** die Fahrbahnverengung an der Einmündung der Kleinfeldstraße in die Kreuzlinger Straße erschwert die Straßenreinigung sowie den Winterdienst und führt zu Konflikten zwischen dem Fahrrad- und dem Kfz-Verkehr; die die Verengung kennzeichnende Warnbake (Zeichen 605 StVO) stellt - u.a. für im Pulk Rad fahrende SchülerInnen - eine Gefahr dar.

**Maßnahme:** Entfernung Fahrbahnverengung samt Zeichen 605 StVO.

### **36. Industriestraße zwischen Landsberger Straße und Aldi**

**Ist-Zustand:** Benutzungspflicht auf Rad-/Fußweg zwingt RadfahrerInnen in gefährliche Kreuzungs- und Einmündungssituationen sowie zu mehrfachem Wechsel der Straßenseite und steht im Widerspruch zu 33 VwV-StVO (zu § 2 Absatz 4 Satz 3 und Satz 4 StVO)

**Maßnahme:** Entfernung Zeichen 240 StVO in beide Fahrtrichtungen; ersetzen durch Sinnbilder „Fußgänger“ und „Radverkehr“ gemäß 38a VwV-StVO (zu §2 (4) Satz 3 und 4 StVO) auf der Wegeoberfläche und/oder alleinstehende Zeichen 1022-10 StVO  
ggf. Anbringen des Hinweises für den Kfz-Verkehr „Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt“

**37. Radverkehrsverbindung zwischen Geschwister-Scholl-Ring und Streiflacher Straße**

**Ist-Zustand:** Die Verbindung wurde durch den Einbau einer Umlaufsperrre unterbrochen.

**Maßnahme:** Entfernung der Umlaufsperrre.

**38. Radverkehrsverbindung zwischen Luitpoldstraße und Radweg auf Nordseite der Landsberger Straße**

**Ist-Zustand:** Die Verbindung wurde durch den Einbau von Sperren verengt und dadurch eine Gefahrenstelle geschaffen.

**Maßnahme:** Entfernung der Sperren.

**39. Radverkehrsverbindung zwischen Kerschensteiner- und Ringstraße**

**Ist-Zustand:** Der bestehende Verbindungsweg ist als Fußweg (Zeichen 239 StVO) ausgewiesen; die Durchfahrt wird durch eine Umlaufsperrre erschwert.

**Maßnahme:** Ergänzung der bestehenden Beschilderung durch das Zeichen 1022-10 StVO in beide Fahrtrichtungen; Entfernung der Umlaufsperrre.

**40. Radverkehrsverbindung zwischen Wettersteinstraße und Starnberger Weg**

**Ist-Zustand:** Die Durchfahrt durch den bestehenden Verbindungsweg wird durch eine Umlaufsperrre erschwert.

**Maßnahme:** „Vorfahrt gewähren“ (Zeichen 205 StVO) für Radverkehr aus der Wettersteinstraße anordnen; Entfernung der Umlaufsperrre.

**41. St 2544 (Spange) zwischen Hörwegstraße und Landsberger Straße**

41.1

**Ist-Zustand:** Rad-/Fußweg auf der Westseite der Spange kann nur durch mehrfache Richtungsänderungen befahren bzw. verlassen werden; eine Ampel steht mitten auf dem Rad-/Fußweg und stellt eine erhebliche Gefahrenquelle dar.

**Maßnahme:** Umgestaltung des Rad-/Fußwegs so, dass geradlinig auf ihn aufgefahen und er geradlinig verlassen werden kann; Umsetzen des Ampelmasts neben dem Weg.

41.2

**Ist-Zustand:** die Anbindung des vorgenannten Weges an das Hallenbad ist durch Umlaufsperrren erheblich erschwert bzw. wird für Radverkehr unmöglich gemacht.

**Maßnahme:** Entfernung der Umlaufsperrren beim Hallenbad; Bevorrechtigung des Radverkehrs entlang der St 2544 gegenüber Verkehr aus Richtung Hallenbad (Zeichen 205 StVO)

**42. Radverkehrsverbindung Starnberger Weg - Alfons-Baumann-Str. - Masurenweg (vorbei am "Curanum")**

**Ist-Zustand:** Die vorgenannte Verbindung hat für den Radverkehr - insbesondere den SchülerInnen-Verkehr - eine erhebliche Bedeutung. Sie setzt sich aus einem Geh-/Radweg zwischen Starnberger Weg und Alfons-Baumann-Straße, dem Parkplatz für das Curanum und einem südlich daran anschließenden getrennten Geh-/Radweg zum Masurenweg zusammen. Für den Kfz-Verkehr hat diese Verkehrsfläche lediglich Bedeutung als Parkplatz und Zufahrt zum

Curanum-Haupteingang. Beidseitig der Alfons-Baumann-Straße weist diese Verbindung entsprechend scharfe, für den Radverkehr nur sehr unangenehm zu überfahrende Bordsteine auf und die Verknüpfung zwischen dem Parkplatz und dem südlichen Geh-/Radweg ist als ausschließlich an den Bedürfnissen des Kfz-Verkehrs ausgerichteten Wendehammer mit Sichtbehinderungen sowie engen Radien und tiefen Entwässerungsrinnen für den Radverkehr ausgestattet.

**Maßnahme:** Absenkung der Schwellen zur Alfons-Baumann-Straße beidseitig auf 0 cm; Umgestaltung der Wendemöglichkeit für den Kfz-Verkehr so, dass diese hinsichtlich gegenseitiger Sichtbarkeit der VerkehrsteilnehmerInnen, der zu bewältigenden Richtungsänderungen und der Ebenheit der Fahrbahnoberfläche an den Bedürfnissen des Radverkehrs ausgerichtet wird.

#### 43. Abstellanlagen an öffentlichen Gebäuden

**Ist-Zustand:** Ein Teil der öffentlichen Gebäude in Germering ist nicht mit Fahrradabstellmöglichkeiten ausgestattet, die ein sicheres und trockenes Parken von Fahrrädern gewährleisten. Die vorhandenen Fahrradständer weisen zu geringe Abstände zwischen den Stellplätzen auf, führen zu Beschädigungen an den Fahrrädern, sorgen nicht für einen sicheren Stand der abgestellten Räder, lassen ein gemeinsames Anschließen von einem Laufrad und dem Fahrrad-Rahmen an den Fahrradständer mit einem üblichen Kabelschloss nicht zu, sind nicht überdacht und nicht ausreichend beleuchtet. Teilweise sind die bestehenden Abstellanlagen nicht legal fahrend erreichbar. Beispiele hierfür sind u.a. das Hallenbad, das Freibad/Polarium, das Max-Born-Gymnasium, die Realschule Unterpfaffenhofen.

**Maßnahme:** Betroffene Liegenschaften sollten durch fahrend erreichbare, eingangsnah platzierte, überdachte, gut beleuchtete Fahrrad Parker nach DIN 79008 ausgestattet werden; Zufahrten sollten, soweit noch nicht geschehen, für Radverkehr freigegeben werden (z.B. Max-Born-Gymnasium)



## MASSNAHMENKATALOG RADVERKEHR - ÜBERÖRTLICHE THEMEN

### 44. Straße Germering - Nebel (vorbei am Pumpenhaus des Wasserwerks)

**Ist Zustand:** Die vorgenannte Straße ist beim nicht motorisierten Verkehr sehr beliebt und hat für den Kfz-Verkehr aufgrund besser ausgebauter Alternativen kaum Bedeutung; der Fuß- und Radverkehr auf dieser Straße wird jedoch laufend durch den dort stattfindenden "Spazier-Kfz-Verkehr" gestört, behindert und z.T. auch gefährdet; der Straßenbelag ist in einem äußerst schlechten Zustand.

**Maßnahme:** Sperrung der Straße für den Kfz-Verkehr (Zeichen 260 StVO) mit Ausnahmen für Werksverkehr zum Werksgebäude und landwirtschaftlichen Verkehr; Sanierung der Fahrbahn durch eine neue Trag- und Asphalt-Deckschicht in einer Qualität, die eine langfristige Beständigkeit auch bei Nutzung durch landwirtschaftliche Großfahrzeuge erwarten lässt.

### 45. Radvorrangrouten

- 45.1 Schaffung einer durchgehend asphaltierten Radverkehrsverbindung im Standard einer Radvorrangroute (FGSV) zwischen Germering und Gräfelfing (über Freiham)
- 45.2 Schaffung einer durchgehend asphaltierten Radverkehrsverbindung im Standard einer Radvorrangroute (FGSV) zwischen Germering und Krailling
- 45.3 Schaffung einer durchgehend asphaltierten Radverkehrsverbindung im Standard einer Radvorrangroute (FGSV) zwischen Germering und Stockdorf
- 45.4 Schaffung einer durchgehend asphaltierten Radverkehrsverbindung im Standard einer Radvorrangroute (FGSV) zwischen Germering und Gauting
- 45.5 Schaffung einer durchgehend asphaltierten Radverkehrsverbindung im Standard einer Radvorrangroute (FGSV) zwischen Germering und Puchheim-Bahnhof









Die vorgenannten Verbindungen lassen sich überwiegend durch den Ausbau bestehender Wald-/Feldwege schaffen. Die Stadtverwaltung sollte per Stadtratsbeschluss beauftragt werden, innerhalb einer vorgegebenen Frist Kontakt mit den jeweils betroffenen Nachbarkommunen bzw. Nachbarlandkreisen zwecks gemeinsamer Beauftragung einer Planung aufzunehmen.








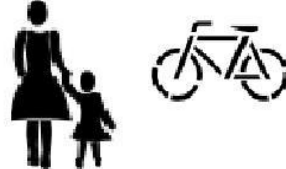
Mit "Standard einer Radvorrangroute (FGSV)" ist eine Radvorrangroute (RVR) mit einem Standard zu verstehen, der im Wesentlichen dem FGSV-Hinweispapier „Hinweise für Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten H RSV“ (2021) folgt.

Die Wege sind mit einer Trag- und Deckschicht auszustatten, die auf eine häufige Nutzung durch land- und forstwirtschaftlichen Verkehr ausgelegt ist. Beidseitig sind reflektierende Leitmarkierungen aufzubringen. Die Kurvenradien sind auf eine Geschwindigkeit von mind. 30 km/h auszulegen. Die Wege sind mit einer retroreflektierenden Wegweisung nach FGSV-Standard zu versehen.

ANHANG

46. Liste der relevanten Verkehrszeichen

Zeichen Nr. nach StVO	Zeichen
138	
237	
239	
240	
241	
244.1	
260	
325.1	

1022-10	
1000-32	
1000-33 sehr verbreitet und nützlich, jedoch leider seit 2017 formal ungültig	
605	
721	
295 Abgrenzungslinie für Radfahrstreifen	
340 Leitlinie für Schutzstreifen	
Sinnbilder Fußgänger / Radverkehr (in weißer Farbe auf Wegeoberfläche)	



47. Übersichtsplan

Rad-Hauptroute

Rad-Nebenroute

