

Telefon: 0 233-39978
Telefax: 0 233-39977

Kreisverwaltungsreferat
Hauptabteilung III
Straßenverkehr
Verkehrsmanagement
Strategische Konzepte und
Grundsatzangelegenheiten
KVR-III/111

Evaluation der Fahrradstraßen in München Abschlussbericht

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 07432

Anlage: Kurzbericht als Broschüre

Bekanntgabe in der Sitzung des Kreisverwaltungsausschusses vom 13.12.2016 Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Angelegenheit ist der Kreisverwaltungsausschuss gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 11 der Geschäftsordnung des Stadtrates, da die zu behandelnde Angelegenheit nicht auf einen Stadtbezirk begrenzt ist.

1. Ausgangslage und Aufgabenstellung

Mit dem „Grundsatzbeschluss Radverkehr“ von 2009 beschloss der Münchner Stadtrat eine Reihe von Maßnahmen zur nachhaltigen Förderung des Radverkehrs in der Landeshauptstadt München. Ziel ist es, München noch fahrradfreundlicher zu machen und den Anteil des Radverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen zu steigern. Vor dem Hintergrund eines gut ausgebauten Radverkehrsnetzes soll u. a. durch die Einführung von Fahrradstraßen die Attraktivität und Qualität von Radverkehrsverbindungen und gleichzeitig die Verkehrssicherheit erhöht werden. Das Kreisverwaltungsreferat hat in den Jahren 2013 und 2014 die Ausweisung von Fahrradstraßen deutlich forciert. Bis Oktober 2014 waren insgesamt 55 Fahrradstraßen eingerichtet. 2015 wurden zwei weitere und 2016 eine weitere Fahrradstraße eingerichtet, so dass München aktuell 58 Fahrradstraßen hat.

Bei der Auswahl der Fahrradstraßen werden folgende Entscheidungskriterien zu Grunde gelegt:

Die Bündelung des Radverkehrs im Netzzusammenhang (z.B. durch bereits bestehende Beschilderungen als Radverkehrsrouten), die Attraktivität für den Radverkehr durch ausreichende Fahrbahnbreiten im Begegnungsverkehr, eine bereits vorhandene oder zu erwartende starke Nutzung durch den Radverkehr, die Gestaltung der Anlagen und die Führung des Radverkehrs am Beginn und am Ende der jeweiligen vorgeschlagenen Fahrradstraße, ggf. bestehende Interessenskonflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern und die bauliche Gestaltung der Straßen.

Mit der vorliegenden Evaluationsstudie sollte nun herausgefunden werden, wie sich dieses Instrument der Verkehrsregelung in der Praxis auf die Verkehrsteilnehmer auswirkt, ob die Einrichtung von Fahrradstraßen die beabsichtigten Wirkungen hat und welche Aspekte beim weiteren Verfahren zu berücksichtigen sind.

Diese Evaluationsstudie untersucht die in München bis Ende 2014 eingerichteten Fahrradstraßen, mit deutlichem Schwerpunkt auf die Themen Verkehrssicherheit und Regelakzeptanz anhand einer vom Kreisverwaltungsreferat vorgegebenen Liste genauer zu betrachtender Fahrradstraßen.

In der als Anlage beigefügten **Broschüre** findet sich die **komprimierte Darstellung** der sehr umfangreichen und differenzierten Ergebnisse sowie eine Tabelle der für die Evaluierung ausgesuchten Fahrradstraßen und ihrer Lage im Stadtgebiet. Die Langfassung des Abschlussberichtes, der eine ausführliche und detaillierte Dokumentation der Ergebnisse enthält, steht unter:

www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Kreisverwaltungsreferat/Verkehr/RadIn-in-Muenchen/Fahrradstraesen

oder

www.radlhauptstadt.muenchen.de

zum Download zur Verfügung.

2. Methodisches Vorgehen

Die betrachteten Fahrradstraßen in München wurden zunächst nach unterschiedlichen Kriterien charakterisiert. Entweder entsprechend der umliegenden städtebaulichen Situation, der Bedeutung im Kfz-Netz bzw. im Radverkehrsnetz oder der Lage in potentiellen Radschnellverbindungen.

Diese Fahrradstraßen wurden dann mit folgenden Instrumenten untersucht:

- Medienanalyse
- Befragung von Radfahrern und Autofahrern
- Erhebung des Verkehrsaufkommens für Rad- und Kfz-Verkehr
- Untersuchung von Unfallgeschehen und Verkehrssicherheit
- Verhaltensbeobachtungen

Die Untersuchungsinstrumente sind in dieser Reihenfolge in der anliegenden Broschüre (Kapitel 4) näher erläutert.

3. Kernaussagen und Empfehlungen

Als Ergebnis liegt nun ein genaueres Bild von den in München eingerichteten Fahrradstraßen hinsichtlich Verkehrssicherheit und Regelakzeptanz vor.

Die Untersuchung hat gezeigt, dass wesentliche Erwartungen, die an Fahrradstraßen gestellt werden, auch erreicht wurden. Die Voraussetzungen nach der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO), dass der Radverkehr den Kfz-Verkehr überwiegen soll, werden in fast allen Fahrradstraßen erreicht. Das Radverkehrsaufkommen stieg deutlich, das Kfz-Aufkommen sank oder stagnierte.

Die Verkehrssicherheit für den Radverkehr ist in Erschließungsstraßen, egal nach welchem Kriterium dies bewertet wird, weit besser als entlang von Hauptverkehrsstraßen (unabhängig von der Art der Radverkehrsführung dort, bei der große Unterschiede bestehen können). Bei Fahrradstraßen ist der Sicherheitsvorteil noch ausgeprägter. Diese schon länger nachgewiesene Erkenntnis ist auch in den untersuchten Münchner Fahrradstraßen nachweisbar.

Ein großer Anteil der Unfallorte, viele der vor Ort beobachteten Konfliktbereiche und zahlreiche der im Gefahrenatlas der SZ örtlich benannten Problemstellen liegen im Übergangsbereich der Fahrradstraßen zu benachbarten Knoten von Hauptverkehrsstraßen. Hinzu kommen Behinderungen oder Konflikte an Knotenpunkten mit der in München in allen Fahrradstraßen bestehenden Rechts-vor-Links-Regelung, die allerdings vor allem wegen des meist hohen Radverkehrsaufkommens in den Fahrradstraßen auffällig sind. Fahrradstraßen haben sich auch nach den Ergebnissen dieser Untersuchung als sehr gut geeignete Maßnahme für die Förderung des Radverkehrs erwiesen. Sie sind vor und bei ihrer Einführung nur in Einzelfällen stark umstritten. Im Dauerbetrieb sind nur sehr wenige Fahrradstraßen in Deutschland Gegenstand öffentlicher Diskussionen trotz der unsachlichen Diskussionen zwischen „ideologischen“ Autofahrern und Radfahrern die sich im Internet auf einschlägigen Kommentarseiten austoben. Soweit an Fahrradstraßen konkrete Kritik geübt wird, bezieht sich diese oft auf das wahrgenommene unangemessene Verhalten von Autofahrern gegenüber den bevorrechtigten Radfahrern, mit zu hohen Geschwindigkeiten, zu engen Überholabständen oder auf ein insgesamt für eine Fahrradstraße als zu hoch wahrgenommenes Kfz-Aufkommen. Hinzu kommen ungünstige Fahrbahnbreiten, die zu Stockungen auch beim Radverkehr führen können, wobei dies z.T. mit der Parkregelung, z.T. mit erhöhtem Kfz-Aufkommen in Zusammenhang steht (z.B. Hohenlohestraße).

Auf folgende Schwerpunkte möchte das Kreisverwaltungsreferat besonders hinweisen:

Qualität des Fahrbahnbelags und Kenntlichmachung:

Die Bündelung des Radverkehrs auf Nebenrouten mittels Fahrradstraßen kann nur gelingen, wenn eine gewisse Attraktivitätssteigerung eintritt. Dies ist der Fall, wenn diese Straßen auch einen Belag aufweisen, der oft unvermeidliche Umwege durch Komfort ausgleicht.

Der Fahrbahnbelag war in der Evaluation dort ein Thema, wo er den Anforderungen an eine Fahrradstraße nicht gerecht wird (z.B. Moosachroute). Dort und grundsätzlich sollte auf Fahrradstraßen und auf Fahrradhaupttrouten der Kleinsteinpflasterbelag durch Asphalt ersetzt werden, wenn dem nicht ortsspezifische und/oder denkmalpflegerische Aspekte entgegenstehen. Daher ist eine Abstimmung mit dem jeweils örtlichen Bezirksausschuss und ggf. der Unteren Denkmalschutzbehörde erforderlich. Insgesamt sollte auf Fahrradstraßen aber ein erhöhtes Augenmerk auf der Oberflächenqualität liegen und Fahrradstraßen bei der Sanierung dahingehend verstärkt priorisiert werden.

Auch Symbolik und Beschilderung sind regelmäßig zu prüfen und erforderlichenfalls zu erneuern. Ein weiteres Manko, das erkannt wurde, ist, dass die Beschilderung des Ver-

kehrszeichens 244 StVO (Fahrradstraße) bisher in kleinerer Größe oder weniger wahrnehmbar angebracht wurde als weitere, dieselbe Straße betreffende Verkehrszeichen (wie z.B. Zeichen 274 StVO - Tempo-30-Zone). Dies erweckt bei Nutzern u.U. den Eindruck, die Fahrradstraße sei nur ein Zusatz, statt eine eigene, gleichwertige Regelung. Die Fahrradstraßenbeschilderung soll daher zukünftig in einer Größe von 84 x 84 cm, mindestens aber genauso groß und an selber Stelle wie die Zonenbeschilderung, angebracht und die Symbolik mit 200 x 300 cm größer markiert werden.

Bevorrechtigung

Fahrradstraßen sind gemäß ERA 2010 aufgrund ihrer Verkehrsqualitäten insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs bzw. bei hohem Radverkehrsaufkommen geeignet. *"Sie machen Hauptverbindungen im Erschließungsstraßennetz sichtbar und begünstigen eine Bündelung des Radverkehrs. Ein besonders gleichmäßiger Verkehrsfluss und eine hohe Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr wird erreicht, wenn die Fahrradstraße gegenüber einmündenden Straßen Vorfahrt bekommt."* In der Landeshauptstadt München sollen Fahrradstraßen daher künftig entlang von ausgewählten Haupttrouten bevorrechtigt geführt werden. Bei geringem Rad- und Kfz-Aufkommen wird hingegen nach Prüfung der Örtlichkeit die Rechts-vor-Links-Regelung beibehalten werden. Bei deutlichem Anstieg des Radverkehrsaufkommens wird eine Bevorrechtigung neu zu prüfen sein.

Öffentlichkeitsarbeit:

Vor Einrichtung einer Fahrradstraße werden Anregungen zur Planung in das erforderliche Verwaltungsverfahren aufgenommen. Die Öffentlichkeit, Anwohner und die Verkehrsteilnehmer werden über die Presse sowie in Form von Faltblättern, die auch im Internet bereitgestellt werden, informiert. Erfahrungsgemäß tritt bereits wenige Wochen nach Inbetriebnahme einer Fahrradstraße ein positiver Gewöhnungseffekt ein, der auch dadurch unterstützt wird, dass in für Kfz-Verkehre nachgeordneten Netzsegmenten überwiegend ortsgebundene Verkehre auftreten.

4. Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass Fahrradstraßen ein wirksames und vergleichsweise kostengünstiges Element zur Förderung des Radverkehrs sind. Sie können wesentliche Elemente von Hauptverbindungen eines städtischen Radverkehrsnetzes darstellen. Sie tragen bei Beachtung der Einsatzbedingungen und Ausbildungsanforderungen dazu bei, den Radverkehr auf attraktiven Routen zu bündeln und die Verkehrssicherheit zu verbessern. In Verbindung mit einer gezielten Information und Aufklärung über die neue Regelung entfalten sie eine hohe Öffentlichkeitswirksamkeit und die Regelung erfährt einen zunehmenden Bekanntheitsgrad.

Das Ziel der Evaluationsstudie bestand darin, dass die Erkenntnisse in die Fachplanungen einfließen und dort einen wichtigen Beitrag zur Abschätzung von Herausforderungen im Zuge der weiteren systematischen Einrichtung von Fahrradstraßen als Element der Förderung des Radverkehrs mit dem Fokus auf ein leistungsstarkes Routennetz im untergeordneten Straßennetz gemäß den Vorgaben des Verkehrsentwicklungsplans Rad (VEPR) leisten können.

Mit Bekanntgabe im Stadtrat werden die Ergebnisse den Referaten und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

In den Fachabteilungen kann damit eine vertiefende inhaltliche Auseinandersetzung mit den Daten und Empfehlungen des Auftragnehmers erfolgen.

Für das weitere konzeptionelle Vorgehen der Verwaltung war es Teil des Auftrags, für München einen Leitfaden für die Gestaltung von Fahrradstraßen zu erstellen, der die Evaluationsergebnisse aufgreift.

Der Leitfaden wurde von PGV-Alrutz, Hannover, im März 2016 auf Grundlage der „Bremer Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen“ von 2014 (überarbeitet und ergänzt) erstellt.

Der Leitfaden wurde zusammen mit dem Baureferat und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung in der referatsübergreifenden Arbeitsgruppe „Öffnung von Einbahnstraßen und Einrichtung von Fahrradstraßen“ erarbeitet und ist unter dem Titel „Münchener Leitfaden für Fahrradstraßen“ in der anliegenden Broschüre (Kapitel 6) näher erläutert.

Als nächster Schritt ist geplant, der Gutachterempfehlung zu folgen und verwaltungsinterne Regelpläne für die Markierung und Beschilderung von Fahrradstraßen zwischen den Referaten abzustimmen und zur Gewährleistung einer einheitlichen Markierung und Beschilderung verbindlich einzuführen.

Die o.a. Vorschläge des Gutachters sollen dabei zunächst innerhalb von Pilotversuchen zur Kenntlichmachung und Bevorrechtigung von Fahrradstraßen (im Rahmen der Behandlung des Stadtratsantrags Nr. 14-20 / A 01819) erstmalig zur Anwendung kommen und ihre Wirkung in der Praxis getestet werden. Das Ergebnis wird dem Stadtrat gesondert vorgelegt.

Die vorliegende Bekanntgabe des Evaluationsergebnisses ist mit dem Baureferat und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung abgestimmt.

Beteiligung der Bezirksausschüsse:

Die Bezirksausschusssatzung sieht in der vorliegenden Angelegenheit keine Beteiligung der Bezirksausschüsse vor. Die Bezirksausschüsse 1-25 erhalten einen Abdruck.

Dem Korreferent des Kreisverwaltungsreferates, Herrn Stadtrat Kuffer und dem zuständigen Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Straßenverkehr, Herrn Stadtrat Progl, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Bekanntgegeben

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/in

Dr. Böhle
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über das Direktorium – HA II-V / SP
an das Direktorium Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Kreisverwaltungsreferat - GL/24

zu V.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An die Bezirksausschüsse 1-25
3. An das Baureferat
4. An das Kommunalreferat
5. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
6. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
7. An die Stadtwerke München GmbH
8. An das Planungsreferat
mit der Bitte um Kenntnisnahme
9. Mit Vorgang zurück an HA III/111
zur weiteren Veranlassung

Am
Kreisverwaltungsreferat GL/24