

Betreff (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Einrichtung einer Fahrradstr. in der Hörwarthstr. zwischen Leopold-/u. Bonner Str.

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) oder Anfrage:

Geliebte Damen und Herren,  
 die Hörwarthstr., als Verbindungsstr. zwischen Leopold- und Düsseldorfstr., wird ganztauglich von Schülern der Gymn.- und Mittelschule an der Simmerstr. sowie den Stadt. Willi-Graf- und Sophie-Scholl-Gymnasium, Berufstätigen und sonst. Personen als Verkehrsweg genutzt. Auf Höhe der Düsseldorfstr. befindet sich zusätzlich ein Kinderspielfeld, außerdem erfüllt die Hörwarthstr. sämtliche Kriterien die das Kreisverwaltungsreferat der LH München für die Einrichtung einer Fahrradstr. vorgibt.

Ich bitte Sie deshalb den Antrag zur Einrichtung einer Fahrradstr. in der Hörwarthstr. zuzustimmen.  
 Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Anlage: KVR, Einrichten einer Fahrradstr.

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt



## Warum richtet das Kreisverwaltungsreferat Fahrradstraßen ein?

Die Landeshauptstadt München verfolgt das Ziel, die **Rahmenbedingungen** für Radfahrende kontinuierlich zu **verbessern** und das Radeln **sicherer** und **komfortabler** zu machen. Der Münchner Stadtrat hat bereits im Jahr 2009 den „Grundsatzbeschluss Radverkehr“ gefasst. Dieser beinhaltet eine Reihe von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Dazu gehört auch die Einrichtung von Fahrradstraßen als eine vergleichsweise „einfache“, aber zugleich sehr effektive Maßnahme. Mit der Einrichtung von Fahrradstraßen werden Qualität, Verkehrssicherheit und Attraktivität von Radverkehrsverbindungen erhöht.

## Nach welchen Kriterien werden neue Fahrradstraßen ausgewählt?

Die Auswahl der Fahrradstraßen erfolgt in enger Abstimmung mit den Bezirksausschüssen. Vorschläge werden vom KVR intensiv geprüft, bewertet und in der zugehörigen Arbeitsgruppe mit Vertretern des Baureferates und des Planungsreferates diskutiert. Bei der Entscheidung spielen folgende Kriterien eine Rolle:

- Die **Bündelung des Radverkehrs**, beispielsweise durch bereits bestehende Beschilderungen als Radverkehrsrouten.
- Die Attraktivität für den Radverkehr durch **ausreichende Fahrbahnbreiten**. Gesetzliche Mindestbreiten gibt es dabei nicht.
- Eine bereits vorhandene oder zukünftig zu erwartende **starke Nutzung** durch Radler.
- Die Gestaltung der **Radverkehrsführung** am **Beginn** und am **Ende** der Fahrradstraße. Wenn es in den einmündenden Straßen am Beginn oder am Ende der Fahrradstraße bereits Radverkehrsanlagen gibt, die stark genutzt werden, ist dies ein Indiz dafür, dass es einen Bedarf für eine Fahrradstraße gibt. Gleiches gilt, wenn eine Fahrradstraße beispielsweise zwei Parks verbindet oder wenn es im Anschluss bereits eine stark genutzte Fahrradstraße gibt.
- **Keine Interessenkonflikte**, zum Beispiel durch Linienbusverkehr.
- Die **bauliche Gestaltung der Straßen**. Nach Möglichkeit sollten Fahrradstraßen asphaltiert und nicht mit Großsteinpflasterbelag versehen sein.
- **Keine Hauptverkehrsstraße**. Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) können Fahrradstraßen in Straßen mit Belastungen von bis zu etwa 400 Kraftfahrzeugen pro Stunde eingesetzt werden. Hauptverkehrsstraßen scheiden damit aus.