





## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Bestandsanalyse</b>	<b>2</b>
2.1	Lage im Raum und städtebauliche Merkmale	2
2.2	Innerörtliches Straßen- und Wegenetz	3
2.3	Einstufung des Straßen- und Wegenetzes (gemäß RASt 06)	4
2.4	Überörtliche Radfahrverbindungen	5
2.5	Unfallhäufungspunkte und Sicherheitsdefizite	5
2.6	Wichtige Quell- und Zielgebiete des Radverkehrs	6
2.7	Schulwege	8
2.8	Fahrradabstellanlagen	8
2.9	Zwischenfazit der Vorbereisungen der AGFK	9
2.10	Zusammenfassung der Ergebnisse aus der Haushaltsbefragung	11
<b>3</b>	<b>Bewertung</b>	<b>12</b>
3.1	Zusammenfassung Stärken und Schwächen	12
3.2	Mängel und Konfliktbereiche	14
3.3	Handlungsbedarf	15
<b>4</b>	<b>Leitvorstellungen und Rahmenbedingungen</b>	<b>16</b>
4.1	Verkehrliche Ziele und Anforderungen an ein Radfahrnetz	16
4.2	Vertiefte Betrachtung – Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht	22
4.3	Ansprüche an Fahrradabstellanlagen	23
4.4	Weitere Rahmenbedingungen	25
<b>5</b>	<b>Konzept</b>	<b>26</b>
5.1	Entwicklung eines Routennetzes	26
5.2	Maßnahmen	27
5.3	Prioritäten	32
5.3.1	Grundsätzliches Vorgehen	32
5.3.2	Prioritätenliste	32

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Aschheimer Straße in Feldkirchen.....	1
Abbildung 2:	Lage Feldkirchens im Raum .....	2
Abbildung 3:	Bahnunterführung Franz-May-Straße Richtung Heimstettner Weg.....	2
Abbildung 4:	Volkshochschule Feldkirchen.....	6
Abbildung 5:	Evangelisches Haus für Kinder „Bienenhaus“ .....	6
Abbildung 6:	Rathaus Feldkirchen.....	6
Abbildung 7:	Evangelische Kirche Feldkirchen.....	7
Abbildung 8:	Sportpark Feldkirchen.....	7
Abbildung 9:	Penny Feldkirchen.....	7
Abbildung 10:	Gewerbegebiet Emeranstraße .....	7
Abbildung 11:	Zebrastrifen Zeppelinstraße - Schulweg .....	8
Abbildung 12:	Route der Befahrung mit den Vertretern der AGFK und verortbare Handlungsempfehlungen.....	9
Abbildung 13:	Modal Split in Feldkirchen aus der Haushaltsbefragung vom 06.07.2021 .....	11
Abbildung 14:	Problemthemen beim Fuß- und Radverkehr aus der Haushaltsbefragung .....	11
Abbildung 15:	Beispiel Stärken: Verkehrsberuhigter Bereich Brunnenstraße .....	12
Abbildung 16:	Beispiel Schwächen: Umlaufsperrung in der Aschheimer Straße.....	13
Abbildung 17:	Veraltete Modelle von Fahrradabstellanlagen an der Grundschule.....	13
Abbildung 18:	Prüfung der Radwegbenutzungspflicht und Aufhebung wo möglich am Beispiel Aschheimer Straße.....	15
Abbildung 19:	Beseitigung unnötiger Einschränkungen und Behinderungen des Radverkehrs durch verkehrsrechtliche Anordnungen (nicht durchlässige Sackgasse) am Beispiel Dornacher Straße .....	15
Abbildung 20:	Beispiel Abmessung von Schutzstreifen .....	18
Abbildung 21:	Beispiel für Plateaupflasterung .....	18
Abbildung 22:	Beispiel für die Kreuzung einer Fahrradstraße mit einer Erschließungsstraße.....	19
Abbildung 23:	Beispiel Anlage einer Mittelinsel als Querungshilfe an überbreiten zweistreifigen Fahrbahnen.....	20
Abbildung 24:	Beispiel Umlaufsperrung an einem selbständigen Geh- und/oder Radweg mit Einfahrtbreiten .....	20
Abbildung 25:	Markierung von Radfahr- und Fußgängerfurten.....	21
Abbildung 26:	Systematik Radwegbeschilderung .....	21
Abbildung 27:	Zu ersetzende Verkehrszeichen bei der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht .....	23
Abbildung 28:	Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder .....	24
Abbildung 29:	Aufstellungsarten von Fahrradabstellanlagen .....	24
Abbildung 30:	Werbung fürs Radfahren .....	25
Abbildung 31:	Hauptroute im Feldkirchner Radwegenetz - Hohenlindner Straße .....	26
Abbildung 32:	Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h im Fasanweg - Nebenroute.....	27
Abbildung 33:	Einrichtung einer Fahrradstraße (mit Freigabe für den Kfz-Verkehr) in der Seestraße....	28

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Straßenklassifizierung gemäß StVO.....	3
Tabelle 2:	Straßenklassifizierung gemäß RASt 06 .....	4
Tabelle 3:	Qualitätseinstufung der Fahrradabstellanlagen .....	8
Tabelle 4:	Mängel und Konfliktbereiche nach Themenfeldern .....	14
Tabelle 5:	Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitsstreifen .....	17
Tabelle 6:	Maßnahmentabelle .....	29

## ANLAGEN

Anlage 1:	Bestandspläne .....	i - ix
Anlage 1.1:	Bestand - Beschilderung (gemäß StVO).....	i - v
Anlage 1.1.1:	Bestand - Beschilderung (gemäß StVO) - Gesamt .....	i
Anlage 1.1.2:	Bestand - Beschilderung (gemäß StVO) - Norden .....	ii
Anlage 1.1.3:	Bestand - Beschilderung (gemäß StVO) - Osten.....	iii
Anlage 1.1.4:	Bestand - Beschilderung (gemäß StVO) - Westen .....	iv
Anlage 1.1.5:	Bestand - Beschilderung (gemäß StVO) - Süden .....	v
Anlage 1.2:	Bestand - Straßen- und Wegenetz (gemäß StVO) .....	vi
Anlage 1.3:	Bestand - Straßenfunktion nach RASt 06 mit Verkehrsmagneten .....	vii
Anlage 1.4:	Bestand - Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung .....	viii
Anlage 1.5:	Bestand - Qualität der Fahrradabstellanlagen .....	ix
Anlage 2:	Mängel- und Konfliktbereiche .....	x
Anlage 3:	Radwegekonzept - Haupt- und Nebenroutennetz mit Verkehrsmagneten und Netzergänzungen.....	xi
Anlage 4:	Radwegekonzept - Maßnahmen .....	xii
Anlage 5:	Maßnahmenkatalog .....	xiii



## 1 Aufgabenstellung

Die Gemeinde Feldkirchen hat ein Radverkehrskonzept in Auftrag gegeben, das alle wichtigen Aspekte des Radverkehrs beleuchten soll.

Aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes, aber auch als Beitrag zur Gesundheitsförderung sowie zur gesellschaftlichen Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen will die Gemeinde Feldkirchen den Radverkehr in ihrem Gemeindegebiet fördern. Wesentliche Ziele sind die Steigerung des Radverkehrsanteils, die Erhöhung der Radverkehrssicherheit und der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur.

Gerade im Bereich der Nahmobilität bietet der Radverkehr große Potenziale im Hinblick auf eine nachhaltige, kostengünstige, sozialverträgliche und umweltfreundliche Mobilitätskultur, wobei auch Verkehrsbeziehungen zwischen den Nachbargemeinden/-städten und der Gemeinde Feldkirchen für den Radverkehr aktiviert und verbessert werden können. Hierbei spielen Qualität und Nutzbarkeit der Radverkehrsanlagen im Alltags- und Freizeitverkehr, die Verkehrssicherheit und der Komfort für Radfahrer eine große Rolle.

Nach Aufzeigen der Mängel und Potenziale wird ein in sich schlüssiges und auf die gesetzten Ziele abgestimmtes Konzept entwickelt und mit fachlich begründeten Maßnahmen hinterlegt.

Bereits vorgeschlagene Maßnahmen werden im Weiteren noch vertieft. Die wesentlichsten Maßnahmen werden skizzenhaft dargestellt. Abschließend wird in Abstimmung mit der Gemeinde eine Prioritätenreihung vorgenommen.

Die Gemeinde Feldkirchen ist der AGFK-Bayern beigetreten und hat am 15.4.2021 die Vorbereitung mit der AGFK-Bayern durchgeführt. Im Hinblick auf die Hauptbereisung werden bei der Ausarbeitung des Radverkehrskonzepts die Kriterien der AGFK mitberücksichtigt.

Feldkirchen hat den „Fahrradklima-Test“ des ADFC im Jahr 2020 durchgeführt. Die Gesamtbewertung lag hierbei bei 3,7 („Schulnoten“ 1-6). Diese wurde mit Hilfe einer Befragung seitens des ADFC ermittelt.

PSLV hat parallel eine Haushaltsbefragung durchgeführt. Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung werden als Grundlage für die Erarbeitung des Radverkehrskonzepts verwendet. Ziel ist, neben der Erhebung des Modal-Split, wichtige Wegebeziehungen zu ermitteln, sowie die Meinung der Bürger zu verkehrlichen Problemstellungen abzufragen.



Abbildung 1: Aschheimer Straße in Feldkirchen

## 2 Bestandsanalyse

### 2.1 Lage im Raum und städtebauliche Merkmale

Feldkirchen liegt in der Region München östlich der Landeshauptstadt München und grenzt direkt an den Münchner Stadtteil Trudering-Riem. Feldkirchen gehört dem Landkreis München an. Durch die Gemeinde Feldkirchen verläuft die S-Bahnstrecke S2 Richtung Erding, die im 20 Minutentakt den Haltepunkt Feldkirchen bedient. Diese erreicht den Münchner Ostbahnhof in rund 10 Minuten Fahrtzeit. Der Bahnhof Feldkirchen liegt im Tarifgebiet der Zone M (Stadtzone) und der Zone 1 des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds.

Feldkirchen ist über die A94 und A99 überregional gut angebunden. Zur A94 (Anschlussstellen Feldkirchen West und Feldkirchen Ost) sind es jeweils unter 1 km, den Flughafen München erreicht man in ca. 40 km in ungefähr 30 Minuten.

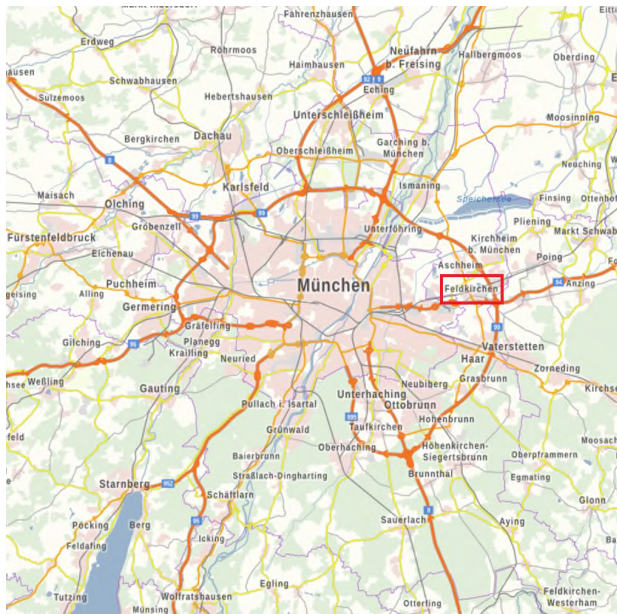


Abbildung 2: Lage Feldkirchens im Raum

Die Siedlungsstruktur der Gemeinde Feldkirchen ist recht kompakt. Die Gemeinde besitzt keine außenliegenden Ortsteile und liegt überwiegend zwischen der S-Bahn und der A94. Die Bahnlinie verläuft in Ost-West-Richtung durch das Gemeindegebiet und teilt Feldkirchen in einen nördlichen und einen südlichen Teil. Aufgrund weniger Quer-

ungsmöglichkeiten stellt die Bahnlinie durchaus eine Barriere dar. Querungsmöglichkeiten für Radfahrer bestehen nur an der Aschheimer Straße und am Heimstettner See.



Abbildung 3: Bahnunterführung Franz-May-Straße Richtung Heimstettner Weg

Nördlich der S-Bahn befinden sich das Wohngebiet am „Dornacher Feld“ sowie die Gewerbegebiete „An der Dornacher Straße“ und „Am Kiesgrund“. Östlich des Hauptortes liegen die Gewerbegebiete „Ost I und Ost II“. Südlich der A94 befindet sich das Gewerbegebiet „Feldkirchen-Süd“.

In Nord-Süd Richtung wird das Ortsgebiet von der B471 (Aschheimer Straße, Oberndorfer Straße) durchquert, in Ost-West Richtung verläuft die Kreisstraße M18 (Münchner Straße, Hohenlindner Straße) durch Feldkirchen. Im Süden wird das Gemeindegebiet von der A94 begrenzt. Eine Überquerung der A94 ist für den Radverkehr nur im Zuge der Oberndorfer Straße (B471) sicher möglich. Auf der Kreisstraße M1, die im Osten von Feldkirchen die Autobahn quert, existiert hingegen kein Radweg.

Die Gemeinde hat eine überwiegend flache Topographie. Somit sind in der Gemeinde Feldkirchen ideale Voraussetzungen für einen hohen Radverkehrsanteil gegeben.



## 2.2 Innerörtliches Straßen- und Wegenetz

Eine Bestandsaufnahme der verkehrlichen Situation erfolgte im Sommer 2021 und ergab, dass in Feldkirchen bereits gute Voraussetzungen für ein attraktives Radfahrnetz existieren. Dies ist unter anderem den zahlreichen eigenständigen sowie stra-

ßenbegleitenden Radwegen geschuldet, aber auch der größtenteils flächendeckenden Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30, vor allem in den Wohngebieten. Darstellungen, die für den Radverkehr relevanten verkehrsrechtlichen Anordnungen (gemäß Straßenverkehrsordnung, StVO), befinden sich in den Anlagen 1.1 und 1.2. Die Klassifizierung stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 1: Straßenklassifizierung gemäß StVO

	<b>Straßenbezeichnungen</b>	<b>Straßenbegleitender Radweg</b>
<b>Zugelassene Höchstgeschwindigkeit &gt; 50 km/h</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aschheimer Straße (B471)</li> <li>• Oberndorfer Straße (B471)</li> <li>• Kreisstraße M1</li> <li>• Münchner Straße (M18)</li> <li>• Hohenlindner Straße (M18)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Benutzungspflicht</li> <li>• Benutzungspflicht</li> <li>• Benutzungspflicht</li> <li>• Benutzungspflicht</li> </ul>
<b>Zugelassene Höchstgeschwindigkeit 50 km/h</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Münchner Straße (M18)</li> <li>• Aschheimer Straße (B471)</li> <li>• Oberndorfer Straße (B471)</li> <li>• Hohenlindner Straße (M18)</li> <li>• Emeranstraße</li> <li>• Otto-Lilienthal-Ring</li> <li>• Kapellenstraße</li> <li>• Xaver-Münch-Straße</li> <li>• Friedrich-Schüle-Straße</li> <li>• Philipp-Hauck-Straße</li> <li>• Hans-Riedl-Straße</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Benutzungsrecht</li> <li>• Benutzungspflicht/-recht</li> <li>• Benutzungsrecht</li> <li>• Benutzungsrecht</li> </ul>
<b>Zugelassene Höchstgeschwindigkeit ≤ 30 km/h</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• alle übrigen innerörtlichen Straßen</li> </ul>	
<b>Eigenständiger Fuß- und Radweg</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinsamer Fuß- und Radweg zwischen Fasanweg und Schwalbenstraße</li> <li>• Verlängerung Jahnstraße in Richtung Brauereiweg</li> <li>• Fußweg mit Radfahrer frei zwischen Hans-Riedel-Straße und Hohenlindner Straße</li> <li>• Fußweg mit Radfahrer frei zwischen Gewerbegebiet-Süd und A94</li> <li>• Meisenweg</li> <li>• Parkweg</li> <li>• Königsberger Weg</li> <li>• Fußweg mit Radfahrer frei zwischen Brunnenstraße und Ludwigstraße</li> <li>• Fußweg mit Radfahrer frei zwischen Westendstraße und dem Fußweg mit Radfahrer frei zwischen Brunnenstraße und Ludwigstraße</li> <li>• Gemeinsamer Fuß- und Radweg zwischen Sudetenstraße und Aschheimer Straße bzw. Raiffeisenstraße</li> <li>• Gemeinsamer Fuß- und Radweg zwischen Jahnstraße und Pfarrer-Axenböck-Straße</li> </ul>	

Alle weiteren Straßen und Wege sind entweder kleinere Fuß- und Radwege über kürzere Distanzen oder Fußwege, welche für den Radverkehr nicht freigegeben sind sowie „Sonstige Wege“, welche nicht beschildert sind. Auch Forst- und landwirtschaftliche Wege, welche für den Fuß- und Rad-

verkehr nutzbar sind, sind in den Plandarstellungen berücksichtigt.

## 2.3 Einstufung des Straßen- und Wegenetzes (gemäß RASt 06)

Das Straßen- und Wegenetz in der Gemeinde Feldkirchen wurde ebenso nach seiner Funktion gemäß RASt 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) eingestuft (vgl. Anlage 1.3):

Tabelle 2: Straßenklassifizierung gemäß RASt 06

	Klassifiziert	Nicht klassifiziert
<b>Anbaufreie Straßen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A94</li> <li>• M1</li> <li>• Aschheimer Straße (B471)</li> <li>• Oberndorfer Straße (B471)</li> <li>• Münchner Straße (M18)</li> <li>• Hohenlindner Straße (M18)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Südöstliche Kapellenstraße</li> </ul>
<b>Örtliche Einfahrtstraße/Verbindungsstraße</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aschheimer Straße (B471)</li> <li>• Oberndorfer Straße (B471)</li> <li>• Münchner Straße (M18)</li> <li>• Hohenlindner Straße (M18)</li> </ul>	
<b>Sammelstraße/Quartiersstraße</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seestraße</li> <li>• Dornacher Straße</li> <li>• Bahnhofstraße</li> <li>• Emeranstraße</li> <li>• Sonnenstraße/Kreuzstraße</li> <li>• Olympiastraße</li> <li>• Salzstraße</li> </ul>
<b>Gewerbestraße/Industriestraße</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Otto-Lilienthal-Ring</li> <li>• Nordwestliche Kapellenstraße</li> <li>• Xaver-Münch-Straße</li> <li>• Friedrich-Schüle-Straße</li> <li>• Philipp-Hauck-Straße</li> <li>• Hans-Riedl-Straße</li> <li>• Am Kiesgrund</li> </ul>
<b>Wohnstraße/Wohnweg</b>	Alle anderen Straßen und Wege im bebauten Bereich der Gemeinde Feldkirchen werden als Wohnstraßen oder Wohnwege eingestuft.	
<b>Land- und forstwirtschaftliche Wege</b>	Straßen und Wege in Wald und Flur, d.h. außerhalb des bebauten Bereichs der Gemeinde Feldkirchen werden als land- und forstwirtschaftliche Wege eingestuft.	
<b>Radweg/Fußweg</b>	Daneben gibt es noch eine Reihe von Sonderwegen für den Fuß- und Radverkehr, welche sowohl in Form von straßenbegleitenden als auch eigenständigen Rad- und Fußwegen vorzufinden sind.	
<b>Sonstiger Weg</b>	Unter „Sonstiger Weg“ werden all die Wege verstanden, welche keine explizite Beschilderung aufweisen.	

## 2.4 Überörtliche Radfahrverbindungen

Für den Freizeit- und Alltagsverkehr führt der „Radl-Ring-München“ als übergeordnete Radwegeverbindung von Haar nach Ismaning durch Feldkirchen.

Hierzu hat der Landkreis München eine Machbarkeitsstudie erstellen lassen, die den Ausbau dieser tangentialen Radverbindung, soweit als möglich unter Zugrundelegung von Radschnellwegstandards, vorsieht. Dazu soll der straßenbegleitende gemeinsame Geh- und Radweg außerhalb der Ortslage auf insgesamt 5,0 Meter verbreitert und als getrennter Geh- und Radweg (Z. 241 StVO) geführt werden. Innerhalb der Ortslage soll er als gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der Oberndorfer Straße und in der Aschheimer Straße nördlich der Dornacher Straße mit 3,0 Meter Breite, sowie in der Aschheimer Straße zwischen Münchner- und Dornacher Straße aufgrund der Platzverhältnisse mit 2,5 Meter Breite ausgebildet werden. In der gesamten Ortsdurchfahrt soll die tangentiale Radverbindung als Zweirichtungsweg auf der westlichen Straßenseite verlaufen. Auf der östlichen Straßenseite würde nur mehr ein Gehweg (Zeichen 239 StVO) verbleiben. Diese Lösungsmöglichkeit stellt jedoch gegenüber der heutigen Situation (beidseitige Gehwege mit Benutzungsrecht für den Radverkehr, Zeichen 239 + 1022-10 StVO), zumindest für den innerörtlichen Radverkehr eher eine Verschlechterung dar (Erschließung). Kritisch zu sehen ist innerorts auch die linksseitige Führung und die Benutzungspflicht, gerade der „schnellen Radler“.

Ein weiterer überörtlicher Radweg ist entlang der Kreisstraße M1 geplant. Die durchgängige Realisierung scheidet derzeit noch an der Grundstücksverfügbarkeit in einem Abschnitt.

Feldkirchen liegt auch am geplanten Radschnellweg München – Markt Schwaben, der die Gemeinde in West-Ost-Richtung durchzieht. Dieser soll von Dornach kommend nördlich entlang der Bahnlinie und dann über die Dornacher Straße verlaufen und nach einem Versatz über die Aschheimer Straße über die Seestraße nach Kirchheim führen. Dazu ist eine Machbarkeitsstudie beauftragt. Die zukünftige Führung des Radschnellwegs

ist auch auf die geplante Siedlungserweiterung am Kiesgrund abzustimmen. Die Verbindung über die Dornacher- und die Seestraße ist heute, wenn auch mit eingeschränkten Standards, bereits gut befahrbar.

## 2.5 Unfallhäufungspunkte und Sicherheitsdefizite

Für die Förderung des Radverkehrs ist die Verkehrssicherheit von entscheidender Bedeutung. Auch hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl für oder gegen das Fahrrad spielt der Aspekt der Verkehrssicherheit eine entscheidende Rolle. Die Analyse der Unfallhäufungspunkte ergibt bereits erste Hinweise auf den zukünftigen Handlungsbedarf.

In Anlage 1.4 sind die wesentlichsten Unfallhäufungspunkte mit Radfahrbeteiligung von April 2018 bis April 2021 dargestellt. Diese werden nach Fahr-, Kreuzungs- und Abbiegeunfällen sowie in Unfälle im Längsverkehr, mit ruhendem Verkehr, Überschreitenunfälle und Sonstigen Unfällen unterschieden. Insgesamt wurden in den drei Jahren im gesamten Gemeindegebiet Feldkirchen 29 Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung (einschließlich E-Bike und Pedelec) registriert.

Eine Häufung der Unfälle auf dem klassifizierten Straßennetz kann durchaus festgestellt werden. Im Zuge der B471 und der M18 ist ein verstärktes Auftreten von Einbiegen-/Kreuzen-Unfällen und Unfällen im Längsverkehr festzustellen. Im Kreuzungsbereich der B471/M18 kommt es auch zu Abbiegeunfällen. Unfälle mit dem ruhenden Verkehr wurden in der Friedenstraße und der Emeranstraße registriert. In der Emeranstraße, in der Dornacher Straße und in der Friedenstraße wurden auch Einbiegen-/Kreuzenunfälle aufgenommen. Eher selten wurden Fahrunfälle, Überschreitenunfälle und sonstige Unfälle erfasst.

## 2.6 Wichtige Quell- und Zielgebiete des Radverkehrs

Wichtige Quellgebiete des Radverkehrs sind generell alle Wohngebiete, wobei die Dichte der Bebauung, die Sozialstruktur, die Topographie, die Radfahrbedingungen und die Entfernung zu wichtigen Zielorten des Radverkehrs wesentliche Einflussgrößen für die Benutzung des Fahrrads darstellen.



Abbildung 4: Volkshochschule Feldkirchen



Abbildung 5: Evangelisches Haus für Kinder „Bienenhaus“



Abbildung 6: Rathaus Feldkirchen

Das Fahrrad wird im Allgemeinen bevorzugt für Distanzen zwischen ein und drei Kilometer eingesetzt, wenn Sicherheit und Annehmlichkeit gegeben sind.

In der Gemeinde Feldkirchen liegen alle wesentlichen innerörtlichen Quell- und Zielpunkte in einem Entfernungsbereich bis ca. zwei Kilometer. Die meisten Wohngebiete liegen sogar maximal ein Kilometer von den wichtigsten Zielen entfernt.

Wichtige Ziele in Feldkirchen sind (vgl. Anlage 1.3 Verkehrsmagnete):

- Schulen und Bildungseinrichtungen:
  - Grundschule Feldkirchen (Richthofenstr.);
  - Außenstelle der staatlichen Berufsschule München Land (Dornacher Straße);
  - Volkshochschule (VHS) Feldkirchen (Münchner Straße).
  
- Kindergärten und Kitas:
  - AWO Kinderkrippe Feldmäuse (Bahnhofstraße);
  - Grosstagespflege Die Flurnasen (Bodmerstraße);
  - Evangelisches Haus für Kinder Feldkirchen Bienenhaus (Beethovenstraße);
  - Kinderkrippe Feldkirchen (Hohenlindner Straße);
  - Kindergarten Arche Noah (Jahnstraße);
  - Kinderhaus St. Jakob (Raiffeisenstraße);
  - Kinderhaus St. Jakob (Zeppelinstraße).
  
- Öffentliche Einrichtungen:
  - Rathaus und Gemeindebücherei Gemeinde Feldkirchen (Rathausplatz);
  - Freiwillige Feuerwehr (Münchner Straße).

- Kulturelle- und kirchliche Einrichtungen:

- Pfarrkirche St.Jakobus;
- Evangelische Kirche.



Abbildung 7: Evangelische Kirche Feldkirchen

- Freizeiteinrichtungen:

- Sportpark Feldkirchen (Olympiastraße);
- Skatepark Feldkirchen (Philipp-Hauck-Straße);
- Heimstettener See;
- V-itness Feldkirchen (Hohenlindner Straße).



Abbildung 8: Sportpark Feldkirchen

- Einzelhandel:

- REWE (Kapellenstraße);
- Kik Feldkirchen (Kapellenstraße);
- EDEKA (Brauereiweg);
- Penny (Clara-Schumann-Straße);
- Diverse Einzelhandelseinrichtungen in der Ortsmitte.



Abbildung 9: Penny Feldkirchen

- Gewerbegebiete:

- Gewerbegebiet Ost (Emeranstraße, Kapellenstraße);
- Gewerbegebiet Am Kiesgrund;
- Gewerbegebiet An der Dornacher Straße;
- Gewerbegebiet Feldkirchen-Süd (Otto-Liliental-Ring).



Abbildung 10: Gewerbegebiet Emeranstraße

## 2.7 Schulwege

Die Gemeinde Feldkirchen verfügt über eine Grundschule, die sich in der Richthofenstraße befindet, welche als verkehrsberuhigter Bereich ausgeschildert ist. In den umliegenden Wohnstraßen ist Tempo-30 angeordnet. Für den Weg zur Grundschule sind in der Zeppelinstraße zwei Zebrastreifen vorhanden. Von den übrigen Wohngebieten werden Querungshilfen in Form von Ampeln und Mittelinseln angeboten, um die Querung der Hauptverkehrsstraßen sicherer zu gestalten. An den Hauptverkehrsstraßen sind zudem straßenbegleitende Fuß- und Radwege vorhanden.



Abbildung 11: Zebrastreifen Zeppelinstraße - Schulweg

## 2.8 Fahrradabstellanlagen

Die Beschaffenheit vieler öffentlicher Fahrradabstellanlagen erfüllt die Qualitätsstandards des ADFC („Empfehlungen zum Fahrradparken“) nicht. Eine Vielzahl der vorhandenen Fahrradparkplätze können als sog. „Felgenbrecher“ bezeichnet werden, da sie den Fahrradrahmen nicht fixieren und somit sämtliche Kräfte beim Einstellen oder Bewegen des Fahrrades direkt auf die Felge des Fahrrades wirken, so dass die Felge verbogen werden kann. Meist werden diese „Fahrradständer“ aus Angst vor Beschädigungen von den Radfahrern gar nicht genutzt. Eine übersichtliche Bewertung der wichtigsten Fahrradabstellanlagen findet sich in Anlage 1.5.

Eine qualitative Bewertung der Fahrradständer orientiert sich an folgenden Kriterien:

- Anzahl;
- Anlehnbarkeit;
- Ansperrbarkeit;
- Abstand, Anfahrbarkeit;
- Einsehbarkeit;
- Überdachung (Witterungsschutz).

Die Qualitätseinstufung der einzelnen Abstellanlagen resultiert daraus wie folgt:

Tabelle 3: Qualitätseinstufung der Fahrradabstellanlagen

Fahrradabstellanlagen in ...		
guter Qualität	ausreichender Qualität	mangelhafter Qualität
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bahnhof Ost</li> <li>• Bahnhof West</li> <li>• Edeka</li> <li>• REWE Markt</li> <li>• Rathaus</li> <li>• EDEKA</li> <li>• Sportpark Feldkirchen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sportpark Feldkirchen</li> <li>• Grundschule</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TSV-Feldkirchen</li> <li>• Penny</li> <li>• Ludwig-Glöckl-Haus</li> <li>• Pfarrkirche</li> <li>• Sparkasse</li> </ul>

Die Fahrradabstellanlagen am Bahnhof wurden im Zuge des Bahnsteigumbaus erneuert und erweitert. Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen sind

nicht vorhanden.

## 2.9 Zwischenfazit der Vorbereitungen der AGFK

Die Vorbereitungen der AGFK wurden am 15.04.2021 in Form einer Online-Konferenz und am 19.07.2021 als Vorort-Veranstaltung und Befahrung mit dem Fahrrad durchgeführt. Dabei wurden folgende positive Eindrücke vermerkt und Handlungsempfehlungen gegeben. Abbildung 12 zeigt die Route der Befahrung mit den Vertretern der AGFK und verortbare Handlungsempfehlungen.

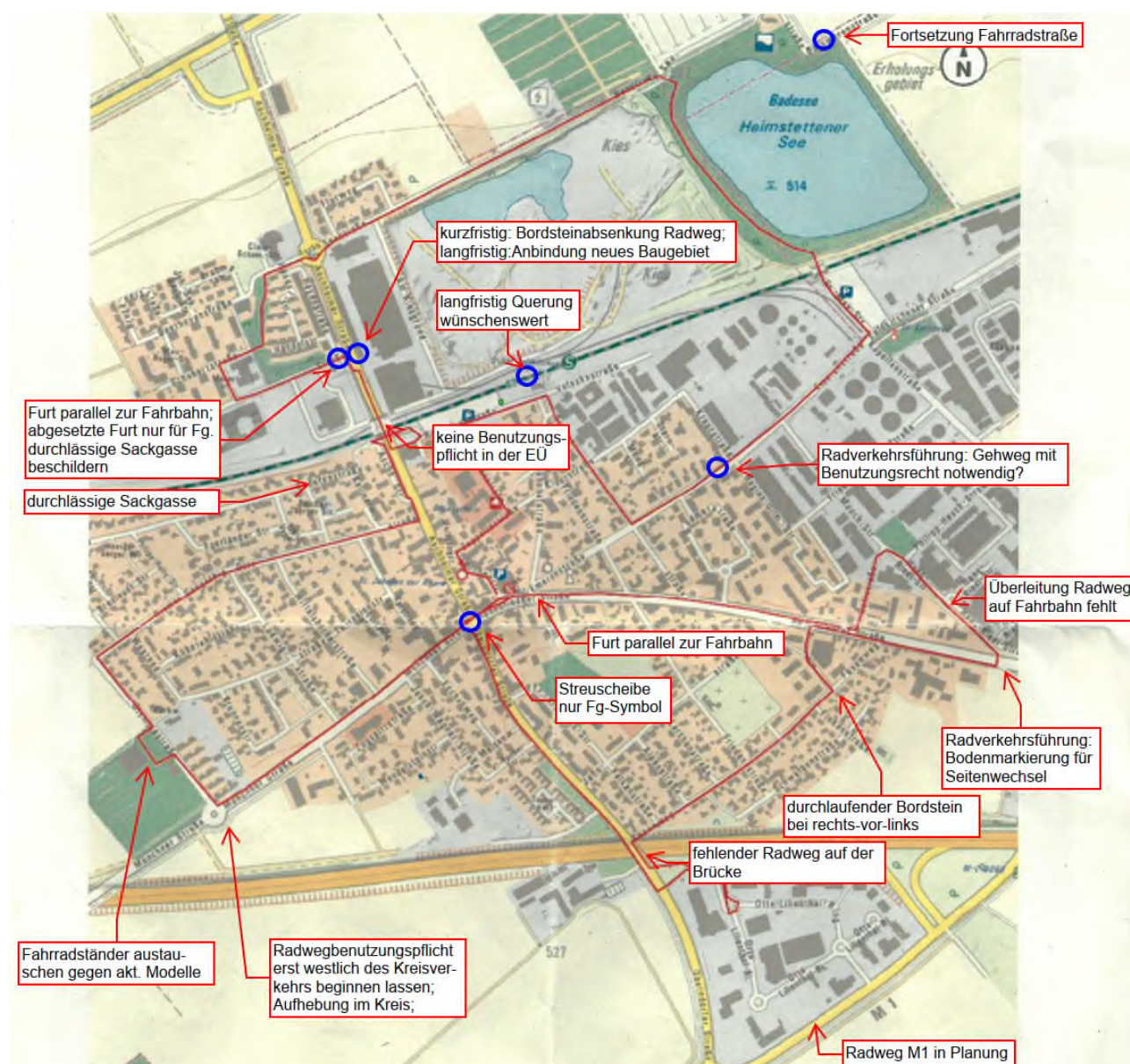


Abbildung 12: Route der Befahrung mit den Vertretern der AGFK und verortbare Handlungsempfehlungen

### Positive Eindrücke:

- Gut strukturierte Präsentation;
- Motivation den Radverkehr zu fördern;
- Bereits gefasste Beschlüsse (Radverkehrskonzept, Sonderprogramm Stadt und Land);
- Auftrag Radverkehrskonzept bereits vergeben, Netzplanung;
- Maßnahmenblätter;
- Radverkehrsbeauftragter benannt, wirkt engagiert;
- Radverkehrsbeauftragter verfügt über eigenes Budget, ggf. aufstocken (Empfehlungen NRVP);
- Engagement für Radschnellweg;
- Zusammenarbeit mit dem örtlichen ADFC;
- Einbindung Radring München;
- Öffnung der Einbahnstraßen;
- viel Tempo 30/20;
- angedachte Fahrradstraße zum See => Empfehlung zur Umsetzung;
- gute Ansätze Verknüpfung Fahrrad/ÖPNV: MVG-Mietrad, Abstellanlage Bahnhof;
- insgesamt viele Überlegungen was für den Radverkehr umgesetzt werden kann, z.B. Furt-/Rotmarkierungen.

### Handlungsbedarf:

- Grundsatzbeschluss zur Radverkehrsförderung fassen;
- Aufstockung Kapazität Radverkehrsbeauftragter mit Blick auf Erstellung und Umsetzung des Konzeptes;
- Radverkehrskonzept: 4 Säulen berücksichtigen (Bürgerbeteiligung wichtig);
- Anhand der Netzplanung auch wegweisende Beschilderung für Radverkehr planen und umsetzen (innerörtliche Verdichtung), auch überörtlichen Routen bei der Netzplanung mitdenken;
- Eindeutige, klare und sichtbare Infrastruktur schaffen (Markierungen, Wegweisung, verkehrsrechtliche Beschilderung);
- Beschluss zum Anstieg des Radverkehrsanteils

- nach Haushaltsbefragung (5%-Punkte in 5-7 Jahren);
- AK Radverkehr institutionalisieren, nicht nur projektbezogen;
- Aktive Werbung für den Radverkehr (positives Klima schaffen, Radfahren erwünscht);
- Empfehlung: Verkehrsschau mit dem Fahrrad, nicht nur Unfallschwerpunkte, sondern auch Gefahrenstellen berücksichtigen;
- Fahrradabstellanlagen: Empfehlungen ADFC, modernisieren, Kapazitäten anpassen;
- Internetauftritt konzipieren, Verschlagwortung, Ansprechpartner;
- Winterdienstplan mit Zeiten hinterlegen und veröffentlichen;
- Baustellenmanagement: Leitfäden berücksichtigen;
- Einzelhandel/Gewerbe/Arbeitgeber einbeziehen;
- StVO-Beschilderung (Benutzungspflichten, Durchlässigkeit von Sackgassen etc.) systematisch überprüfen;
- Netzplanung für Radverkehr: bei Umsetzung eine einheitliche und stringente Führung des Radverkehrs berücksichtigen;
- Wegweisende Beschilderung (FGSV) anhand der Netzplanung umsetzen;
- Führung des Radverkehrs im Bereich der Bahnunterführung und der Brücke über A94 nochmals überprüfen;
- Umlaufsperrn rot/weiß markieren, Notwendigkeit von Pollern überprüfen und ggf. entfernen; wenn zwingend notwendig entsprechend markieren (tröpfchenförmig);
- Barrierefreiheit bei Querungshilfen berücksichtigen, Bordsteinabsenkungen;
- Radverkehr durch Rotmarkierungen, Furten, wegweisende Beschilderung sichtbar machen;
- Fahrradabstellanlagen weiter verbessern;
- Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept nach Fertigstellung des Konzeptes priorisieren und umsetzen.



## 2.10 Zusammenfassung der Ergebnisse aus der Haushaltsbefragung

Die Haushaltsbefragung, in der das Verkehrsverhalten der Feldkirchner Bevölkerung abgefragt wurde, wurde am 06.07.2021 durchgeführt. Insgesamt nahmen an der Befragung ca. 1.040 Bewohner teil, die sich auf ca. 420 Haushalte verteilen. Somit konnte eine Rücklaufquote von ca. 13% erzielt werden.

In der Hälfte der befragten Haushalte in Feldkirchen ist genau ein Rad pro Kopf vorhanden. Die Anteile der Haushalte, in denen weniger als ein Rad pro Kopf vorhanden ist, bildet mit unter 20% den geringsten Anteil. Mehr als ein Rad pro Kopf kommt in etwa einem Drittel der Haushalte vor. Über ein e-Bike verfügen insgesamt ca. 1/5 der Haushalte in Feldkirchen. Das Fahrrad hat mit ca. 33% mit dem Pkw (ca. 33%) den größten Anteil am Modal Split (vgl. Abbildung 13). Dabei wird das Rad vor allem für Fahrten im Binnenverkehr und im Ziel-/Quellverkehr genutzt. Das Fahrrad wird in Feldkirchen für Fahrten bis zu 2 km genutzt.

In zwei offenen Fragen könnten die Feldkirchner in der Haushaltsbefragung ihre Meinung zu den verkehrlichen Problemen und ihre Verbesserungsvorschläge äußern. Dabei äußerten sich die meisten zu den Themen des Fußgänger- und Radverkehrs.

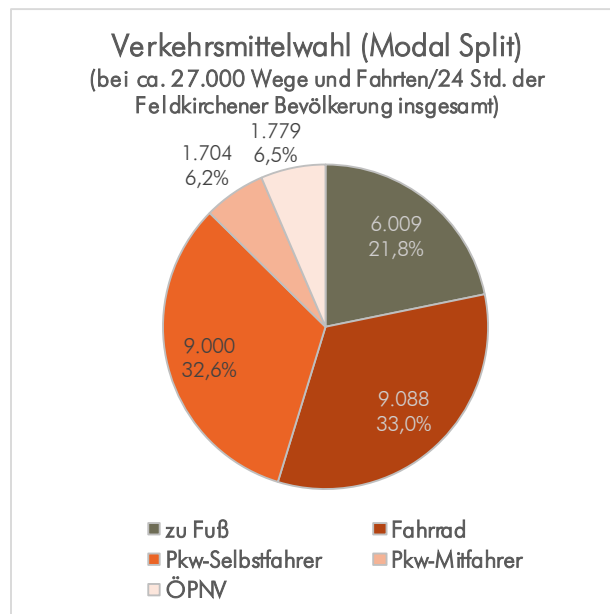


Abbildung 13: Modal Split in Feldkirchen aus der Haushaltsbefragung vom 06.07.2021

Von einer deutlichen Mehrheit wurden die fehlenden Radwege bemängelt (vgl. Abbildung 14). Aber auch die zu gefährlichen Straßen für Fußgänger und Radfahrer, schlechte Fuß- und Radwegeverbindungen, fehlende Fahrradständer sowie gefährliche Schulwege wurden aufgezeigt. Eine Vielzahl der Probleme im Radverkehr beziehen sich vor allem auf die Aschheimer Straße.

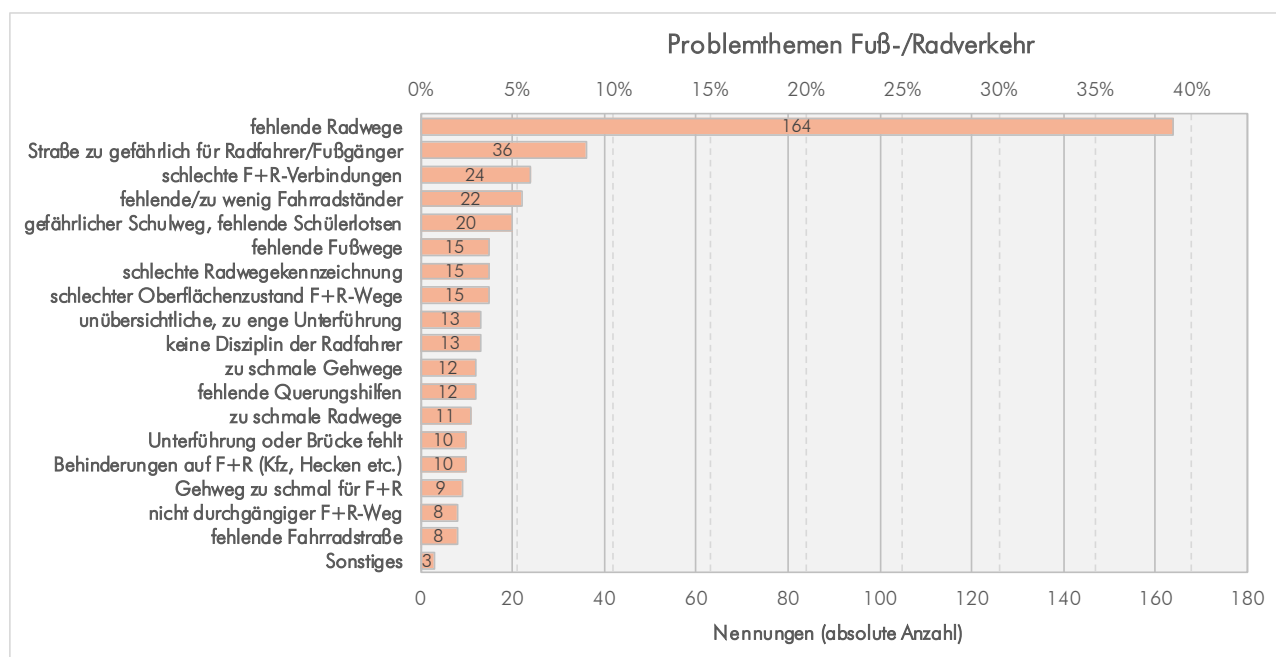


Abbildung 14: Problemthemen beim Fuß- und Radverkehr aus der Haushaltsbefragung vom 06.07.2021

### 3 Bewertung

Anhand der durchgeführten Ortsbesichtigungen sowie der Bestandsanalyse können im Straßen- und Wegenetz der Gemeinde Feldkirchen Stärken und Schwächen identifiziert werden (vgl. Kapitel 3.1). Daraus lassen sich wiederum Mängel und Konfliktbereiche, sowie ein dementsprechender Handlungsbedarf ableiten (vgl. Kapitel 3.2 und 3.3).

#### 3.1 Zusammenfassung Stärken und Schwächen

Die vorhandene Infrastruktur der Gemeinde Feldkirchen bietet teils gute Voraussetzungen auf welcher für eine Weiterentwicklung hin zu einem attraktiven Gesamtkonzept aufgebaut werden kann.

Stärken:

- + Günstige, flache Topographie;
- + Eine flächenhafte Verkehrsberuhigung mit umfangreicher Anordnung von Tempo 30 (als Tempo 30-Zonen oder durch Einzelmaßnahmen) und verkehrsberuhigten Bereichen in den Wohngebieten (z.B. Komponistenviertel);
- + Entgegen der Einbahnrichtung für den Radverkehr freigegebene Einbahnstraßen, die somit die Durchlässigkeit für den Radverkehr erhöhen (z.B. Sonnenstraße);
- + Vereinzelt Beschilderung für den Fuß- und Radverkehr durchlässiger Sackgassen (z.B. Aschheimer Straße);
- + Die sichere Querung in Form von höhenfreien Mittelinseln (z.B. Aschheimer Straße) oder Fußgängerampeln (z.B. Hohenlindner Straße) an manchen Hauptverkehrsstraßen und an den Schulen bzw. des Schulwegs (z.B. Zebrastreifen Zepelinstraße);
- + Vielzahl Quartierverbindende Fuß- und Radwege (z.B. Weg vom Tucherpark zur Oberndorfer Straße);
- + Radwegunterführung an der stark befahrenen Hohenlindner Straße unter der Kreisstraße M1
- + Bahnunterführung für Fuß- und Radverkehr zum Heimstettener See;
- + Radverkehrsanlagen an stark belasteten Hauptverkehrsstraßen (z.B. Münchner Straße, Aschheimer Straße);
- + Die Benutzungspflicht baulich angelegter Radwege an wichtigen Verbindungsstraßen ist größtenteils aufgehoben (z.B. Oberndorfer Straße);
- + Eigenständige Fuß- und Radwege in Wohngebieten (z.B. Weg von der Jahnstraße zum Brauereiweg bzw. Hohenlindner Straße));
- + Vom Kfz-Verkehr getrennte Radwege außerhalb der geschlossenen Ortschaft bzw. entlang der (klassifizierten) Straßen in die Nachbargemeinden (z.B. nach München Messe-Riem, Aschheim, Weißenfeld);
- + Beschilderung überörtlicher Radwegeverbindungen und touristischer Radrouten (z.B. Radl-Ring-München);
- + Eigenständige Fuß- und Radwege werden ergänzt durch ein Netz von Flurwegen, die dem landwirtschaftlichen Verkehr dienen, aber teilweise auch für den Radverkehr gut zu befahren sind (z.B. Kapellenstraße);
- + Überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten (z.B. Bahnhof);
- + MVG-Radstation am Bahnhof Feldkirchen;
- + Teilnahme am Stadtradeln;
- + Bereitschaft zur Förderung des Radverkehrs im Gemeinderat und in der Verwaltung.



Abbildung 15: Beispiel Stärken: Verkehrsberuhigter Bereich Brunnenstraße

Dennoch sind im Feldkirchner Radfahrnetz auch einige Problempunkte vorhanden, die das Radfahren weniger attraktiv machen.

Schwächen:

- Barriere Bahngleise und Autobahn;
- Stark befahrene Bundesstraße durchschneidet den Ort;
- Wege mit Zeichen Z. 250 ohne „Radfahrer frei“ beschildert (z.B. landwirtschaftlicher Weg nördlich Dornacher Straße);
- Nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrn bzw. Poller, welche eine Durchfahrt mit dem Fahrrad erschweren (z.B. Schubertstraße, Aschheimer Straße);
- Teils veraltete Modelle von Fahrradabstellanlagen, die nicht den heutigen Ansprüchen entsprechen (z.B. Schule, Sparkasse);
- Zu wenig oder teils fehlende Fahrradabstellanlagen, vor allem im Bereich der Ortsmitte;
- Fehlende Aufstellflächen für den Radverkehr und unkomfortable Querungen durch ungünstige Schaltung der Lichtsignalanlagen (z.B. Hauptkreuzung);
- Ungünstige bzw. gefährliche Verkehrsführung an Knotenpunkten (z.B. Fasanweg/Oberndorfer Straße);
- Straßen im Ortsgebiet mit mangelhaften Radverkehrsanlagen in Form eines schmalen Streifens mit rot eingefärbten Gehwegplatten als Radweg neben einem schmalen Gehweg mit grauem Plattenbelag (z.B. Hohenlindner Straße, Emeranstraße);
- Radwegebenutzungspflicht in Teilabschnitten an Hauptverkehrsstraßen (z.B. Aschheimer Straße);
- Fehlende Wegverbindungen, die das Radwegenetz vervollständigen und dem Radverkehr die Möglichkeit bieten, abseits von Hauptverkehrsstraßen zu wichtigen Zielen zu gelangen (z.B. zwischen Münchner Straße und Oberndorfer Straße parallel zur Autobahn);
- Teilweise fehlende bzw. ungünstig gelegene Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen (z.B. Aschheimer Straße/Dornacher Straße, Oberndorfer Straße/Fasanweg);

- Insbesondere in Wohngebieten fehlende Hinweise auf durchlässige Sackgassen (Z. 357 StVO), um direkte und kurze Wege anzubieten, die zeitliche Vorteile gegenüber dem Kfz-Verkehr verschaffen (z.B. Zugspitzstraße);
- Fehlende Ladestationen für E-Bikes (z.B. an öffentlichen Einrichtungen).



Abbildung 16: Beispiel Schwächen: Umlaufsperre in der Aschheimer Straße



Abbildung 17: Veraltete Modelle von Fahrradabstellanlagen an der Grundschule

### 3.2 Mängel und Konfliktbereiche

Die Mängel und Konfliktbereiche sind in Anlage 2 dargestellt und verortet. Diese sind unter dem Aspekt der Leitvorstellungen und Rahmenbedingungen (vgl. Kapitel 4) zu betrachten und thematisch nachfolgenden Gesichtspunkten gegliedert:

Tabelle 4: Mängel und Konfliktbereiche nach Themenfeldern

Themenfeld	Mangel
<b>Mängel in der Verkehrssicherheit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• fehlende Sicherheitsvorkehrungen (von stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen) für den Radverkehr, z.B. begleitenden Rad- bzw. Geh- und Radwegen oder Radstreifen, bzw. angeordnete Höchstgeschwindigkeiten werden den Sicherheitsbedürfnissen des Radverkehrs nicht immer gerecht</li> <li>• vorhandene Radverkehrsanlagen sind mangelhaft, entsprechen z.B. nicht den Mindeststandards oder sind in ihrer Ausführung nicht ausreichend (nur einseitig), bzw. insgesamt mangelhafter Zustand</li> <li>• Radverkehrsführung (v.a. an Knotenpunkten) ist ungünstig (z.B. umwegig) oder gefährlich</li> <li>• fehlende Querungshilfen an Gefahrenstellen für den querenden Radverkehr (und Fußverkehr)</li> </ul>
<b>Mängel in der Netzverknüpfung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• fehlende bzw. wünschenswerte Netzverknüpfung</li> </ul>
<b>Mängel in der Beschilderung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bestehende Radwegbenutzungspflicht zwingt auch schnellere, sichere Radfahrer auf dem Radweg zu fahren und kann ein zügigeres Vorankommen einschränken</li> <li>• unnötige Einschränkungen/Behinderungen des Radverkehrs durch verkehrsrechtliche Anordnungen bzw. bauliche Unzulänglichkeiten (z.B. fehlende Hinweise auf durchlässige Sackgassen, Z. 250 Durchfahrt verboten für alle Fahrzeuge)</li> </ul>
<b>Komfortmängel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mangelhafter Oberflächenzustand</li> <li>• nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrren oder Hindernisse</li> <li>• fehlende Bordsteinabsenkung</li> <li>• nicht ausreichend beleuchtete Unterführung</li> <li>• ungünstige Schaltung an LSA für den Radverkehr</li> <li>• unzureichende Anzahl und Qualität der Fahrradabstellanlagen, insbesondere im öffentlichen Straßenraum, in der Ortsmitte, an zentralen öffentlichen Einrichtungen und vor Einkaufsmärkten</li> </ul>

### 3.3 Handlungsbedarf

Aus den Mängeln und Konfliktbereichen lässt sich ein grundlegender Handlungsbedarf ableiten. Dieser wird in den Maßnahmen in Kapitel 5.2 nochmals vertieft und intensiver betrachtet. Allgemein ergibt sich folgender Handlungsbedarf:

- Einrichtung von Radverkehrsanlagen (v.a. an Hauptverkehrsstraßen), möglichst beidseitig und weitgehende Aufhebung linker Radwege;
  - Bestehende Radverkehrsanlagen an (Mindest-) Standards anpassen mit entsprechenden Markierungsarbeiten oder Bordsteinabsenkungen;
  - Überprüfung der Radverkehrsführung an einzelnen Knotenpunkten einschließlich Markierungen;
  - Bau weiterer Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen;
  - Beseitigung ungünstiger Sichtverhältnisse, z.B. durch Rückschnitt von Hecken;
  - Kennzeichnung von Furt- bzw. Blockmarkierungen;
  - Schaffung neuer Wegeverbindungen;
  - Beseitigung von Barrieren, welche die Durchlässigkeit des Radverkehrs einschränken;
  - Prüfung der Radwegbenutzungspflicht und Aufhebung wo möglich;
  - Beseitigung unnötiger Einschränkungen und Behinderungen des Radverkehrs durch verkehrsrechtliche Anordnungen (z.B. Hinweise auf durchlässige Sackgassen) bzw. bauliche Unzulänglichkeiten (z.B. nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrn, zu enge und schlecht erkennbare Poller);
  - Verbesserung des Oberflächenbelags;
  - Erneuerung der Fahrradabstellanlagen (Ersetzen veralteter Modelle durch zeitgemäße Abstellanlagen mit Anlehn- und Ansperrmöglichkeit);
  - Errichtung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen im Bereich der Ortsmitte, an zentralen öffentlichen Plätzen und Einrichtungen, sowie an wichtigen Bushaltestellen, wenn möglich mit Überdachung, ggf. Ergänzung mit E-Ladesäulen;
- Errichtung von Fahrrad-Servicestationen an ausgewählten Stellen;
  - Ergänzung der Kfz-Abstellsetzung mit einer Fahrradabstellsetzung.



Abbildung 18: Prüfung der Radwegbenutzungspflicht und Aufhebung wo möglich am Beispiel Aschheimer Straße



Abbildung 19: Beseitigung unnötiger Einschränkungen und Behinderungen des Radverkehrs durch verkehrsrechtliche Anordnungen (nicht durchlässige Sackgasse) am Beispiel Dornacher Straße

## 4 Leitvorstellungen und Rahmenbedingungen

### 4.1 Verkehrliche Ziele und Anforderungen an ein Radfahrnetz

Als generelle übergeordnete Ziele für die Planung können gelten:

- Die Schaffung eines Angebots mit hohem „Animationswert“ zur Nutzung des Fahrrads. Damit soll vor allem dem konkurrierenden Kfz-Verkehr entgegengewirkt werden.
- Die Erreichung eines möglichst hohen Maßes an Sicherheit für den Radverkehr unter Wahrung der Sicherheitserfordernisse der übrigen Verkehrsteilnehmer und der Aufenthaltsnutzungen im Straßenraum.

Im Freizeitverkehr ist das Fahrrad allgemein beliebt, entscheidend für die Erreichung der o.g. Ziele im Sinne einer nachhaltigen Mobilität sind aber seine Einsatzbedingungen im Alltag für die Vielzahl täglicher Erledigungen.

Neben dem zielorientierten Verkehr, z.B. vom Wohnort zur Arbeitsstätte, erfordert der bewegungsorientierte Verkehr Berücksichtigung, der vor allem für Kinder und Jugendliche im Wohnumfeld, um Kinderspielplätze und um Schulen eine große Rolle spielt.

Aus den verschiedenen Erscheinungsformen des Radverkehrs, der verkehrswissenschaftlichen Forschung, den einschlägigen Regelwerken und den langjährigen Erfahrungen der verkehrsplanerischen Praxis lassen sich nachfolgende Ansprüche an den Aufbau des Radwegenetzes ableiten.

#### Ansprüche an die Netzkonzeption

- Hauptverbindungswege/-routen, die der Verbindung der einzelnen Siedlungsgebiete/Orsteile untereinander sowie dem überörtlichen bzw. dem Freizeitverkehr dienen, und
- Erschließungswege/Nebenrouten zur internen Erschließung der einzelnen Siedlungsgebiete.

#### Ansprüche an Hauptverbindungswege/-routen

- Direkte und möglichst umwegfreie Verbindungen, die ein zügiges und sicheres Vorwärtkommen ermöglichen,
- sinnvolle Verknüpfungen, die eine leichte Orientierung ermöglichen,
- axialer bzw. tangentialer Verlauf mit gesamtstädtischem Verbindungscharakter,
- möglichst direkte Anbindung und Verbindung der wichtigen Ziele des Radverkehrs (z.B. Bahnhöfe, Schulen, Einkaufszentren),
- Anbindung an das überörtliche Radwegenetz,
- klarer siedlungsräumlicher Bezug (Orientierungslinien) und sinnfällige Wegführung,
- hohe Leistungsfähigkeit mit Möglichkeiten zum Überholen, Begegnen und nebeneinander fahren (Komfortmaße und nicht nur Mindestmaße bei den Regelbreiten), soweit möglich,
- attraktives Umfeld,
- Sicherung wichtiger Querungsstellen, insbesondere des Hauptstraßennetzes,
- gute Übersichtlichkeit und Ausleuchtung bei Dunkelheit innerhalb bebauter Gebiete,
- Kennzeichnung als Hauptwege und Wegweisung durch geeignete Merkzeichen,
- regelmäßiger Unterhalt und Pflege, auch Winterdienst.

#### Ansprüche an Erschließungswege/Nebenrouten

- Sinnfällige Verknüpfung mit den Hauptverbindungswegen,
- Sammel- und Verbindungsfunktion auf Quartiersebene,
- Erschließung der Quartierinternen Schwerpunkte des Radverkehrsaufkommens,
- Durchgängigkeit, d.h. beidseitige Anbindung der Wege,
- gute Befahrbarkeit,
- Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit.

### Vorgaben zur Dimensionierung von Radverkehrsanlagen

Angaben zur Ausbildung und Dimensionierung von Radverkehrsanlagen sind den einschlägigen Regelwerken „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) und „Richtlinie für Anlage von Stadtstraßen“ (RASt 06) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln zu entnehmen. Das Konzept berücksichtigt diese in ihrer aktualisierten Fassung, sowie das Radverkehrshandbuch, Radland Bayern, Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern.

Die Regelbreite von kombinierten/selbstständigen Geh- und Radwegen sollte 2,50 Meter nicht unterschreiten. Die Regelbreiten von Einrichtungsradwegen betragen bei schwächeren Radverkehrslastungen 1,60 Meter, bei höheren 2,00 Meter

(RASt 06). Die VwV-StVO (Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung) toleriert noch 1,50 Meter Mindestbreite. Radfahrstreifen, die rechtlich Radwege darstellen und vom Kfz-Verkehr nicht befahren werden dürfen – außer zum Ab- und Einbiegen und um Parkstreifen zu nutzen –, unterliegen den gleichen Vorgaben, wobei eine Breite von 1,85 Meter empfohlen wird. Schutzstreifen sind keine eigenständigen Radwege, sondern ein Teil der Fahrbahn (ähnlich einem Fahrstreifen). Sie sind in der Regel 1,50 Meter breit (mindestens 1,25 Meter). Werden sie entlang von parkenden Fahrzeugen geführt, ist ein zusätzlicher Sicherheitsabstand von 0,50 Meter (Längsparken) bzw. 0,75 Meter (Senkrechtparken) erforderlich. Letzteres ist jedoch nicht zu empfehlen. Die Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitsstreifen sind Tabelle 5 zu entnehmen.

Tabelle 5: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitsstreifen (eigene Darstellung nach ERA 2010)

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitsstreifens zu		
			Fahrbahn	Längsparkstand (Breite 2,00m)	Senkrecht-/ Schrägparkstand
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50m	–	Sicherheitsraum*: 0,25m bis 0,50m	Sicherheitsraum*: 0,75m
	Mindestmaß**	1,25m			
Radfahrstreifen	Regelmaß	1,85m	–	0,50m bis 0,75m	0,75m
Einrichtungsradweg	Regelmaß	2,00m	0,50m  0,75m (bei festen Einbauten beziehungsweise hoher Verkehrsstärke)	0,75m	1,10m (Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden)
	Mindestmaß**	1,60m			
Beidseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß	2,50m			
	Mindestmaß**	2,00m			
Einseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß	3,00m			
	Mindestmaß**	2,50m			
Gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	Abhängig von Fußgänger- und Radverkehrsstärke	≥2,50m			
Gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50m	1,75m bei Landstraßen (Regelmaß)		

\*\* Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitsstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgebaut sein

\*\* Bei geringer Radverkehrsstärke

Grundsätzlich ist die Anlage von Schutzstreifen ab einer Mindestfahrbahnbreite von 7,0 Meter möglich. Schutzstreifen sollen dem Kfz-Verkehr kontinuierlich einen Aufenthaltsbereich für den Radverkehr und dessen Gegenwart vermitteln. Sie sind vor allem dann sinnvoll, wenn der Radverkehr gefördert werden soll und keine anderen Maßnahmen zu seinem Schutz auf diesem Straßenabschnitt möglich sind (z.B. knappe Platzverhältnisse). Da der Schutzstreifen von großen Fahrzeugen überfahren werden darf, sollte der Schwerverkehr (Lkw, Busse) 1.000 Fahrzeuge/ Tag nicht überschreiten. Die verbleibende Kernfahrbahn muss (bei nicht vorhandener Mittelmarkierung) zwischen 4,5 Meter und 5,5 Meter breit sein, um den Pkw-Verkehr ungehindert abzuwickeln.

**Ansprüche an Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr**

Sicheres Radfahren hängt unmittelbar mit der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zusammen. Eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ermöglicht es, dass Radfahrer auf einer gemeinsamen Fahrfläche mit dem Kfz-Verkehr „mitschwimmen“ können. Wenn die Geschwindigkeit eingehalten wird, dann sind gesonderte Sicherungsmaßnahmen im Allgemeinen entbehrlich. In besonderen Fällen können jedoch weitere unterstützende Maßnahmen wie z.B. Fahrbahnverengungen, andere oder Erhöhung der Beläge und Kontrollen sinnvoll sein, wenn die Verkehrsmengen hoch oder Tempo-30 aus der Gestaltung nur schwer ablesbar ist.

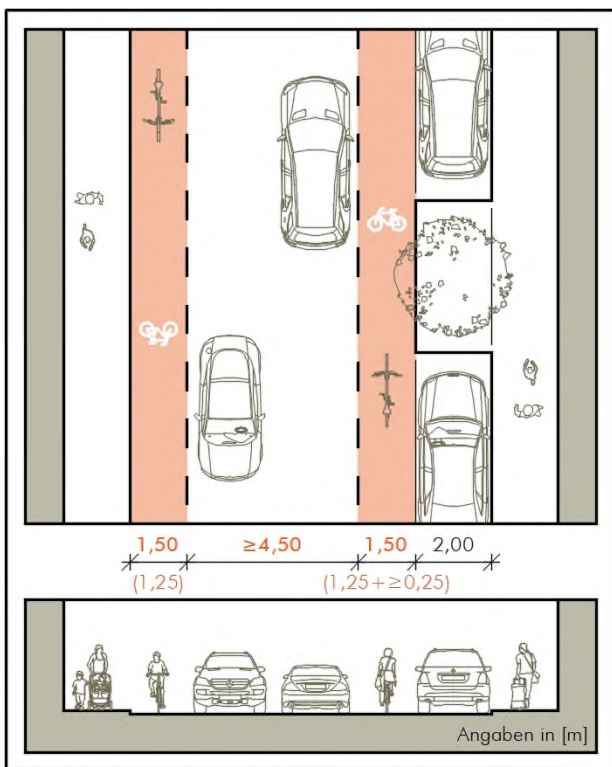


Abbildung 20: Beispiel Abmessung von Schutzstreifen (eigene Darstellung nach RASt 06)

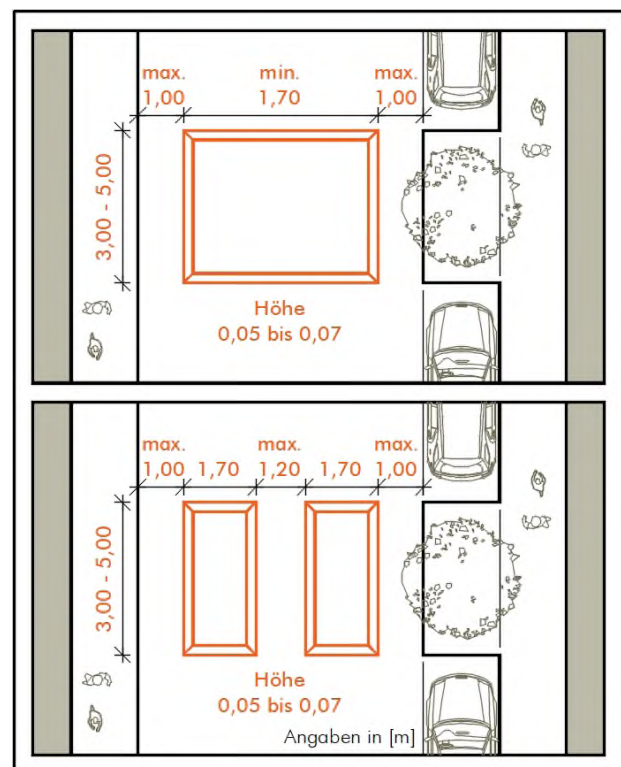


Abbildung 21: Beispiel für Platteaufpflasterung (eigene Darstellung nach RASt 06)

Bei einem einseitigen Schutzstreifen ist eine Fahrbahnbreite von 3,5 Meter erforderlich - 1,25 Meter Mindestbreite Schutzstreifen + 2,25 Meter Restfahrbahn (die Hälfte von 4,5 Meter). Die Gegenfahrbahn (ohne Schutzstreifen) muss eine Regelbreite aufweisen (bei regelmäßigem Busverkehr 3,0 Meter). Somit ergibt sich eine Mindestfahrbahnbreite von 6,5 Meter.

Eine reduzierte Kfz-Geschwindigkeit, in etwa auf das Geschwindigkeitsniveau des Radfahrers, schafft Sicherheitsgewinne und führt im Falle eines Unfalls zu einer geringeren Unfallschwere und damit zu niedrigeren Unfallkosten. Unfälle mit Todesfolge können durch ein niedriges Geschwindigkeitsniveau weitestgehend vermieden werden. Unerwünschte Durchgangs- bzw. Schleichverkehre reduzieren sich tendenziell. Darüber hinaus kann



das kostengünstigere Mischprinzip angewendet werden. Tempo 30-Zonen bieten hierfür günstige Voraussetzungen. Einbahnstraßen können ohne bauliche Maßnahmen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden.

### Ansprüche an Fahrradstraßen

Seit 2007 erlaubt die StVO die Einführung von Fahrradstraßen in besonderen Fällen.

In der StVO (2021, Anlage 2 zu § 41 Absatz 1, Vorschriftzeichen) heißt es hierzu:

1. „Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr sowie Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der eKfV darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt. Die freigegebenen Verkehrsarten können auch gemeinsam auf einem Zusatzzeichen abgebildet sein. Das Überqueren einer Fahrradstraße durch anderen Fahrzeugverkehr an einer Kreuzung zum Erreichen der weiterführenden Straße ist gestattet.
2. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.
3. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.
4. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.“

Weiterhin heißt es in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO 2021, zu

Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße:

1. „Die Anordnung einer Fahrradstraße kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzen nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahr-

radstraße bewirkt wird.

2. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr und der Verkehr mit Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung darf in Fahrradstraßen nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z.B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, die nicht unter die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung fallen, ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).
3. Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite kann durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen eingengt werden. Auf Senkrecht- oder Schrägparkstände sollte grundsätzlich verzichtet werden.
4. Das Zeichen 244.2 ist entbehrlich, wenn die Fahrradstraße in eine Fußgängerzone (Zeichen 242.1), eine Fahrradzone (Zeichen 244.3), eine Tempo 30-Zone (Zeichen 274.1) oder in einen verkehrsberuhigten Bereich (Zeichen 325.1) übergeht.“

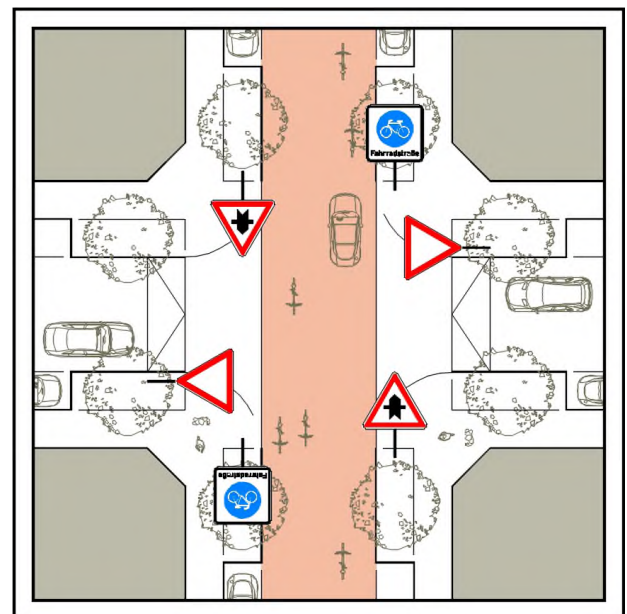


Abbildung 22: Beispiel für die Kreuzung einer Fahrradstraße mit einer Erschließungsstraße (eigene Darstellung nach RAS 06)



### Ansprüche an Furtmarkierungen

Furtmarkierungen sind an Einmündungen und viel befahrenen Grundstückszufahrten anzubringen. Ihre Strichlänge beträgt 0,50 Meter mit einer Breite von 0,25 Meter bei Radfahrfurten und 0,12 Meter bei Fußgängerfurten (z.B. auch bei Verkehrszeichen 239 „Fußweg“ + Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“). Zwischen den Strichen ist eine Lücke von 0,20 Metern frei zu lassen. Bei sehr gering abgesetzten Radverkehrsfurten kann in der Regel auf die Fahrbahnrandmarkierung verzichtet werden.

Generell wird für die Furt die gleiche Farbgebung wie die des Belags des Radwegs empfohlen. In Konfliktbereichen aber, also bei schlechten Sichtverhältnissen oder einem starken Kraftfahrzeugverkehr, ist für die Sicherung und Führung des Radverkehrs eine deutliche Markierung der Radverkehrsanlage nötig. Dies kann durch eine Einfärbung oder eine Anhebung der Radverkehrsfurt verwirklicht werden. Als wirksamstes Mittel für die Erhöhung der Aufmerksamkeit von Kfz-Fahrern gilt die Anhebung der Radverkehrsfurt. Die Einfärbung sollte nur an besonderen Konfliktbereichen, wie gekennzeichnete Vorfahrtsstraßen und Knotenpunkte, in rot angebracht werden. Zusätzlich sind bei Bedarf Fahrrad-Piktogramme, sowie entsprechende Verkehrszeichen an den Übergängen anzubringen.

Durch eine einheitliche Materialwahl wird ein einheitliches Erscheinungsbild innerhalb der Gemeinde sichergestellt. Außerdem soll bei der Auswahl der Materialien zur Einfärbung der Furten auf eine ausreichende Griffigkeit geachtet werden. Rechtlich hat die Einfärbung jedoch keine Bedeutung.

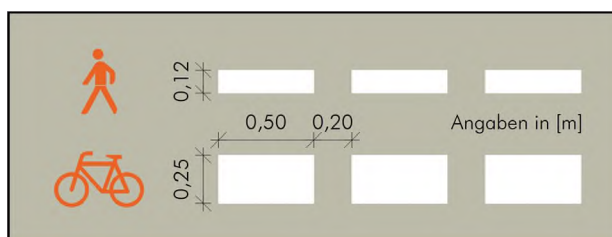


Abbildung 25: Markierung von Radfahr- und Fußgängerfurten (eigene Darstellung nach RMS-1)

### Förderung der Nahmobilität (gemäß Kriterienkatalog der AGFK Bayern)

- Adäquat dimensionierte Fußverkehrsanlagen,
- Fußgängerwegweisung,
- attraktive öffentliche Räume (auch für Aufenthalt und Kommunikation),
- bauliche und verkehrliche Bevorzugung des nichtmotorisierten Verkehrs in Wohngebieten,
- hochwertige, wohnungsbezogene, attraktive Naherholungsangebote,
- Vernetzung von Alltags- und Freizeitmobilität,
- Einbeziehung nichtmotorisierter Verkehre in die Planung (integrative Verkehrsplanung),
- Freihalten der Fuß-/Radwege von ruhendem Kfz-Verkehr,
- Wegweisung für den Fuß- und Radverkehr.

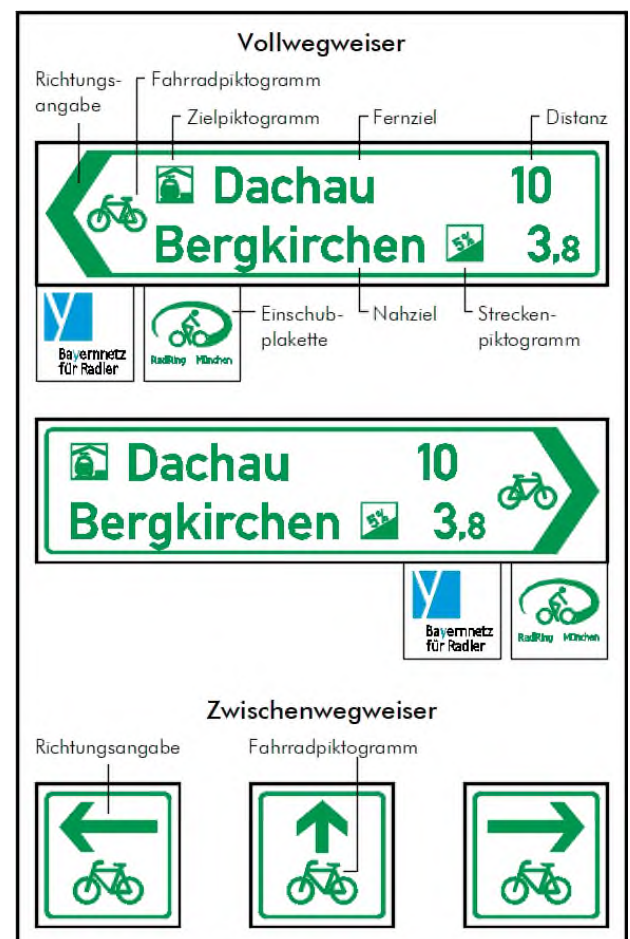


Abbildung 26: Systematik Radwegbeschilderung (eigene Darstellung nach Radlhandbuch Bayern)

## 4.2 Vertiefte Betrachtung – Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

Das Bundesverwaltungsgericht hat am 18.11.2010 bestätigt, dass eine Radwegbenutzungspflicht nur angeordnet werden darf, wenn eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko der Teilnahme am Straßenverkehr erheblich übersteigt. Dies hat für Städte und Gemeinden zur Folge, dass die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht überprüfbar werden muss.

Wenn eine Radwegbenutzungspflicht angeordnet wird, müssen die dafür vorgesehenen Radverkehrsanlagen den Normen entsprechen (hierzu zählen u.a. auch die Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen). Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen dürfen also auch keine neuen Gefahren, die das allgemeine Risiko der Teilnahme am Straßenverkehr erheblich übersteigen, verursachen.

Wenn keine sicheren Radfahrmöglichkeiten gefunden werden können, muss die Straßenverkehrsbehörde andere Maßnahmen entwickeln, die die Sicherheit verbessern (z.B. Absenkung der Geschwindigkeit).

Die „Umleitung“ des Radverkehrs auf parallele Nebenstraßen ist nicht zielführend wenn es sich um Wohn-/Geschäftsstraßen mit hohem Quell-/Zielverkehr handelt („Anliegerproblematik“). Umleiten lässt sich lediglich der Durchgangsverkehr, sofern die Umwege nicht zu groß sind (z.B. Freizeitverkehr im Zuge einer ausgeschilderten Touristenroute).

Die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht bedeutet in erster Linie eine Umwandlung von Radwegen mit Benutzungspflicht in Wege mit Benutzungsrecht, d.h. niemand soll gezwungen werden die Fahrbahn zu benutzen. Radfahrer sollten künftig die Wahlfreiheit zwischen Fahrbahn- und Gehbahnbenutzung haben. Dies geschieht mit dem Ziel schnelle Radfahrer im Kfz-Verkehr „mitschwimmen“ zu lassen, ggf. bei reduzierter Kfz-Fahrgeschwindigkeit. „Weniger sichere“ Radfahrer verhalten sich wie Fußgänger und müssen ihre Geschwindigkeit an diesen orientieren.

Das Fahren auf der Fahrbahn ermöglicht meist ein zügigeres Vorwärtkommen und rückt den Radfah-

rer in das Blickfeld des Autofahrers, so dass die Gefahr eines „plötzlichen Auftauchens“ nicht mehr gegeben ist. Für Radfahrer, die auf der Fahrbahn fahren, ist außerdem ein direktes Linksabbiegen möglich.

Wenn die Verkehrsbelastungen moderat sind (die RAS 06 empfiehlt ca. 1.000 Kfz/Std. bei max. 6% Schwerverkehr und 50 km/h, wobei bei reduzierten Geschwindigkeiten und geringerem Schwerverkehr auch höhere Verkehrsstärken toleriert werden können), die Geschwindigkeiten im ortsüblichen Rahmen liegen und im Streckenverlauf nicht mehr als ein Fahrstreifen je Richtung vorhanden ist, ist das Radfahren auf der Fahrbahn im Sichtfeld des Autofahrers meist sicherer.

Radfahrer die zukünftig den frei gegebenen Gehweg benutzen, fahren meist auch bedeutend verhaltener und vor allem langsamer. Dies verschafft ihnen ihrerseits Sicherheit. Auch Autofahrer gewinnen an Sicherheit, da sie nur mit „langsam auftauchenden“ Radfahrern rechnen müssen und sich auf diese dann leichter einstellen können. Insofern ist die Wahlfreiheit ein Gewinn an Sicherheit und Komfort für alle.

Bei der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht sind folgende Maßnahmen notwendig:

- Entfernung der Zeichen 237, 240 und 241 StVO durch die die Radwegbenutzungspflicht angeordnet wird.
- Ersetzen der Benutzungspflicht durch ein Benutzungsrecht mit Zeichen 239 (Fußweg) plus Zusatzschild 1022-10 (Radverkehr frei). Auf Zweirichtungsradswegen muss jeweils auf dem rechtsseitigen Radweg mit Zusatzzeichen 1000-31 auf den Gegenverkehr hingewiesen werden.
- Radfahrer auf der Fahrbahn richten sich nach dem Signal für den Kfz-Verkehr und Radfahrer auf dem Gehweg richten sich nach dem Signal für Fußgänger.
- Bei querenden Furten, die eine Teilung von Rad- und Fußverkehr aufweisen (bedingt durch Z. 241) sollte auch die trennende Markierung entfernt werden.

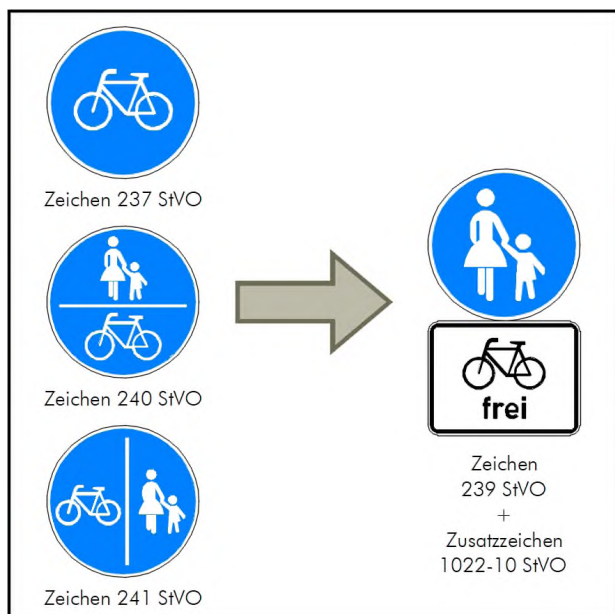


Abbildung 27: Zu ersetzende Verkehrszeichen bei der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

Eine Absenkung der Geschwindigkeiten auf der benutzbaren Fahrbahn durch verkehrsrechtliche bzw. bauliche Maßnahmen sollte geprüft werden. Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen zur Sicherstellung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind erforderlich.

#### 4.3 Ansprüche an Fahrradabstellanlagen

Gute und ausreichend vorhandene Fahrradabstellanlagen machen die Radbenutzung attraktiv, da sie für die Werterhaltung persönlichen Eigentums sorgen und die Wertschätzung des Fahrrads und damit des Fahrradfahrens mitbegründen. „Das Abstellen von Fahrrädern ist eine zentrale Säule der Radverkehrsförderung. Das sichere, komfortable und zielnahe Abstellen ist eine Voraussetzung für die Attraktivität des Systems Fahrrad. Gute Abstellanlagen animieren dazu, auch mit hochwertigen (und damit verkehrssicheren und attraktiven) Rädern zu möglichst vielen Zielen zu fahren.“ (ADFC, Fahrradparken im öffentlichen Raum, 2010). Hinsichtlich Qualität und Akzeptanz sei hier, entsprechend zum Kfz-Verkehr, auf die Qualitätsansprüche und -standards bei Parkplätzen und Tiefgaragen verwiesen. Analog zum Kfz-Verkehr sollen an wichtigen Zielpunkten Abstellplätze angeboten werden. Fahrradabstellplätze sollten in jedem Fall näher zum Ziel liegen als Kfz-Stellplätze.

Für Fahrradabstellanlagen gelten Anforderungen, die sich wie folgt zusammenfassen lassen:

- Ausreichende Anzahl,
- stabiles und dauerhaftes Material,
- Ansperrmöglichkeit auf Rahmenhöhe (für Fahrräder aller Größen),
- komfortable Nutzbarkeit (z.B. Einstellmöglichkeit ohne Anheben des Rades, ausreichende Abstände),
- sinnvoller Standort nahe am Ziel,
- gute Einsehbarkeit, Ausleuchtung und Sauberkeit, ggf. Witterungsschutz,
- gute Zugänglichkeit,
- Verhinderung des Zuparkens durch Kfz,
- regelmäßige Überwachung größerer Fahrradabstellanlagen.

Selbstverständlich zwingen die Gegebenheiten vor Ort häufig zu Kompromissen und Abstrichen von den Regelanforderungen. Die entstehenden Nutzen sind dann einerseits und die Risiken funktionaler und sicherheitsrelevanter Art andererseits stets sorgfältig abzuwägen. Gegebenenfalls sollte dann aber im Zweifel – in Anbetracht der Zielsetzungen und als Bekenntnis zur Förderung des Radverkehrs – auch zugunsten des Radverkehrs entschieden werden.

Seitenständer am Fahrrad selbst dienen zum Halten und Parken an Standorten ohne Halterung und Anlehnmöglichkeit. Die Räder können beim Be- und Entladen und durch Anstoßen oder Wind kippen, das Anschließen des Fahrrads ist nicht möglich. Die übliche Praxis des Fahrradparkens ist deshalb das Anlehnen. Dies lässt sich an vielen Zäunen, Masten und Geländern beobachten. Fahrradabstellanlagen sollen

- ausreichende Seitenabstände aufweisen, um leichtes Ein- und Ausparken, Anschließen und Beladen ohne Beschädigung von Nachbarrädern zu gewährleisten,
- den abgestellten Fahrrädern festen Halt bieten, d.h. das Drehen der Lenksäule und das Wegrollen muss verhindert werden, damit Fahrräder beim Aufladen von Kindern und Gepäck auch unter Seitenwind- oder Gepäckbelastung nicht kippen (Standicherheit),

- das gleichzeitige Anschließen des Rahmens sowie eines Laufrades ermöglichen,
- Fahrräder mit verschiedenen Abmessungen und Lenkerformen aufnehmen können (dazu zählen Räder mit Körben, Kindersitzen und Packtaschen sowie Kinderräder),
- das Fahrrad nicht beschädigen (Biegekräfte auf Felge, Dynamohalter, Gangschaltung, Felgenbremshebel, Abreißen von Lichtkabel oder Bowdenzug, Lackschäden durch ungeschützte Anlehnpunkte etc.),
- Passanten vor Verletzungsgefahr schützen,
- aus möglichst vielen Richtungen einsehbar und nachts gut ausgeleuchtet sein,
- regelmäßig gereinigt und auf Beschädigungen kontrolliert werden.

Einfache Vorderradklemmbügel („Felgenkiller“) sind wegen der kurzen Einspannlänge der Felgen gefährlich, da sie ein Fahrrad statisch nicht stabil halten. So kann es leicht seitlich wegklappen und dabei beschädigt werden. Bei bestehenden „Felgenkilleranlagen“ wird wegen des geringen Seitenabstands meist nur jede zweite Halterung genutzt. Dadurch sind weder Kosten noch Platzbedarf günstiger als bei funktionellen Anlehnbügel. Bestehende „Felgenkilleranlagen“ sind zu ersetzen. Lediglich an Grundschulen kann ein Teil dieser Anlagen zum Abstellen von Rollern erhalten werden.

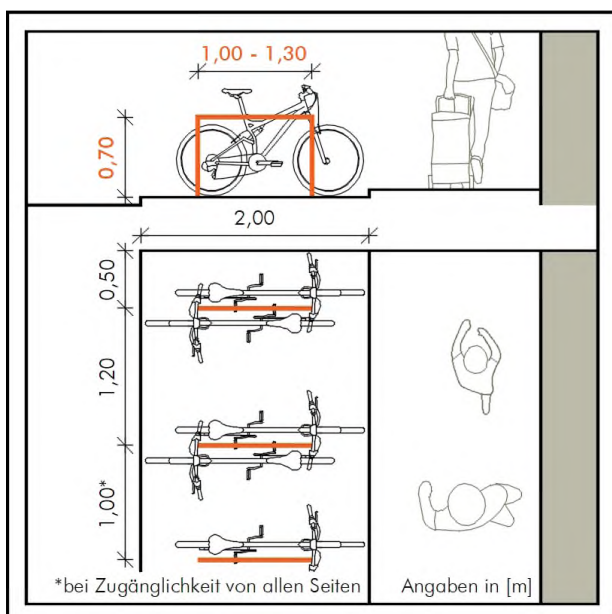


Abbildung 28: Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder (eigene Darstellung nach RASt 06)

Anlehnbügel sind städtebaulich gut integrierbar, durchlässig und für jeden Rahmentyp und Gepäck geeignet. Wichtig ist ein ausreichender Seitenabstand, da sich sonst die Lenker verhaken können oder die Gefahr des Kippens oder Wegrollen des Rades besteht, wenn das Fahrrad nur teilweise angelehnt wird (z.B. nur Lenker bzw. Hinterbau). Kombinationen mit Baumschutzbügeln, Pollern oder Sitzgelegenheiten sind möglich.

Darüber hinaus können für Einsatzzwecke bei denen die Fahrräder länger geparkt werden und nicht beladen werden müssen (z.B. Schulen, Bahnhof) auch Reihenanlagen verwendet werden. Eine Ansperrmöglichkeit des Rahmens und eine feste Fixierung des Vorderrades und des Vorbaus sollte gegeben sein.

Als Mindestabstand wird bei Hoch-/Tiefstellung 500mm und bei Tief-/Tiefstellung 700mm vom ADFC empfohlen. Für ein attraktives und komfortables Fahrradparken sind aber großzügigere Dimensionierungen (800mm, Neufert Bauentwurfslehre, 40. Auflage) empfehlenswert.

Grundsätzlich sind dort, wo Fahrräder länger geparkt werden, Überdachungen sinnvoll. Aus Sicherheitsgründen sollten sie gut einsehbar und möglichst hell bzw. transparent sein. Eine Überdachung verhindert nicht nur witterungsbedingte Schäden am Fahrrad und hält damit Fahrräder länger verkehrssicher, sie steigert vor allem die Fahrradnutzung und die Wertschätzung des Fahrrads als Verkehrsmittel (kein Autofahrer würde sich gerne in einen nassen Autositz setzen – genauso wenig wie Radfahrende auf einen nassen Fahrradsattel).

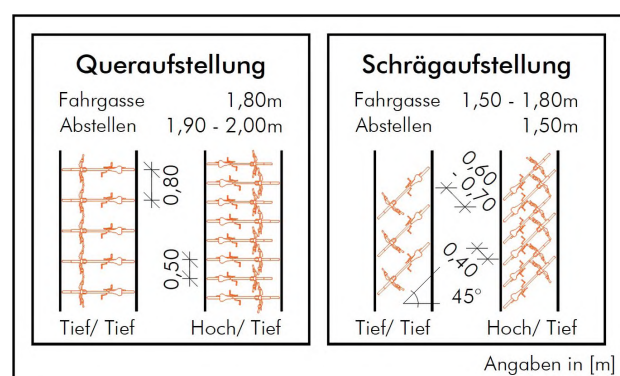


Abbildung 29: Aufstellungsarten von Fahrradabstellanlagen (eigene Darstellung nach Neufert Bauentwurfslehre)

## 4.4 Weitere Rahmenbedingungen

### Werbung für das Radfahren

Mit steigendem Umweltbewusstsein hat die Bedeutung des Fahrrads als inner- und überörtliches Verkehrsmittel stark zugenommen. Eine ökologisch verträgliche Nahmobilität fördert die Lebensqualität in der Stadt, schafft Begegnung, sie ist flächen- und ressourcenschonend, kostengünstig und klimafreundlich.

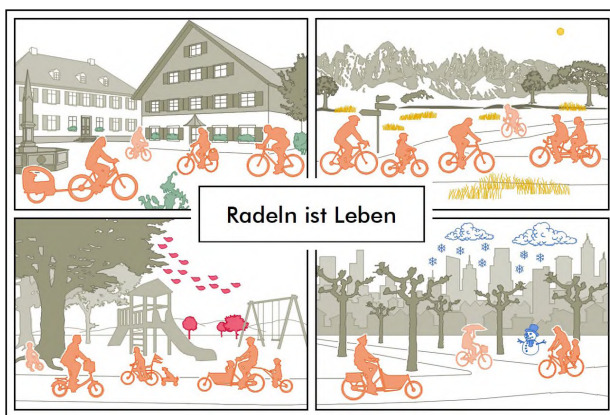


Abbildung 30: Werbung fürs Radfahren (eigene Darstellung)

Grundlage eines Radverkehrskonzepts ist die Vision einer nachhaltig sozialen, ökonomischen und ökologischen Stadtentwicklung. Die Förderung der Nahmobilität - Radfahren und zu Fuß gehen - ist ein wichtiger Beitrag zur nachhaltigen Mobilität.

- Radfahren und zu Fuß gehen haben positive Auswirkungen auf die Gesundheit. Auf Arbeits-, Einkaufs- und Schulwegen, im Bereich der Naherholung und des Sports ist das Fahrrad für viele Menschen bereits ein unverzichtbares Verkehrsmittel.
- Ziel ist eine Partnerschaft zwischen Autofahrern, Radfahrern und Fußgängern – „Miteinander statt Gegeneinander“. Nicht zielführend ist ein isoliertes Konzept für Radfahrer, vielmehr sollen die Belange aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden. Dabei ist es jedoch durchaus sinnvoll, sich an den schutzbedürftigsten Mitgliedern der Verkehrsteilnehmer zu orientieren, den Fußgängern und Radfahrern.
- Durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit soll an der Imageverbesserung des Rad- und Fußgänger-

verkehrs gearbeitet werden.

- Die „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern (AGFK)“ versteht sich als Zusammenschluss von Kommunen, die sich einem gemeinsamen Ziel widmen: „Die AGFK Bayern setzt sich als zentrales Ziel, den Schutz der Umwelt voranzubringen. Dabei soll besonders der Radverkehr als wesentliches Element des Umweltverbundes in der Nahmobilität gefördert werden. Besondere Schwerpunkte sind hierbei die Erhöhung des Rad- und Fußverkehrsanteils im Modal-Split und die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Dafür soll in den Mitgliedskommunen eine radverkehrsfreundliche Mobilitätskultur geschaffen werden.“

### Besondere Berücksichtigung schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmer

Schüler zählen, ebenso wie Senioren, zu „besonders schutzbedürftigen“ Verkehrsteilnehmern. Deshalb ist auf die Sicherheit der Schüler, vor allem auf dem Schulweg, ein verstärktes Augenmerk zu legen. Dies erfordert von allen Verkehrsteilnehmern besondere Rücksichtnahme. Aufgabe der Verkehrsplanung ist es Verkehrssituationen leicht begreifbar und eindeutig zu gestalten, sowie eine „fehlerverzeihende Wirkung“ sicherzustellen. Dazu kann es notwendig sein, die Fahrgeschwindigkeit, insbesondere des Kfz-Verkehrs, soweit zu reduzieren, dass mögliche Konfliktsituationen entschärft und aufgelöst werden können.

## 5 Konzept

### 5.1 Entwicklung eines Routennetzes

Aus der Lage der wichtigen Quell- und Zielgebiete des Radverkehrs, der siedlungsstrukturellen und landschaftlichen Gegebenheiten und dem vorhandenen Straßen- und Wegenetz lässt sich ein idealtypisches „Wunschliniennetz“ ableiten, das mit seiner engmaschigen Verknüpfung und komfortablen Befahrbarkeit die Zielvorstellung für ein zukünftiges Radfahrnetz bieten soll. Der Konzeptplan Radfahrnetz (vgl. Anlage 3) unterscheidet zwischen überörtlichen Routen, Haupt- und Nebenrouten im Sinne der Leitvorstellungen (vgl. Kapitel 4) sowie nach deren Verlauf entlang von Hauptverkehrsstraßen, im geschwindigkeitsreduzierten Straßennetz, auf separaten Wegen abseits von Straßen oder auch in Grünanlagen. Die Entwicklung der Haupttrouten orientiert sich

- am bestehenden beschilderten Radfahrnetz;
- an Durchgängigkeit und Zügigkeit;
- an Komfort und Sicherheit für den Radverkehr;
- an Erlebnisqualität und;
- an wichtigen Zielpunkten für den Radverkehr (Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeiteinrichtungen etc.).

Die überörtliche Routenführung im Zuge des Radl-Rings-München verläuft weitgehend entlang der Hauptverkehrsstraßen:

- B471 (Aschheimer und Oberndorfer Straße);
- M18 Münchner Straße.

Über die Dornacher- und die Seestraße soll zukünftig der geplante Radschnellweg München – Markt Schwaben geführt werden.

Diese übergeordneten Radwegeverbindungen werden in die örtlichen Haupttrouten übernommen. Ergänzend können die sich deutlich heraushebenden sternförmigen Achsen, die das Gemeindegebiet über größere Längen durchziehen und auf die Ortsmitte zulaufen, in das Haupttroutennetz der Gemeinde Feldkirchen übernommen werden. Dazu gehören unter anderem:

- von Norden: B471 (Aschheimer Straße);
- von Nordosten: Emeranstraße;
- von Osten: M18 (Hohenlindner Straße);
- von Süden: B471 (Oberndorfer Straße);
- von Südwesten: M18 (Münchner Straße);
- von Westen: Dornacher Straße.



Abbildung 31: Hauptroute im Feldkirchner Radwegenetz - Hohenlindner Straße

Diese das gesamte Gemeindegebiet sternförmig durchziehenden Achsen werden ergänzt durch Tangentialen kürzerer Länge, aber ebenfalls großer Bedeutung für den innerörtlichen Radverkehr. Hierzu zählt beispielsweise die Kapellenstraße.

Die Hauptachsen sind wichtige Orientierungslinien im Netz, die möglichst zügig, komfortabel und umweglos befahrbar sein sollen. Die Hauptachsen sollen eine hohe Ausbauqualität aufweisen. Gegebenenfalls sind separate Radverkehrsanlagen erforderlich und Bevorrechtigungen gegenüber dem Kfz-Verkehr sinnvoll. Besondere Aufmerksamkeit ist den Querungsstellen mit dem Hauptverkehrsstraßennetz zu widmen.

Die flächenhafte Erschließung erfolgt überwiegend über zahlreiche Nebenrouten, d.h. über das (meist) nachgeordnete, verkehrsberuhigte Straßennetz, vor allem in Wohngebieten mit Tempo 30.



Wenn die zugelassenen Geschwindigkeiten 30 km/h nicht überschreiten, kann in aller Regel auf separate Radverkehrsanlagen verzichtet und der Radverkehr zusammen mit dem Kfz-Verkehr geführt werden.



Abbildung 32: Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h im Fasanweg - Nebenroute

Zur Umsetzung des Konzeptplans sind noch einige Lückenschlüsse erforderlich, damit ein zusammenhängendes, dichtes Radfahrnetz entsteht. Das Feldkirchner Radfahrnetz beinhaltet nicht nur eigene Wege für den Radverkehr, landwirtschaftliche Wege und gering belastete Straßen ohne separate Radverkehrsanlagen mit niedrigen Geschwindigkeiten, sondern auch innerörtliche Hauptverkehrsstraßen mit eigenen Radverkehrsanlagen.

Die detaillierte Ausgestaltung, d.h. welche Maßnahmen notwendig sind, damit das Radfahrnetz seine Funktion und die ihm zugedachten Ziele erfüllen kann, wird im nachfolgenden Kapitel erläutert.

## 5.2 Maßnahmen

Für die schrittweise Umsetzung des Planungskonzepts werden zahlreiche Maßnahmen vorgeschlagen. Die Maßnahmen sind thematisch in folgende Schwerpunkte unterteilt:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit;
- Verbesserung der Netzverknüpfung;
- Verbesserung der Beschilderung;
- Komfortverbesserungen;
- Flankierende Maßnahmen – Maßnahmen zur Pflege und Instandhaltung;

Teilweise handelt es sich um relativ rasch vollziehbare Maßnahmen, wie z.B. die Änderung einiger verkehrsrechtlicher Anordnungen oder Komfortverbesserungen. Teilweise ist aber auch erheblicher Aufwand über einen mittleren oder längeren Zeitraum notwendig, der entsprechende Vorbereitungen, einschließlich Grunderwerb (z.B. bei der Anlage neuer Wege (Netzverknüpfungen) oder dem Bau neuer Radverkehrsanlagen (Verkehrssicherheit)) erfordern kann. Die Schwierigkeit bzw. der zeitliche Rahmen der Umsetzbarkeit von Maßnahmen sollte aber nicht davon abhalten sie zügig vorzubereiten.

Über die konkreten verkehrsrechtlichen und baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs in Feldkirchen hinaus, sind flankierende Maßnahmen notwendig, die das Radverkehrskonzept vervollständigen. Diese Maßnahmen erfordern meist keinen oder nur geringen Investitionsbedarf, sollen „im laufenden Betrieb“ und im Verlauf des allgemeinen Planungsprozesses berücksichtigt werden, um das „Klima“ für den Radverkehr zu verbessern und ein Bewusstsein für dessen verkehrspolitische Wertschätzung (auch im Verhältnis und im Maßstab gegenüber dem Kfz-Verkehr) zu schaffen.

Die nachfolgende Tabelle vermittelt einen Überblick über die erforderlichen Maßnahmen zur Realisierung und zum Ausbau des Radverkehrsnetzes. Die einzelnen Maßnahmen sind gegliedert, unter Einbeziehung der Priorität (niedrig, mittel und hoch) und dem Zeithorizont (kurz-, mittel- und langfristig; vgl. Kapitel 5.3), nach den thematischen Schwerpunkten aufgelistet. Auch die

Umsetzung (verkehrsrechtlich, kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts, größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget) gibt einen Einblick über den zeitlichen Aufwand sowie das aufzubringende Budget. Die Kategorie „Akteure“ verdeutlicht, in welchem Zuständigkeitsbereich die entsprechende Maßnahme liegt. Klassifizierte Straßen (z.B. Kreisstraßen) oder Privatgrundstücke liegen nicht in der Zuständigkeit der Gemeinde, womit diese keine alleinige Entscheidungs- und Handlungsmöglichkeit hat und das Einvernehmen anderer Baulastträger benötigt wird. Für diese Maßnahmen sind meist detaillierte Gespräche notwendig, was den Zeithorizont in die Länge ziehen kann. Für Maßnahmen, die im Kompetenzbereich der Gemeinde Feldkirchen liegen, kann die Umsetzung mit Vorliegen des Konzepts eingeleitet werden. Sofort umgesetzt werden können insbesondere Beschilderungsmaßnahmen, welche die Mängel einer nicht-rechtskonformen Beschilderung beseitigen (im Rahmen des Verwaltungsvollzugs).

Die konkreten Maßnahmen sind neben der Maßnahmentabelle und der Plandarstellung (vgl. Anlage 4) detailliert in einem Maßnahmenkatalog in Anlage 5 beschrieben. In den vorgeschlagenen Maßnahmen sind auch die Anregungen der Bevölkerung aus der Bürgerexkursion und der Haushaltsbefragung berücksichtigt.

Geschwindigkeitsreduzierungen sind bei schwer zu bündelnden Querungsvorgängen, knappen Platzverhältnissen und hohen Radverkehrsanteilen auf der Fahrbahn zu empfehlen und stellen ein effektives Mittel zur Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr dar.

An wichtigen Querungsstellen der Radverkehrsverbindungen mit stark befahrenen Straßen sollten Querungshilfen vorgesehen werden, um den Rad- und Fußgängerverkehr an diesen kritischen Punkten besser zu sichern. Dies trifft auch auf bestehende Knotenpunkte zu, an denen eine Querung nur mit Umwegen oder eingeschränkter Sicherheit möglich ist.

Besondere Bedeutung kommt auch der Ergänzung des Radwegenetzes und den Lückenschlüssen zu. Oft sind es in diesem Zuge relativ einfach realisierbare Maßnahmen mit wenig Aufwand, wie

beispielsweise die Beseitigung von Barrieren (z.B. nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrern) oder Beschilderungen (z.B. Beseitigung von Verkehrsschildern mit Zeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“), die bereits zu Verbesserungen im alltäglichen Verkehr führen. Die Errichtung neuer Radverkehrsanlagen hingegen (z.B. in Form eigenständiger Radwege) ist sehr viel aufwendiger und kostenintensiver und ihre Planung und Umsetzung dauert über einen längeren Zeitraum an. Allerdings sind diese, sowohl im Hinblick auf eine stärkere touristische- und freizeitorientierte Aufwertung der Gemeinde, unabdingbar.



Abbildung 33: Einrichtung einer Fahrradstraße (mit Freigabe für den Kfz-Verkehr) in der Seestraße

Ergänzt werden die Maßnahmen durch Komfortverbesserungen, die neben der Steigerung einer angenehmeren Passierbarkeit auch wesentlich zur Erhöhung der Sicherheit beitragen können (z.B. durch die Verbesserung des Oberflächenbelags).

Die flankierenden Maßnahmen runden das Gesamtpaket ab. Es wird jedoch in den Maßnahmenblättern nur auf einzelne, ausgewählte flankierende Maßnahmen detaillierter eingegangen (vgl. Anlage 5). Die restlichen flankierenden Maßnahmen sind Tabelle 6 zu entnehmen.

Tabelle 6: Maßnahmentabelle

Erläuterung:

Umsetzung: VR = verkehrsrechtlich  
KLB = kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts  
GRB = größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget

Priorität: N = niedrig  
M = mittel  
H = hoch

Zeithorizont: KF = kurzfristig (bis 2 Jahre)  
MF = mittelfristig (2 - 5 Jahre)  
LF = langfristig (über 5 Jahre)

Akteure: GF = Gemeinde Feldkirchen  
GA = Gemeinde Aschheim  
LM = Landkreis München  
GE = Grundstückseigentümer  
SB = Staatliches Bauamt Freising  
AG = Autobahn GmbH

Kategorie	Nr.	Maßnahmenempfehlung	Lagebeschreibung	Priorität	Zeit-horizont	Akteure	Umset-zung	Bestehende Infrastruktur	Mängel und Konfliktbereiche
Verbesserung der Verkehrssicherheit	1.1.1	Entfernung des roten Plattenbelags auf Geh- und Radwegen mit Benutzungsrecht	Emeranstraße	H	KF	GF	GRB	Fußwege „Radfahrer frei“	Baulich abgesetzter Radweg, Verwirrung durch Platten
	1.1.2		Hohenlindner Straße	H	KF	GF, LM	GRB		
	1.1.3		Münchner Straße	H	KF	GF, LM	GRB		
	1.2.1	Verbesserung der Radwegeführung an Knotenpunkt	Fasanweg / Brauereiweg	H	KF	GF	KLB, VR	Wohnstraßen	Ungünstige Radverkehrsführung
	1.2.2		Ottostraße/Aschheimer Straße	H	KF	GF, SB	KLB	Wohnstraße/Örtliche Einfahrtsstraße, Verbindungsstraßen	
	1.2.3		Aschheimer Straße zw. Hauptkreuzung und Kirche	H	MF	GF, SB	GRB	Örtliche Einfahrtsstraßen, Verbindungsstraßen	
	1.2.4		Münchner- / Aschheimer- / Hohenlindner- / Oberndorfer Straße	H	MF	GF, LM, SB	GRB	Örtliche Einfahrtsstraßen, Verbindungsstraßen	
	1.2.5		Hohenlindner Straße / Emeranstraße	H	KF	GF	KLB	Örtliche Einfahrtsstraßen, Verbindungsstraßen/Sammelstraße	
	1.3.1	Mittelinsel als Querungshilfe	Kapellenstraße / Hohenlindner Straße	H	KF/MF	GF, LM	GRB	Anaufreie Straßen	Fehlende sichere Querungsmöglichkeit
	1.3.2		Kapellenstraße / M1	H	KF/MF	GF, LM	GRB	Gewerbestraße/Anaufreie Straße	
	1.4.1	Einrichtung einer Fahrradstraße	Seestraße	H	KF	GF, GA	VR	Sammelstraße	Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr
	1.4.2		Dornacher Straße	H	KF	GF, GA	VR	Sammelstraße	Fehlende Bevorrechtigung für den Radverkehr
	1.4.3		Fasanweg	H	KF	GF	VR	Wohnstraße	Fehlende Bevorrechtigung für den Radverkehr
	1.5.1	Aufbringen einer Furtmarkierung	Tankstelle Münchner Straße, Tankstelle Hohenlindner Straße	H	KF	GF	VR	Örtliche Einfahrtsstraße, Verbindungsstraße	Fehlende Furt- bzw. Blockmarkierung
	1.5.2	Entfernung der Mittelmarkierung	Oberndorfer Straße	H	KF	GF, SB	VR	Örtliche Einfahrtsstraße, Verbindungsstraße	
1.5.3	Erkennbarkeit des Pollers	Gewerbegebiet Süd, Oberndorfer Str.	H	KF	GF	VR	Radweg / Poller	Nicht richtlinienkonforme Umlaufsperre / Hindernis	
Verbesserung der Netzverknüpfung	2.1.1	Ausbau einer Wegeverbindung	Hohenlindner Straße / M1	H	MF	GF, LM	GRB	Keine Infrastruktur vorhanden	Fehlende, wünschenswerte Netzverknüpfung
	2.1.2		M1 südlich der Hohenlindner Straße	H	MF	GF, LM, AG	GRB		
	2.1.3		Querung Hohenlindner Straße entlang der M1	H	MF	GF, LM	GRB		
	2.1.4		Tucherpark / Münchner Straße	H	MF	GF	GRB		
	2.1.5		Brunnenstraße / Münchner Straße	N	MF	GF	KLB		
	2.1.6		Provisorische Öffnung des Nordzugangs der neuen Bahnunterführung	H	KF	GF, DB, GE	GRB		
	2.1.7		Brücke vom Kiesgrund über Aschheimer Straße, Verbindung zur Dornacher Straße	H	MF	GF, DB, SB	GRB		
	2.1.8		Bahnparallele nördlich des Bahnhofs	H	MF/LF	GF, DB, GE	GRB		
	2.1.9		Bahnhof / Am Kiesgrund / Seestraße	H	LF	GF	GRB		

Verbesserung der Beschilderung	2.1.10		Anbindung des neuen Baugebiets am Kiesgrund	H	LF	GF, SB, GE	GRB		
	2.1.11		Schubertstraße / Beethovenstraße	H	KF	GF	KLB		
	3.1.1	Aufhebung der Benutzungspflicht	Münchner Straße	H	KF	GF, LM	VR	Gemeinsamer Fuß- und Radweg, benutzungspflichtig, Z. 240	Radwegbenutzungspflicht unnötig und unkomfortabel
	3.1.2		Aschheimer Straße	H	KF	GF, SB	VR	Gemeinsamer Fuß- und Radweg, benutzungspflichtig, Z. 240, Z.1000-31	
	3.2.1	Hinweis auf durchlässige Sackgasse	Dornacher Str. (2), Sudetenstr. (westliches und östliches Ende), Breslauer Str. (westliches Ende und Einfahrt vom Riemer Gangsteig), Raiffeisenstr. (P&R-Parkplatz Westseite), Eschenweg, Zugspitzstr., Wendelsteinstr. Jahnstr., Schwalbenstr., Kapellenstr. (östlich Kreisstr. M1 und nördlich Weißenfelder Str.), Hans-Riedl-Str.	H	KF	GF	VR	Wohnstraßen, Sammelstraßen, Gewerbestraßen	Fehlender Hinweis auf durchlässige Sackgasse
	3.3.1	Freigabe Einbahnstraße: Hinweis auf Radverkehr in Gegenrichtung	Sonnenstraße	H	KF	GF	VR	Sammelstraße/Wohnstraße	Fehlender Hinweis auf Freigabe der Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung bei Einfahrt
	3.3.2		Bahnhofstraße	H	KF	GF	VR	Sammelstraße	
	3.4.1	Ausnahme des Radverkehrs von Abbiegeboten	Kreuzstraße, Emeranstraße	H	KF	GF	VR	Sammelstraße	Fehlender Hinweis für Radfahrer; Zusatzzeichen „Radfahrer frei“
	3.5.1	Freigabe für den Radverkehr	Landwirtschaftlicher Weg	H	KF	GF, GA	VR	Landwirtschaftlicher Weg, Z.250, Z 1026-38	Durchfahrt für den Radverkehr durch Zeichen 250 („Verbot für Fahrzeuge aller Art“ – Fahrräder sind Fahrzeuge) nicht freigegeben
	3.6.1	Hinweis zur Radverkehrsführung	Hohenlindner Straße – Kapsenweg / Fasanweg	M	KF	GF, LM	KLB	Örtliche Einfahrtsstraße, Verbindungsstraße	Ableitung des Radverkehrs auf rechtsseitigen Radweg
3.6.2	Münchner- / Aschheimer- / Hohenlindner- / Oberndorfer Straße		H	KF	GF, LM, SB	KLB	Örtliche Einfahrtsstraßen, Verbindungsstraßen	Erlaubtes Radfahren auf der Straße wird nicht erkannt	
Komfortverbesserung	4.1.1	Verbesserung der Oberfläche	Dornacher Straße	M	MF	GF	GRB	Landwirtschaftlicher Weg	Sicherheitsdefizit durch mangelhaften Oberflächenzustand
	4.1.2		Weg parallel M1 zw. Messeparkplatz und Oberndorfer Straße	M	MF	GM	GRB		
	4.1.3		Weg von der Dornacher Straße nach Aschheim	M	KF, MF	GM, GA	KLB		
	4.2.1	Umlaufsperr aufweiten bzw. entfernen	Aschheimer Straße	H	KF	GF	KLB	Örtliche Einfahrtsstraße, Verbindungsstraße	Nicht richtlinienkonforme Umlaufsperr
	4.3.1	Versetzen von Pollern	Schubertstraße	M	KF	GF	KLB	Wohnstraße	Abstand der Poller zu eng
	4.3.2		Parkweg	M	KF	GF	KLB	Fuß- und Radweg	
	4.4.1	Bordsteinabsenkung zur direkten Erreichbarkeit des rechten Radweges	Aschheimer Straße gegenüber Dornacher Straße	H	KF	GF, SB	KLB	Gehsteig	Fehlende Bordsteinabsenkung
	4.4.2	Bordsteinabsenkung und Gehwegverbreiterung	Oberndorfer Straße	H	KF	GF, SB, AG	KLB		Fehlende Bordsteinabsenkung und Gehweg zu schmal
	4.4.3	Bordsteinabsenkung	Hans-Riedl-Straße	H	KF	GF	KLB		Fehlende Bordsteinabsenkung
	4.5.1	Verbesserung der Beleuchtung	Hohenlindner Straße, M1, Aschheimer Straße	H	KF	GF, LM	KLB	Unterführungen Fuß- und Radweg	Fehlende Beleuchtung
4.6.1	Verbesserung bzw. Erweiterung der Fahrradabstellanlagen	TSV Feldkirchen	H	KF	GF	KLB	Fahrradabstellanlagen in mangelhafter Qualität	Fehlende bzw. mangelhafte Fahrradabstellanlagen	
4.6.2		Ludwig-Glöckl-Haus							
4.6.3		Grundschule Feldkirchen							

Service	4.6.4		Sparkasse					
	4.6.5		Pfarrkirche St. Jakob Feldkirchen					
	4.6.6		Penny					
	4.7.1	Errichtung einer E-Bike Ladestation	Ortsmitte Feldkirchen	H	KF	GF	KLB	Fehlende E-Bike Station
4.7.2	Errichtung einer Fahrrad-Service-Station	Ortsmitte Feldkirchen	H	KF	GF	KLB	Keine Infrastruktur vorhanden	Fehlende Fahrrad-Service-Station
4.7.3		S-Bahnhof Feldkirchen	H	KF	GF	KLB		
4.7.4		Gemeinde Feldkirchen	H	KF	GF	KLB		Fehlender Lastenradverleih

Kategorie	Nr.	Themenfeld	Maßnahmenempfehlung
Flankierende Maßnahmen	5.1.1	Bauleitplanung	Berücksichtigung des Radverkehrs in allen Bau- und Planungsphasen der Bauleitplanung (von der Regional- bis zur Objektplanung)
	5.1.2		Integration in die einzelnen Planwerke
	5.1.3		Sensibilisierung der Bauherren (z.B. Fahrradabstellplätze)
	5.1.4		Ggf. Erstellung einer Fahrradabstellsatzung
	5.2.1	Baustellen	Berücksichtigung des Radverkehrs bei der Planung und Durchführung von Baustellen (z.B. Sicherstellung der Befahrbarkeit, Ausnahme bei Einbahnregelung); Ansprüche an die Zugänglichkeit; bei beengten Verhältnissen und besonderen Verkehrsführungen
	5.2.2		Absicherung des Radverkehrs ggf. durch Geschwindigkeitsreduzierung für den Kfz-Verkehr
	5.2.3		Minimierung von Sperrungen bzw. Umleitungsbeschilderung bei unvermeidlichen Sperrungen (z.B. kein „Radfahrer absteigen“)
	5.3.1	Verkehrsrechtliche Anordnungen	Prüfung jeder verkehrsrechtlichen Anordnung hinsichtlich ihrer Notwendigkeit und Wirkung auf den Radverkehr
	5.3.2		Begründung bei Einbeziehung des Radverkehrs bei Verboten oder Verkehrsbeschränkungen
	5.3.3		Überprüfung bestehender Anordnungen in Bezug auf Sinnhaftigkeit und Zulässigkeit
	5.3.4		Kommunale Park- und Geschwindigkeitsüberwachung (Einhaltung der reduzierten Geschwindigkeit, konsequente Ahndung des Geh- und Radwegparkens)
	5.3.5		Überprüfung von Park- und Halteverboten im geschwindigkeitsreduzierten Straßennetz
	5.4.1	Winterdienst	Anwendung des „differenzierten Winterdienstes“ auch auf den Radverkehr (u.a. vorzugsweise Räumung der Haupttrouten)
	5.4.2		Sicherstellung der Benutzungsmöglichkeit von Radverkehrsanlagen auch im Winter (Radfahren ist kein „Sommer Sport“)
	5.5.1	Allgemeiner Straßen- und Wegeunterhalt	Überprüfung von Bordsteinabsenkungen an Knotenpunkten und Querungen im gesamten Gemeindegebiet
	5.5.2		Regelmäßige Inspektion hinsichtlich Befahrbarkeit, Schäden und Verschmutzungen (z.B. Scherben), Mängelmelder (Bsp. Poing)
	5.5.3		Abstimmung mit anderen Unterhaltsmaßnahmen („gemeinsame Erledigung“)
	5.5.4		Überprüfung von Beleuchtung an Radwegen auf Notwendigkeit
	5.6.1	Wegweisung	Sicherstellung der vorhandenen Netzfunktion und Netzqualität nicht nur für Ortskundige
	5.6.2		Abstimmung mit dem Radwegenetz des Landkreises (Fortführung an den „Übergabepunkten“ im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde)
	5.6.3		Ausschilderung von Durchfahrtrouten
	5.6.4	Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit	Wegweisung zu wichtigen innerörtlichen Zielen (z.B. Schulen, Schwimmbäder, Rathaus, Bahnhof, etc.)
	5.7.1		Aktionen, regelmäßige Presse- und Öffentlichkeitsarbeit; „Positiv-Schlagzeilen“
	5.7.2		Sensibilisierung des Einzelhandels, damit auch Radfahrer als Kunden begriffen werden
	5.7.3		Werbe- und Motivationskampagne für das Fahrradfahren (z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“); Bike & Ride
	5.7.4		Vermarktung der überregionalen Radrouten (z.B. „RadRing München“)
5.7.5	Aktuelle Radnetzkarten		
5.7.6	Werbekampagne „E-Bike“		
5.7.7	Reparaturcafé		
5.7.8	Förderung beim Kauf von Fahrradanhängern		
5.7.9	Sensibilisierung von Arbeitgebern den Radverkehr zu fördern (z.B. Jobbike, Duschen, ausreichend und ansprechende Fahrradabstellanlagen)		

## 5.3 Prioritäten

### 5.3.1 Grundsätzliches Vorgehen

Die Vielzahl der vorgeschlagenen Maßnahmen lässt eine Prioritätenreihung sinnvoll erscheinen. Damit verbunden ist die Absicht, frühzeitig Erfolge bei der Umsetzung des Radverkehrskonzepts sichtbar werden zu lassen. Bei der Stufung spielen in erster Linie Aspekte der Verkehrssicherheit, aber auch der Akzeptanz des Radverkehrs eine wichtige Rolle. Andererseits soll die Dauer des Planungs- und Abstimmungsprozesses sowie der Umfang der erforderlichen Investitionsmittel berücksichtigt werden.

Folgendes chronologisches Vorgehen bei der Prioritätenreihung, die sich an den Schwierigkeiten bei der Realisierung orientiert, wird vorgeschlagen:

- kurzfristig
- A. Startmaßnahmen bzw. kurzfristige Maßnahmen**  
Maßnahmen, die schnell realisierbar sind und zu sichtbaren Ergebnissen führen;
- B. „Win-win“**  
umfangreichere Maßnahmen, die allen nützen;
- C. Akzeptanz:**  
Maßnahmen, die Radfahrern nützen, ohne anderen Verkehrsteilnehmern Nachteile zu bringen;
- D. Priorisierung**  
Maßnahmen, die Radfahrern Vorteile einräumen und andere Verkehrsteilnehmer zu Änderungen zwingen, aber mehrheitlich akzeptiert werden;
- E. Investition**  
Maßnahmen, die organisatorisch und finanziell aufwändig sind;
- F. Restriktion**  
Maßnahmen, die nicht von allen Bevölkerungsgruppen akzeptiert werden, möglicherweise von einigen als nachteilig empfunden werden und damit politisch schwieriger umsetzbar sind.
- langfristig

Grundsätzlich sind natürlich Maßnahmen vorrangig anzugehen, die Defizite in der Verkehrssicherheit beseitigen bzw. reduzieren (z.B. geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen, Verbesserung der Sichtverhältnisse). Vorrangig sind auch Beschilderungsmaßnahmen, die ggf. vorhandene verkehrsrechtliche Unklarheiten beseitigen oder Wege für den Radverkehr freigeben, die bisher noch nicht frei gegeben waren, aber zum Radfahren geeignet sind. Auch eine neue Wegverbindung kann indirekt die Verkehrssicherheit verbessern, wenn dadurch für den Radverkehr eine attraktive und sichere Alternative geschaffen wird. Im Prinzip sollten auch Maßnahmen priorisiert werden, die Aufmerksamkeit erzeugen und die Präsenz des Radverkehrs im Straßenbild erhöhen. Darüber hinaus bieten anstehende Baumaßnahmen (z.B. Straßenbau, neue Bebauungspläne) die Chance notwendige Maßnahmen für den Radverkehr gleich mit einzuplanen.

### 5.3.2 Prioritätenliste

#### Kurzfristige Maßnahmen

Kurzfristige Maßnahmen sind dringliche und vorrangig zu realisierende Maßnahmen, die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und ggf. zur Verbesserung des Komforts für den Radverkehr notwendig sind. Kurzfristige Maßnahmen beschränken sich in erster Linie auf verkehrsrechtliche Maßnahmen und deren Klärung, einschließlich Markierungsarbeiten und kleinerer baulicher Maßnahmen im Rahmen des Straßenunterhalts. Darüber hinaus ist auch die Einleitung von Planungsmaßnahmen für mittel- und langfristige Projekte sinnvoll. Für die kurzfristigen Maßnahmen wird ein Zeithorizont von ca. einem bis maximal zwei Jahren definiert.

#### Mittelfristige Maßnahmen

Als mittelfristige Maßnahmen werden Maßnahmen vorgeschlagen, die zeitlich nach den kurzfristigen Maßnahmen einzuordnen sind, aber dennoch eine hohe Dringlichkeit aufweisen und hauptsächlich im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde Feldkirchen liegen. Insbesondere – auch kleinere – Baumaßnahmen können aufgrund technischer, wirtschaftlicher oder politischer Erfordernisse verschiedenen zeitlichen Prioritäten unterliegen. Um dem nicht

vorzugreifen, wird hier bewusst eine breite Zeitspanne mit flexiblem Gestaltungsspielraum für die Kommune gewählt. Die Einleitung von Planungsmaßnahmen für langfristige Maßnahmen sollte in dieser Phase erfolgen. Für mittelfristige Maßnahmen wird ein Zeithorizont von drei bis fünf bzw. sieben Jahren definiert.

### **Langfristige Maßnahmen**

Als langfristige Maßnahmen werden Maßnahmen eingeordnet, die mit größeren baulichen Veränderungen, insbesondere im Straßenprofil verbunden sind, oder die von anderen Baulastträgern abhängig sind, bzw. nicht im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde Feldkirchen liegen. Dies muss jedoch nicht zwangsläufig mit einer späten Realisierung verbunden sein. Manchmal können sich auch für baulich aufwändige oder politisch komplexe Maßnahmen kurzfristige Lösungsmöglichkeiten ergeben, die dann in jedem Fall genutzt werden sollten. Eine Überschneidung der gewählten Zeithorizonte ist durchaus möglich. Für langfristige Maßnahmen wird ein Zeithorizont ab fünf bzw. sieben Jahren definiert.





## ANLAGEN

Anlage 1:	Bestandspläne .....	i - ix
Anlage 1.1:	Bestand - Beschilderung (gemäß StVO) .....	i - v
Anlage 1.1.1:	Bestand - Beschilderung (gemäß StVO) - Gesamt .....	i
Anlage 1.1.2:	Bestand - Beschilderung (gemäß StVO) - Norden .....	ii
Anlage 1.1.3:	Bestand - Beschilderung (gemäß StVO) - Osten .....	iii
Anlage 1.1.4:	Bestand - Beschilderung (gemäß StVO) - Westen .....	iv
Anlage 1.1.5:	Bestand - Beschilderung (gemäß StVO) - Süden .....	v
Anlage 1.2:	Bestand - Straßen- und Wegenetz (gemäß StVO) .....	vi
Anlage 1.3:	Bestand - Straßenfunktion nach RASt 06 mit Verkehrsmagneten .....	vii
Anlage 1.4:	Bestand - Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung .....	viii
Anlage 1.5:	Bestand - Qualität der Fahrradabstellanlagen .....	ix
Anlage 2:	Mängel- und Konfliktbereiche .....	x
Anlage 3:	Radwegekonzept - Haupt- und Nebenroutennetz mit Verkehrsmagneten und Netzergänzungen .....	xi
Anlage 4:	Radwegekonzept - Maßnahmen .....	xii
Anlage 5:	Maßnahmenkatalog .....	xiii





Legende	
	Gemeindegrenze
	Bahnlinie
	Straßen
	Z. 102 Kreuzung, Vorfahrt von rechts
	Z. 121 Einseitig verengte Fahrbahn
	Z. 136 Kinder
	Z. 138 Radfahrer Kreuzen
	Z. 205 Vorfahrt gewähren!
	Z. 206 Halt! Vorfahrt gewähren
	Z. 209 Vorgeschriebene Fahrtrichtung
	Z. 214 Vorgeschriebene Fahrtrichtung
	Z. 220 Einbahnstraße
	Z. 224 Haltestelle Straßenbahnen oder Linienbusse
	Z. 237 Sonderweg für Radfahrer
	Z. 239 Sonderweg für Fußgänger
	Z. 240 Gemeinsamer Fuß- und Radweg
	Z. 250 Verbot für Fahrzeuge aller Art
	Z. 260 Verbot für Kraftfahrzeuge
	Z. 267 Verbot der Einfahrt
	Z. 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit Z. 274.1 Beginn einer Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit Z. 274.2 Ende einer Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit
	Z. 301 Vorfahrt
	Z. 306 Vorfahrtstraße
	Z. 310 Vorderseite Ortstafel
	Z. 311 Rückseite Ortstafel
	Z. 325 Beginn eines verkehrsberuhigten Bereichs
	Z. 326 Ende eines verkehrsberuhigten Bereichs
	Z. 356 Verkehrshelfer
	Z. 357 Sackgasse
	Z. 357.50 Sackgasse durchlässig für Radfahrer und Fußgänger
	Z. 1000 linksweisend - 10 Richtung in beide Richtungen - 31
	Z. 1000 - 32 Radfahrer von links und rechts
	Z. 1004 Entfernungsangabe in ... m
	Z. 1012 - 31 Sonstiger Hinweis Ende
	Z. 1020 - 30 Anlieger frei
	Z. 1022.10 Radfahrer frei
	Z. 1026.35 Lieferverkehr .36 Linienverkehr frei
	Z. 2021 Kindergarten
	Z. 2022 Schule / Schulweg
Anlage 1.1.1	
<b>Bestand - Beschilderung (gemäß StVO)*</b>	
Gesamt	
Maßstab 1:10.000 (DIN A3)	
Planstand 19.12.2022	
*Anspruch auf Vollständigkeit nicht gegeben	



Legende	
	Gemeindegrenze
	Bahnlinie
	Straßen
	Z. 102 Kreuzung, Vorfahrt von rechts
	Z. 121 Einseitig verengte Fahrbahn
	Z. 136 Kinder
	Z. 138 Radfahrer Kreuzen
	Z. 205 Vorfahrt gewähren!
	Z. 206 Halt! Vorfahrt gewähren
	Z. 209 Vorgeschriebene Fahrtrichtung
	Z. 214 Vorgeschriebene Fahrtrichtung
	Z. 220 Einbahnstraße
	Z. 224 Haltestelle Straßenbahnen oder Linienbusse
	Z. 237 Sonderweg für Radfahrer
	Z. 239 Sonderweg für Fußgänger
	Z. 240 Gemeinsamer Fuß- und Radweg
	Z. 250 Verbot für Fahrzeuge aller Art
	Z. 260 Verbot für Kraftfahrzeuge
	Z. 267 Verbot der Einfahrt
	Z. 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit
	Z. 274.1 Beginn einer Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit
	Z. 274.2 Ende einer Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit
	Z. 301 Vorfahrt
	Z. 306 Vorfahrtstraße
	Z. 310 Vorderseite Ortstafel
	Z. 311 Rückseite Ortstafel
	Z. 325 Beginn eines verkehrsberuhigten Bereichs
	Z. 326 Ende eines verkehrsberuhigten Bereichs
	Z. 356 Verkehrshelfer
	Z. 357 Sackgasse
	Z. 357.50 Sackgasse durchlässig für Radfahrer und Fußgänger
	Z. 1000 linksweisend - 10 Richtung in beide Richtungen - 31
	Z. 1000 - 32 Radfahrer von links und rechts
	Z. 1004 Entfernungangabe in ... m
	Z. 1012 - 31 Sonstiger Hinweis Ende
	Z. 1020 - 30 Anlieger frei
	Z. 1022.10 Radfahrer frei
	Z. 1026.35 Lieferverkehr .36 Linienverkehr frei
	Z. 2021 Kindergarten
	Z. 2022 Schule / Schulweg
Anlage 1.1.2	
<b>Bestand - Beschilderung (gemäß StVO)*</b>	
Norden	
Maßstab 1:10.000 (DIN A3)	
Planstand 19.12.2022	
*Anspruch auf Vollständigkeit nicht gegeben	



**Legende**

- Gemeindegrenze
- Bahnlinie
- Straßen
- Z. 102 Kreuzung, Vorfahrt von rechts
- Z. 121 Einseitig verengte Fahrbahn
- Z. 136 Kinder
- Z. 138 Radfahrer Kreuzen
- Z. 205 Vorfahrt gewähren!
- Z. 206 Halt! Vorfahrt gewähren
- Z. 209 Vorgeschriebene Fahrtrichtung
- Z. 214 Vorgeschriebene Fahrtrichtung
- Z. 220 Einbahnstraße
- Z. 224 Haltestelle Straßenbahnen oder Linienbusse
- Z. 237 Sonderweg für Radfahrer
- Z. 239 Sonderweg für Fußgänger
- Z. 240 Gemeinsamer Fuß- und Radweg
- Z. 250 Verbot für Fahrzeuge aller Art
- Z. 260 Verbot für Kraftfahrzeuge
- Z. 267 Verbot der Einfahrt
- Z. 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit
- Z. 274.1 Beginn einer Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit
- Z. 274.2 Ende einer Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit
- Z. 301 Vorfahrt
- Z. 306 Vorfahrtstraße
- Z. 310 Vorderseite Ortstafel
- Z. 311 Rückseite Ortstafel
- Z. 325 Beginn eines verkehrsberuhigten Bereichs
- Z. 326 Ende eines verkehrsberuhigten Bereichs
- Z. 356 Verkehrshelfer
- Z. 357 Sackgasse
- Z. 357.50 Sackgasse durchlässig für Radfahrer und Fußgänger
- Z. 1000 linksweisend - 10 Richtung in beide Richtungen - 31
- Z. 1000 - 32 Radfahrer von links und rechts
- Z. 1004 Entfernungsangabe in ... m
- Z. 1012 - 31 Sonstiger Hinweis Ende
- Z. 1020 - 30 Anlieger frei
- Z. 1022.10 Radfahrer frei
- Z. 1026.35 Lieferverkehr .36 Linienverkehr frei
- Z. 2021 Kindergarten
- Z. 2022 Schule / Schulweg

Anlage 1.1.3  
**Bestand - Beschilderung (gemäß StVO)\***  
Osten  
Maßstab 1:10.000 (DIN A3)  
Planstand 19.12.2022

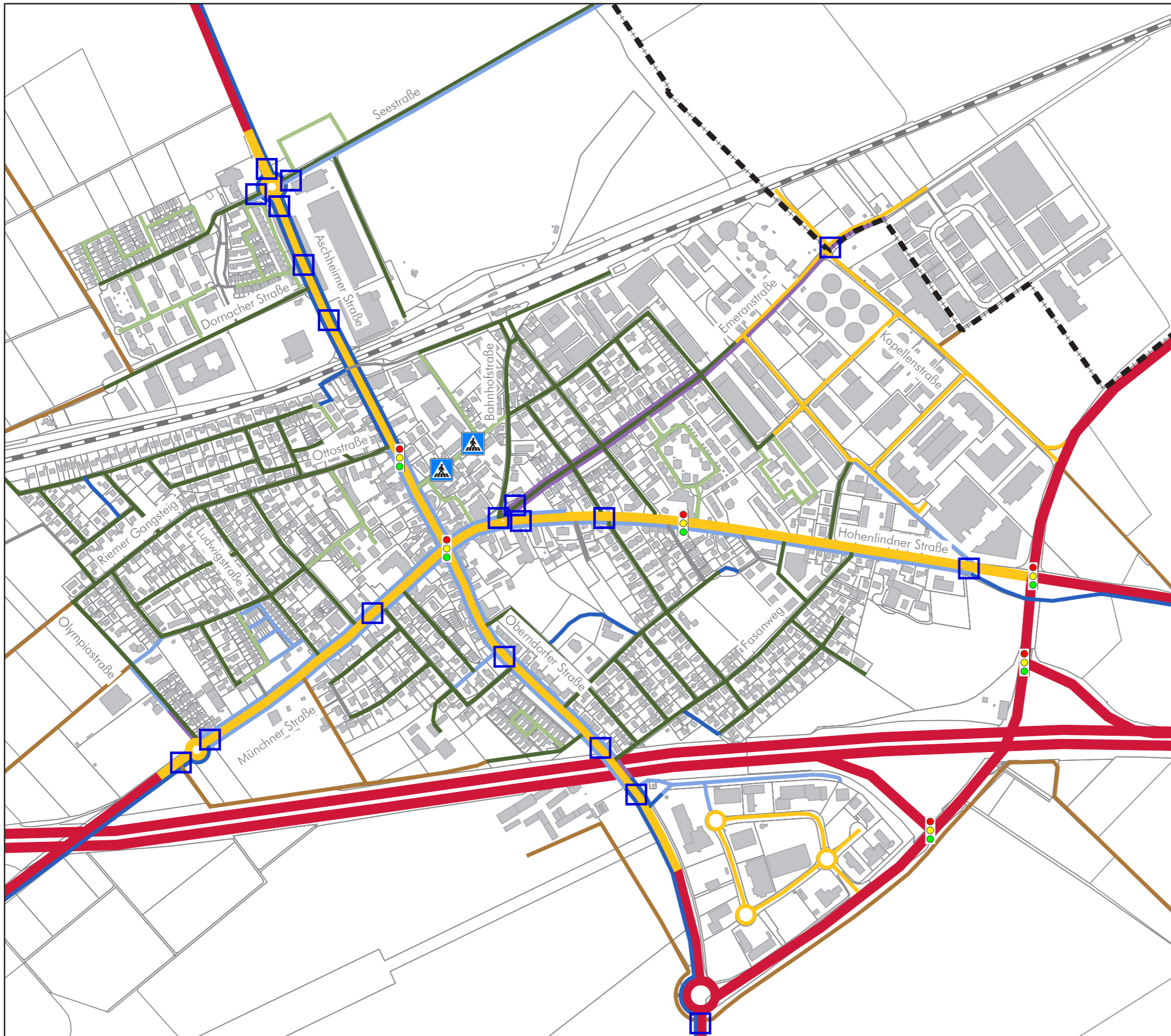
\*Anspruch auf Vollständigkeit nicht gegeben

















Legende	
	Gemeindegrenze
	Bahnlinie
	Straßen
	Z. 102 Kreuzung, Vorfahrt von rechts
	Z. 121 Einseitig verengte Fahrbahn
	Z. 136 Kinder
	Z. 138 Radfahrer Kreuzen
	Z. 205 Vorfahrt gewähren!
	Z. 206 Halt! Vorfahrt gewähren
	Z. 209 Vorgeschriebene Fahrtrichtung
	Z. 214 Vorgeschriebene Fahrtrichtung
	Z. 220 Einbahnstraße
	Z. 224 Haltestelle Straßenbahnen oder Linienbusse
	Z. 237 Sonderweg für Radfahrer
	Z. 239 Sonderweg für Fußgänger
	Z. 240 Gemeinsamer Fuß- und Radweg
	Z. 250 Verbot für Fahrzeuge aller Art
	Z. 260 Verbot für Kraftfahrzeuge
	Z. 267 Verbot der Einfahrt
	Z. 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit
	Z. 274.1 Beginn einer Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit
	Z. 274.2 Ende einer Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit
	Z. 301 Vorfahrt
	Z. 306 Vorfahrtstraße
	Z. 310 Vorderseite Ortstafel
	Z. 311 Rückseite Ortstafel
	Z. 325 Beginn eines verkehrsberuhigten Bereichs
	Z. 326 Ende eines verkehrsberuhigten Bereichs
	Z. 356 Verkehrshelfer
	Z. 357 Sackgasse
	Z. 357.50 Sackgasse durchlässig für Radfahrer und Fußgänger
	Z. 1000 linksweisend - 10 Richtung in beide Richtungen - 31
	Z. 1000 - 32 Radfahrer von links und rechts
	Z. 1004 Entfernungsangabe in ... m
	Z. 1012 - 31 Sonstiger Hinweis Ende
	Z. 1020 - 30 Anlieger frei
	Z. 1022.10 Radfahrer frei
	Z. 1026.35 Lieferverkehr .36 Linienverkehr frei
	Z. 2021 Kindergarten
	Z. 2022 Schule / Schulweg
Anlage 1.1.4	
<b>Bestand - Beschilderung (gemäß StVO)*</b>	
Westen	
Maßstab 1:10.000 (DIN A3)	
Planstand 19.12.2022	
*Anspruch auf Vollständigkeit nicht gegeben	



Legende	
	Gemeindegrenze
	Bahnlinie
	Straßen
	Z. 102 Kreuzung, Vorfahrt von rechts
	Z. 121 Einseitig verengte Fahrbahn
	Z. 136 Kinder
	Z. 138 Radfahrer Kreuzen
	Z. 205 Vorfahrt gewähren!
	Z. 206 Halt! Vorfahrt gewähren
	Z. 209 Vorgeschriebene Fahrtrichtung
	Z. 214 Vorgeschriebene Fahrtrichtung
	Z. 220 Einbahnstraße
	Z. 224 Haltestelle Straßenbahnen oder Linienbusse
	Z. 237 Sonderweg für Radfahrer
	Z. 239 Sonderweg für Fußgänger
	Z. 240 Gemeinsamer Fuß- und Radweg
	Z. 250 Verbot für Fahrzeuge aller Art
	Z. 260 Verbot für Kraftfahrzeuge
	Z. 267 Verbot der Einfahrt
	Z. 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit
	Z. 274.1 Beginn einer Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit
	Z. 274.2 Ende einer Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit
	Z. 301 Vorfahrt
	Z. 306 Vorfahrtstraße
	Z. 310 Vorderseite Ortstafel
	Z. 311 Rückseite Ortstafel
	Z. 325 Beginn eines verkehrsberuhigten Bereichs
	Z. 326 Ende eines verkehrsberuhigten Bereichs
	Z. 356 Verkehrshelfer
	Z. 357 Sackgasse
	Z. 357.50 Sackgasse durchlässig für Radfahrer und Fußgänger
	Z. 1000 linksweisend - 10 Richtung in beide Richtungen - 31
	Z. 1000 - 32 Radfahrer von links und rechts
	Z. 1004 Entfernungsangabe in ... m
	Z. 1012 - 31 Sonstiger Hinweis Ende
	Z. 1020 - 30 Anlieger frei
	Z. 1022.10 Radfahrer frei
	Z. 1026.35 Lieferverkehr .36 Linienverkehr frei
	Z. 2021 Kindergarten
	Z. 2022 Schule / Schulweg
Anlage 1.1.5	
<b>Bestand - Beschilderung (gemäß StVO)*</b>	
Süden	
Maßstab 1:10.000 (DIN A3)	
Planstand 19.12.2022	
*Anspruch auf Vollständigkeit nicht gegeben	



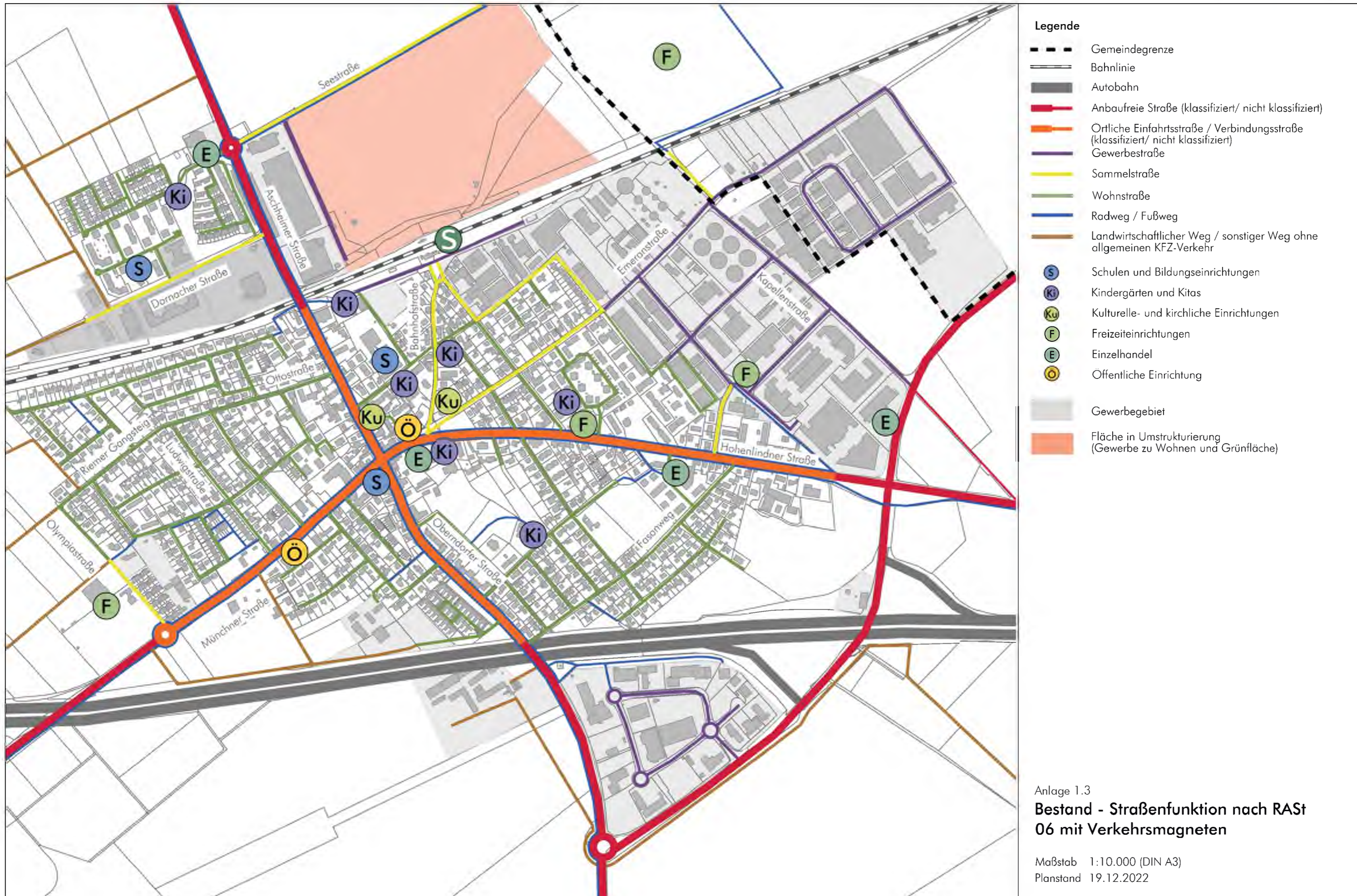
**Legende**

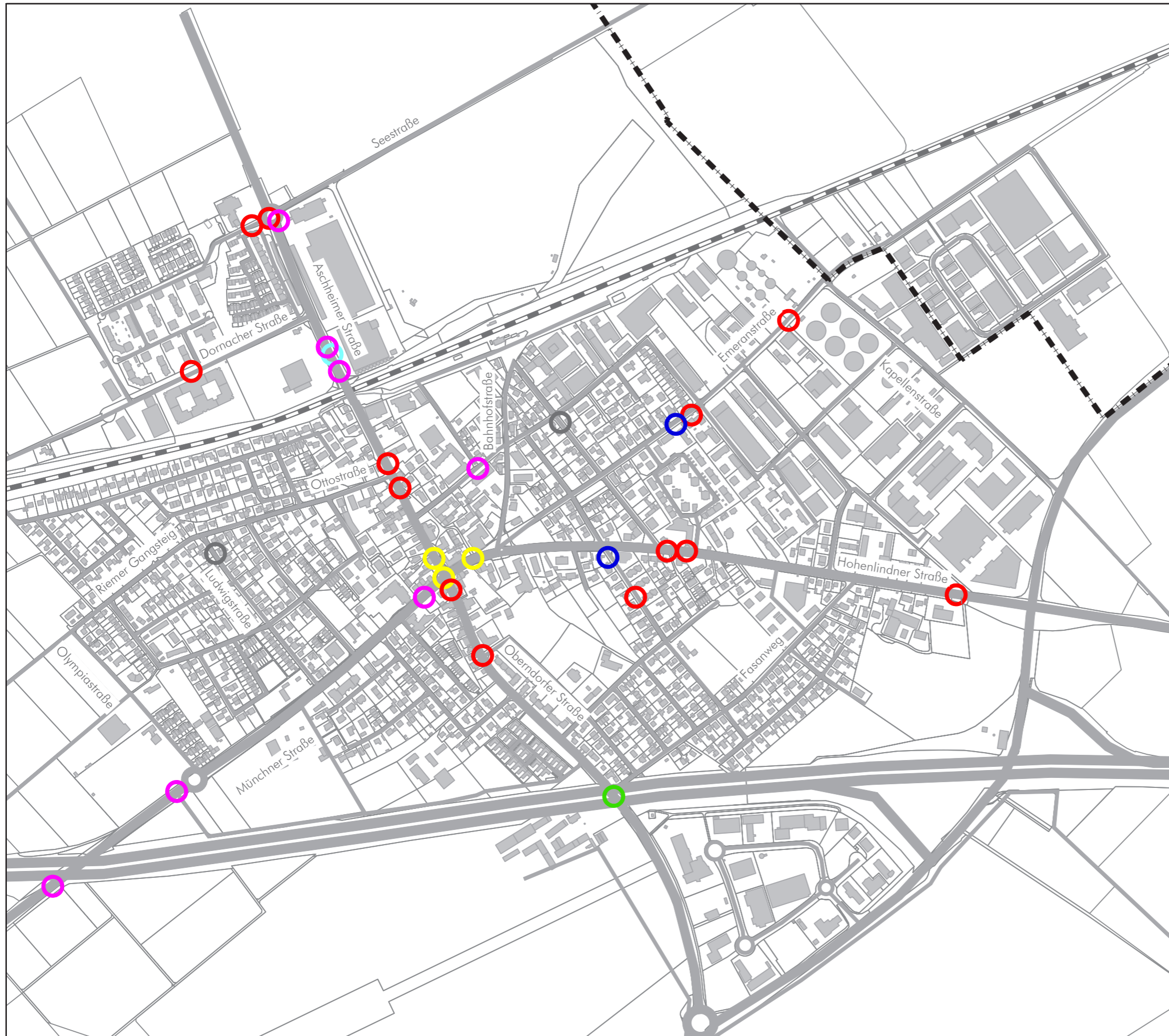
-  Gemeindegrenze
-  Bahnlinie
-  Zulässige Höchstgeschwindigkeit > 50km/h (klassifiziert / nicht klassifiziert)
-  Zulässige Höchstgeschwindigkeit 50km/h (klassifiziert / nicht klassifiziert)
-  Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30km/h
-  Verkehrsberuhigter Bereich (Z. 325 StVO)
-  Fuß- & Radweg mit Benutzungspflicht (Z. 237, Z. 240, Z. 241 StVO)
-  Fuß- & Radweg mit Benutzungsrecht (Z. 239 + 1022-10 StVO oder sonstiger Radweg)
-  Fußweg
-  Sonstiger Weg
-  Land- / forstwirtschaftlicher Weg
-  Querungsstelle mit Lichtsignalanlage
-  Querungsstelle mit Zebrastreifen (Z. 350 StVO)
-  Querungsstelle mit Mittelinsel

Anlage 1.2  
**Bestand - Straßen- und Wegenetz  
(gemäß StVO)**











Maßstab 1:10.000 (DIN A3)  
Planstand 19.12.2022







**Legende**

-  Gemeindegrenze
-  Bahnlinie
-  Straßen
  
-  Fahrerunfall
-  Abbiegeunfall
-  Einbiegen- / Kreuzen- Unfall
-  Überschreitenunfall
-  Unfall ruhender Verkehr
-  Unfall im Längsverkehr
-  Sonstiger Unfall

Anlage 1.4

**Bestand - Verkehrsunfälle mit  
Fahrradbeteiligung**

Maßstab 1:10.000 (DIN A3)  
Planstand 14.12.2021



**Legende**

- Gemeindegrenze
- Bahnlinie
- Straßen
- Fahrradabstellanlagen -sehr gut-
- Fahrradabstellanlagen -ausreichend-
- Fahrradabstellanlagen -mangelhaft-

**Fahrradabstellanlagen -sehr gut-**

Bahnhof Ost	64
Bahnhof West	128
Rewe	12
Edeka Berghammer	8
Edeka Berghammer	28
TSV Feldkirchen	12
Rathaus	10

**Fahrradabstellanlagen -ausreichend-**

TSV Feldkirchen	40
Grundschule	65

**Fahrradabstellanlagen -mangelhaft-**

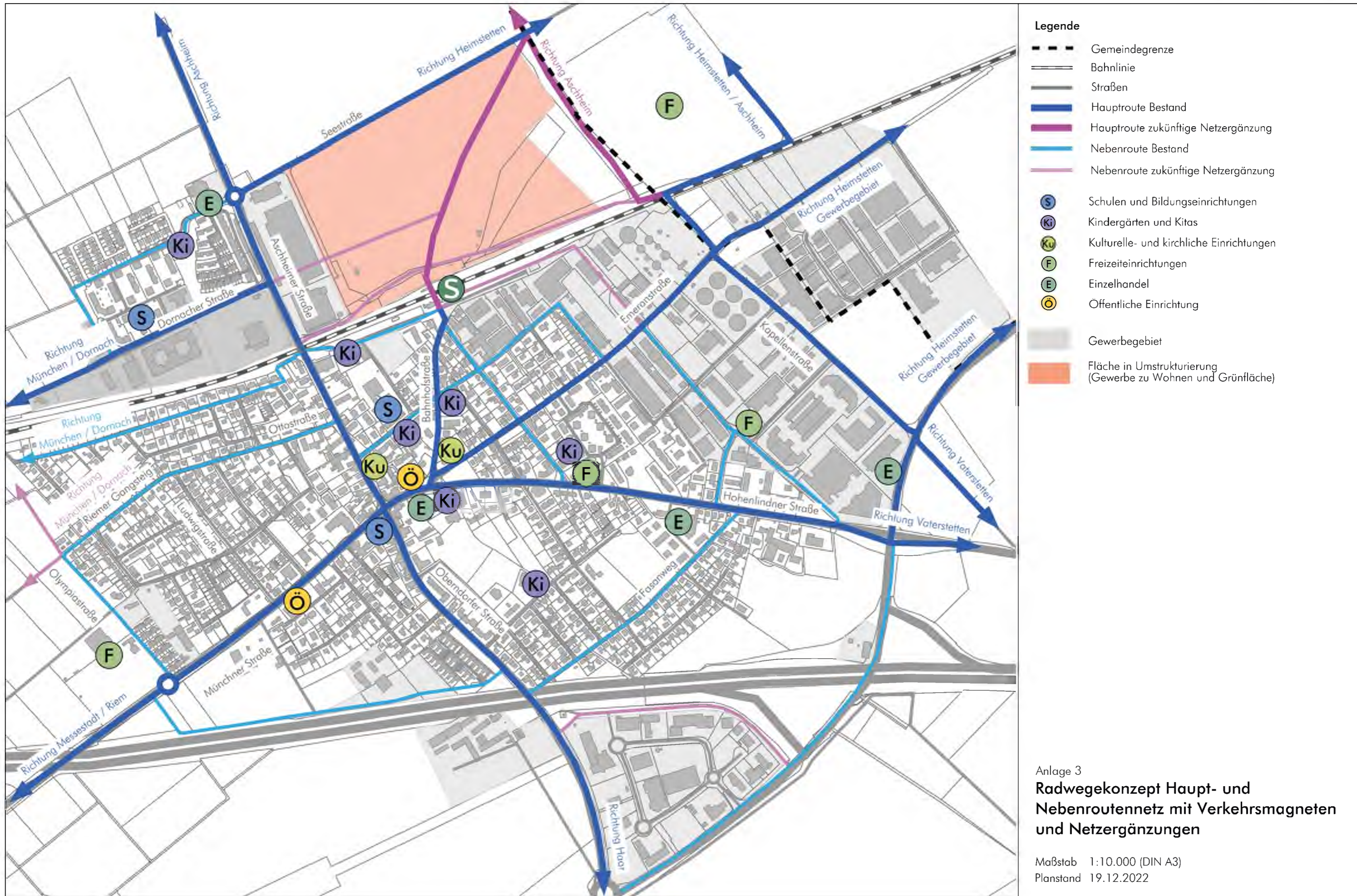
Ludwig-Glöckl-Haus	36
Penny	6
Penny	4
Pfarrkirche	8
Sparkasse	5
TSV Feldkirchen	10

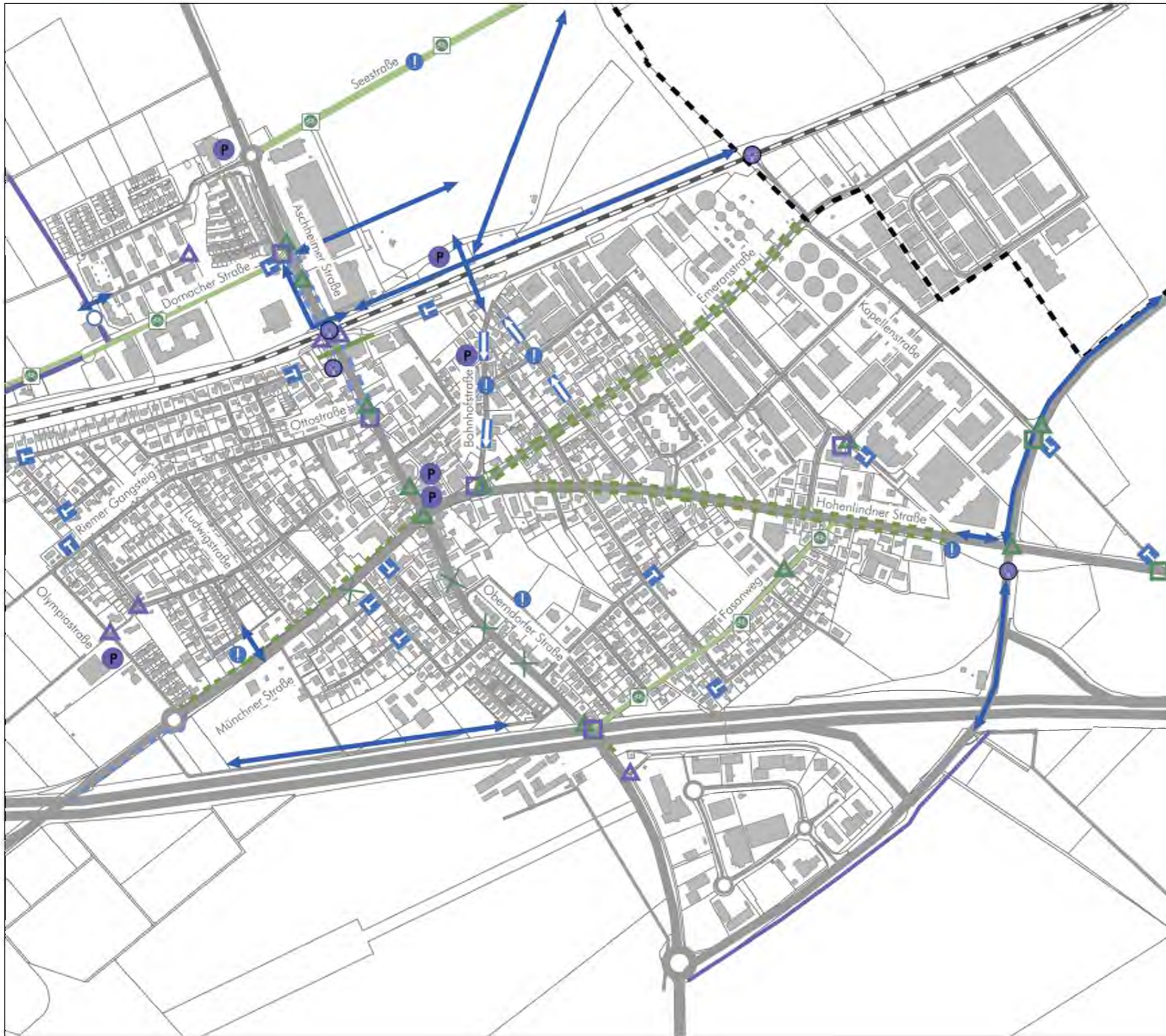
Anlage 1.5

**Bestand - Qualität der Fahrradabstellanlagen**

Maßstab 1:10.000 (DIN A3)  
Planstand 19.12.2022







- Legende**
- Gemeindegrenze
  - - - Bahnlinie
  - Straßen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit**
- - - Bestehende Radverkehrsanlage umbauen / rote Platten austauschen
  - Fahrradstraße (mit Freigabe für Kfz)
  - △ Verbesserung der Radwegführung (am Knotenpunkt)
  - (Mittelinsel als) Querungshilfe
  - × Verbesserung der Furtmarkierung
- Verbesserung der Netzverknüpfung**
- ↔ Herstellung von Wegverknüpfungen
- Verbesserung der Beschilderung**
- - - Radwegbenutzungspflicht überprüfen/ aufheben
  - ⊞ Hinweis auf Durchlässigkeit der Sackgasse
  - ⓘ Beschilderung überprüfen/ verbessern
  - Zeichen 260 anstelle von Zeichen 250
  - ⇨ Freigabe der Einbahnstraße für "Radfahrer in Gegenrichtung"
- Komfortverbesserung**
- △ Entfernung/ Veränderung Umlaufsperr-/ Hindernis
  - Bordsteinabsenkung
  - ⊙ Unterführung ausreichend beleuchten
  - ⓘ Verbesserung Schaltung an Lichtsignalanlage
  - P Verbesserung von Fahrradabstellanlagen
  - Oberflächenverbesserung

Anlage 4  
**Radwegkonzept - Maßnahmen**

Maßstab 1:10.000 (DIN A3)  
Planstand 19.12.2022

**ANLAGE 6: MASSNAHMENKATALOG**

1. Maßnahmen zur Verkehrssicherheit
  - 1.1 Entfernung des roten Plattenbelags
  - 1.2 Verbesserung der Radwegführung an Knotenpunkten
  - 1.3 Mittellinseln
  - 1.4 Fahrradstraße
  - 1.5 Furtmarkierungen und sonstige Markierungen
  
2. Maßnahmen zur Netzentwicklung/Lückenschlüsse
  - 2.1 Ausbau von Wegeverbindungen
  
3. Beschilderungsmaßnahmen
  - 3.1 Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht
  - 3.2 Durchlässige Sackgasse
  - 3.3 Freigabe Einbahnstraßen
  - 3.4 Aufhebung Recht- und Geradeausabbiegeverbot
  - 3.5 Freigabe für den Radverkehr
  - 3.6 Hinweise zur Radverkehrsführung
  
4. Komfortmaßnahmen
  - 4.1 Verbesserung Oberflächenzustand
  - 4.2 Umlaufsperrern
  - 4.3 Poller
  - 4.4 Bordsteinabsenkung
  - 4.5 Beleuchtung
  - 4.6 Fahrradabstellanlagen
  - 4.7 Service



## Inhalt

1.1.1	Entfernung des roten Plattenbelags auf den Gehwegen, Emeranstraße beidseitig .....	4
1.1.2	Entfernung des roten Plattenbelags auf Geh-/Radwegen mit Benutzungsrecht, Hohenlindner Straße beidseitig.....	5
1.1.3	Entfernung des roten Plattenbelags auf Geh-/Radwegen mit Benutzungsrecht, Münchner Straße beidseitig.....	6
1.2.1	Verbesserung der Verkehrsführung am Knotenpunkt Fasanweg / Brauereiweg.....	7
1.2.2	Verbesserung der Radwegeführung an Knotenpunkt Ottostraße / Aschheimer Straße .....	8
1.2.3	Verbesserung der Radwegeführung in der Aschheimer Straße zwischen Hauptkreuzung und Kirche .....	9
1.2.4	Verbesserung der Radwegeführung an der Hauptkreuzung .....	10
1.2.5	Verbesserung der Radwegeführung am Knotenpunkt Hohenlindner Straße/ Emeranstraße 11	
1.3.1	Mittelinsel als Querungshilfe Kapellenstraße / Hohenlindner Straße .....	12
1.3.2	Mittelinsel als Querungshilfe an der Kreisstraße M1 .....	13
1.4.1	Einrichtung einer Fahrradstraße Seestraße .....	14
1.4.2	Einrichtung einer Fahrradstraße Dornacher Straße .....	15
1.4.3	Einrichtung einer Fahrradstraße Fasanweg.....	16
1.5.1	Aufbringen einer roten Furtmarkierung an der Tankstelle .....	17
1.5.2	Entfernung der Mittelmarkierung in der Oberndorfer Straße.....	18
1.5.3	Verbesserung der Erkennbarkeit des Pollers an der Oberndorfer Straße.....	19
2.1.1	Bau eines Radwegs an der Hohenlindner Straße zwischen M1 und Kapsenweg .....	20
2.1.2	Bau eines Radwegs an der M1 zwischen Hohenlindner Straße und Messeparkplatz.....	21
2.1.3	Schaffung einer Querung der Hohenlindner Straße im Zuge des Radwegs an der M1 ..	22
2.1.4	Bau einer Wegeverbindung zwischen Tucherpark und Münchner Straße .....	23
2.1.5	Ausbau einer Wegeverbindung Brunnenstraße / Münchner Straße .....	24
2.1.6	Provisorische Öffnung des Nordzugangs der neuen Bahnunterführung mit Fahrradabstellanlage am Kiesgrund.....	25
2.1.7	Brücke vom Kiesgrund über die Aschheimer Straße und Bau einer Wegeverbindung zur Dornacher Straße .....	26
2.1.8	Ausbau einer Wegeverbindung Bahnparallele nördlich des Bahnhofs.....	27
2.1.9	Ausbau einer Wegeverbindung Bahnhof / Am Kiesgrund / Seestraße .....	28
2.1.10	Anbindung des neuen Baugebiets am Kiesgrund .....	29
2.1.11	Ausbau einer Wegeverbindung Schubertstraße.....	30
3.1.1	Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht Münchner Straße.....	31
3.1.2	Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht Aschheimer Straße .....	32
3.2.1	Beschilderung als durchlässige Sackgasse .....	33
3.3.1	Freigabe der Einbahnstraße Sonnenstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung.....	34

3.3.2	Freigabe der Einbahnstraße Bahnhofstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung .....	35
3.4.1	Aufhebung des Geradeaus- bzw. Rechtsabbiegegebots für Radfahrer .....	36
3.5.1	Freigabe eines landwirtschaftlichen Weges für den Radverkehr.....	37
3.6.1	Hinweis zur Radverkehrsführung auf Radwegen innerorts Hohenlindner Straße .....	38
3.6.2	Hinweis zur Radverkehrsführung auf der Fahrbahn (Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt) 39	
4.1.1	Verbesserung des Oberflächenzustands Dornacher Straße.....	40
4.1.2	Ausbau des Weges an der M1 zwischen Messeparkplatz und Oberndorfer Straße .....	41
4.1.3	Verbesserung der Oberflächenqualität des Weges von der Dornacher Straße nach Aschheim.....	42
4.2.1	Entfernung/Aufweitung der Umlaufsperrung Aschheimer Straße .....	43
4.3.1	Versetzen von Pollern Schubertstraße .....	44
4.3.2	Versetzen von Pollern Parkweg .....	45
4.4.1	Bordsteinabsenkung zur direkten Erreichbarkeit des ostseitigen Radwegs in der Aschheimer Straße .....	46
4.4.2	Bordsteinabsenkung und Gehwegverbreiterung Oberndorfer Straße .....	47
4.4.3	Bordsteinabsenkung am Ende der Hans-Riedl-Straße .....	48
4.5.1	Verbesserung der Beleuchtung .....	49
4.6.1	Verbesserung bzw. Erweiterung der Fahrradabstellanlagen beim TSV Feldkirchen.....	50
4.6.2	Verbesserung bzw. Erweiterung der Fahrradabstellanlagen am Ludwig-Glöckl-Haus....	51
4.6.3	Verbesserung bzw. Erweiterung der Fahrradabstellanlagen Grundschule .....	52
4.6.4	Verbesserung bzw. Erweiterung der Fahrradabstellanlagen an der Sparkasse .....	53
4.6.5	Verbesserung bzw. Erweiterung der Fahrradabstellanlagen Pfarrkirche St. Jakob Feldkirchen .....	54
4.6.6	Verbesserung bzw. Erweiterung der Fahrradabstellanlagen Penny.....	55
4.7.1	Errichtung einer E-Bike-Ladestation in der Ortsmitte Feldkirchen.....	56
4.7.2	Errichtung einer Fahrrad-Service-Station in der Ortsmitte Feldkirchen.....	57
4.7.3	Errichtung einer Fahrrad-Service-Station am S-Bahnhof Feldkirchen.....	58
4.7.4	Lastenradverleih .....	59

### 1.1.1 Entfernung des roten Plattenbelags auf den Gehwegen, Emeranstraße beidseitig



<b>Maßnahme:</b>	Fuß-, Radwegeausbau
<b>Kategorie:</b>	Verkehrssicherheit

<b>Mangel:</b>
Die Gestaltung könnte einerseits einen sonstigen Radweg vermuten lassen, andererseits ist das Radfahren durch Z. 239 nicht zugelassen. In Feldkirchen sollte auf allen Hauptverkehrsstraßen eine einheitliche Gestaltung und verkehrsrechtliche Anordnung angestrebt werden.
<b>Ziel:</b>
Übereinstimmung von baulicher Gestaltung und verkehrsrechtlicher Beschilderung einheitlich in Feldkirchen;
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>
Der Belag soll einheitlich sein und damit der Beschilderung angepasst, d.h. die roten Platten durch graue Platten ersetzt werden. Aus Gründen der einheitlichen Verkehrsführung sollte in der Emeranstraße das Radfahren auf dem Gehweg wieder erlaubt werden; Anpassung der Furtmarkierungen;

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget, verkehrsrechtlich
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
Z. 239 + Z. 1022-10 StVO	

### 1.1.2 Entfernung des roten Plattenbelags auf Geh-/Radwegen mit Benutzungsrecht, Hohenlindner Straße beidseitig



<b>Maßnahme:</b>	Fuß-, Radwegeausbau
<b>Kategorie:</b>	Verkehrssicherheit

<b>Mangel:</b>
Durch die gestalterische Trennung in der Hohenlindner Straße erreichen weder Geh- noch Radweg die notwendigen Mindestmaße; sowohl Fußgänger, als auch Radfahrer könnten auf der Einhaltung ihrer Fläche bestehen, die jedoch nicht die notwendigen Bewegungsspielräume gewährleistet.
<b>Ziel:</b>
Ermöglichung zum Befahren der gesamten Breite ohne „bauliche“ Trennung veranlasst Fußgänger und Radfahrer zur gemeinsamen Nutzung und zur gegenseitigen Rücksichtnahme, ermöglicht aber ausreichenden Bewegungsspielraum für beide. Übereinstimmung von baulicher Gestaltung und verkehrsrechtlicher Beschilderung.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>
Der Belag soll einheitlich sein und damit der Beschilderung angepasst, d.h. die roten Platten durch graue Platten ersetzt werden; Anpassung der Furtmarkierungen;

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen, Landkreis München

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
Z. 239 + Z. 1022-10 StVO	

### 1.1.3 Entfernung des roten Plattenbelags auf Geh-/Radwegen mit Benutzungsrecht, Münchner Straße beidseitig



<b>Maßnahme:</b>	Fuß-, Radwegeausbau
<b>Kategorie:</b>	Verkehrssicherheit

<b>Mangel:</b>
Durch die gestalterische Trennung erreichen weder Geh- noch Radweg die notwendigen Mindestmaße; sowohl Fußgänger, als auch Radfahrer könnten auf der Einhaltung ihrer Fläche bestehen, die jedoch nicht die notwendigen Bewegungsspielräume gewährleistet.
<b>Ziel:</b>
Ermöglichung zum Befahren der gesamten Breite ohne „bauliche“ Trennung veranlasst Fußgänger und Radfahrer zur gemeinsamen Nutzung und zur gegenseitigen Rücksichtnahme, ermöglicht aber ausreichenden Bewegungsspielraum für beide. Übereinstimmung von baulicher Gestaltung und verkehrsrechtlicher Beschilderung.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>
Der Belag soll einheitlich sein und damit der Beschilderung angepasst, d.h. die roten Platten durch graue Platten ersetzt werden; Anpassung der Furtmarkierungen;

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen, Landkreis München

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
Z. 239 + Z. 1022-10 StVO	

### 1.2.1 Verbesserung der Verkehrsführung am Knotenpunkt Fasanweg / Brauereiweg



<b>Maßnahme:</b>	Führung am Knotenpunkt
<b>Kategorie:</b>	Verkehrssicherheit

<b>Mangel:</b>
Die Oberflächengestaltung des Brauereiwegs und der trennende Bordstein erwecken den Eindruck einer untergeordneten Straße, obwohl an diesem Knotenpunkt rechts-vor-links gilt.
<b>Ziel:</b>
Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>
Umgestaltung des Knotenpunkts Fasanweg/Brauereiweg als einheitliche Oberfläche im gesamten Knotenpunktbereich; Alternativ: Anordnung von Zeichen 102 StVO im Fasanweg (von der Hohenlindner Str. kommend).

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	verkehrsrechtlich bzw. kleinere bauliche Maßnahme
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
 <p>Zeichen 102 StVO</p>	 <p>Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas</p>

### 1.2.2 Verbesserung der Radwegführung an Knotenpunkt Ottostraße / Aschheimer Straße



<b>Maßnahme:</b>	Führung am Knotenpunkt
<b>Kategorie:</b>	Verkehrssicherheit

<b>Mangel:</b>
Die Querung der Aschheimer Straße nahe der Ottostraße ist aufgrund des nicht abgesenkten Bordsteins und der schlechten Einsehbarkeit für den Radverkehr ungünstig zu queren. Der Fahrradverkehr muss die Lichtsignalanlage nutzen, sollte er nach Norden weiterfahren wollen, da dort eine Benutzungspflicht angeordnet ist, wodurch ein zügiges Weiterfahren verhindert wird. Ebenfalls sollte die Radwegebenutzungspflicht an der Aschheimer Straße abgeschafft werden.
<b>Ziel:</b>
Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fahrradverkehr und eine Verschaffung eines Geschwindigkeitsvorteils gegenüber des KFZ-Verkehrs.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>
Absenkung des Bordsteins und Abschaffung der Radwegebenutzungspflicht.

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen, Staatliches Bauamt Freising

<b>Grafische Darstellungen:</b>
<p>Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas</p>

### 1.2.3 Verbesserung der Radwegführung in der Aschheimer Straße zwischen Hauptkreuzung und Kirche

Aschheimer Straße



<b>Maßnahme:</b>	Führung am Knotenpunkt
<b>Kategorie:</b>	Verkehrssicherheit

<b>Mangel:</b>
Die Geh- und Radwege entlang der Aschheimer Straße sind in diesem Bereich einerseits eng, andererseits in ihrer Wegführung unübersichtlich, so dass Konflikte mit Fußgängern entstehen;
<b>Ziel:</b>
Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Komforts für den Rad- und Fußverkehr.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>
Verbreiterung des westseitigen Geh-/Radwegs; Änderung der Parkordnung auf der Ostseite vor der Sparkasse, Längsparken statt Querparken (potenzielles Sicherheitsrisiko im Umfeld des Knotenpunkts), dadurch Verbesserung der Sicht- und Platzverhältnisse für den Fuß- und Radverkehr;

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurz- bis mittelfristig
<b>Umsetzung:</b>	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen, Staatliches Bauamt Freising

<b>Grafische Darstellungen:</b>	



### 1.2.4 Verbesserung der Radwegführung an der Hauptkreuzung

Münchner Straße / Aschheimer Straße/  
Hohenlindner Straße/ Oberndorfer Straße



<b>Maßnahme:</b>	Führung am Knotenpunkt
<b>Kategorie:</b>	Verkehrssicherheit

<b>Mangel:</b>
Der gesamte Knotenpunkt ist durch die Fahrbahnteiler stark aufgeweitet; die Fußgängerfurten sind weit abgesetzt und zum Radfahren unattraktiv (diese Art der Knotenpunktgestaltung orientierte sich an den Erfordernissen der Bundesstraße, die mittlerweile so nicht mehr gegeben sind);
<b>Ziel:</b>
Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Komforts für den Rad- und Fußverkehr.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>
Umgestaltung des Knotenpunkts im Hinblick auf eine direktere Führung des Fuß- und Radverkehrsfurten; Versetzen der Furten näher zur Mitte; Entfernung der Fahrbahnteiler und Erweiterung der Flächen für den Fuß- und Radverkehr in den Seitenräumen; Prüfung der Option eines Kreisverkehrsplatzes;

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	mittelfristig
<b>Umsetzung:</b>	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen, Landkreis München, Staatliches Bauamt Freising

<b>Grafische Darstellungen:</b>

### 1.2.5 Verbesserung der Radwegführung am Knotenpunkt Hohenlindner Straße/ Emeranstraße

Querung der Emeranstraße



<b>Maßnahme:</b>	Furtmarkierung
<b>Kategorie:</b>	Verkehrssicherheit

<b>Mangel:</b>
Umgewige und unkomfortable Radverkehrsführung im Zuge der Hohenlindner Straße über die weit zurückgesetzte Mittelinsel in der Emeranstraße mit Wartepflicht ohne Furtmarkierung;
<b>Ziel:</b>
Verbesserung der Verkehrssicherheit. Erhöhung der Sichtbarkeit durch Markierung und farbliche Hervorhebung der Radwegefurt;
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>
Radwegefurt entlang der Hohenlindner Straße als Verlängerung des Radwegs, die südseitig weiter auf die Fahrbahn führt, nordseitig auf dem Gehweg weitergeführt wird. Die vorhandene Grünfläche muss teilweise rückgebaut, der Bordstein abgesenkt und ggf. der Lichtmast versetzt werden.

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	Kleinere bauliche Maßnahme
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
<p>Beispiel: Markierung von Radfahr- und Fußgängerfurten nach RMS</p>	<p>Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas</p>

### 1.3.1 Mittelinsel als Querungshilfe Kapellenstraße / Hohenlindner Straße



<b>Maßnahme:</b>	Querungshilfe
<b>Kategorie:</b>	Verkehrssicherheit

<b>Mangel:</b>
Auf der Kreuzung Kapellenstraße / Hohenlindner Straße fehlt eine Querungshilfe, da die Kapellenstraße einen wichtigen Verbindungsweg zwischen Weißenfeld und dem Gewerbegebiet Feldkirchen darstellt. Die hohen Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs stellen eine Gefahr für den Radverkehr bei der Querung dar.
<b>Ziel:</b>
Erhöhung der Sicherheit und komfortablere Überquerung der Hohenlindner Straße für Radfahrer und Fußgänger.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>
Errichtung einer Mittelinsel als Querungshilfe zwischen Kapellenstraße und Hohenlindner Straße.

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurz- bis mittelfristig
<b>Umsetzung:</b>	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen, Landkreis München

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
	<p>Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas</p>

### 1.3.2 Mittelinsel als Querungshilfe an der Kreisstraße M1

Kapellenstraße, Querung der Kreisstraße M1



<b>Maßnahme:</b>	Querungshilfe
<b>Kategorie:</b>	Verkehrssicherheit

<b>Mangel:</b>	Die Kapellenstraße stellt eine wichtige Nord-Süd-Verbindung dar; die Querung der stark befahrenen Kreisstraße M1 stellt einen Gefahrenpunkt dar.
<b>Ziel:</b>	Erhöhung der Sicherheit und komfortablere Überquerung der M1 für Radfahrer und Fußgänger ohne große Umwege für den Radverkehr.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Errichtung einer Mittelinsel als Querungshilfe im Bereich der Sperrfläche einschließlich Zuwegung von der südlichen Kapellenstraße.

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurz- bis mittelfristig, bzw. i.V. mit dem Bau des Radwegs an der M1
<b>Umsetzung:</b>	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen, Landkreis München

**Grafische Darstellungen:**

geplanter Fuß- und Radweg an der M1 mit Vorschlag Querungshilfe  
(Plangrundlage Landratsamt München, Stand: 12.04.2021)

### 1.4.1 Einrichtung einer Fahrradstraße Seestraße

Seestraße im Gemeindegebiet Feldkirchen (und Aschheim)



Maßnahme:	Fahrradstraße
Kategorie:	Verkehrssicherheit

<b>Mangel:</b>
Fortsetzung der Fahrradstraße (in der Gemeinde Kirchheim bereits vorhanden) fehlt; derzeitige Beschilderung wird der Bedeutung der Straße für den Radverkehr nicht gerecht; Fußweg (Benutzungsrecht für den Radverkehr) wird saisonal stark vom Radverkehr beansprucht. Dies beeinträchtigt die Fußgänger.
<b>Ziel:</b>
Eine durchgängige Fahrradstraße zwischen Kirchheim und Feldkirchen soll die hohe Bedeutung der Straße für den Radverkehr verdeutlichen (zukünftiger Radschnellweg München – Markt Schwaben); Entlastung des Fußweges vom Radverkehr.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>
Beschilderung mit Z. 244 (Kfz frei); Entfernung von Z. 274-53 und Z. 274-51.

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	verkehrsrechtlich
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen, Gemeinde Aschheim

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
<p>Z. 244 StVO</p>	<p>Fahrradstraße zum Heimstettener See (Kirchheim)</p>

### 1.4.2 Einrichtung einer Fahrradstraße Dornacher Straße

Dornacher Straße



Maßnahme:	Fahrradstraße
Kategorie:	Verkehrssicherheit

<b>Mangel:</b>
Die Verbindung wird intensiv vom Radverkehr genutzt, ohne dass dies erkennbar wird.
<b>Ziel:</b>
Eine durchgängige Fahrradstraße zwischen Feldkirchen und Riem soll die hohe Bedeutung der Straße für den Radverkehr verdeutlichen (zukünftiger Radschnellweg München – Markt Schwaben). Der Radverkehr soll besser sichtbar gemacht werden.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>
Beschilderung mit Z. 244 (Kfz frei); Entfernung von Z. 274-53 und Z. 274-51; Aufbringen von Piktogrammen „Fahrradstraße“ in regelmäßigen Abständen;

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Akteure:	Gemeinde Feldkirchen, Gemeinde Aschheim

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
<p>Z. 244 StVO</p>	<p>Fahrradstraße zum Heimstettener See (Kirchheim)</p>

### 1.4.3 Einrichtung einer Fahrradstraße Fasanweg

Fasanweg



Maßnahme:	Fahrradstraße
Kategorie:	Verkehrssicherheit

<b>Mangel:</b>
Die Verbindung wird intensiv vom Radverkehr genutzt, ohne dass dies erkennbar wird.
<b>Ziel:</b>
Verbesserung von Sicherheit und Komfort für den Radverkehr. Der Radverkehr soll besser sichtbar gemacht werden.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>
Beschilderung mit Z. 244 (Kfz frei); Entfernung von Z. 274-53 und Z. 274-51; Aufbringen von Piktogrammen „Fahrradstraße“ in regelmäßigen Abständen;

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Akteure:	Gemeinde Feldkirchen

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
<p>Z. 244 StVO</p>	<p>Fahrradstraße zum Heimstettener See (Kirchheim)</p>

### 1.5.1 Aufbringen einer roten Furtmarkierung an der Tankstelle

Tankstelle Münchner Straße, Tankstelle Hohenlindner Straße



<b>Maßnahme:</b>	Furtmarkierung
<b>Kategorie:</b>	Verkehrssicherheit

<b>Mangel:</b>	Starke belastete Grundstückszufahrt; Autofahrer rechnen möglicherweise nicht mit Radfahrern auf dem Gehweg.
<b>Ziel:</b>	Verbesserung der Verkehrssicherheit. Erhöhung der Erkennbarkeit des Radwegs durch Markierung und farbliche Hervorhebung der Radwegefurt.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Rotmarkierung der Radwegefurt im Bereich der Tankstellenein- und -ausfahrten mit Fahrradpiktogramm

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	verkehrsrechtlich
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen

**Grafische Darstellungen:**

Beispiel: Markierung von Radfahr- und Fußgängerfurten nach RMS



### 1.5.2 Entfernung der Mittelmarkierung in der Oberndorfer Straße

Oberndorfer Straße



<b>Maßnahme:</b>	Markierung
<b>Kategorie:</b>	Verkehrssicherheit

<b>Mangel:</b>
Die Mittelmarkierung fördert das fahrstreifenbezogene Fahren; dadurch wird oft der notwendige Seitenabstand beim Überholen von Radfahrern nicht eingehalten.
<b>Ziel:</b>
Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf der Fahrbahn; Einhaltung des notwendigen seitlichen Überholabstands;
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>
Entfernung der Mittelmarkierung (bis auf kurze Abschnitte vor den Mittelinseln und Haltelinien);

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	verkehrsrechtlich
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen, Staatliches Bauamt Freising

<b>Grafische Darstellungen:</b>	

### 1.5.3 Verbesserung der Erkennbarkeit des Pollers an der Oberndorfer Straße

Weg vom Gewerbegebiet Süd zur Oberndorfer Straße



<b>Maßnahme:</b>	Sonstige Markierung
<b>Kategorie:</b>	Verkehrssicherheit

<b>Mangel:</b>	Der Poller ist durch seine dunkle Farbgebung schlecht erkennbar; es fehlen ausreichende reflektierende Elemente.
<b>Ziel:</b>	Verbesserung der Sichtbarkeit des Pollers.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Aufbringen einer um den Poller herumgezogenen Markierung; Anbringen rot-weißer reflektierender Elemente am Poller

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	verkehrsrechtlich
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen

**Grafische Darstellungen:**

Beispiel: Herumführung der Markierung um einen Poller

## 2.1.1 Bau eines Radwegs an der Hohenlindner Straße zwischen M1 und Kapserweg

Hohenlindner Straße, Kreisstraße M1 bis Querungsstelle Höhe Kapserweg



Maßnahme:	Wegeverbindung
Kategorie:	Netzverknüpfung

<b>Mangel:</b>	Zunehmend wichtige Zielpunkte (z.B. Rewe) bei hoher Belastung der Kreisstraße M1, fehlender Radweg entlang der Kreisstraße M1 und fehlende Anbindung an die Hohenlindner Straße.
<b>Ziel:</b>	Schaffung einer sicheren Radverkehrsanlage.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Bau eines Fuß- und Radwegs entlang der Hohenlindner Straße von der Kreisstraße M1 bis zur Querungshilfe in Höhe des Kapserwegs; Bau ohne zusätzlichem Grunderwerb durch Rückbau der überbreiten Fahrbahn.

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	mittelfristig bzw. i.V. mit dem Bau des Radwegs an der Kreisstraße M1
<b>Umsetzung:</b>	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen, Landkreis München

<b>Grafische Darstellungen:</b>	<p>geplanter Fuß- und Radweg an der M1 mit Vorschlag Radwegführung zur Hohenlindner Straße (Plangrundlage LRA München, 12.04.2021)</p>
---------------------------------	--

### 2.1.2 Bau eines Radwegs an der M1 zwischen Hohenlindner Straße und Messeparkplatz

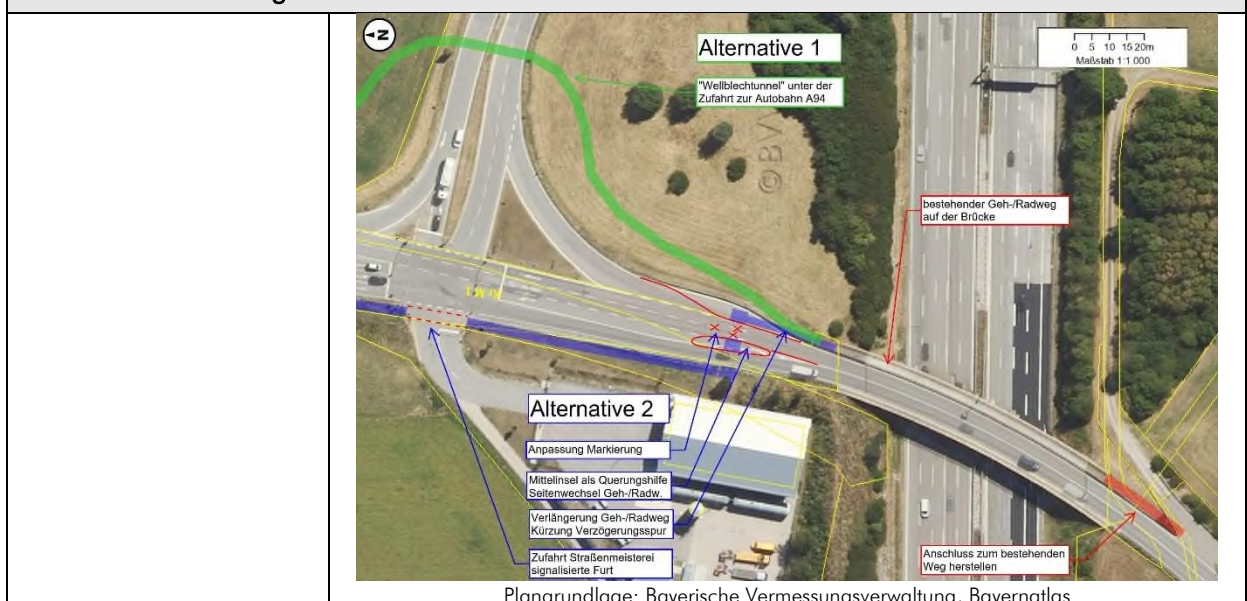


Maßnahme:	Wegeverbindung
Kategorie:	Netzverknüpfung

<b>Mangel:</b>	Fehlende Wegeverknüpfung entlang der südlichen M1 zur Querung der Autobahn
<b>Ziel:</b>	Bau einer durchgängigen Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr entlang der Kreisstraße M1 unter Nutzung des vorhandenen Wegs auf der Autobahnbrücke;
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Bau eines Wegs östlich der M1 zwischen dem Radweg südlich der Hohenlindner Straße und dem Messeparkplatz unter Nutzung des vorhandenen Wegs auf der Autobahnbrücke; Bau eines „Wellblechtunnels“ unter der Zufahrt zur A94; alternativ: Bau einer Querungshilfe unmittelbar nördlich der Autobahnbrücke und Weiterführung des Radwegs auf der Westseite der Kreisstraße M1.

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	mittelfristig bzw. i.V. mit dem Bau des Radwegs an der Kreisstraße M1
<b>Umsetzung:</b>	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen, Landkreis München, Autobahn GmbH

#### Grafische Darstellungen:



### 2.1.3 Schaffung einer Querung der Hohenlindner Straße im Zuge des Radwegs an der M1

Hohenlindner Straße / Kreisstraße M1



<b>Maßnahme:</b>	Wegeverbindung
<b>Kategorie:</b>	Netzverknüpfung

<b>Mangel:</b>	Gemäß der aktuellen Planung wird der Radweg parallel zur M1 an der Hohenlindner Straße zur vorhandenen Querungsstelle am Kapser Weg geführt. Zur Weiterführung entlang der Kreisstraße M1 muss die Hohenlindner Straße gequert werden. Ein Umweg über die o.g. Querungsstelle ist wenig attraktiv.
<b>Ziel:</b>	Schaffung einer sicheren Wegeverknüpfung im Zuge des Radwegs entlang der Kreisstraße M1.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Schaffung einer höhenfreien Querung der Hohenlindner Straße mit Anbindung an den bestehenden Radweg bzw. einer höhengleichen signalisierten Querung auf der Westseite des Knotenpunkts; Alternativ: Umgestaltung des Knotenpunkts Hohenlindner Straße/Kreisstraße M1 als Kreisverkehr und Schaffung einer Ortseingangssituation mit Querungsmöglichkeiten (Mittelinsel an der Zufahrt).

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	mittelfristig bzw. i.V. mit dem Bau des Radwegs an der Kreisstraße M1
<b>Umsetzung:</b>	größere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen, Landkreis München

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
<p>Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas</p>	<p>Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas</p>

### 2.1.4 Bau einer Wegeverbindung zwischen Tucherpark und Münchner Straße



<b>Maßnahme:</b>	Wegeverbindung
<b>Kategorie:</b>	Netzverknüpfung

<b>Mangel:</b>	Die Wegeverknüpfung vom Tucherpark zur Münchner Straße ist zwar vorhanden, aber nicht für den Radverkehr befahrbar, da diese über Privatgrund führt.
<b>Ziel:</b>	Schaffung einer Wegeverknüpfung zwischen Tucherpark und Münchner Straße, um den Fahrradverkehr einen Geschwindigkeitsvorteil zu verschaffen, damit dieser die Messe München leichter erreichen kann.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Bau einer Wegeverknüpfung zwischen Tucherpark und Münchner Straße.

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	mittelfristig
<b>Umsetzung:</b>	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
	<p>Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas</p>

### 2.1.5 Ausbau einer Wegeverbindung Brunnenstraße / Münchner Straße



<b>Maßnahme:</b>	Wegeverbindung
<b>Kategorie:</b>	Netzverknüpfung

<b>Mangel:</b>	Eine zweite Wegeverknüpfung zwischen Münchner Straße und Brunnenstraße ist nicht vorhanden. Eine Wegeverknüpfung wäre sinnvoll, da bereits ein Trampelpfad über die Wiese führt, obwohl ein asphaltierter Weg 40m weiter westlich existiert.
<b>Ziel:</b>	Schaffung einer zweiten Wegeverbindung zwischen Brunnenstraße und Münchner Straße, da der Weg von den Anwohnern bereits als Abkürzung genutzt wird.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Bau einer zweiten Wegeverbindung zwischen Brunnenstraße und Münchner Straße.

<b>Priorität:</b>	niedrig
<b>Zeithorizont:</b>	mittelfristig
<b>Umsetzung:</b>	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
	<p>Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas</p>

### 2.1.6 Provisorische Öffnung des Nordzugangs der neuen Bahnunterführung mit Fahrradabstellanlage am Kiesgrund



<b>Maßnahme:</b>	Wegeverbindung
<b>Kategorie:</b>	Netzverknüpfung

<b>Mangel:</b>
Die neue Bahnunterführung und der Zugang zum Bahnsteig sind bereits hergestellt. Auf der Nordseite fehlt jedoch ein Zugang bzw. eine Rampe. Da eine durchgängige Querung der Bahnlinie ein wesentliches Netzelement des Feldkirchener Radfahnetzes darstellt, sollte keinesfalls bis zur Fertigstellung des Baugebietes gewartet werden. Derzeit ist der Bahnhof aus Richtung Norden nur umwegig erreichbar.
<b>Ziel:</b>
Zugang zum Bahnhof auch von Norden; attraktiver Zugang auch für Radfahrer aus Aschheim;
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>
(Provisorische) Herstellung eines Zugangs mit Anbindung der Straße Am Kiesgrund; Errichtung einer Fahrradabstellanlage;

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	größere bauliche Maßnahme
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen, Deutsche Bahn, Grundstückseigentümer

<b>Grafische Darstellungen:</b>
Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas



### 2.1.7 Brücke vom Kiesgrund über die Aschheimer Straße und Bau einer Wegeverbindung zur Dornacher Straße



<b>Maßnahme:</b>	Wegeverbindung
<b>Kategorie:</b>	Netzverknüpfung

<b>Mangel:</b>	Ungünstige Anbindung des Gewerbegebiets an der Dornacher Straße und der Wohngebiete im Nordwesten an den Bahnhof
<b>Ziel:</b>	Schaffung einer besseren Anbindung des Gewerbegebiets an der Dornacher Straße und der Wohngebiete im Nordwesten an den Bahnhof ohne Querung der Aschheimer Straße
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Bau einer Brücke für den Fuß- und Radverkehr über die Aschheimer Straße nördlich parallel zu den Gleisen und Wegeverknüpfung mit der Dornacher Straße

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	mittelfristig (ggf. auch vor der Bebauung am Kiesgrund)
<b>Umsetzung:</b>	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen, Deutsche Bahn, Staatliches Bauamt Freising

**Grafische Darstellungen:**

Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas

## 2.1.8 Ausbau einer Wegeverbindung Bahnparallele nördlich des Bahnhofs

Radweg zwischen Am Kiesgrund und dem Heimstettener See



<b>Maßnahme:</b>	Wegeverbindung
<b>Kategorie:</b>	Netzverknüpfung

<b>Mangel:</b>	Eine Bahnparallele zwischen Aschheimer Straße und am Heimstettener See nördlich des Bahnhofs fehlt.
<b>Ziel:</b>	Schaffung einer Bahnparallele zwischen Aschheimer Straße und Heimstettener See, damit das neu geplante Wohngebiet angeschlossen wird; direkte Verbindung zum Heimstettener See.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Bau eines bahnparallelen Radwegs nördlich des Bahnhofs Feldkirchen

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	mittel- bis langfristig (ggf. auch vor der Bebauung am Kiesgrund)
<b>Umsetzung:</b>	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen, Deutsche Bahn, Grundeigentümer

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
	<p>Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas</p>

## 2.1.9 Ausbau einer Wegeverbindung Bahnhof / Am Kiesgrund / Seestraße



<b>Maßnahme:</b>	Wegeverbindung
<b>Kategorie:</b>	Netzverknüpfung

<b>Mangel:</b>
Derzeit fehlt eine Wegeverknüpfung; mit der Bebauung des neuen Wohngebiets zwischen Bahnhof und Seestraße kann diese hergestellt werden.
<b>Ziel:</b>
Das neu geplante Wohngebiet muss auch für den Fahrradverkehr erschlossen werden, wodurch eine Wegeverknüpfung zwischen Bahnhof, Am Kiesgrund und Seestraße nötig wird.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>
Bau einer Wegeverknüpfung zwischen Bahnhof, Am Kiesgrund und Seestraße.

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	langfristig (im Zusammenhang mit der Bebauung am Kiesgrund)
<b>Umsetzung:</b>	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
	<p>Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas</p>

### 2.1.10 Anbindung des neuen Baugebiets am Kiesgrund



Maßnahme:	Wegeverbindung
Kategorie:	Netzverknüpfung

<b>Mangel:</b>	
<b>Ziel:</b>	Anbindung des neuen Baugebiets an das bestehende Straßen- und Wegenetz; Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Geschwindigkeitsdämpfung bei Realisierung eines Kreisverkehrs als Anbindungsknoten
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Straßen- bzw. Wegeverbindung von der Aschheimer Straße zum neuen Siedlungsgebiet

<b>Priorität:</b>	Hoch (Planung)
<b>Zeithorizont:</b>	langfristig (im Zusammenhang mit der Bebauung am Kiesgrund)
<b>Umsetzung:</b>	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen, Staatliches Bauamt Freising; Grundeigentümer

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
	<p>Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas</p>

## 2.1.11 Ausbau einer Wegeverbindung Schubertstraße

Schubertstraße, Beethovenstraße



<b>Maßnahme:</b>	Wegeverbindung
<b>Kategorie:</b>	Netzverknüpfung

<b>Mangel:</b>
Eine Wegeverknüpfung zwischen Schubertstraße und dem Feldweg nördlich des Gewerbegebiets an der Dornacher Straße fehlt. Diese existiert bereits als Trampelpfad.
<b>Ziel:</b>
Ausbau des bereits existierenden Trampelpfades um die Schubertstraße mit dem Feldweg zu verbinden. Dieser führt direkt nach Aschheim und stellt eine wichtige Wegeverbindung für den Radverkehr dar.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>
Schaffung einer Wegeverknüpfung zwischen Schubertstraße und dem Feldweg nach Aschheim.

<b>Priorität:</b>	Hoch
<b>Zeithorizont:</b>	Kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	Kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
	<p>Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas</p>

### 3.1.1 Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht Münchner Straße

Kreisverkehr Münchner Straße/Olympiastraße, Radweg Südseite



<b>Maßnahme:</b>	Aufhebung der Benutzungspflicht
<b>Kategorie:</b>	Beschilderung

<b>Mangel:</b>	Radwegbenutzungspflicht im Bereich des Kreisverkehr ist unkomfortabel, dem Radverkehr sollte das Befahren des Kreisverkehrs ermöglicht werden.
<b>Ziel:</b>	Komfortables Abbiegen für den schnellen Radverkehr durch Befahrung des Kreisverkehrs; Angleichung der Radverkehrsführung/Beschilderung an die übrigen Abschnitte der Münchner Straße (innerorts Z. 239+1022-10).
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Versetzen von Z. 240 auf die Westseite des Kreisverkehrs; Ersetzen durch Z. 239+1022-10.

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	verkehrsrechtlich
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen, Landkreis München

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
 <p>Z. 239+1022-10</p>	

### 3.1.2 Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht Aschheimer Straße

Aschheimer Straße



<b>Maßnahme:</b>	Aufhebung der Benutzungspflicht
<b>Kategorie:</b>	Beschilderung

<b>Mangel:</b>
Radwegbenutzungspflicht im Bereich der Eisenbahnüberführung ist inkonsequent, da in den übrigen Abschnitten der B471 innerorts die Benutzungspflicht aufgehoben ist; die Durchfahrt ist ausreichend breit und hell; der schnelle Radverkehr auf der Fahrbahn wird in Abschnitten zur Gehwegbenutzung gezwungen.
<b>Ziel:</b>
Konsequente und nachvollziehbare Radverkehrsführung; Vermeidung eines ständigen Wechsels zwischen Fahrbahn- und Gehwegbenutzung.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>
Ersetzen von Z. 240 mit Z. 1000-31 durch Z. 239 mit Z. 1000-33 in Fahrtrichtung und von Z. 240 durch Z. 239+1022-10 entgegen der Fahrtrichtung.

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	verkehrsrechtlich
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen, Landkreis München

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
<p>Z. 239+1000-33 (in Fahrtrichtung)</p>	

### 3.2.1 Beschilderung als durchlässige Sackgasse



Dornacher Str., Sudetenstr. (westliches und östliches Ende), Breslauer Str. (westliches Ende und Einfahrt vom Riemer Gangsteig), Raiffeisenstr. (P&R-Parkplatz Westseite), Eschenweg, Zugspitzstr., Wendelsteinstr.; Jahnstr., Schwalbenstr., Kapellenstr. (östlich Kreisstr. M1 und nördlich Weißenfelder Str.), Hans-Riedl-Str.



<b>Maßnahmennummer:</b>	Durchlässige Sackgasse
<b>Kategorie:</b>	Beschilderung

<b>Mangel:</b>	Fehlender Hinweis auf eine durchlässige Sackgasse für den Rad- und Fußverkehr. Falsches Z. 357 StVO steht, anstatt des Z. 357-50 StVO.
<b>Ziel:</b>	Hinweis auf Radfahrverbindungen abseits des Kfz-Verkehrs bzw. mit nur geringem Kfz-Verkehr; Schaffung eines engmaschigen Radverkehrsnetzes. Verbesserung der Netzverknüpfung; Verkürzung der Wege.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Austauschen des Z. 357 StVO durch Z.357-50 StVO.

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	verkehrsrechtlich
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
 <p>Z. 357-50 StVO</p>	 <p>Beispiel: Aschheimer Straße</p>



### 3.3.1 Freigabe der Einbahnstraße Sonnenstraße für den Rad- verkehr in Gegenrichtung

Sonnenstraße, mehrere Schilder im gesamten Verlauf



<b>Maßnahme:</b>	Freigabe Einbahnstr.
<b>Kategorie:</b>	Beschilderung

<b>Mangel:</b>	Die Einbahnstraße ist für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben, der erforderliche Hinweis fehlt bei Z. 220.
<b>Ziel:</b>	Verbesserung der Netzverknüpfung; Verkürzung der Wege.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Bei Einbahnstraße Zusatzzeichen 1000-32 an Z. 220 und Z. 1022-10 an Z. 267 anbringen.

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	verkehrsrechtlich
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
  Z. 220 + 1000-32	 <p style="text-align: center;">Sonnenstraße</p>

### 3.3.2 Freigabe der Einbahnstraße Bahnhofstraße für den Rad- verkehr in Gegenrichtung

Bahnhofstraße, mehrere Schilder im gesamten Verlauf



<b>Maßnahme:</b>	Freigabe Einbahnstr.
<b>Kategorie:</b>	Beschilderung

<b>Mangel:</b>	Die Einbahnstraße ist für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben, der erforderliche Hinweis fehlt bei Z. 220.
<b>Ziel:</b>	Hinweis (Zusatzschild) ist gemäß StVO auch auf Z. 220 erforderlich; konsequente Umsetzung der Freigabe von Einbahnstraße in Gegenrichtung.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Ergänzung von Z. 220 durch Zusatzzeichen 1000-32 StVO.

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	verkehrsrechtlich
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
  Z. 220 + 1000-32	 Bahnhofstraße

### 3.4.1 Aufhebung des Geradeaus- bzw. Rechtsabbiegegebots für Radfahrer

Knotenpunkte Kreuzstraße/Bahnhofstraße,  
Kreuzstraße/Sonnenstraße,  
Bahnhofstraße/Emeranstraße



<b>Maßnahme:</b>	Rechtsabbiegegebot
<b>Kategorie:</b>	Beschilderung

<b>Mangel:</b>
Der Radverkehr ist nicht von den Abbiegegebotsen infolge einer kreuzenden Einbahnstraße ausgenommen, obwohl die Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben ist.
<b>Ziel:</b>
Ausnahme des Radverkehrs von Abbiegegebotsen; Schaffung eines engmaschigen Radwegenetzes; konsequente Umsetzung der Freigabe von Einbahnstraße in Gegenrichtung.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>
Anbringen des Zusatzzeichens 1022-10.

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	verkehrsrechtlich
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen

#### Grafische Darstellungen:



### 3.5.1 Freigabe eines landwirtschaftlichen Weges für den Radverkehr

Landwirtschaftlicher Weg von der Dornacher Straße nach Aschheim (Münchner Straße)



<b>Maßnahme:</b>	Radfahrer frei
<b>Kategorie:</b>	Beschilderung

<b>Mangel:</b>
Der landwirtschaftliche Weg ist für Fahrzeuge aller Art (darunter fallen auch Fahrräder) gesperrt, (was sicherlich nicht beabsichtigt war, da sich die Sperre gegen den allgemeinen Kfz-Verkehr richten sollte); ausgenommen ist lediglich der landwirtschaftliche Verkehr.
<b>Ziel:</b>
Beschilderung gemäß der eigentlichen Intention (Sperrung für den allgemeinen Kfz-Verkehr, Ausnahme für den landwirtschaftlichen Verkehr und Fahrräder); Freigabe eines gesperrten Weges für den Radverkehr; Schaffung eines engmaschigen Radwegenetzes (direkte Verbindung nach Aschheim mit Brücke über die Staatsstraße 2082).
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>
Ergänzung von Z. 250 und Z. 1026-38 durch Z. 1022-10 (Radfahrer frei); alternativ: Z. 260.

<b>Priorität:</b>	Hoch
<b>Zeithorizont:</b>	Kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	Verkehrsrechtlich
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen, Gemeinde Aschheim

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
<p>Z. 250 + 1026-38 +1022-10</p>	

### 3.6.1 Hinweis zur Radverkehrsführung auf Radwegen innerorts Hohenlindner Straße

Querungsstelle Höhe Kapsperweg;  
Querungsstelle Höhe Fasanweg



<b>Maßnahme:</b>	Hinweis Radverkehr
<b>Kategorie:</b>	Beschilderung

<b>Mangel:</b>
Wechsel vom einseitigen Zweirichtungsweg außerorts auf den beidseitigen Einrichtungsweg innerorts: Radfahrer wechseln an der Querungsstelle nicht auf den in Fahrtrichtung rechtsseitigen Radweg, sondern fahren geradeaus auf dem in Fahrtrichtung linksseitigen Weg weiter (erhöhte Konfliktgefahr an Einmündungen und Grundstückszufahrten durch Zweirichtungsverkehr).
<b>Ziel:</b>
Ableitung des Radverkehrs in Richtung Ortsmitte auf den rechtsseitigen Radweg (Hinführung zur Querungsstelle).
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>
Hinweis mit Z. 442-20 StVO; ersetzen von Z. 237+1012-31 (Ende); Anbringen einer Bodenmarkierung (Leitlinie) mit Pfeil nach rechts und Fahrradpiktogramm;

<b>Priorität:</b>	mittel
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	organisatorisch
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
 <p>Z. 442-20</p>	

### 3.6.2 Hinweis zur Radverkehrs- führung auf der Fahrbahn (Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt)

Aschheimer Straße, Oberndorfer Straße,  
Münchner Straße, Hohenlindner Straße



<b>Maßnahme:</b>	Hinweis Radverkehr
<b>Kategorie:</b>	Beschilderung

<b>Mangel:</b>
In den genannten Straßen gilt bzw. soll ein Benutzungsrecht und nicht eine Benutzungspflicht der Radwege gelten, d.h. das Radfahren ist auch auf der Fahrbahn erlaubt. Viele Autofahrer verstehen den Unterschied nicht und weisen teilweise belehrend die Radfahrer zurecht (z.B. durch Hupen).
<b>Ziel:</b>
Akzeptanz und Rücksicht auf den Radverkehr auf der Fahrbahn durch die Autofahrer
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>
Hinweisbeschilderung, dass das Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt ist

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	kleinere bauliche Maßnahme
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen, Landkreis München, Staatliches Bauamt

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
	<p>Beispiel: München, Alte Allee</p>

### 4.1.1 Verbesserung des Oberflächenzustands Dornacher Straße

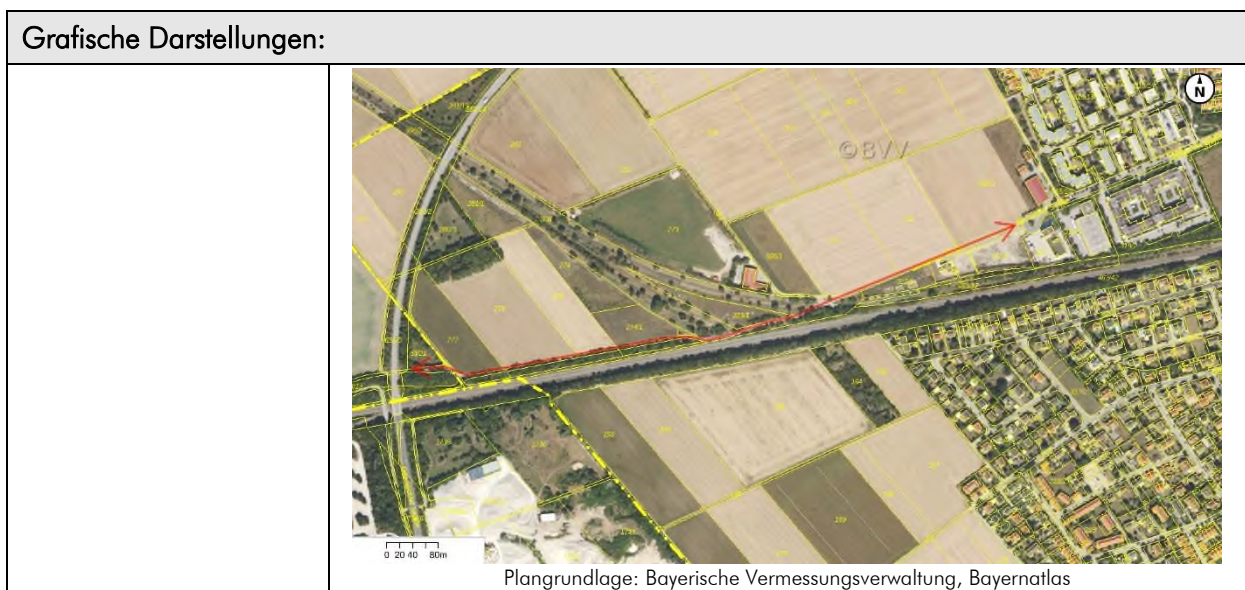
Dornacher Straße (westlich Wendehammer) nach Dornach



<b>Maßnahme:</b>	Oberflächenzustand
<b>Kategorie:</b>	Komfort

<b>Mangel:</b>	Oberflächenqualität mangelhaft, Verbindung zur Schubertstraße für den Fahrradverkehr unkomfortabel.
<b>Ziel:</b>	Schaffung eines engmaschigen Radwegenetzes; Einhaltung baulicher Standards bei der Oberflächenqualität; Angebot eines sicher und komfortabel befahrbaren Radwegenetzes.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Ausbau des Weges, Asphaltdeckschicht

<b>Priorität:</b>	mittel
<b>Zeithorizont:</b>	mittelfristig; ggf. im Zuge der Realisierung des gepl. Radschnellwegs
<b>Umsetzung:</b>	größere bauliche Maßnahme
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen



### 4.1.2 Ausbau des Weges an der M1 zwischen Messeparkplatz und Oberndorfer Straße

Landwirtschaftlicher Weg parallel zur M1



Maßnahme:	Oberflächenzustand
Kategorie:	Komfort

<b>Mangel:</b>
Die bestehende Wegverbindung entlang der M1 vom Messeparkplatz bis zum Kreisverkehr an der Oberndorfer Straße besitzt eine mangelhafte Oberflächenqualität.
<b>Ziel:</b>
Schaffung einer durchgängigen Wegverbindung entlang der Kreisstraße M1 mit ansprechender Oberflächenqualität;
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>
Asphaltierung der Wegeverbindung entlang der M1 zwischen Messeparkplatz und dem Kreisverkehr Oberndorfer Straße.

<b>Priorität:</b>	mittel
<b>Zeithorizont:</b>	mittelfristig
<b>Umsetzung:</b>	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen

**Grafische Darstellungen:**

Verbesserung der Querungsstelle zum Otto-Lilienthal-Ring

Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayematlas



### 4.1.3 Verbesserung der Oberflächenqualität des Weges von der Dornacher Straße nach Aschheim

Landwirtschaftlicher Weg von der Dornacher Straße nach Aschheim (Münchner Straße)



<b>Maßnahme:</b>	Oberflächenzustand
<b>Kategorie:</b>	Komfort

<b>Mangel:</b>
Der landwirtschaftliche Weg von der Dornacher Straße nach Aschheim besitzt teilweise eine schlechte Oberflächenqualität.
<b>Ziel:</b>
Verbesserung der Oberflächenqualität zur Schaffung eines komfortabel befahrbaren engmaschigen Radwegenetzes (direkte Verbindung nach Aschheim mit Brücke über die Staatsstraße 2082).
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>
Verbesserung der Oberfläche; regelmäßige Instandhaltung

<b>Priorität:</b>	mittel
<b>Zeithorizont:</b>	kurz- bis mittelfristig
<b>Umsetzung:</b>	baulich
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen, Gemeinde Aschheim

<b>Grafische Darstellungen:</b>	

### 4.2.1 Entfernung/Aufweitung der Umlaufsperrre Aschheimer Straße

Rampe von der Raiffeisenstraße zur Aschheimer Straße



<b>Maßnahme:</b>	Umlaufsperrre
<b>Kategorie:</b>	Komfort

<b>Mangel:</b>	Enge Umlaufsperrre ist unkomfortabel; Umlaufsperrre schlecht sichtbar, Umlaufsperrre nicht befahrbar mit Lastenfahrrad / Lastenanhänger.
<b>Ziel:</b>	Aufweitung der Umlaufsperrre, so dass nicht abgestiegen werden muss und eine Befahrbarkeit mit Fahrradanhänger möglich ist; bessere Erkennbarkeit.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Entfernung der Umlaufsperrre oder durch Veränderung an die Richtlinien angepasst werden (z.B. Teilentfernung nur einer Sperrre oder Versetzung der beiden Umlaufsperrren, sodass ein größerer Abstand entsteht), um eine Durchlässigkeit für den Radverkehr gewährleisten zu können (auch für Lastenräder oder Fahrräder mit Anhänger, Kinderwägen etc.). Bei einer Teilentfernung muss die Umlaufsperrre gut sicht- und erkennbar gestaltet werden (z.B. durch Beleuchtung).

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen

<b>Grafische Darstellungen:</b>													
	<table border="1" style="margin-top: 10px;"> <tr> <td colspan="4" style="text-align: center;">Angaben in [m]</td> </tr> <tr> <td><b>Wegbreite B<sub>w</sub> [m]</b></td> <td>2,00</td> <td>≥2,00 - 2,50</td> <td>≥2,50</td> </tr> <tr> <td><b>Einfahrbreite B<sub>e</sub> [m]</b></td> <td>1,15</td> <td>1,30</td> <td>1,50</td> </tr> </table>	Angaben in [m]				<b>Wegbreite B<sub>w</sub> [m]</b>	2,00	≥2,00 - 2,50	≥2,50	<b>Einfahrbreite B<sub>e</sub> [m]</b>	1,15	1,30	1,50
Angaben in [m]													
<b>Wegbreite B<sub>w</sub> [m]</b>	2,00	≥2,00 - 2,50	≥2,50										
<b>Einfahrbreite B<sub>e</sub> [m]</b>	1,15	1,30	1,50										

### 4.3.1 Versetzen von Pollern Schubertstraße

Schubertstraße (östlicher Wendehammer)



Maßnahme:	Poller versetzen
Kategorie:	Komfort

<b>Mangel:</b>
Der Abstand der Poller, die eine Durchfahrt mit dem Kfz verhindern sollen, ist zu eng, um eine ungehinderte Durchfahrt mit Fahrradanhängern bzw. Dreirädern zu ermöglichen.
<b>Ziel:</b>
Durchfahrt sollte auch mit Fahrradanhängern bzw. Dreirädern möglich sein.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>
Versetzen eines Pollers und Schaffung einer Durchfahrtsbreite von ca. 1,3m (Regelmaß, Ableitung aus ERA 2010, S.16, Bild 3); Poller kann auch asymmetrisch stehen, so dass die Durchfahrt auf nur einer Seite möglich ist.

<b>Priorität:</b>	mittel
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen

**Grafische Darstellungen:**

Begegnen und Nebeneinanderfahren

2,25 m

S 1,00 m S (0,80 m)      S 2,00 m S (1,60 m)      S 2,30 m S (1,90 m)

— Lichter Raum    - - - - Verkehrsraum      S = Sicherheitsraum  
(Klammerangaben: bei beengten Verhältnissen)

**Bild 3: Verkehrsräume und lichte Räume des Radverkehrs**

### 4.3.2 Versetzen von Pollern Parkweg

Parkweg



Maßnahme:	Poller versetzen
Kategorie:	Komfort

<b>Mangel:</b>
Der Abstand der Poller, die eine Durchfahrt mit dem Kfz verhindern sollen, ist zu eng, um eine ungehinderte Durchfahrt mit Fahrradanhängern bzw. Dreirädern zu ermöglichen.
<b>Ziel:</b>
Durchfahrt sollte auch mit Fahrradanhängern bzw. Dreirädern möglich sein.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>
Versetzen eines Pollers und Schaffung einer Durchfahrtsbreite von ca. 1,3m (Regelmaß, Ableitung aus ERA 2010, S.16, Bild 3); Poller kann auch asymmetrisch stehen, so dass die Durchfahrt auf nur einer Seite möglich ist.

<b>Priorität:</b>	mittel
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen

**Grafische Darstellungen:**

Begegnen und Nebeneinanderfahren

———— Lichter Raum    - - - - - Verkehrsraum    S = Sicherheitsraum  
 (Klammerangaben: bei beengten Verhältnissen)

**Bild 3: Verkehrsräume und lichte Räume des Radverkehrs**

### 4.4.1 Bordsteinabsenkung zur direkten Erreichbarkeit des ostseitigen Radwegs in der Aschheimer Straße

Gegenüber der Einmündung der Dornacher Straße in die Aschheimer Straße



<b>Maßnahme:</b>	Bordsteinabsenkung
<b>Kategorie:</b>	Komfort

<b>Mangel:</b>
Aus der Dornacher Straße kommend besteht keine Möglichkeit den gegenüber liegenden (rechtsseitigen) Radweg direkt zu erreichen; derzeit muss der linksseitige Radweg benutzt werden (Konfliktpotenzial an der Bushaltestelle), um ca. 70m weiter nördlich die Aschheimer Straße zu queren.
<b>Ziel:</b>
Direktes Linksabbiegen für den schnellen Radverkehr und direkte Erreichbarkeit des rechten Radwegs in Fahrrichtung Norden; Vermeidung von Konflikten mit Busfahrgästen an der Bushaltestelle.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>
Absenkung des Bordsteins am ostseitigen Radweg der Aschheimer Straße (gegenüber der Dornacher Straße); ggf. Verschiebung der Bushaltestelle nach Norden und Einrichtung einer Querungsstelle unmittelbar am Knotenpunkt. Bei Realisierung des Wohngebiets am Kiesgrund sollte ein Umbau des gesamten Knotens zu einem Kreisverkehr geprüft werden, da dieser auch eine verkehrsberuhigende Wirkung aufweist;

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen, Staatliches Bauamt Freising

<b>Grafische Darstellungen:</b>
<p>Plangrundlage: Bayerische Vermessungsverwaltung, Bayernatlas</p>

### 4.4.2 Bordsteinabsenkung und Gehwegverbreiterung Oberndorfer Straße

Ostseitiger Gehweg auf der Autobahnbrücke südlich Fasanweg



<b>Maßnahme:</b>	Bordsteinabsenkung
<b>Kategorie:</b>	Komfort

<b>Mangel:</b>
Gehweg auf der Autobahnbrücke ist für den Radverkehr freigegeben worden, aber zu schmal; fehlende Bordsteinabsenkung am Fasanweg bzw. ungenügende Bordsteinabsenkung am weiterführenden Radweg; Belag auf der Südseite der Brücke lückenhaft (Rutschgefahr durch Kieseintrag).
<b>Ziel:</b>
Sichere und komfortable Nutzung des freigegebenen Gehwegs zum Radfahren;
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>
Verbreiterung des bestehenden Gehwegs im Brückenbereich um ca. 1,5m (Fahrbahnbreite derzeit ca. 8m) und Absenkung des Bordsteins am Fasanweg und Markierung einer Furt über den Fasanweg; Asphaltdeckschicht südlich der Brücke vervollständigen; Bordsteinabsenkung nördl. Fasanweg;

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen, Staatl. Bauamt Freising, Autobahn GmbH

**Grafische Darstellungen:**

ungenügende Bordsteinabsenkung am Fasanweg	Rutschgefahr durch Kieseintrag südlich der Brücke

### 4.4.3 Bordsteinabsenkung am Ende der Hans-Riedl-Straße



<b>Maßnahme:</b>	Bordsteinabsenkung
<b>Kategorie:</b>	Komfort

<b>Mangel:</b>	Die Hans-Riedl-Straße endet am Wendehammer, eine Bordsteinabsenkung auf den freigegebenen Fußweg zur Hohenlindner Straße fehlt.
<b>Ziel:</b>	Ermöglichen einer komfortablen Durchfahrt zur Hohenlindner Straße (ohne Überfahrt auf Privatgelände)
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Absenkung des Bordsteines im Bereich des Wendehammers

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	kleinere bauliche Maßnahme
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
---------------------------------	--

### 4.5.1 Verbesserung der Beleuchtung

Fuß- und Radwegtunnel unter der Kreisstraße M1, Aschheimer Straße Zugänge ostseitig + westseitig



<b>Maßnahme:</b>	Beleuchtung
<b>Kategorie:</b>	Komfort

<b>Mangel:</b>	Schlechte Ausleuchtung des Tunnels, sowohl nachts, als auch tagsüber (u. a. starke Lichtkontraste an sehr sonnigen Tagen).
<b>Ziel:</b>	Gleichmäßige Ausleuchtung des Tunnels, Verminderung der starken Lichtgegensätze tagsüber. Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Anbringen einer abgestimmten Beleuchtung

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen, Landkreis München

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
<p>Tunnel M1</p>	<p>Zugang von der Sudetenstraße zur Aschheimer Straße</p>



### 4.6.1 Verbesserung bzw. Erweiterung der Fahrradabstellanlagen beim TSV Feldkirchen

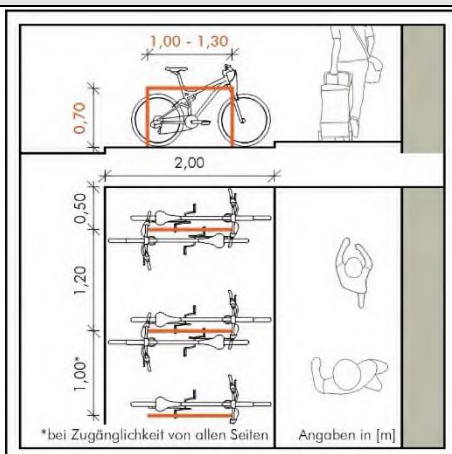


<b>Maßnahme:</b>	Fahrradabstellanlage
<b>Kategorie:</b>	Komfort

<b>Mangel:</b>	Nicht überdachte Fahrradabstellanlagen.
<b>Ziel:</b>	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrads als Verkehrsmittel.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Am Sportgelände des TSV Feldkirchen gibt es ausreichend Bügel- und Anlehnparkter, die jedoch überdacht sein sollten.

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	kleinere bauliche Maßnahme
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen

#### Grafische Darstellungen:



Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder  
(Quelle: RASt 06)



Beispiel: Fahrradabstellanlagen in Bobingen

### 4.6.2 Verbesserung bzw. Erweiterung der Fahrradabstellanlagen am Ludwig-Glöckl-Haus



Maßnahme:	Fahrradabstellanlage
Kategorie:	Komfort

<b>Mangel:</b>
Mangelhafte Fahrradabstellanlagen.
<b>Ziel:</b>
Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrads als Verkehrsmittel.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>
Die Fahrradständer am Ludwig-Glöckl-Haus sind zwar ausreichend vorhanden und optimal platziert, aber nur mit Felgenklemmung und ohne Überdachung. Die vorhandenen Fahrradständer sollten durch aktuelle Modelle (z.B. moderne Anlehnbügel) mit Überdachung ersetzt werden. Die Ansperrmöglichkeit von Rad und Rahmen ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme
Akteure:	Gemeinde Feldkirchen

**Grafische Darstellungen:**

Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder  
(Quelle: RASt 06)

Beispiel: Fahrradabstellanlagen in Bobingen

### 4.6.3 Verbesserung bzw. Erweiterung der Fahrradabstellanlagen Grundschule



Maßnahme:	Fahrradabstellanlage
Kategorie:	Komfort

<b>Mangel:</b>
Fahrradabstellanlagen nicht überdacht.
<b>Ziel:</b>
Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrads als Verkehrsmittel.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>
Die Fahrradständer an der Grundschule sind zwar ausreichend vorhanden, aber als „Bügelparker“ und ohne Überdachung. Die vorhandenen Fahrradständer sollten durch aktuelle Modelle (z.B. moderne Anlehnbügel) mit Überdachung ersetzt werden. Die Ansperrmöglichkeit von Rad und Rahmen ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme
Akteure:	Gemeinde Feldkirchen

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
<p>Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder (Quelle: RASt 06)</p>	<p>Beispiel: Kindertagesstätte Aschheim</p>

### 4.6.4 Verbesserung bzw. Erweiterung der Fahrradabstellanlagen an der Sparkasse



Maßnahme:	Fahrradabstellanlage
Kategorie:	Komfort

<b>Mangel:</b>	Mangelhafte Fahrradabstellanlagen.
<b>Ziel:</b>	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrads als Verkehrsmittel.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Die Fahrradständer an der Sparkasse sind Modelle mit Felgenklemmung. Die vorhandenen Fahrradständer sollten durch aktuelle Modelle (z.B. moderne Anlehnbügel) ersetzt werden. Die Ansperrmöglichkeit von Rad und Rahmen ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal.

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	kleinere bauliche Maßnahme
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
<p>Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder (Quelle: RASt 06)</p>	<p>Beispiel: TSV Feldkirchen</p>

### 4.6.5 Verbesserung bzw. Erweiterung der Fahrradabstellanlagen Pfarrkirche St. Jakob Feldkirchen



Maßnahme:	Fahrradabstellanlage
Kategorie:	Komfort

<b>Mangel:</b>
Mangelhafte Fahrradabstellanlagen.
<b>Ziel:</b>
Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrads als Verkehrsmittel.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>
Die Fahrradständer an der Pfarrkirche Feldkirchen sind Modelle mit Felgenklemmung. Die vorhandenen Fahrradständer sollten durch aktuelle Modelle (z.B. moderne Anlehnbügel) ersetzt werden. Die Ansperrmöglichkeit von Rad und Rahmen ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal.

Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme
Akteure:	Gemeinde Feldkirchen

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
<p>Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder (Quelle: RASt 06)</p>	<p>Beispiel: TSV Feldkirchen</p>

### 4.6.6 Verbesserung bzw. Erweiterung der Fahrradabstellanlagen Penny



<b>Maßnahme:</b>	Fahrradabstellanlage
<b>Kategorie:</b>	Komfort

<b>Mangel:</b>	Mangelhafte Fahrradabstellanlagen.
<b>Ziel:</b>	Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrads als Verkehrsmittel.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Die Fahrradständer am Penny sind nicht in ausreichender Zahl vorhanden, nur mit Felgenklemmung, ohne Überdachung und teilweise an einem unattraktiven Standort. Die vorhandenen Fahrradständer sollten durch aktuelle Modelle (z.B. moderne Anlehnbügel) mit Überdachung ersetzt werden. Die Ansperrmöglichkeit von Rad und Rahmen ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal. Bei Einkaufsmöglichkeiten ist vor allem die Anlehmöglichkeit wichtig, da Einkäufe transportiert werden oder auch Kinder auf Kindersitzen mitfahren.

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	kleinere bauliche Maßnahme
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen, Grundstückseigentümer, Marktbetreiber

**Grafische Darstellungen:**

Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder  
(Quelle: RASt 06)

Beispiel: Edeka Berghammer Feldkirchen

### 4.7.1 Errichtung einer E-Bike-Ladestation in der Ortsmitte Feldkirchen

z.B. Rathaus, Sparkasse/Kirche



<b>Maßnahme:</b>	E-Bike Ladestation
<b>Kategorie:</b>	Service

<b>Mangel:</b>	Fehlende Fahrradladestation für E-Bikes/Pedelecs
<b>Ziel:</b>	Erhöhung der Attraktivität des Radfahrens
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Errichtung einer Fahrradladestation

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	kleinere bauliche Maßnahme
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
<p>E-Bike-Ladestation Röthenbach</p>	

### 4.7.2 Errichtung einer Fahrrad-Service-Station in der Ortsmitte Feldkirchen

z.B. Rathaus, Sparkasse/Kirche



<b>Maßnahme:</b>	Service-Station
<b>Kategorie:</b>	Service

<b>Mangel:</b>	Fehlende Fahrradservice-Station
<b>Ziel:</b>	Serviceangebot für kleinere Reparaturen in Eigenleistung sowie Ersatzteile.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Einrichtung einer Reparaturservicestation mit Luftpumpe und ggf. Ersatzteilautomat.

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	kleinere bauliche Maßnahme
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
<p>Reparaturstation (Gemeinde Planegg)</p>	<p>Ersatzteilautomat (München-Neuaußing)</p>





### 4.7.3 Errichtung einer Fahrrad-Service-Station am S-Bahnhof Feldkirchen



<b>Maßnahme:</b>	Service-Station
<b>Kategorie:</b>	Service

<b>Mangel:</b>	Fehlende Fahrradservice-Station
<b>Ziel:</b>	Serviceangebot für kleinere Reparaturen in Eigenleistung sowie Ersatzteile.
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Einrichtung einer Reparaturservicestation mit Luftpumpe und ggf. Ersatzteilautomat.

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	kleinere bauliche Maßnahme
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen, Deutsche Bahn

<b>Grafische Darstellungen:</b>	
 <p>Reparaturstation (Gemeinde Planegg)</p>	 <p>Ersatzteilautomat (München-Neuubing)</p>

### 4.7.4 Lastenradverleih

Gemeindeverwaltung Feldkirchen



<b>Maßnahme:</b>	Lastenrad
<b>Kategorie:</b>	Service

<b>Mangel:</b>
Durch die kompakte Siedlungsstruktur sind die Wege in Feldkirchen kurz, so dass die meisten Wege im Binnenverkehr mit dem Fahrrad erledigt werden können, auch bei kleineren Transporten. Der hohe Einstiegspreis für Lastenräder hält jedoch viele Bürger vom Kauf ab. Ein Verleih ermöglicht es den Bürgern die Zweckmäßigkeit vorher zu testen.
<b>Ziel:</b>
Möglichkeit kleinere Transporte statt mit dem Kfz mit dem Fahrrad zu erledigen;
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>
Angebot eines Lastenradverleihs um die Vorzüge des Lastenrads zu testen

<b>Priorität:</b>	hoch
<b>Zeithorizont:</b>	kurzfristig
<b>Umsetzung:</b>	organisatorische Maßnahme
<b>Akteure:</b>	Gemeinde Feldkirchen, Fahrradhändler

**Grafische Darstellungen:**



Lastenradverleih (Gemeinde Poing)



Lastenradparkplätze (Gemeinde Gröbenzell)