





## 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	6
2.6	Wichtige Quell- und Zielgebiete des Radverkehrs	7
2.7	Schulwege	9
2.8	Fahrradabstellanlagen	9
2.9	Zwischenfazit der Vorbereisungen der AGFK	10
2.10	Zusammenfassung der Ergebnisse aus der Haushaltsbefragung	12
<b>3</b>	<b>Bewertung</b>	<b>13</b>
3.1	Zusammenfassung Stärken und Schwächen	13
3.2	Mängel und Konfliktbereiche	15
3.3	Handlungsbedarf	16
<b>4</b>	<b>Leitvorstellungen und Rahmenbedingungen</b>	<b>17</b>
4.1	Verkehrliche Ziele und Anforderungen an ein Radfahrnetz	17
4.2	Vertiefte Betrachtung – Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht	23
4.3	Ansprüche an Fahrradabstellanlagen	24
4.4	Weitere Rahmenbedingungen	26
<b>5</b>	<b>Konzept</b>	<b>27</b>
5.1	Entwicklung eines Routennetzes	27
5.2	Maßnahmen	28
5.3	Prioritäten	33
5.3.1	Grundsätzliches Vorgehen	33
5.3.2	Prioritätenliste	33

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Erdinger Landstraße in Aschheim .....	1
Abbildung 2:	Lage Aschheims im Raum.....	2
Abbildung 3:	Verbindungsstraße zwischen Aschheim und Dornach - Münchner Straße .....	2
Abbildung 4:	Brecherspitzweg - Teil des RadlRing-München.....	5
Abbildung 5:	Kantweg - Teil des RadlRing-München.....	5
Abbildung 6:	Tempo 10 km/h in der Seestraße .....	6
Abbildung 7:	Unfallpunkt Kreisverkehr Eichendorffstraße/ Feldkirchner Straße .....	6
Abbildung 8:	St. Emmeram Realschule Aschheim .....	7
Abbildung 9:	Gemeindliche Kindertagesstätte Aschheim .....	7
Abbildung 10:	REWE Aschheim .....	7
Abbildung 11:	Rathaus Aschheim .....	8
Abbildung 12:	Sportverein Dornach .....	8
Abbildung 13:	Gewerbegebiet Dornach.....	8
Abbildung 14:	Kirche St. Peter und Paul .....	8
Abbildung 15:	Seniorenzentrum Aschheim.....	8
Abbildung 16:	Route der AGFK-Vorbereitung in Aschheim am 07.11.2022.....	10
Abbildung 17:	Modal Split in Aschheim aus der Haushaltsbefragung vom 10.05.2022 .....	12
Abbildung 18:	Nennungen von Problemthemen nach Verkehrsarten aus der Haushaltsbefragung .....	12
Abbildung 19:	Beispiel Schwächen: Zu schmaler Radweg mit rotem Plattenbelag am Beispiel Feldkirchner Straße.....	14
Abbildung 20:	Beispiel Schwächen: Fehlende Beleuchtung am Radwege zwischen Aschheim und Dornach .....	14
Abbildung 21:	Beispiel Schwächen: Veraltete Modelle von Fahrradabstellanlagen beim FC Aschheim	14
Abbildung 22:	Beseitigung unnötiger Einschränkungen und Behinderungen des Radverkehrs durch verkehrsrechtliche Anordnungen (nicht durchlässige Sackgasse) am Beispiel Max-Planck-Straße .....	16
Abbildung 23:	Erneuerung veralteter und Errichtung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen am Beispiel der Ortsmitte.....	16
Abbildung 24:	Beispiel Abmessung von Schutzstreifen .....	19
Abbildung 25:	Beispiel für Plateaupflasterung .....	19
Abbildung 26:	Beispiel für die Kreuzung einer Fahrradstraße mit einer Erschließungsstraße.....	20
Abbildung 27:	Beispiel Anlage einer Mittelinsel als Querungshilfe an überbreiten zweistreifigen Fahrbahnen.....	21
Abbildung 28:	Beispiel Umlaufsperrung an einem selbständigen Geh- und/oder Radweg mit Einfahrtbreiten .....	21
Abbildung 29:	Markierung von Radfahr- und Fußgängerfurten.....	22
Abbildung 30:	Systematik Radwegbeschilderung .....	22
Abbildung 31:	Zu ersetzende Verkehrszeichen bei der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht .....	24
Abbildung 32:	Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder .....	25

Abbildung 33:	Aufstellungsarten von Fahrradabstellanlagen .....	25
Abbildung 34:	Werbung fürs Radfahren .....	26
Abbildung 35:	Hauptroute im Feldkirchner Radwegenetz - Ismaninger Straße .....	27
Abbildung 36:	Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h in der Emmeranstraße - Nebenroute.....	28

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Straßenklassifizierung gemäß StVO .....	3
Tabelle 2:	Straßenklassifizierung gemäß RASt 06 .....	4
Tabelle 3:	Qualitätseinstufung der Fahrradabstellanlagen .....	9
Tabelle 4:	Mängel und Konfliktbereiche nach Themenfeldern .....	15
Tabelle 5:	Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitsstreifen .....	18

## ANLAGEN

Anlage 1:	Bestand gemäß StVO	
Anlage 1.1:	Bestand - Beschilderung (gemäß StVO)	
Anlage 1.1.1:	Bestand - Beschilderung (gemäß StVO) - Aschheim.....	i
Anlage 1.1.2:	Bestand - Beschilderung (gemäß StVO) - Dornach.....	ii
Anlage 1.2:	Bestand - Straßen- und Wegenetz (gemäß StVO)	
Anlage 1.2.1:	Bestand - Straßen- und Wegenetz (gemäß StVO) - Aschheim.....	iv
Anlage 1.2.2:	Bestand - Straßen- und Wegenetz (gemäß StVO) - Dornach.....	v
Anlage 2:	Bestand - Straßenfunktion nach RASt 06 mit Verkehrsmagneten	
Anlage 2.1:	Bestand - Straßenfunktion nach RASt 06 mit Verkehrsmagneten - Aschheim.....	vi
Anlage 2.2:	Bestand - Straßenfunktion nach RASt 06 mit Verkehrsmagneten - Dornach.....	vii
Anlage 3:	Bestand - Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung (2019 - 2020)	
Anlage 3.1:	Bestand - Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung (2019 - 2020) - Aschheim.....	viii
Anlage 3.2:	Bestand - Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung (2019 - 2020) - Dornach.....	ix
Anlage 4:	Bestand - Qualität der Fahrradabstellanlagen	
Anlage 4.1:	Bestand - Qualität der Fahrradabstellanlagen - Aschheim.....	x
Anlage 4.2:	Bestand - Qualität der Fahrradabstellanlagen - Dornach.....	xi
Anlage 5:	Mängel- und Konfliktbereiche	
Anlage 5.1:	Mängel- und Konfliktbereiche - Aschheim.....	xii
Anlage 5.2:	Mängel- und Konfliktbereiche - Dornach.....	xiii
Anlage 6:	Radwegekonzept - Haupt- und Nebenrouten mit Verkehrsmagneten	
Anlage 6.1:	Radwegekonzept - Haupt- und Nebenrouten mit Verkehrsmagneten - Aschheim.....	xiv
Anlage 6.2:	Radwegekonzept - Haupt- und Nebenrouten mit Verkehrsmagneten - Dornach.....	xv
Anlage 7:	Radwegekonzept - Maßnahmen	
Anlage 7.1:	Radwegekonzept - Maßnahmen - Aschheim.....	xvi
Anlage 7.2:	Radwegekonzept - Maßnahmen - Dornach.....	xvii
Anlage 8:	Querschnitte	
Anlage 8.1:	Querschnitte (Richtung Ortsmitte) - Aschheim.....	xviii
Anlage 8.2:	Querschnitte (Richtung Ortsmitte) - Aschheim.....	xix
Anlage 8.3:	Querschnitte (Richtung Aschheim) - Dornach.....	xx
Anlage 9:	Maßnahmentabelle.....	xxi
Anlage 10:	Maßnahmenkatalog.....	xxiv





## 1 Aufgabenstellung

Die Gemeinde Aschheim 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 Aschheim 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 Aschheim 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 Aschheim hat bereits einen Antrag auf Mitgliedschaft bei der AGFK-Bayern gestellt, so dass bei der Ausarbeitung eines Radverkehrskonzepts, die Kriterien der AGFK mitberücksichtigt werden. Die AGFK-Vorbereitung wurde am 07.11.2022 durchgeführt. Auch die Ergebnisse der Haushaltsbefragung werden für die Erarbeitung des Radverkehrskonzepts als Grundlage verwendet. Ziel ist es den Modal-Split zu erheben, wichtige Wegebeziehungen zu definieren, sowie auch die Meinung der Bürger zu hören.



Abbildung 1: Erdinger Landstraße in Aschheim

## 2 Bestandsanalyse

### 2.1 Lage im Raum und städtebauliche Merkmale

Aschheim liegt in der Region München östlich der Landeshauptstadt München und grenzt direkt an den Münchner Stadtteil Riem. Aschheim gehört dem Landkreis München an. Die Siedlungsstruktur der Gemeinde Aschheim ist recht kompakt. Sie besteht aus dem Hauptort Aschheim und dem Ortsteil Dornach, der westlich des Hauptorts liegt. Direkt an der Stadtgrenze zum Münchener Stadtbezirk Trudering-Riem und unmittelbar nördlich des S-Bahnhofs Riem liegt das Gewerbegebiet Dornach in welchem überwiegend Büronutzung angesiedelt ist. Südöstlich von Aschheim, unmittelbar am Autobahnanschluss Kirchheim (St2082/A99) befindet sich das Gewerbegebiet Aschheim Süd-Ost mit dem Frachtpostzentrum und großen Möbelmärkten.

Aschheim ist über die A99, die A94 und die B471 überregional gut angebunden. Zur A99 (Anschlussstelle Kirchheim b. München) sind es ca. 2 km, den Flughafen München erreicht man in ca. 25 km in ungefähr 25 Minuten.

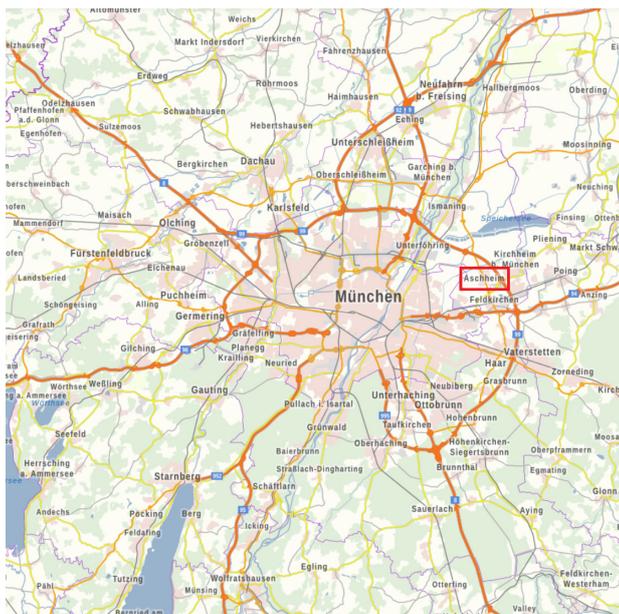


Abbildung 2: Lage Aschheims im Raum

In Nord-Süd Richtung wird das Ortsgebiet Aschheim von der B471 (Ismaninger Straße, Feldkirchner Straße) durchquert, in Ost-West Richtung verlaufen die Münchner Straße und Erdinger Straße durch Aschheim. Die Ortsteile Aschheim und Dornach sind über die Münchner Straße miteinander verbunden (in Dornach: Erdinger Landstraße).



Abbildung 3: Verbindungsstraße zwischen Aschheim und Dornach - Münchner Straße

Die Gemeinde Aschheim hat keinen eigenen S-Bahn-Haltepunkt. Direkt an der Gemeindegrenze liegt der S-Bahnhof Riem, von dem aus das Gemeindegebiet Aschheim durch Busse erschlossen wird. Eine andere Alternative ist der S-Bahnhof in der Nachbargemeinde Feldkirchen. An beiden Bahnhöfen verkehrt die S2 Richtung Erding im 20 Minutentakt. Diese erreicht den Münchner Ostbahnhof in rund 10 Minuten Fahrtzeit.

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

## 2.2 Innerörtliches Straßen- und Wegenetz

Eine Bestandsaufnahme der verkehrlichen Situation erfolgte im Frühjahr 2022 und ergab, dass in Aschheim bereits sehr gute Voraussetzungen für ein attraktives Radfahrnetz existieren. Neben zahl-

reichen eigenständigen, sowie straßenbegleitenden Radwegen, sind in den Wohngebieten nahezu flächendeckend Tempo 30-Zonen vorhanden. Ein Beschilderungsplan sowie eine Straßenklassifizierung gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) ist in den Anlagen 1.1 und 1.2 beigefügt und stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 1: Straßenklassifizierung gemäß StVO

	Straßenbezeichnungen	Straßenbegleitender Radweg
Zugelassene Höchstgeschwindigkeit > 50km/h (außerorts)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Feldkirchner Straße</li> <li>Ostspange</li> <li>Erdinger Straße</li> <li>Münchner Straße</li> <li>Ismaninger Straße</li> <li>Humboldtstraße</li> <li>Autobahnparallele Ostumfahrung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Benutzungspflicht</li> <li>Benutzungspflicht</li> <li>Benutzungspflicht</li> <li>Benutzungspflicht</li> <li>Benutzungspflicht</li> <li>Benutzungspflicht</li> </ul>
Zugelassene Höchstgeschwindigkeit 50km/h (innerorts)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ismaninger Straße</li> <li>Feldkirchner Straße</li> <li>Erdinger Straße</li> <li>Münchner Straße</li> <li>Eichendorffstraße</li> <li>Erdinger Landstraße</li> <li>Uhlandstraße</li> <li>Ludwig-Thoma-Straße</li> <li>Oskar-Maria-Graf-Straße</li> <li>Klausnerstraße</li> <li>Humboldtstraße</li> <li>Karl-Hammerschmidt-Straße</li> <li>Otto-Hahn-Straße</li> <li>Konrad-Zuse-Straße</li> <li>Margareta-Ley-Straße</li> <li>Bahnhofstraße</li> <li>Dywidagstraße</li> <li>Einsteinring</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Benutzungsrecht</li> <li>Benutzungsrecht</li> <li>Benutzungsrecht</li> <li>Benutzungsrecht</li> <li>Benutzungsrecht</li> <li>Benutzungsrecht</li> </ul>
Zugelassene Höchstgeschwindigkeit ≤ 30km/h	<ul style="list-style-type: none"> <li>alle übrigen innerörtlichen Straßen</li> </ul>	
Eigenständiger Fuß- und Radweg	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gemeinsamer F+R-Weg zw. Verlängerung Herdweg Richtung Tannenstr.</li> <li>Weg zw. Tulpen- und Lilienstraße (Z. 250 StVO)</li> <li>Fußweg mit Radfahrer frei zw. Kirchenweg und Birkenstraße</li> <li>Fußweg mit Radfahrer frei parallel zur Kepplerstraße</li> <li>Kantweg</li> <li>Gaußring</li> <li>Brecherspitzweg</li> <li>Adam-Riese-Weg</li> <li>Wege im Erholungspark Südwest</li> <li>Fußweg mit Radfahrer frei Verlängerung Herzogstandbogen zum Radweg an der Ostspange</li> <li>Fußweg mit Radfahrer frei Verlängerung Heimstettner Weg</li> <li>Fußweg mit Radfahrer frei zw. Watzmannstraße und Brauneckstraße</li> <li>Fußweg mit Radfahrer frei zw. Watzmannstraße und Alpenstraße</li> <li>Fußweg mit Radfahrer frei zw. Tassilostraße und Utastraße</li> <li>Fußweg mit Radfahrer frei zw. Johann-Wieser-Ring und Pointweg</li> <li>Gemeinsamer F+R-Weg zw. Ludwig-Thoma- und Ludwig-Ganghofer-Str.</li> <li>Gemeinsamer F+R-Weg zw. Ludwig-Thoma-Str. und Am Sportpark</li> <li>Gemeinsamer F+R-Weg entlang der S-Bahnstrecke</li> <li>Gemeinsamer F+R-Weg zw. Margaretha-Ley-Ring und Humboldtstr.</li> <li>Getrennter F+R-Weg zw. Karl-Hammerschmidt-Straße und Fußweg Radfahrer frei parallel zur Erdinger Landstraße</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 Radverkehr nutzbar sind, sind in der Klassifizierung berücksichtigt.

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

Das Straßen- und Wegenetz in der Gemeinde Aschheim wurde ebenso nach seiner Funktion gemäß Rast 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) eingestuft (vgl. Anlage 2):

Tabelle 2: Straßenklassifizierung gemäß RASt 06

	Klassifiziert	Nicht klassifiziert
<b>Anbaufreie Straßen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A99</li> <li>• St 2082</li> <li>• Feldkirchner Straße (B471)</li> <li>• Östliche Umgehungsstraße</li> <li>• Ismaninger Straße</li> <li>• Humboldtstraße</li> <li>• Autobahnparallele Ostumfahrung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Münchner Straße</li> <li>• Erdinger Straße</li> <li>• Ostspange</li> <li>• Jedovnicestraße</li> <li>• Salzstraße</li> <li>• Am Eventpark</li> <li>• Erdinger Landstraße</li> <li>• Humboldtstraße</li> <li>• Rat-Kaffl-Straße</li> </ul>
<b>Örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Feldkirchner Straße (B471)</li> <li>• Ismaninger Straße (B471)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erdinger Landstraße</li> <li>• Münchner Straße</li> <li>• Erdinger Straße</li> <li>• Eichdorffstraße</li> </ul>
<b>Sammelstraße/ Quartiersstraße</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weidachstraße</li> <li>• Eichenstraße</li> <li>• Marsstraße</li> <li>• Heimstettner Weg</li> <li>• Keplerstraße</li> </ul>
<b>Gewerbestraße/ Industriestraße</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sternstraße</li> <li>• Saturnstraße (nördl. Marsstraße)</li> <li>• Industriestraße (westl. Sternstraße)</li> <li>• Kopernikusstraße</li> <li>• Uhlandstraße</li> <li>• Ludwig-Thoma-Straße</li> <li>• Ludwig-Ganghofer-Straße</li> <li>• Oskar-Maria-Graf-Straße</li> <li>• Klausnerstraße</li> <li>• Ohmstraße</li> <li>• Humboldtstraße</li> <li>• Otto-Hahn-Straße</li> <li>• Konrad-Zuse-Straße</li> <li>• Margareta-Ley-Straße</li> <li>• Bahnhofstraße</li> <li>• Dywidagstraße</li> <li>• Einsteinring</li> </ul>
<b>Wohnstraße/Wohnweg</b>	Alle anderen Straßen und Wege im bebauten Bereich der Gemeinde Aschheim 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 Aschheim werden als oder 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 Aschheim.



Abbildung 4: Brecherspitzweg - Teil des RadlRing-München

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 entlang der Feldkirchner Straße außerhalb der Ortslage auf insgesamt 5,0 Meter verbreitert und innerorts bis auf Höhe der Querungsstelle an der Bushaltestelle „Am Sportpark“ als getrennter Geh- und Radweg (Z. 241 StVO) geführt werden. Im weiteren Verlauf durch Aschheim zwischen der Querungshilfe an der Bushaltestelle „Am Sportpark“ und der Querungshilfe an der Bushaltestelle „Gartenstraße“ soll die derzeitige Regelung (Gehweg, Radfahrer frei, Z. 239+1022-10) beibehalten werden und die Wege beidseitig mit 2,5 Meter Breite zuzüglich 0,5 Meter Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn hergestellt werden. Nördlich der Querungshilfe an der Bushaltestelle „Gartenstraße“ bis zum Kreisverkehr Ismaninger Straße/Fasanenallee soll der Radverkehr auf der Westseite der Fahrbahn als getrennter Geh- und Radweg (1,5 Meter Gehweg + 1,5 Meter Radweg, Z. 241 StVO) ohne Sicherheitstrennstreifen zur

Fahrbahngeführt werden (zur Radverkehrsführung in Richtung Ismaning fehlt eine Aussage). Nördlich des Kreisverkehrs wird der Geh- und Radweg in der vorgeschlagenen Außerortsführung (insgesamt 5,0 Meter Breite als getrennter Geh- und Radweg mit Z. 241 StVO) geführt. In der Mühlenstraße, die als Fahrradstraße ausgewiesen werden soll, wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt, bevor er in Görgelmühle über landwirtschaftliche Wege ohne allgemeinen Kfz-Verkehr in Richtung Ismaning geleitet wird.

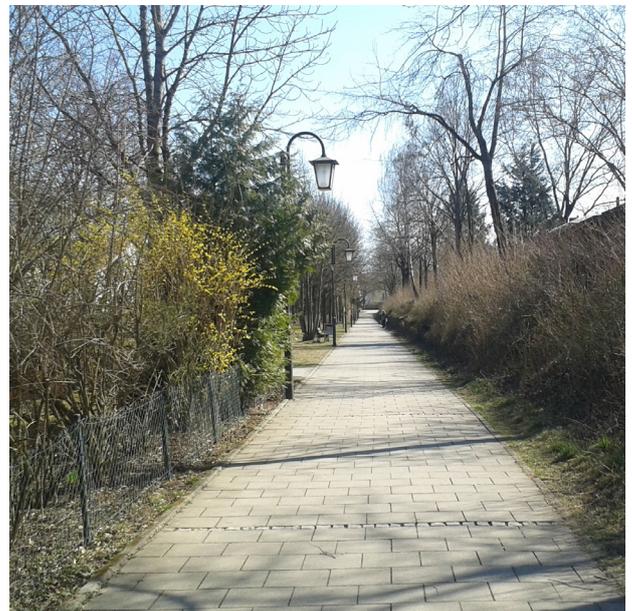


Abbildung 5: Kantweg - Teil des RadlRing-München

Die Radverkehrsführung der tangentialen Radverbindung Haar – Ismaning wird im Gemeindebereich Aschheim grundsätzlich als sinnvoll erachtet. Nicht nachvollziehbar ist jedoch die Benutzungspflicht innerorts zwischen dem Kreisverkehr Feldkirchner-/Eichendorffstraße und der Bushaltestelle „Am Sportpark“, sowie zwischen der Bushaltestelle „Gartenstraße“ und dem Kreisverkehr Ismaninger Straße/Fasanenallee. Kreisverkehre stellen nicht nur sehr gute Überleitungsmöglichkeiten zwischen Einrichtungs- und Zweirichtungsbetrieb, sondern auch, wenn diese am Ortsrand liegen, zwischen Benutzungspflicht und Benutzungsrecht dar. Für den Kfz-Verkehr sind Kreisverkehre am Ortsrand eindeutige Signale für den Beginn und das Ende der Ortsdurchfahrt, und dass innerorts auch mit Radfahrern auf der Fahrbahn gerechnet werden muss.

Die Gemeinde Aschheim wird auch vom geplanten Radschnellweg München – Markt Schwaben tangiert, im äußersten Süden von Dornach im Bereich des Bahnhofs Riem und am Heimstettner See im Bereich der Seestraße. Dazu ist eine Machbarkeitsstudie beauftragt. Aktuell ist neben einer Erweiterung der Gleisanlagen auf der Nordseite des Bahnhofs Riem die Erneuerung der Geh- und Radwegunterführung von der Bahnhofstraße zur Erdinger Straße in Riem geplant. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse und der mangelnden Grundstücksverfügbarkeit ist auch die Einbindung des Adam-Riese-Wegs mit den angestrebten Standards schwierig. Die Verbindung über die Seestraße ist im Gemeindebereich Aschheim heute bereits gut befahrbar und im Bereich der Gemeinde Kirchheim als Fahrradstraße beschildert. Im Aschheimer Abschnitt der Seestraße ist diese entlang des Parkplatzes wegen der querenden Fußgänger auf 10 km/h beschränkt. Der gesamte Bereich zwischen Parkplatz und Seeufer soll jedoch in den Jahren 2023 bis 2025 neugestaltet werden. Hierbei ist eine Abstimmung mit den Planungen des Radschnellwegs erforderlich.



Abbildung 6: Tempo 10 km/h in der Seestraße

## 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 den Anlagen 3 sind die wesentlichsten Unfallhäufungspunkte mit Radfahrerbeteiligung aus den Jahren 2019 bis 2021 dargestellt. Diese werden nach Fahr-, Kreuzungs-, Abbiegeunfälle sowie in Unfälle im Längsverkehr, mit ruhendem Verkehr, Überschreitenunfälle und Sonstige Unfälle unterschieden. Insgesamt wurden in den drei Jahren im gesamten Gemeindegebiet Aschheims 36 Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung (einschließlich E-Bike und Pedelec) registriert.

Eine Häufung der Unfälle auf dem Hauptverkehrsstraßennetz kann durchaus festgestellt werden. Im Zuge der B471, der Erdinger Straße und der Erdinger Landstraße ist ein verstärktes Auftreten von Einbiegen-/Kreuzen-Unfällen und Unfällen im Längsverkehr festzustellen. Somit ist ein besonderes Augenmerk auf die Radverkehrsführung an einmündenden Seitenstraßen zu legen. Eher selten wurden Fahrunfälle, Überschreitenunfälle, Abbiegeunfälle, Unfälle mit dem ruhenden Verkehr und Sonstige Unfälle erfasst.

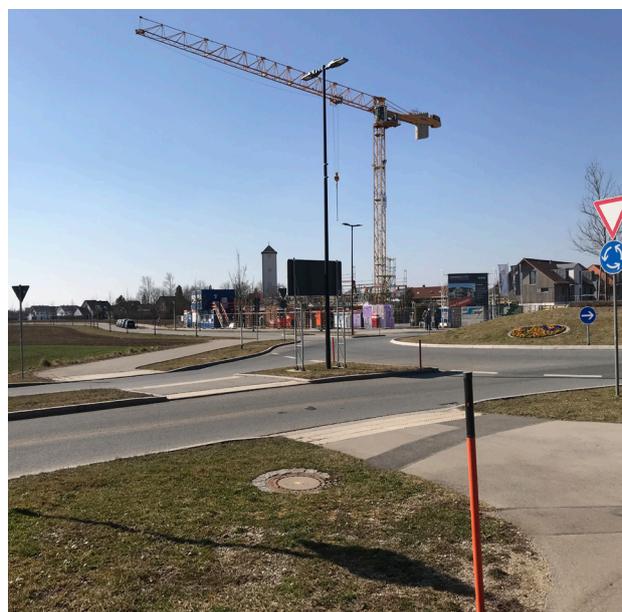


Abbildung 7: Unfallpunkt Kreisverkehr Eichendorffstraße/ Feldkirchner Straße

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



Abbildung 8: St. Emmeram Realschule Aschheim



Abbildung 9: Gemeindliche Kindertagesstätte Aschheim



Abbildung 10: REWE Aschheim

Im Hauptort Aschheim liegen alle wesentlichen innerörtlichen Quell- und Zielpunkte in einem Entfernungsbereich bis ca. drei Kilometer. Die meisten Wohngebiete liegen sogar maximal ein Kilometer von den wichtigsten Zielen entfernt. Der Ortsteil Dornach liegt ca. drei Kilometer entfernt von Aschheim.

Wichtige Ziele in Aschheim sind (vgl. Anlage 2 Verkehrsmagnete):

- Schulen und Bildungseinrichtungen:
  - Staatliche St. Emmeram Realschule Aschheim (Eichendorffstraße);
  - Kelten-Grundschule Aschheim (Herdweg).
  
- Kindergärten und Kitas:
  - Katholische Kindertagesstätte (Waldweg);
  - Gemeindliche Kindertagesstätte Aschheim (Watzmannstraße);
  - Caritas Kinderhaus St. Emmeram (Uttastraße);
  - Evangelische Kindertagesstätte Dornach (Amselweg);
  - Kinderkrippe ZuKi Dornach (Heisenbergbogen).
  
- Einzelhandel:
  - REWE (Jedovnicestraße, Saturnstraße, Humboldtstraße);
  - Aldi (Ludwig-Thoma-Straße);
  - Penny (Umlandstraße);
  - Alnatura (Theodor-Fontane-Straße);
  - Dm-Dorgerie (Theodor-Fontane-Straße, Ohmstraße);
  - Lidl (Ohmstraße);
  - Mömax (Eichendorffstraße);
  - XXX-Lutz (Eichendorffstraße);
  - Diverse Einzelhandelseinrichtungen in der Ortsmitte.

- Öffentliche Einrichtungen:
  - Rathaus Gemeinde Aschheim (Saturnstraße);
  - Gemeindebücherei (Münchner Straße);
  - Bürgerhaus Dornach;
  - Freiwillige Feuerwehr Aschheim (Tannenstraße);
  - Freiwillige Feuerwehr Dornach (Baderweg).



Abbildung 11: Rathaus Aschheim

- Freizeiteinrichtungen:
  - FC Aschheim (Am Sportpark);
  - Tennisclub Aschheim (Am Sportpark);
  - Wasserskipark/Eventpark Aschheim (Am Eventpark);
  - Golfpark München-Aschheim (Fasanenallee);
  - Radquartier Pumptrack Aschheim (Frauenhoferring);
  - Sportverein Dornach (Feldkirchner Weg);
  - Sportplatz Dornach (Amselweg);
  - Heimstettner See (Nordufer).



Abbildung 12: Sportverein Dornach

- Gewerbegebiete:
  - Gewerbegebiet Aschheim Nordost;
  - Gewerbegebiet Aschheim Südost;
  - Gewerbegebiet Dornach.



Abbildung 13: Gewerbegebiet Dornach

- Kulturelle- und kirchliche Einrichtungen:
  - St. Peter und Paul (Ismaninger Straße);
  - Segenskirche Aschheim (Eichenstraße);
  - St. Margareta (Erdinger Landstraße);
  - Aschheim-Museum (Münchner Straße).



Abbildung 14: Kirche St. Peter und Paul

- Soziale Einrichtung:
  - Seniorenzentrum Aschheim



Abbildung 15: Seniorenzentrum Aschheim

## 2.7 Schulwege

Die Gemeinde Aschheim verfügt über eine Grundschule, die sich im Herdweg befindet, welche in einer Tempo-30-Zone liegt. Auch in den umliegenden Wohnstraßen ist Tempo-30 angeordnet. Für Schüler, deren Schulweg die Münchner Straße bzw. die B471 kreuzt, werden Querungshilfen in Form von Ampeln und Mittelinseln angeboten, um die Querung der Hauptverkehrsstraßen sicher zu gestalten. An den Hauptverkehrsstraßen sind zudem straßenbegleitende Fuß- und Radwege vorhanden.

Die staatliche Realschule St. Emmeram liegt in der Eichendorffstraße, die von einem Fuß- und Radweg (Benutzungsrecht) begleitet wird. Eine sichere Radwegeverbindung besteht über den Brecherspitzweg und dessen Verlängerung bis zur Eichendorffstraße. Diese kann mit Hilfe einer Fahrradbrücke gequert werden.

## 2.8 Fahrradabstellanlagen

Die Beschaffenheit vieler öffentlicher Fahrradabstellanlagen erfüllt die Qualitätsstandards des

ADFC („Empfehlungen zum Fahrradparken“) nicht. Eine Vielzahl der vorhandenen Fahrradparkplätze kann 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 wird. Meist werden diese „Fahrradständer“ aus Angst vor Beschädigungen von den Radfahrern gar nicht genutzt. Eine übersichtliche Bewertung der wichtigsten Fahrradabstellanlagen findet sich in Anlage 4.

Die Qualität der Radständer wird nach folgenden Kriterien bewertet:

- 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>• Kfz-Service-Ayaz</li> <li>• Caritas Kindergarten</li> <li>• Gemeindliche Kindertagesstätte Watzmannstraße</li> <li>• Rewe</li> <li>• Lidl</li> <li>• Aldi</li> <li>• DM Dornach</li> <li>• Schützenverein</li> <li>• Alnatura</li> <li>• Allianz</li> <li>• Am Sportplatz</li> <li>• Rathaus</li> <li>• Friedhof Segenskirche</li> <li>• Freiwillige Feuerwehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Haus der Musik</li> <li>• DM Dornach</li> <li>• Grundschule/Hort</li> <li>• Erholungspark Südwest</li> <li>• Rewe Dornach</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• FC Aschheim</li> <li>• Fußballplatz Dornach</li> <li>• Sportverein Dornach</li> <li>• S-Bahn Riem</li> <li>• Seniorenzentrum</li> <li>• Max-Planck-Straße</li> <li>• Gemeindliche Kindertagesstätte</li> <li>• Heimstettner See</li> <li>• Jugendtreff Dornach</li> <li>• Realschule St. Emmeram</li> <li>• Tennisclub Aschheim</li> <li>• Erdinger Straße</li> <li>• Katholischer Kindergarten</li> <li>• St. Peter und Paul</li> <li>• Rathaus</li> <li>• Feststadl</li> <li>• Salewa Outlet</li> <li>• Rewe Getränkemarkt</li> <li>• Evang. Kindertagesstätte Dornach</li> <li>• Sparkasse</li> <li>• Rewe Getränkemarkt; Nord</li> <li>• Grundschule/Hort</li> <li>• Penny</li> <li>• Edeka</li> <li>• Happy Schuh</li> <li>• XXX-Lutz; Mömax</li> <li>• diverse Bushaltestellen</li> </ul>

## 2.9 Zwischenfazit der Vorbereitungen der AGFK

Die Vorbereitung der AGFK fand am 7. November 2022 entlang der nachfolgenden Route statt.

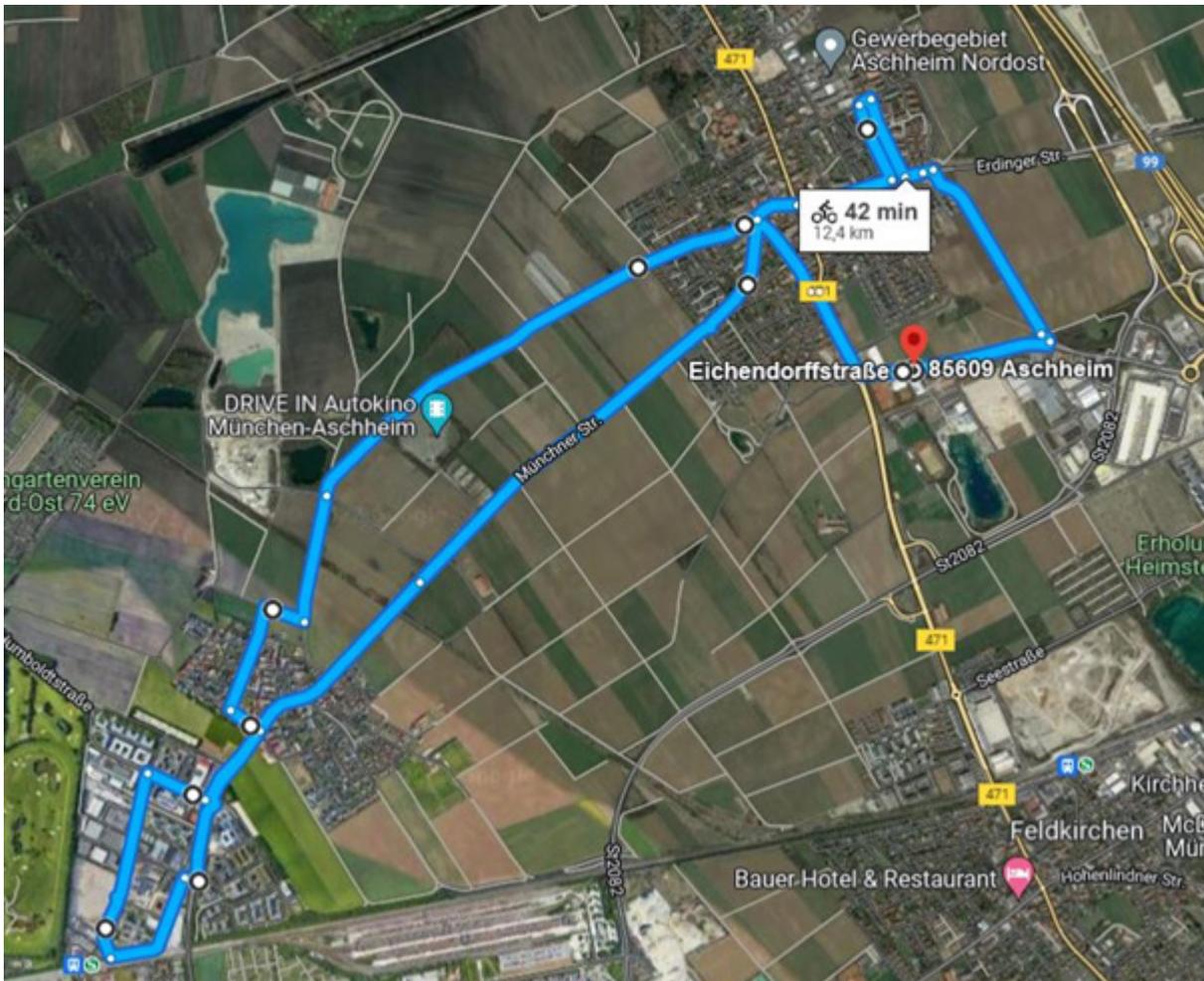


Abbildung 16: Route der AGFK-Vorbereitung in Aschheim am 07.11.2022 (Kartengrundlage: Google Maps)

Die Vertreter der AGFK wiesen zu Beginn auf die vier Säulen der Radverkehrsförderung in den Kommunen hin: Infrastruktur, Information, Kommunikation und Service. Diese stellten die wesentlichen Handlungsfelder für die Kommunen dar. Ein zentraler Punkt ist die Erstellung eines Radverkehrskonzepts. Ein besonderer Schwerpunkt soll dabei auf die Netzplanung gelegt werden. Dieses Netz soll bewusst ein Alltagsnetz für den Radverkehr sein. Das Fahrrad muss als Ganzjahresverkehrsmittel begriffen werden. Deshalb ist der vorhandene Winterdienstplan, der die Räumung auf den Hauptwegen bis 7.00 Uhr vorsieht, weiter zu verfolgen. Die AGFK regt auch, analog zum Kfz-Verkehr, eine Fahrradabstellsetzung an. Darüber hinaus ist eine

Ergänzung der überörtlichen Wegweisung durch innerörtliche Ziele sinnvoll. Die AGFK empfiehlt der Gemeinde die Nutzung von Serviceangeboten (z.B. Sicherheitstraining für Pedelec-Fahrer) und die Kommunikation über einen „Neubürger-Empfang“. Regelmäßige Verkehrsschauen sollten bevorzugt mit dem Fahrrad durchgeführt werden und beim Baustellenmanagement sollte der Grundsatz agieren statt reagieren gelten.

Positiv hervorgehoben wurde auch der „Pump-track-Park“ in Aschheim. Solche Einrichtungen sind durchaus geeignet Kinder und Jugendliche stärker an das Fahrrad heranzuführen. Auch die geplante Einrichtung öffentlicher Servicestationen und die Ausleihe von Lastenfahrrädern wurden positiv an-

gemerkt. Darüber hinaus sind bei der Gemeinde Dienstfahrräder im Einsatz und es stehen insgesamt sechs MVG-Mietradstationen im Gemeindegebiet zur Verfügung. Auch bei der Planung von Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen ist die Gemeinde bereits aktiv.

Auf Empfehlung der AGFK sollte der Radverkehr auf den Haupttrouten stärker sichtbar gemacht werden (z.B. Hinweise „Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt“ und „Abstand halten“). Die Führungsformen des Radverkehrs auf den Haupttrouten sollten möglichst einheitlich sein (z.B. kein ständiger Wechsel zwischen Gehweg/Straße, Benutzungsrecht/Benutzungspflicht). Im Rahmen des Radverkehrskonzepts soll auch eine Überprüfung der StVO-Beschilderung vorgenommen werden. Die Umsetzung der Maßnahmen des Radverkehrskonzepts sollte durch einen regelmäßigen Arbeitskreis begleitet werden.

Die Polizei wies darauf hin, dass Radverkehrsförderung und –planung nicht isoliert betrachtet werden könne, sondern immer auch im Zusammenspiel mit anderen Verkehrsträgern zu sehen sei, da alle Verkehrsteilnehmer miteinander auskommen und gegenseitig Rücksicht nehmen müssen. Die angewandten Maßnahmen müssen grundsätzlich StVO-konform sein, wenngleich auch die Straßenverkehrsordnung Wandlungen unterliegt, die dem Radverkehr günstige Perspektiven bieten und Spielräume ermöglichen.

Bei der anschließenden Befahrung mit dem Fahrrad (Route vgl. Abbildung 16) wurde seitens der AGFK an folgenden Punkten Lösungsvorschläge eingefordert:

- Eichendorffstraße/Feldkirchner Straße: Radverkehrsführung Überleitung vom Radweg auf die Fahrbahn;
- Feldkirchner Straße: Hinweis „Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt“ und Hinweis auf den Überholabstand von 1,5 Meter;
- Feldkirchner Straße/Tassilostraße: Abbiegemöglichkeit sicherer gestalten, auch mit Hinweis, sowie Bordsteinabsenkung am östlichen Gehweg gegenüber der Tassilostraße;
- St. Emmeram-Straße/Münchner Straße: Querung der Münchner Straße verbessern; Betätigung der Fußgängersignalanlage für Radfahrer

aus der St. Emmeram-Straße umständlich;

- Hofstatt/Mooswiesenweg: Alternativroute nach Dornach: Diskussion Fahrradstraße;
- Mooswiesenweg/Am Kiesgrund: Vorrang für den Radverkehr wünschenswert; Hinweis auf Radverkehr;
- Mooswiesenweg/Pointweg: eindeutige Vorfahrtregelung;
- Erdinger Landstraße/Humboldtstraße: Radverkehrsführung, Vorfahrtregelung;
- Karl-Hammerschmidt-Straße/Bahnhofstraße: Radverkehrsführung zu den Fahrradständern;
- Bahnhofstraße/Adam-Riese-Weg: Radverkehrsführung im Zuge des Neubaus der Fuß- und Radwegunterführung; Verbesserung der Oberfläche (Belagschäden);
- Erdinger Landstraße: Belaggestaltung Zweirichtungsradweg;
- Erdinger Landstraße/Am Kiesgrund: Radverkehrsführung;
- Münchner Straße/Kreisverkehr Ortseingang: Überleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn;
- Münchner Straße: Schaffung von Radverkehrsanlagen;
- Hauptkreuzung: spezielle Betrachtung, ob Verbesserungen möglich sind;
- Erdinger Straße: aktueller Umbau an der Bushaltestelle hat Flächen für den Fuß und Radverkehr geschaffen;
- Erdinger Straße/Haus der Musik: Fehlender Geh-/Radweg.

Die Gemeinde Aschheim wird in die AGFK vorläufig aufgenommen, wenn der Gemeinderat ein Bekenntnis zur Radverkehrsförderung in Form eines formalen Beschlusses abgibt. Die Gemeinde hat dann fünf bis sieben Jahre Zeit, Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs und zur Erhöhung des Radverkehrsanteils umzusetzen, wobei, da manche Maßnahmen möglicherweise nur schwierig umsetzbar sind und auch nicht allein von der Gemeinde beeinflusst werden können, nicht die Erreichung der Ziele selbst, sondern der Prozess und das stete Bemühen in Richtung der Ziele entscheidend sind, um dauerhaft in die AGFK aufgenommen zu werden.

## 2.10 Zusammenfassung der Ergebnisse aus der Haushaltsbefragung

Die Haushaltsbefragung, in der das Verkehrsverhalten der Aschheimer Bevölkerung abgefragt wurde, wurde mittels Fragebogen am Stichtag, den 10.05.2022 durchgeführt. Insgesamt nahmen an der Befragung ca. 2.215 Bewohner teil, die sich auf ca. 956 Haushalte verteilen. Somit konnte eine Rücklaufquote von ca. 25% erzielt werden.

In etwa der Hälfte der befragten Haushalte in Aschheim ist genau ein Rad pro Kopf vorhanden. Der Anteil der Haushalte, in denen weniger als ein Rad pro Kopf vorhanden ist, liegt bei ca. 30%. Über ein e-Bike verfügen insgesamt ca. 1/5 der Haushalte in Aschheim, wovon die meisten Haushalte jeweils ein e-Bike besitzen. Im Durchschnitt besitzt jeder Haushalt in Aschheim 2,05 Fahrräder.

Beim Modal Split (Verkehrsmittelwahl) der gesamten Bevölkerung der Gemeinde Aschheim bilden den größten Anteil die Pkw-Selbstfahrer mit knapp 50%. Der Anteil der Fahrradnutzer liegt bei ca. 21%, ca. 15% der Wege werden zu Fuß zurückgelegt, etwa 10% mit Bus- und Bahn. Betrachtet man die Wege und Fahrten nur im Binnenverkehr des Hauptortes Aschheim, so verschieben sich die Anteile zu Gunsten der nicht motorisierten Verkehrsmittel. Etwa 35% der Fahrten und Wege werden innerorts mit dem Pkw zurückgelegt, ca. 27% mit dem Fahrrad und ca. 37% zu Fuß.

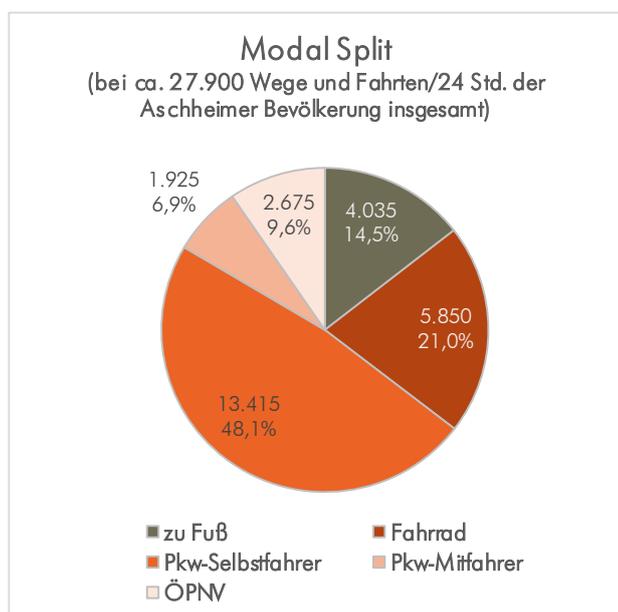


Abbildung 17: Modal Split in Aschheim aus der Haushaltsbefragung vom 10.05.2022

Im Ortsteil Dornach wird für ca. 56% der Wege und Fahrten der Pkw benutzt, für ca. 24% das Fahrrad und ca. 20% der Wege werden zu Fuß gegangen.

Das insgesamt hohe Radverkehrsaufkommen im Hauptort Aschheim wird auch anhand der Binnenverkehrsströme nochmals deutlich. Dabei wird ersichtlich, dass beispielsweise in der einwohnerstarken Zelle „Hofstattstraße“ am Erhebungstag im Binnenverkehr fast genauso viele Fahrradfahrten (ca. 545 Radfahrer/24 Std.) wie Kfz-Fahrten (ca. 595 Kfz/24 Std.) stattgefunden haben.

Bei der Fragestellung nach den verkehrlichen Problemen in der Gemeinde Aschheim, werden am häufigsten Probleme zum Fuß- und Radverkehr genannt. Zu den besonders zahlreich genannten Problemen gehören „fehlende Radwege“, „Straße zu gefährlich für Fußgänger und Radfahrer“ und „fehlende bzw. schlechte Querungshilfen“. Dementsprechend werden bei den Vorschlägen „Radwege bzw. Radfahrstreifen“ und die „Einführung von Tempolimits“ gefordert. Eine Vielzahl der Probleme, die in der Haushaltsbefragung angegeben wurden, beziehen sich auf die Münchner und Ismaninger Straße. Weitere Details sind dem Bericht zur Haushaltsbefragung Aschheim zu entnehmen.

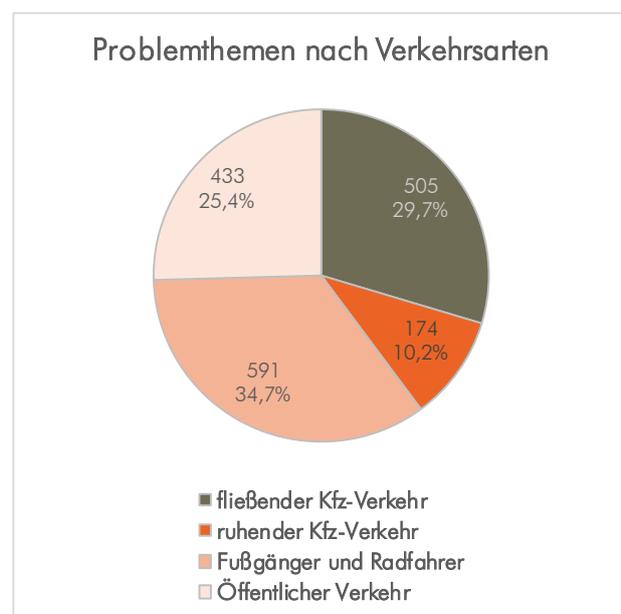


Abbildung 18: Nennungen von Problemthemen nach Verkehrsarten aus der Haushaltsbefragung vom 10.05.2022

### 3 Bewertung

Anhand der durchgeführten Ortsbesichtigungen sowie der Bestandsanalyse können im Straßen- und Wegenetz der Gemeinde Aschheim 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 Aschheim bietet bereits sehr gute Voraussetzungen auf denen eine Weiterentwicklung hin zu einem attraktiven Gesamtkonzept aufgebaut werden kann.

Stärken:

- + Weitgehend günstige, flache Topographie für den Radverkehr;
- + Eine flächenhafte Verkehrsberuhigung mit umfangreicher Anordnung von Tempo 30 (als Tempo 30-Zonen oder durch Einzelmaßnahmen) und verkehrsberuhigten Bereichen in den Wohngebieten (z.B. Planetenviertel);
- + Entgegen der Einbahnrichtung für den Radverkehr freigegebene Einbahnstraßen, die somit die Durchlässigkeit für den Radverkehr erhöhen (z.B. Bajuwarenring);
- + Beschilderung für den Fuß- und Radverkehr durchlässige Sackgassen (z.B. Mondstraße);
- + Vielzahl quaterverbindender Fuß- und Radwege insbesondere in den Wohngebieten (z.B. Eichendorffstraße/Alpenstraße/Erdinger Straße)
- + Querungsmöglichkeiten in Form von Mittelinseln (z.B. Feldkirchner Straße) oder Fußgängerampeln (Ismaninger Straße) an Hauptverkehrsstraßen und an den Schulen bzw. Schulwegen (z.B. Mittelinseln Eichendorffstraße);
- + Kreisverkehre an den Ortsrändern zur Dämpfung der Fahrgeschwindigkeiten auf den Hauptverkehrsstraßen (z.B. Kreisverkehr B471/Fasanenalle);

- + Keine Radwegbenutzungspflicht innerhalb der geschlossenen Ortschaft, sondern nur Benutzungsrecht;
- + Radwegunterführungen an der stark befahrenen St2082;
- + Brücke für Fuß- und Radverkehr zur Eichendorffstraße und über die St2082 zum Heimstettener See;
- + Neugestaltung der Bushaltestelle Erdinger Straße mit deutlich verbreitertem Geh-/Radweg;
- + Vom Kfz-Verkehr getrennte Radwege außerhalb der geschlossenen Ortschaft (z.B. zwischen Aschheim und Dornach) bzw. entlang der (klassifizierten) Straßen in die Nachbargemeinden (z.B. nach Feldkirchen, Kirchheim);
- + Teilweise Beleuchtung der Radwege außerhalb der geschlossenen Ortschaft (z.B. zwischen Gewerbegebiet Dornach und Dornach);
- + Beschilderung überörtlicher Radwegeverbindungen und touristischer Radrouten (z.B. RadlRing-München);
- + Eigenständige Fuß- und Radwege werden ergänzt durch ein Netz von Flurwegen, die dem landwirtschaftlichen Verkehr dienen, aber überwiegend auch für den Radverkehr gut zu befahren sind (z.B. Mooswiesenweg);
- + Teilweise attraktive, überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten (z.B. Rathaus);
- + Wunsch der Gemeinde die Widmung der Feldkirchner-/Ismaninger Straße als Bundesstraße aufzugeben;
- + MVG-Radstationen am S-Bahnhof-Riem, Ismaninger Straße, Feldkirchner Straße, Heimstettener See, Otto-Hahn-Straße, Am Sportpark;
- + Teilnahme am Stadtradeln;
- + Bereitschaft zur Förderung des Radverkehrs im Gemeinderat und in der Verwaltung.

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

Schwächen:

- Stark belastete Ortsdurchfahrt im Zuge der Feldkirchner-/Ismaninger Straße wirkt als Barriere;
- Ablehnung des Bundes die vorhandene neue Ortsumfahrung (trotz deutlich besserer Qualität) als Bundesstraße zu übernehmen;
- Z.T. fehlende Radfurtsmarkierungen (z.B. Erdinger Landstraße);
- Z.T. zu schmale Radverkehrsanlagen, teilweise Gestaltung mit rotem Plattenbelag (z.B. Feldkirchner Straße);
- Keine separaten Aufstellflächen für den Radverkehr auf der Fahrbahn und weit abgesetzte Furten der freigegebenen Gehwege an der Hauptkreuzung;
- Fehlende Radverkehrsanlagen in der Münchner Straße;
- Fehlende Überleitungen vom Radweg auf die Fahrbahn und umgekehrt;
- Fehlende Bordsteinabsenkungen (z.B. Feldkirchner Straße gegenüber Tassilostraße);
- Fehlende Wegeverknüpfungen (z.B. Margaretha-Ley-Ring – S-Bahnhof Riem);
- Querungen der überörtlichen Radfahrverbindungen durch Straßen für Kiestransporte (z.B. Am Kiesgrund);
- Vielzahl von Fahrradabstellanlagen, die nicht den heutigen Ansprüchen entsprechen (z.B. Tennisclub Aschheim);
- Zu wenig oder teils fehlende Fahrradabstellanlagen, vor allem im Bereich der Ortsmitte;
- Fehlende Beleuchtung der Radwege außerhalb der geschlossenen Ortschaft (z.B. zwischen Aschheim und Dornach und zwischen Aschheim und Feldkirchen);
- Fehlende, aktuelle Wegweisung;
- Fehlende MVG-Station in Dornach;
- Fehlende Ladestationen für E-Bikes (z.B. an öffentlichen Einrichtungen).



Abbildung 19: Beispiel Schwächen: Zu schmaler Radweg mit rotem Plattenbelag am Beispiel Feldkirchner Straße



Abbildung 20: Beispiel Schwächen: Fehlende Beleuchtung am Radwege zwischen Aschheim und Dornach



Abbildung 21: Beispiel Schwächen: Veraltete Modelle von Fahrradabstellanlagen beim FC Aschheim

### 3.2 Mängel und Konfliktbereiche

Die Mängel und Konfliktbereiche sind in Anlage 5 dargestellt und verortet. Diese wurden unter dem Aspekt der Leitvorstellungen und Rahmenbedingungen (vgl. Kapitel 4) herausgearbeitet und sind thematisch nach folgenden 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 bzw. mangelhafte Furtmarkierungen</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>• Fußwege nicht für den Radverkehr freigegeben</li> <li>• unnötige Einschränkungen/Behinderungen des Radverkehrs</li> </ul>
<b>Komfortmängel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mangelhafter Oberflächenzustand</li> <li>• nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrn oder Hindernisse</li> <li>• fehlende Bordsteinabsenkung</li> <li>• nicht ausreichend beleuchteter Radweg bzw. Unterführung</li> <li>• fehlende MVG-Radstation</li> <li>• Fehlende E-Bike Ladestation</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:

- Errichtung von Radverkehrsanlagen in der Münchner Straße und Lückenschluss in der Erdinger Straße;
- Konsequente Radverkehrsführung entlang der Feldkirchner-/Ismaninger Straße und Erdinger Straße mit richtungsbezogenem Benutzungsrecht (weitgehende Aufhebung linker Radwege) und häufigen Querungsmöglichkeiten;
- Sichtbarmachen des Radverkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen;
- Bestehende Radverkehrsanlagen an (Mindest-)Standards anpassen;
- Bordsteinabsenkungen;
- Überprüfung der Radverkehrsführung an einzelnen Knotenpunkten einschließlich Markierungen;
- Beseitigung ungünstiger Sichtverhältnisse, z.B. durch Rückschnitt von Hecken;
- Kennzeichnung bzw. regelmäßiger Erneuerung von Furt- bzw. Blockmarkierungen;
- Schaffung ergänzender Parallelrouten abseits der Hauptverkehrsstraßen;
- Beseitigung von Barrieren, welche die Durchlässigkeit des Radverkehrs einschränken;
- Beseitigung unnötiger Einschränkungen und Behinderungen des Radverkehrs durch verkehrsrechtliche Anordnungen (z.B. Hinweise auf durchlässige Sackgassen) bzw. bauliche Unzulänglichkeiten (z.B. nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrn, Poller);
- Ertüchtigung des Oberflächenbelags;
- Sicherung der Querungsstellen an den Straßen für Kiestransporte;
- Erneuerung veralteter Fahrradabstellanlagen durch zeitgemäße Abstellanlagen mit Anlehn- und Ansperrmöglichkeit;

- Errichtung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen im Bereich der Ortsmitte, an zentralen öffentlichen Plätzen und Einrichtungen, wenn möglich mit Überdachung, ggf. Ergänzung mit E-Ladesäulen;
- Errichtung von Fahrrad-Servicestationen an ausgewählten Stellen;
- Erstellung einer Fahrradabstellsatzung.



Abbildung 22: Beseitigung unnötiger Einschränkungen und Behinderungen des Radverkehrs durch verkehrsrechtliche Anordnungen (nicht durchlässige Sackgasse) am Beispiel Max-Planck-Straße



Abbildung 23: Erneuerung veralteter und Errichtung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen am Beispiel der Ortsmitte

## 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 Vorwärtskommen 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 Radverkehrsbelastungen 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 Fahrfäche 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.

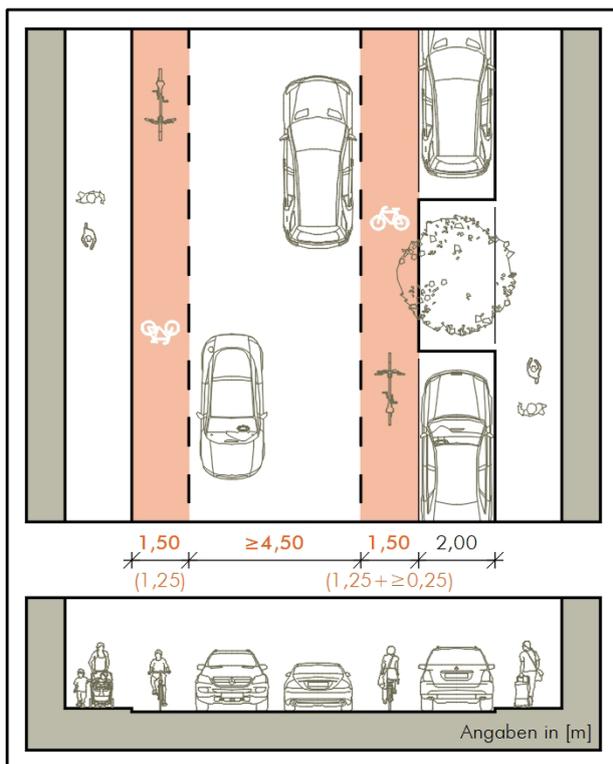


Abbildung 24: Beispiel Abmessung von Schutzstreifen  
(eigene Darstellung nach RASSt 06)

Bei einem einseitigen Schutzstreifen ist eine Fahrfahrbahnbreite 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.

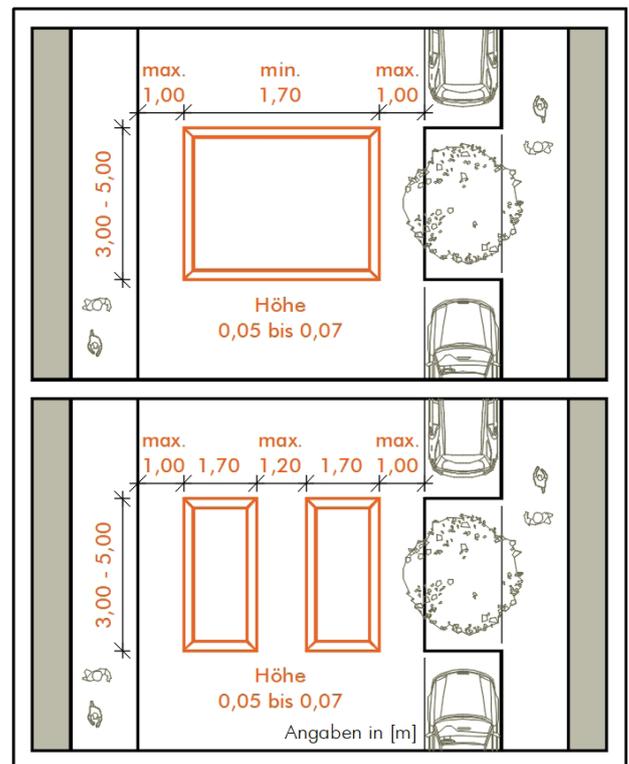


Abbildung 25: Beispiel für Plateaupflasterung  
(eigene Darstellung nach RASSt 06)

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 Elektrokraftfahrzeuge 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 Elektrokraftfahrzeugen im Sinne der Elektrokraftfahrzeuge-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 Elektrokraftfahrzeuge-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.“

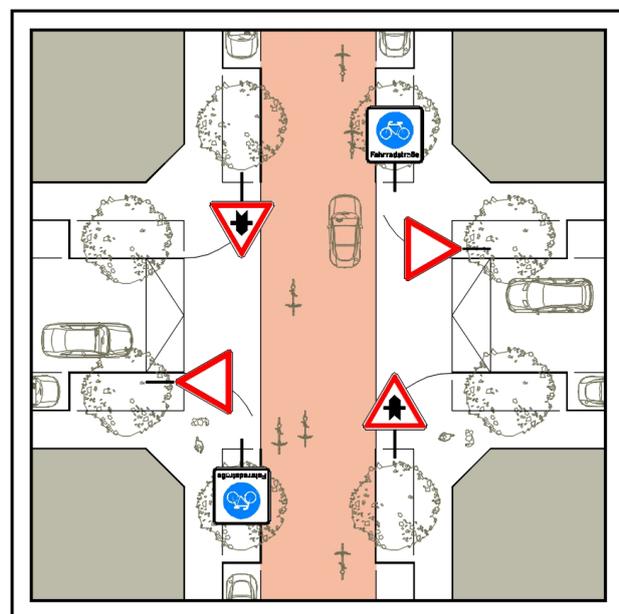


Abbildung 26: Beispiel für die Kreuzung einer Fahrradstraße mit einer Erschließungsstraße (eigene Darstellung nach RSt 06)

### Ansprüche an Querungsstellen

Ausgewiesene Querungsstellen sollen folgende Merkmale besitzen:

- Gute Erkennbarkeit,
- Gestaltung muss zur Erhöhung der gegenseitigen Aufmerksamkeit beitragen,
- Reduzierung der Geschwindigkeit vor der Querungsstelle,
- Vermittlung eindeutiger Verhaltensregeln,
- Einbau von Querungshilfen bei hohen Verkehrsbelastungen,
- ausreichende Breiten von Mittelinseln (Länge eines Fahrrades),
- kurze Umläufe und Wartezeiten sowie ausreichende Grünzeit bei Lichtsignalanlagen.

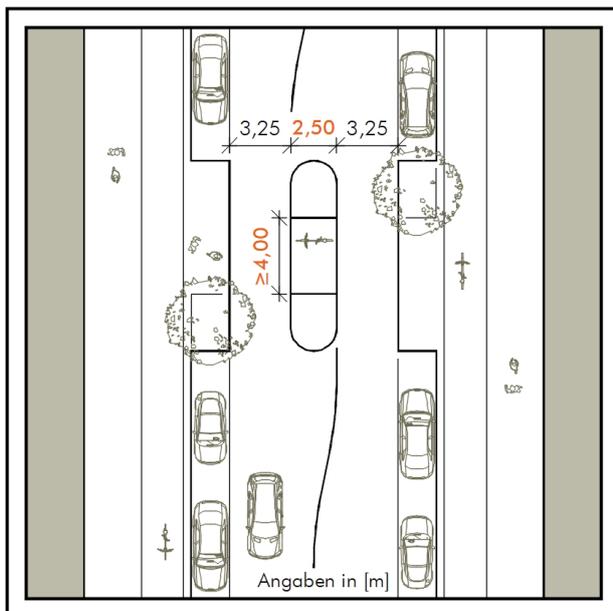


Abbildung 27: Beispiel Anlage einer Mittelinsel als Querungshilfe an überbreiten zweistreifigen Fahrbahnen (eigene Darstellung nach RASt 06)

### Ansprüche an Umlaufsperrn

Umlaufsperrn auf Radwegen, beispielsweise um Kraftfahrzeuge von diesen fernzuhalten, dürfen nur im lichten Raum der Radwege angebracht werden, wenn keine anderweitig geeigneten Maßnahmen möglich sind und die Vorteile den Nachteilen für Radfahrende überwiegen. Sie dürfen sich nicht überlappen, müssen beleuchtet und rot-weiß gestreift sein.

Die Einfahrbreite, also der Bereich zwischen dem Radwegrand und den Absperrgeländern, wird durch die Wegbreite bestimmt. Der Abstand zwischen den Absperrgeländern liegt bei mindestens 1,50 Meter. Außerdem muss ein Abstand von Minimum drei Meter zu querenden Verkehrswegen (Straßen oder Bahnkörpern) gewahrt werden, so dass Radfahrende nicht auf der Straße oder auf Bahngleisen auf eine Passierbarkeit der Umlaufsperrn warten müssen. Auf viel befahrenen Radwegen, sowie an Bahnübergängen, sollten mehrere Möglichkeiten zum Einfahren in die Umlaufsperrn vorhanden sein. Empfohlen wird auch, dass die Durchfahrt von Räum- und Streufahrzeugen weiterhin möglich ist, also die Umlaufsperrn nicht fest in den Boden zu verankern.

Poller sind ebenso bei Gefährdung von Verkehrsteilnehmern oder wo der Verkehr erschwert werden kann, unzulässig. Eine Erkennbarkeit ist bei schlechten Sichtverhältnissen und nachts zu gewährleisten. Aufgrund des steigenden Anteils an Transporträdern ist bei Pollern und Umlaufsperrn die Passierbarkeit für diese sicherzustellen (gilt auch für Fahrradanhänger, Kinderwagen, etc.).

Grundsätzlich sollte genau geprüft werden, ob das Aufstellen von Pollern oder Umlaufsperrn wirklich notwendig ist und die beabsichtigte Wirkung nicht durch andere Maßnahmen erzielt werden kann.

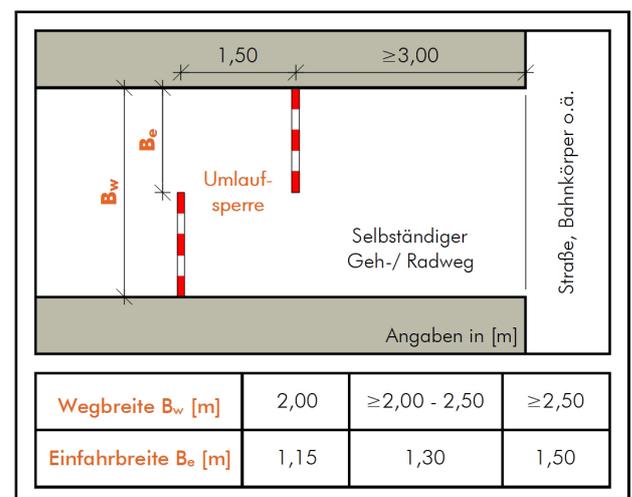


Abbildung 28: Beispiel Umlaufsperrn an einem selbständigen Geh- und/oder Radweg mit Einfahrbreiten (eigene Darstellung nach ERA 2010)

### 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.

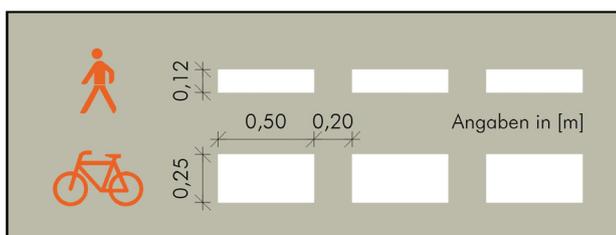


Abbildung 29: Markierung von Radfahr- und Fußgängerfurten (eigene Darstellung nach RMS-1)

### 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.

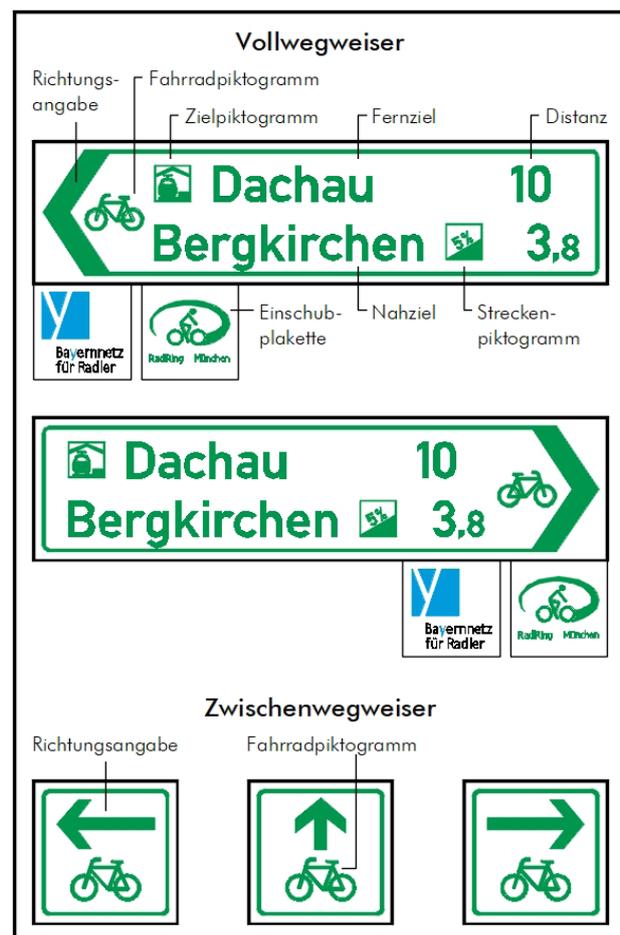


Abbildung 30: Systematik Radwegbeschilderung (eigene Darstellung nach Radlhandbuch Bayern)

## 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 überprüft 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 Zweirichtungsraddwegen 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.

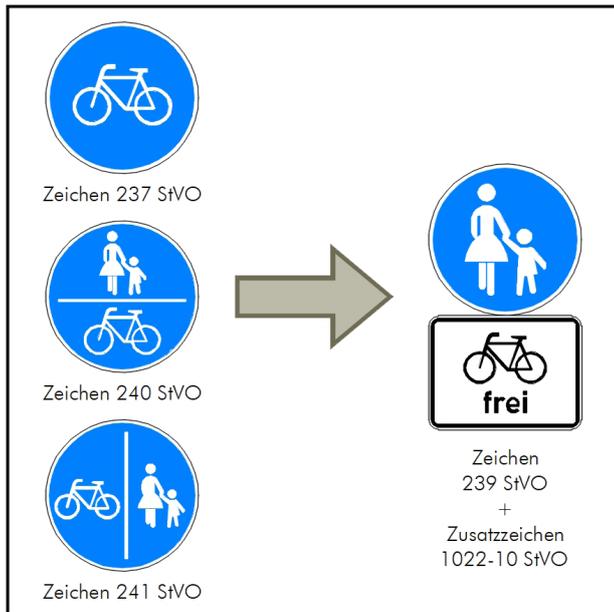


Abbildung 31: Zu ersetzende Verkehrszeichen bei der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

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 (Standesicherheit),

- 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.

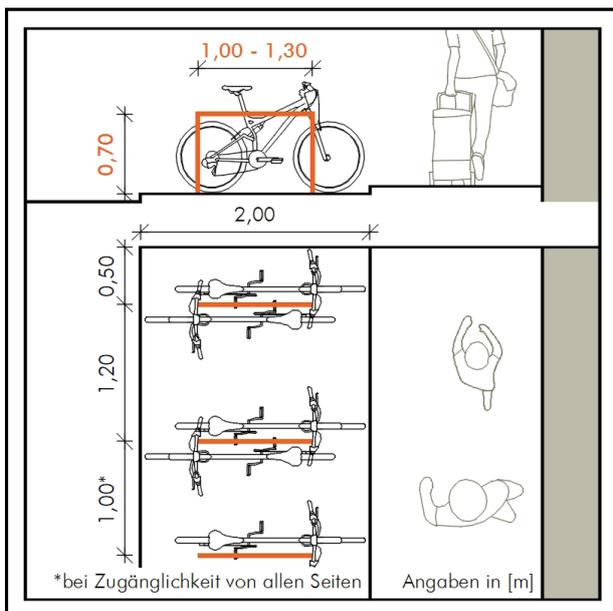


Abbildung 32: Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder (eigene Darstellung nach RAS 06)

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).

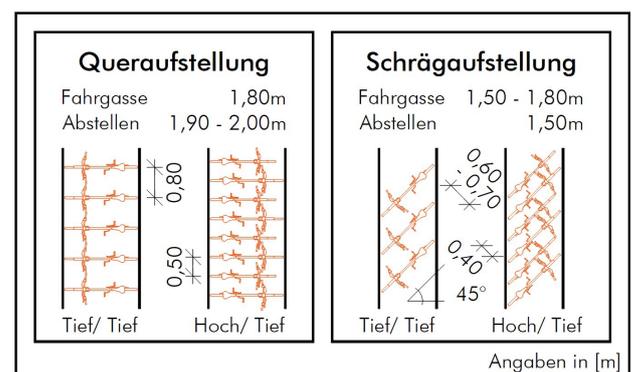


Abbildung 33: Aufstellungsarten von Fahrradabstellanlagen (eigene Darstellung nach Neufert Bauentwurfslehre)

## 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.

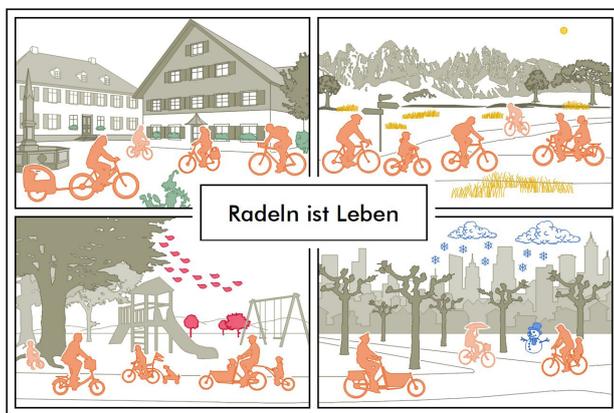


Abbildung 34: Werbung fürs Radfahren (eigene Darstellung)

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 Fußgängerverkehrs 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 6) 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.).

Das Haupttroutennetz nimmt folgende überörtlichen Routen auf:

- „Radl-Ring“ München (Ismaninger Straße, Marsstraße, Kantweg, Alpenstraße), obgleich dieser in seiner Routenführung auch touristische Bedeutung besitzt;
- „Osttangente“ Haar – Ismaning (Feldkirchner-/Ismaninger Straße) und
- den geplante Radschnellweg München – Markt Schwaben (Bahnhofstraße/Adam-Riese-Weg/Seestraße).

Diese werden ergänzt durch wichtige Verbindungen innerorts und zwischen den Ortsteilen:

- Münchner Straße;
- Erdinger Straße;
- Ismaninger Straße
- Eichendorffstraße;
- Erdinger Landstraße;
- Mooswiesenweg, Friedhofstraße;
- Ohmstraße;
- Rat-Kaffl-Straße, Humboldtstraße;
- Salmdorfer Straße.



Abbildung 35: Haupttroute im Feldkirchner Radwegenetz - Ismaninger Straße

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 die zahlreichen 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 Kfz-Verkehr geführt werden.



Abbildung 36: Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h in der Emmeranstraße - Nebenroute

Zur Umsetzung des Konzeptplans sind noch einige Lückenschlüsse erforderlich, damit ein zusammenhängendes, dichtes Radfahrnetz entsteht. Das Aschheimer 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.

Welche Maßnahmen notwendig sind, damit das Radfahrnetz seine Funktion und die ihm zugedachten Ziele erfüllen kann, wird im nachfolgenden Kapitel grundsätzlich erläutert und in einem Maßnahmenkatalog detaillierter beschrieben.

## 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.

Die Maßnahmentabelle (vgl. Anlage 9) 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. Staatsstraßen) oder Privatgrundstücke liegen nicht in der Zuständigkeit der Kommune, womit diese keine alleinige Entscheidungs- und Handlungsmöglichkeit hat und das Einvernehmen anderer Baulastträger benötigt wird. Für diese Maßnahmen sind meist detaillierte Gespräche not-

wendig, was den Zeithorizont in die Länge ziehen kann. Für Maßnahmen, die im Kompetenzbereich der Gemeinde Aschheim liegen, kann die Umsetzung mit Vorliegen des Konzepts eingeleitet werden. Sofort umgesetzt werden können insbesondere Beschilderungsmaßnahmen.

Die konkreten Maßnahmen sind neben der Maßnahmentabelle (vgl. Anlage 9) und den Plandarstellungen (vgl. Anlage 7) detailliert in einem Maßnahmenkatalog in Anlage 10 beschrieben. In den vorgeschlagenen Maßnahmen sind auch die Anregungen der Bevölkerung aus der Haushaltsbefragung berücksichtigt.

### **Flankierende Maßnahmen:**

Über die konkreten verkehrsrechtlichen und baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs in Aschheim hinaus sind flankierende Maßnahmen notwendig, die das Radverkehrskonzept vervollständigen. Folgende Maßnahmen, die keinen oder nur geringen Investitionsbedarf erfordern, 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.

#### • **Bauleitplanung:**

Die Bauleitplanung steht am „Anfang aller Planungen“, d.h. hier können die Grundlagen für eine intensive Nutzung des Fahrrades geschaffen werden. Vorhandensein, Lage, Ausgestaltung und Attraktivität der Fahrradinfrastruktur prägen das Mobilitätsverhalten der zukünftigen Nutzer.

- Berücksichtigung des Radverkehrs in allen Bau- und Planungsphasen der Bauleitplanung (von der Regional- bis zur Objektplanung);
- Integration der Radverkehrsplanung in die einzelnen Planwerke;
- Sensibilisierung der Bauherren (z.B. Fahrradabstellplätze).

#### • **Verkehrsrechtliche Anordnungen:**

Im Rahmen des allgemeinen Verwaltungshandelns ist beim Erlass verkehrsrechtlicher Anordnungen stets zu prüfen, ob diese für die jeweiligen Verkehrsmittel sinnvoll und praxisgerecht sind. Beschränkungen des Verkehrs sind nur dort zulässig, wo dies zwingend geboten ist:

- Überprüfung bestehender Anordnungen in Bezug auf Sinnhaftigkeit und Zulässigkeit;
- Prüfung jeder verkehrsrechtlichen Anordnung hinsichtlich ihrer Notwendigkeit und Wirkung auf den Radverkehr;
- Begründung bei Einbeziehung des Radverkehrs;
- Park- und Geschwindigkeitsüberwachung (Einhaltung der reduzierten Geschwindigkeit, konsequente Ahndung des Geh- und Radwegparkens);
- Überprüfung von Park- und Halteverboten im geschwindigkeitsreduzierten Straßennetz;
- Durchführung von Verkehrsschauen.

#### • **Verkehrsüberwachung:**

Die Verkehrssicherheit für den Radverkehr ist die wesentliche Motivation das Fahrrad im Alltagsverkehr zu benutzen. Wenn diese nicht in ausreichendem Maße gegeben ist, sind alle anderen Bemühung zur Förderung des Radverkehrs wenig erfolgreich. Dabei ist es auch wichtig, die von den Radfahrenden „gefühlte“ Sicherheit zu berücksichtigen. Im Allgemeinen wird eine Trennung vom Kfz-Verkehr als beste Sicherheit betrachtet. Da diese in dicht bebauten Siedlungsgebieten nur eingeschränkt möglich ist, bedeutet dies in der Praxis, dass sich alle Verkehrsteilnehmer auf denselben Verkehrsflächen bewegen können müssen. Ein Miteinander unter dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme ist unerlässlich. Die Verkehrsregeln und die Gestaltung der Verkehrsanlagen müssen dies ermöglichen. Dies gilt selbstverständlich für alle Verkehrsteilnehmer.

Ein niedriges Geschwindigkeitsniveau schafft die größte Sicherheit. Dies gilt auch für das klassifizierte Straßennetz. Deshalb kommt einer regelmäßigen Geschwindigkeitsüberwachung (und ggf.

Sanktionierung) eine wichtige Rolle zu. Überhöhte bzw. nicht angepasste Geschwindigkeiten sind kein „Kavaliersdelikt“, sondern stellen eine Gefahr dar, nicht nur für den Radverkehr.

Zur Verkehrsüberwachung gehört auch das Freihalten der Radverkehrsanlagen einschließlich Abstellanlagen und deren Zufahrten von Beparkung durch Kfz. Hier herrscht oft ein geringes Unrechtsbewusstsein („ich bin ja gleich wieder weg“; „man kann doch noch vorbeifahren“). Umgekehrt würde das Abstellen von Fahrrädern auf der Fahrbahn kaum akzeptiert werden. In diesem Zusammenhang muss auch der Lieferverkehr sensibilisiert werden, dass Fuß- und Radwege keine temporären Ersatzparkplätze darstellen. Gegebenenfalls müssen für den Lieferverkehr separate Flächen freigehalten oder besondere Zeitfenster festgelegt werden.

Eine regelmäßige Überwachung insbesondere größerer Abstellanlagen ist zur Diebstahlprävention notwendig. Dazu müssen einerseits auch die Radfahrenden selbst sensibilisiert werden (z.B. Verwendung tauglicher Schlösser), andererseits müssen auch die Abstellanlagen ein Ansperrern zulassen.

• **Allgemeiner Straßen- und Wegeunterhalt, Kontrolle der Fahrradabstellanlagen:**

Der regelmäßige Unterhalt des Straßen- und Wegenetzes für den Radverkehr ist ein wichtiger Indikator für die Förderung des Radverkehrs. So zeigt sich deren Nachhaltigkeit und feste Verankerung im politischen Handeln.

- Kontrolle der notwendigen Sichtverhältnisse insbesondere das regelmäßige Freischneiden von Bewuchs (u.a. Verdeckung von Schildern);
- Kontrolle der notwendigen Sichtverhältnisse zur Freihaltung der Sichträume von (privaten) baulichen Anlagen, Werbeanlagen und Mobiliar;
- Regelmäßige Inspektion der Straßen und Wege hinsichtlich Befahrbarkeit, Schäden und Verschmutzungen (z.B. Scherben);
- Abstimmung mit anderen Unterhaltsmaßnahmen („gemeinsame Erledigung“);
- Unterhalt der Fahrradabstellanlagen und regelmäßige Überprüfung auf Beschädigungen und Benutzbarkeit;

- Regelmäßige Entfernung von „Schrotträdern“.
- Sämtliche Maßnahmen sollen im Rahmen von Verkehrsschauen regelmäßig überprüft werden.

• **Baustellenmanagement**

Während das Baustellenmanagement beim Kfz-Verkehr bereits ein hohes Niveau erreicht hat, fällt dieses beim Radverkehr oft weit zurück. Hier stehen vor allem Aspekte des Komforts (z.B. Umwegigkeit von Umleitungen und Informationen dazu) und der Verkehrssicherheit im Vordergrund. Nicht zu unterschätzen ist das Gefahrenpotenzial des Lkw-Verkehrs (z.B. Sichtbarkeit der Radfahrenden). Hierzu bedarf es beim Radverkehr einer weitaus stärkeren Sensibilität, als bei Kfz-Verkehr.

- 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);
- Absicherung des Radverkehrs durch eigene Verkehrsräume und wenn diese aufgrund beengter Verhältnisse nicht zur Verfügung stehen ggf. durch Geschwindigkeitsreduzierung für den Kfz-Verkehr;
- Minimierung von Sperrungen räumlich und zeitlich;
- Umleitungsbeschilderung bei unvermeidlichen Sperrungen (z.B. kein „Radfahrer absteigen“);
- Ggf. Auflagen im Rahmen der Genehmigung, insbesondere bei Materiallagerflächen im öffentlichen Raum, Materialan- und abtransporte, Wartezonen und Zufahrtsrouten;
- Einsatz von Baustellenfahrzeugen mit technischen Sicherheitssystemen (Abbiegeassistent, Spiegel, etc.);
- Jederzeit ansprechbarer Sicherheitskoordinator;
- Verkehrssicherung an besonderen Gefahrenpunkten (z.B. Baustellenausfahrten) durch extra bereitgestelltes Personal (Sicherungsposten);
- Vermeidung von Verschmutzungen des öffentlichen Straßenraums bzw. regelmäßige Reinigung;

- Kontrolle der Umsetzung der verkehrsrechtlichen Anordnungen vor Ort durch den Auftraggeber und durch die Genehmigungsbehörde.

- **Winterdienst:**

Da langdauernde Frostperioden und größere Schneemengen, im Großraum München mittlerweile eher selten sind, nimmt die Zahl der „Ganzjahresradler“ tendenziell zu. Schon deshalb sollte ein regelmäßiger Winterdienst auf Radverkehrsanlagen durchgeführt werden.

- Sicherstellung der Benutzungsmöglichkeit von Radverkehrsanlagen auch im Winter (Radfahren ist kein „Sommersport“);
- Anwendung des „differenzierten Winterdienstes“ auch auf den Radverkehr (u.a. vorzugsweise Räumung der Haupttrouten bis 7.00 Uhr morgens, andere Wege nachrangig);
- Durchführung eines Winterdienstes unter weitestgehendem Verzicht auf Salz (Splittstreuung gegen Glätte) und regelmäßige Räumung (Beseitigung von Lockerschnee und Spurrillen, insbesondere bei Tauwetter);
- Keine Ablage von Abraum auf Radverkehrsanlagen.

- **Serviceeinrichtungen für den Radverkehr:**

Fahrräder mit Elektromotor-Unterstützung erfreuen sich in letzter Zeit zunehmender Beliebtheit. Sie eignen sich besonders für längere Strecken und Arbeitswege. In Aschheim wäre hierfür ein großes Potenzial für Fahrten in die Nachbargemeinden und nach München gegeben, da viele Aschheimer dorthin pendeln.

Voraussetzung für die Attraktivität und Akzeptanz sind diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten und Lademöglichkeiten an den Zielorten.

Ladesäulen an den Einkaufszentren ermöglichen auch ein Aufladen bzw. Nachladen während des Einkaufs bzw. der Erledigung. Neben Ladesäulen stellen auch Luftpumpen oder wichtige Werkzeuge oder ein „Schlauchautomat“ eine Ergänzung der Serviceeinrichtungen dar. Schlauch- und Ersatzteilautomaten ermöglichen eine Versorgung auch am Wochenende, insbesondere für Naherholungs-

radler (z.B. RadlRing-München), oder wenn Fahrradgeschäfte nur begrenzte Öffnungszeiten haben bzw. am Ort nicht vorhanden sind.

Die in den Gewerbegebieten ansässigen Firmen sollten dafür sensibilisiert werden, ihre Mitarbeiter zu motivieren den Weg zur Arbeit (häufiger) mit dem Fahrrad zurückzulegen. Hierbei besitzt das „E-Bike“ bzw. „Pedelec“ ein großes Potenzial. So können z.B. durch die Bereitstellung komfortabler Fahrradabstellplätze, Lademöglichkeiten, Umkleiden, etc. attraktive Rahmenbedingungen für die Fahrradnutzung auf dem Weg zur Arbeit geschaffen werden. Die Bereitstellung von Lademöglichkeiten für Pedelecs oder gar von Duschen und Umkleiden ermöglicht auch weiter entfernt wohnenden Mitarbeitern längere Strecken mit dem Fahrrad zurückzulegen, auch bei ungünstigen Witterungsbedingungen.

- **Kommunikation:**

Zu den flankierenden Maßnahmen zählen auch Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit bzw. Kommunikation. Getreu dem Motto „Tue Gutes und rede darüber“ sollten alle Maßnahmen und deren Umsetzung kommunikativ begleitet werden. Dazu bieten sich folgende Themen an:

- Aktionen zum Radfahren, regelmäßige Presse- und Öffentlichkeitsarbeit; „Positiv-Schlagzeilen“;
- Sensibilisierung des Einzelhandels, damit auch Radfahrer und Radfahrerinnen als Kunden begriffen werden;
- Werbe- und Motivationskampagne für das Fahrradfahren (z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“); Bike & Ride;
- Vermarktung der überörtlichen Radrouten, aber auch „Andocken“ an diese Routen, insbesondere mit Hinweisen auf Kultur und Gastronomie;
- Aktuelle Radnetzkarten, auch digital;
- Werbekampagne „E-Bike“ (bzw. „Pedelec“) um neue „Kunden“, die vorher nicht Rad gefahren sind zu gewinnen;
- Kampagne Radfahren im Winter, bei der vor allem folgende Aspekte im Fokus stehen:

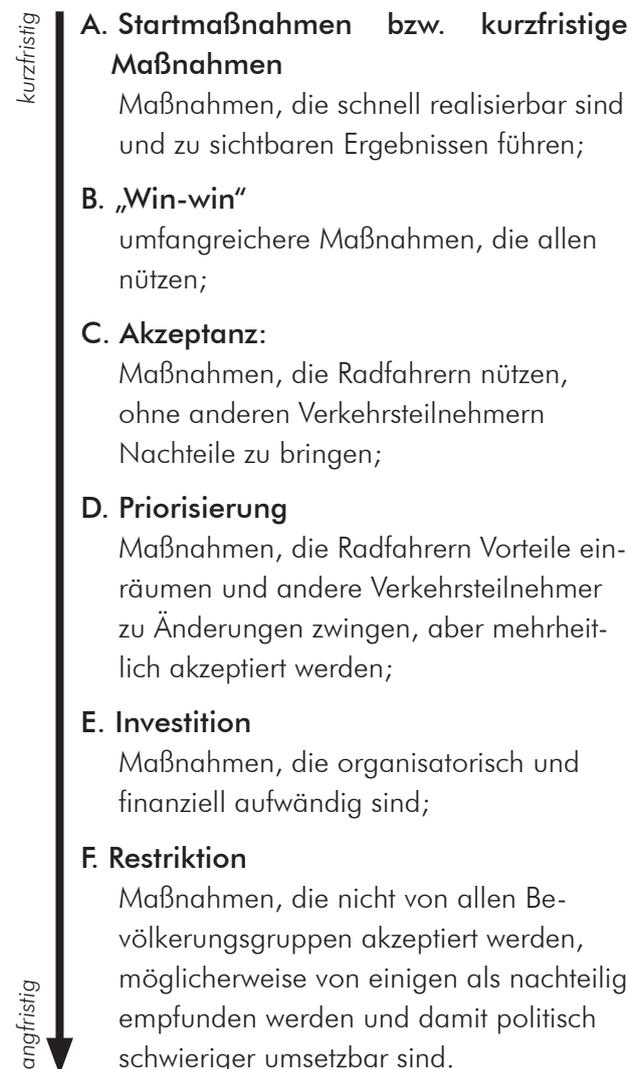
- Vorbereitung des Fahrrades;
- Ausrüstung im Winter, insbesondere Kleidung;
- Gesundheit und Fitness.

## 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:



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 Bauungspläne) 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

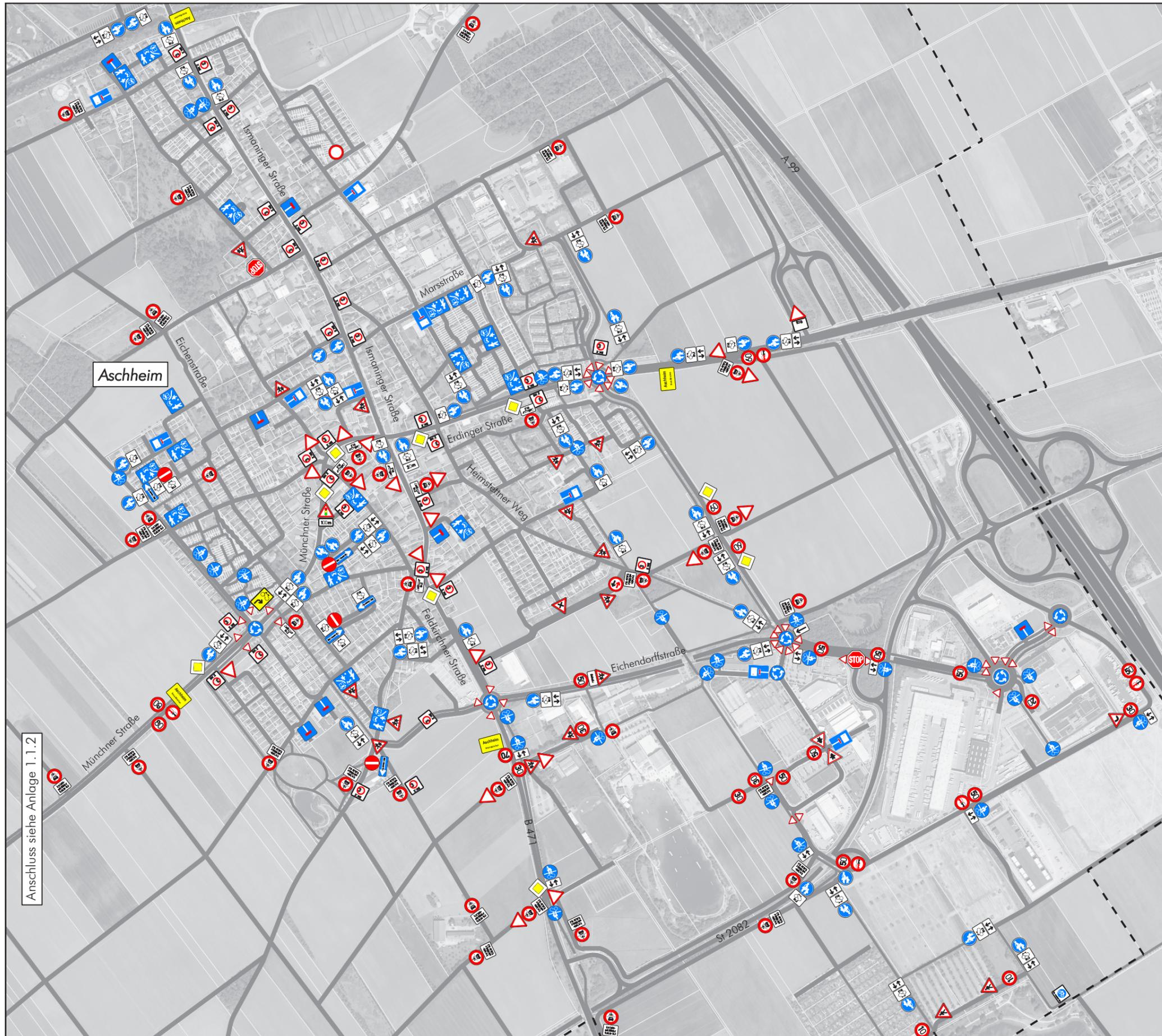
Als langfristige Maßnahmen werden Maßnahmen eingeordnet, die mit größeren baulichen Veränderungen, insbesondere im Straßenprofil verbunden sind, oder die von anderen Baulastträgern abhängig sind, bzw. nicht im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde Feldkirchen liegen. Dies muss jedoch nicht zwangsläufig 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:	Bestand gemäß StVO	
Anlage 1.1:	Bestand - Beschilderung (gemäß StVO)	
Anlage 1.1.1:	Bestand - Beschilderung (gemäß StVO) - Aschheim.....	i
Anlage 1.1.2:	Bestand - Beschilderung (gemäß StVO) - Dornach.....	ii
Anlage 1.2:	Bestand - Straßen- und Wegenetz (gemäß StVO)	
Anlage 1.2.1:	Bestand - Straßen- und Wegenetz (gemäß StVO) - Aschheim.....	iv
Anlage 1.2.2:	Bestand - Straßen- und Wegenetz (gemäß StVO) - Dornach.....	v
Anlage 2:	Bestand - Straßenfunktion nach RASSt 06 mit Verkehrsmagneten	
Anlage 2.1:	Bestand - Straßenfunktion nach RASSt 06 mit Verkehrsmagneten - Aschheim.....	vi
Anlage 2.2:	Bestand - Straßenfunktion nach RASSt 06 mit Verkehrsmagneten - Dornach.....	vii
Anlage 3:	Bestand - Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung (2019 - 2020)	
Anlage 3.1:	Bestand - Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung (2019 - 2020) - Aschheim.....	viii
Anlage 3.2:	Bestand - Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung (2019 - 2020) - Dornach.....	ix
Anlage 4:	Bestand - Qualität der Fahrradabstellanlagen	
Anlage 4.1:	Bestand - Qualität der Fahrradabstellanlagen - Aschheim.....	x
Anlage 4.2:	Bestand - Qualität der Fahrradabstellanlagen - Dornach.....	xi
Anlage 5:	Mängel- und Konfliktbereiche	
Anlage 5.1:	Mängel- und Konfliktbereiche - Aschheim.....	xii
Anlage 5.2:	Mängel- und Konfliktbereiche - Dornach.....	xiii
Anlage 6:	Radwegekonzept - Haupt- und Nebenrouten mit Verkehrsmagneten	
Anlage 6.1:	Radwegekonzept - Haupt- und Nebenrouten mit Verkehrsmagneten - Aschheim.....	xiv
Anlage 6.2:	Radwegekonzept - Haupt- und Nebenrouten mit Verkehrsmagneten - Dornach.....	xv
Anlage 7:	Radwegekonzept - Maßnahmen	
Anlage 7.1:	Radwegekonzept - Maßnahmen - Aschheim.....	xvi
Anlage 7.2:	Radwegekonzept - Maßnahmen - Dornach.....	xvii
Anlage 8:	Querschnitte	
Anlage 8.1:	Querschnitte (Richtung Ortsmitte) - Aschheim.....	xviii
Anlage 8.2:	Querschnitte (Richtung Ortsmitte) - Aschheim.....	xix
Anlage 8.3:	Querschnitte (Richtung Aschheim) - Dornach.....	xx
Anlage 9:	Maßnahmentabelle.....	xxi
Anlage 10:	Maßnahmenkatalog.....	xxiv





Anschluss siehe Anlage 1.1.2

**Legende**

-  Z. 102 Kreuzung, Vorfahrt von rechts
-  Z. 103 Kurve (-10) links (-20) rechts
-  Z. 131 Lichtzeichenanlage
-  Z. 133 Fußgänger
-  Z. 136 Kinder
-  Z. 138 Radfahrer kreuzen
-  Z. 205 Vorfahrt gewähren
-  Z. 206 Halt! Vorfahrt gewähren
-  Z. 208 Dem Gegenverkehr vorrang gewähren
-  Z. 209 Vorgeschriebene Fahrrichtung (-10) links (-20) rechts
-  Z. 215 Kreisverkehr
-  Z. 220 Einbahnstraße
-  Z. 237 Sonderweg für Radfahrer
-  Z. 239 Sonderweg für Fußgänger
-  Z. 240 Gemeinsamer Fuß- und Radweg
-  Z. 241 Getrennter Fuß- und Radweg
-  Z. 253 Verbot für LKW
-  Z. 254 Verbot für Radfahrer
-  Z. 260 Verbot für Kraftfahrzeuge
-  Z. 262 Verbot für Kraftfahrzeuge über angegebenes tatsächliches Gewicht
-  Z. 267 Verbot der Einfahrt
-  Z. 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit
-  Z. 274.1 Beginn einer Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit
-  Z. 276 Überholverbot für Kraftfahrzeuge aller Art
-  Z. 280 Ende des Überholverbot für Kraftfahrzeuge aller Art
-  Z. 290 Beginn eines eingeschränkten Halteverbots in einer Zone
-  Z. 292 Ende eines eingeschränkten Halteverbots in einer Zone
-  Z. 301 Vorfahrt
-  Z. 306 Vorfahrtsstraße
-  Z. 307 Ende der Vorfahrtsstraße

Anlage 1.1.1

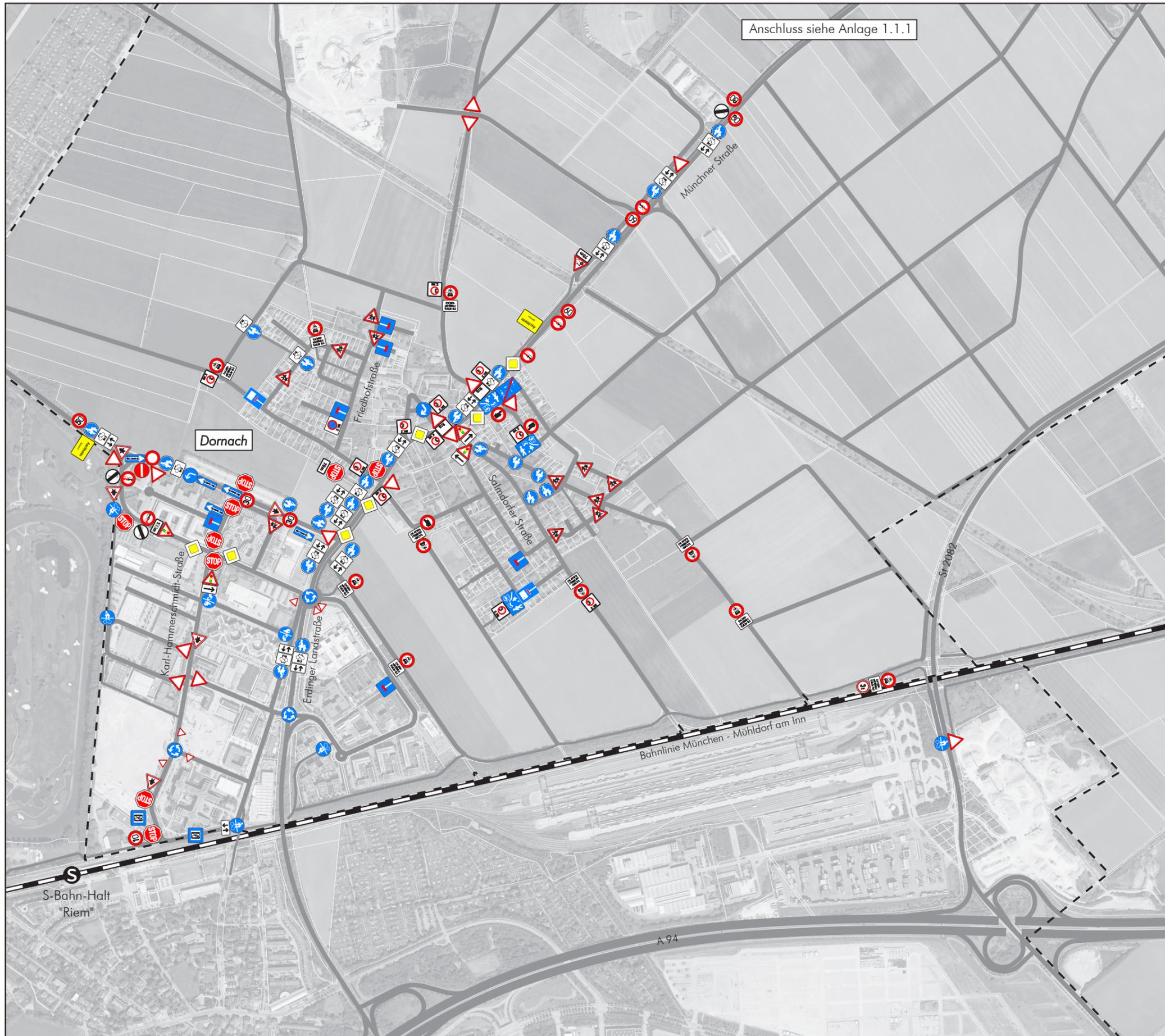
**Bestand - Beschilderung (gemäß StVO)\***

Aschheim

Maßstab 1:10.000 (DIN A3)

Planstand 06.12.2022

\*Kein vollständiger Beschilderungsplan  
nur für den Radverkehr relevante Verkehrszeichen



- Legende**
- Z. 102 Kreuzung, Vorfahrt von rechts
  - Z. 103 Kurve (-10) links (-20) rechts
  - Z. 131 Lichtzeichenanlage
  - Z. 133 Fußgänger
  - Z. 136 Kinder
  - Z. 138 Radfahrer kreuzen
  - Z. 205 Vorfahrt gewähren
  - Z. 206 Halt! Vorfahrt gewähren
  - Z. 208 Dem Gegenverkehr vorrang gewähren
  - Z. 209 Vorgeschriebene Fahrtrichtung (-10) links (-20) rechts
  - Z. 215 Kreisverkehr
  - Z. 220 Einbahnstraße
  - Z. 237 Sonderweg für Radfahrer
  - Z. 239 Sonderweg für Fußgänger
  - Z. 240 Gemeinsamer Fuß- und Radweg
  - Z. 241 Getrennter Fuß- und Radweg
  - Z. 253 Verbot für LKW
  - Z. 254 Verbot für Radfahrer
  - Z. 260 Verbot für Kraftfahrzeuge
  - Z. 262 Verbot für Kraftfahrzeuge über angegebenes tatsächliches Gewicht
  - Z. 267 Verbot der Einfahrt
  - Z. 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit
  - Z. 274.1 Beginn einer Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit
  - Z. 276 Überholverbot für Kraftfahrzeuge aller Art
  - Z. 280 Ende des Überholverbot für Kraftfahrzeuge aller Art
  - Z. 290 Beginn eines eingeschränkten Halteverbots in einer Zone
  - Z. 292 Ende eines eingeschränkten Halteverbots in einer Zone
  - Z. 301 Vorfahrt
  - Z. 306 Vorfahrtsstraße
  - Z. 307 Ende der Vorfahrtsstraße

Anlage 1.1.2  
**Bestand - Beschilderung (gemäß StVO)\***  
 Dornach  
 Maßstab 1:10.000 (DIN A3)  
 Planstand 06.12.2022  
 \*Kein vollständiger Beschilderungsplan  
 nur für den Radverkehr relevante Verkehrszeichen

### Legende

	Z. 310 Ortstafel Vorderseite
	Z. 316 Parken und Reisen
	Z. 325 Beginn eines verkehrsberuhigten Bereiches
	Z. 350 Fußgängerüberweg
	Z. 357 Sackgasse
	Z. 357-50 Sackgasse durchlässig für Radverkehr und Fußgänger
	Z. 442 Vorwegweiser rechtsweisend (-20) für Radfahrer
	Z. 442 Vorwegweiser geradeausweisend (-30) für Radfahrer
	Z. 1000 Richtung (-10) linksweisend (-20) rechtsweisend (-31) in beide Richtungen
	Z. 1000 Radfahrer (-32) in beide Richtungen (-33) im Gegenverkehr
	Z. 1004 Entfernungsangabe in ... m (-30)
	Z. 1012 Sonstiger Hinweis (-31) Ende
	Z. 1020 ... frei (-30) Anlieger
	Z. 1022 ... frei (-10) Radfahrer
	Z. 1026 ... frei (-36) Landwirtschaftlicher Verkehr
	Z. 1040 Zeitliche Beschränkung von ... bis ... h (-30)
	Z. 1042 Zeitliche Beschränkung werktags von ... bis ... h (-31)
	Mo - Fr von ... bis ... h (-32)
	Z. 2021 Kindergarten
	Z. 2022 Schule / Schulweg

Anlage 1.1.1 / 1.1.2

**Bestand - Beschilderung  
(gemäß StVO)  
Legende Fortsetzung**

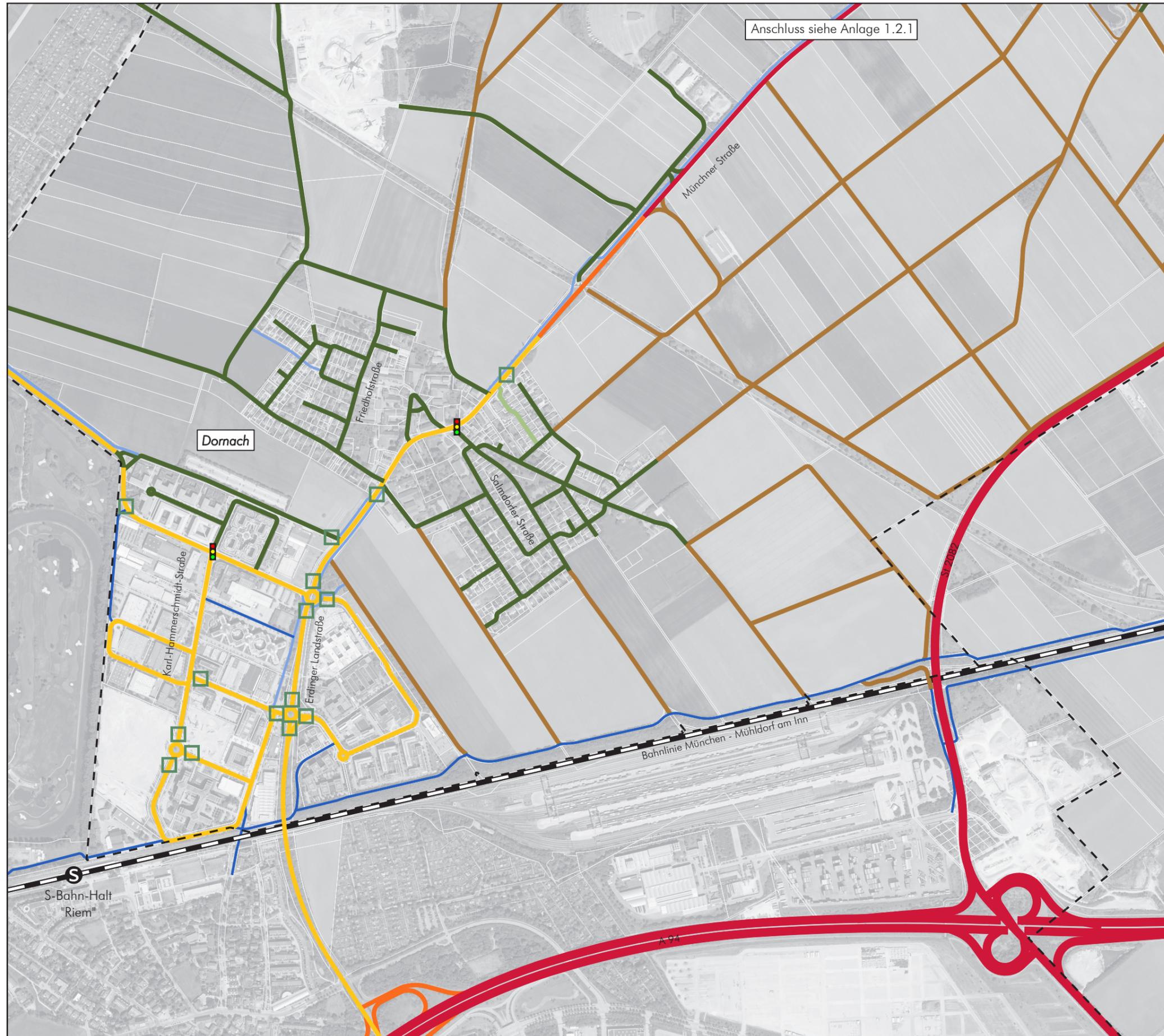


**Legende**

- Gemeindegrenze
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit > 70km/h (klassifiziert/ nicht klassifiziert)
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit 60 / 70km/h (klassifiziert/ nicht klassifiziert)
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit 50km/h
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30km/h
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Fuß-/ Radweg (Benutzungspflicht)
- Fuß-/ Radweg (Benutzungsrecht)
- Fußweg
- Land-/ forstwirtschaftlicher Weg
- Sonstiger Weg
- Querungshilfe (Mittelinsel)
- Lichtsignalanlage (vollsignalisiert / Bedarf)

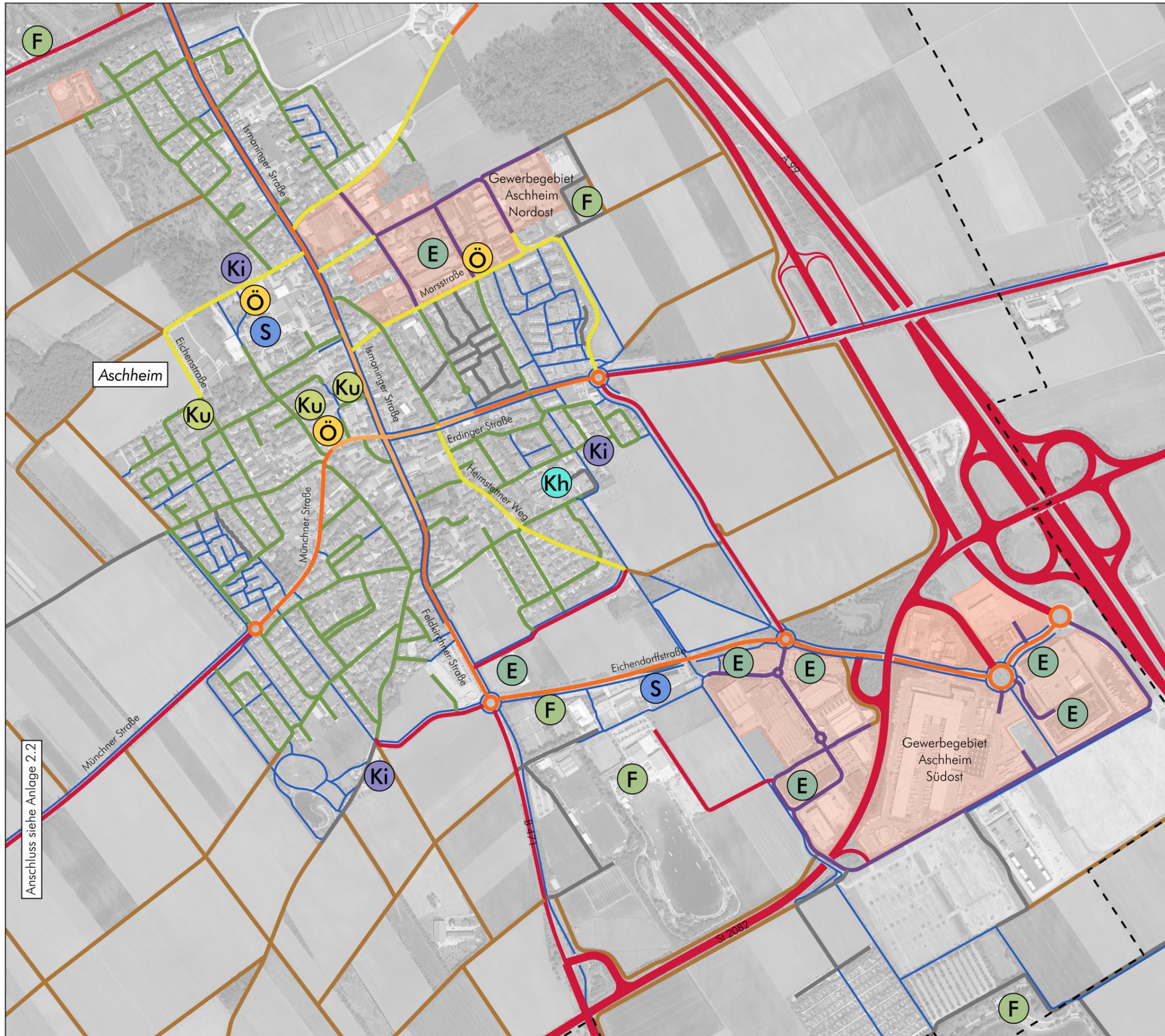
Anschluss siehe Anlage 1.2.2

Anlage 1.2.1  
**Bestand - Straßen- und Wegenetz (gemäß StVO)**  
Aschheim  
Maßstab 1:10.000 (DIN A3)  
Planstand 06.12.2022



- Legende**
- Gemeindegrenze
  - Zulässige Höchstgeschwindigkeit > 70km/h (klassifiziert/ nicht klassifiziert)
  - Zulässige Höchstgeschwindigkeit 60 / 70km/h (klassifiziert/ nicht klassifiziert)
  - Zulässige Höchstgeschwindigkeit 50km/h
  - Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30km/h
  - Verkehrsberuhigter Bereich
  - Fuß-/ Radweg (Benutzungspflicht)
  - Fuß-/ Radweg (Benutzungsrecht)
  - Fußweg
  - Land-/ forstwirtschaftlicher Weg
  - Sonstiger Weg
  - Querungshilfe (Mittelinsel)
  - 🚦 Lichtsignalanlage (vollsignalisiert / Bedarf)

Anlage 1.2.2  
**Bestand - Straßen- und Wegenetz (gemäß StVO)**  
Dornach  
Maßstab 1:10.000 (DIN A3)  
Planstand 06.12.2022



**Legende**

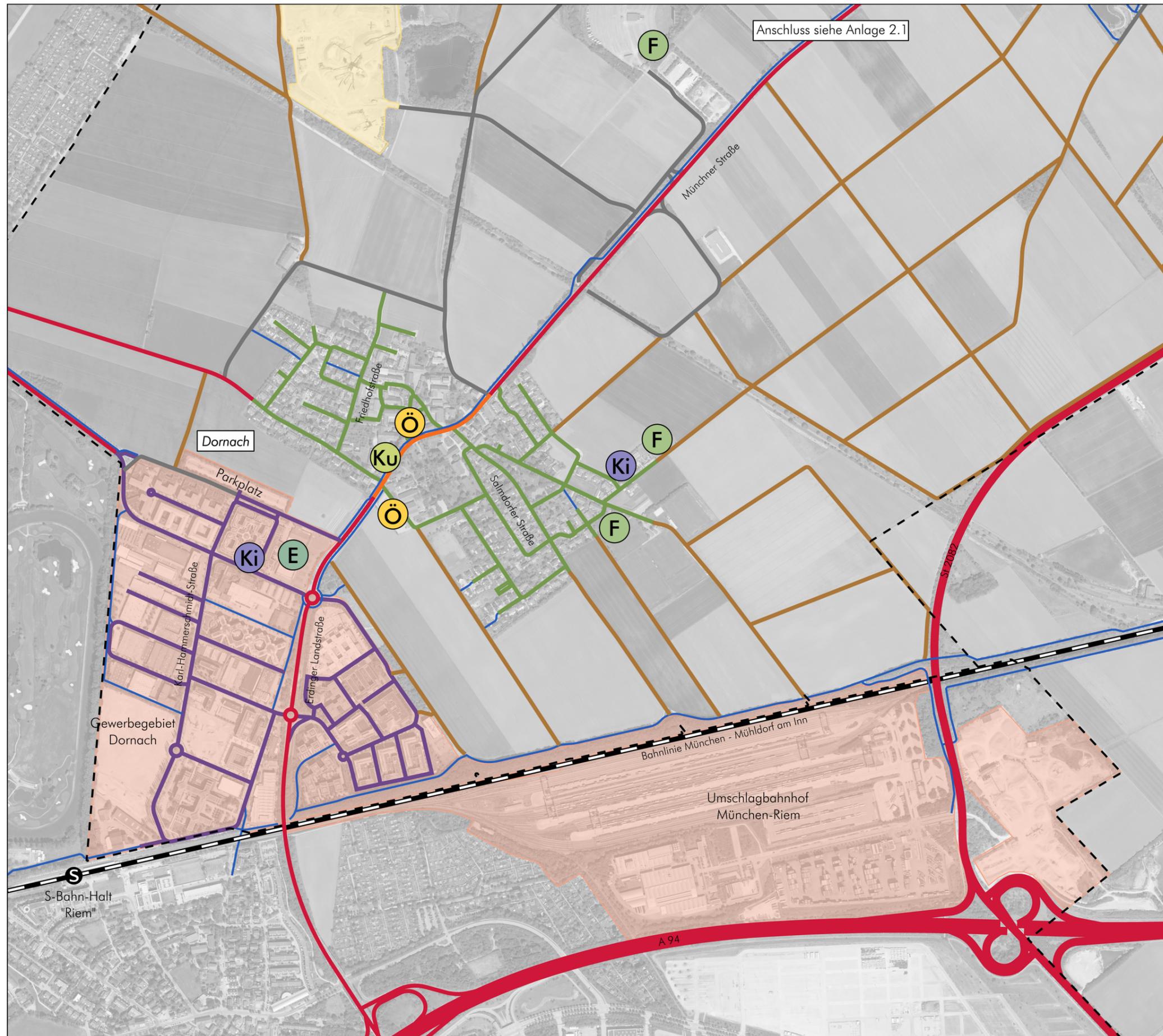
- Gemeindegrenze
- Anbaufreie Straße (klassifiziert/ nicht klassifiziert)
- Örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße
- Dörfliche Hauptstraße
- Sammelstraße/ Quartiersstraße
- Wohnstraße/ Wohnweg
- Radweg/ Fußweg
- Gewerbestraße/ Industriestraße
- Land-/ forstwirtschaftlicher Weg
- Sonstiger Weg
- Bahnlinie

**Legende (Verkehrsmagneten)**

- S Schulen und Bildungseinrichtungen
- Ki Kindergärten und Kitas
- Ö Öffentliche Einrichtungen
- Ku Kulturelle- und kirchliche Einrichtungen
- F Freizeiteinrichtungen
- E Einzelhandel
- Kh Krankenhaus/soziale Einrichtung
- Gewerbegebiet

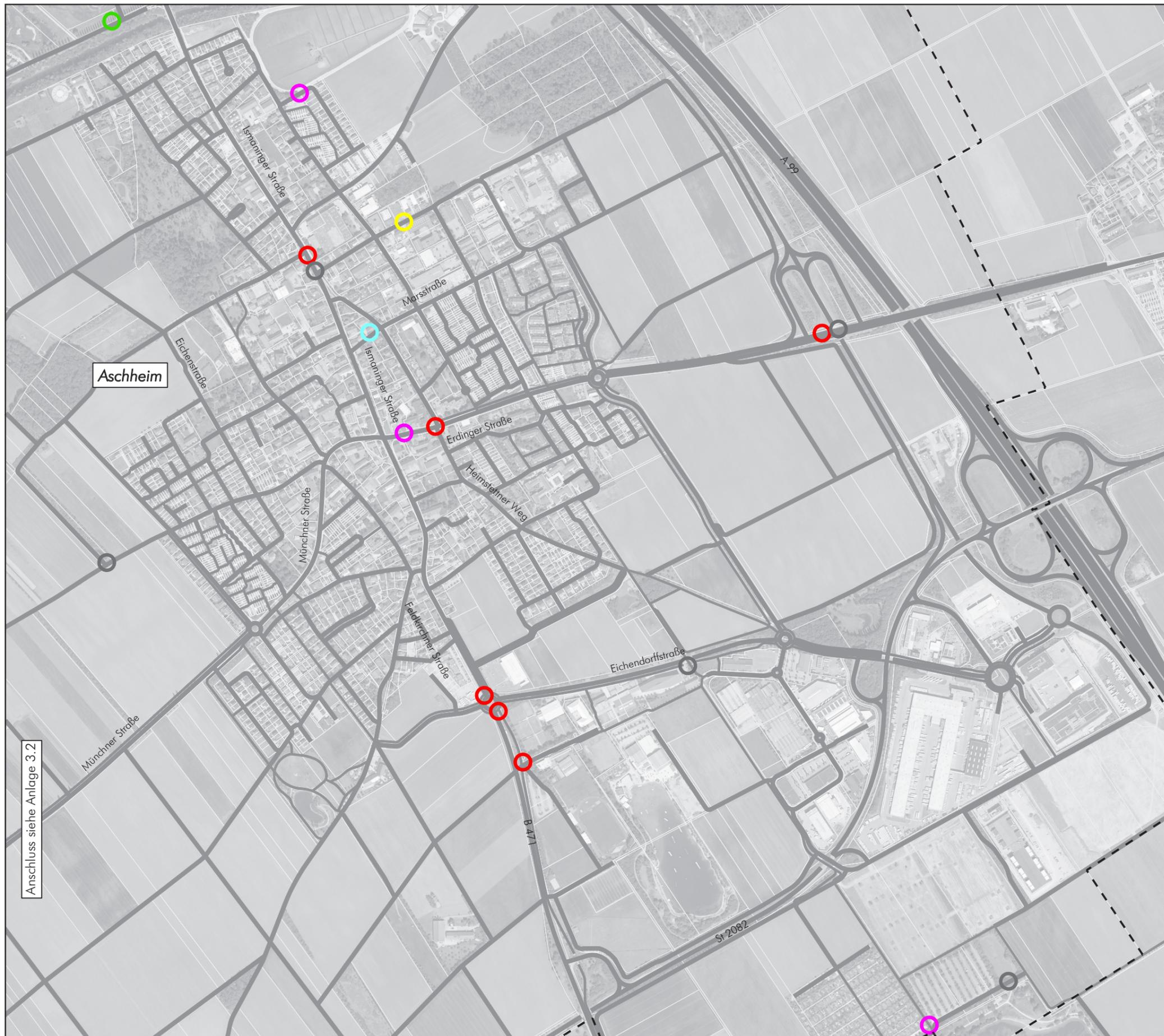
Anschluss siehe Anlage 2.2

Anlage 2.1  
**Bestand - Straßenfunktion nach RAST 06 mit Verkehrsmagneten**  
Aschheim  
Maßstab 1:10.000 (DIN A3)  
Planstand 06.12.2022



- Legende**
- Gemeindegrenze
  - Anbaufreie Straße (klassifiziert/ nicht klassifiziert)
  - Örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße
  - Dörfliche Hauptstraße
  - Sammelstraße/ Quartiersstraße
  - Wohnstraße/ Wohnweg
  - Radweg/ Fußweg
  - Gewerbestraße/ Industriestraße
  - Land-/ forstwirtschaftlicher Weg
  - Sonstiger Weg
  - Bahnlinie
- Legende (Verkehrsmagneten)**
- Ⓢ Schulen und Bildungseinrichtungen
  - Ⓚi Kindergärten und Kitas
  - Ⓞ Öffentliche Einrichtungen
  - Ⓚu Kulturelle- und kirchliche Einrichtungen
  - ⓕ Freizeiteinrichtungen
  - ⓔ Einzelhandel
  - Ⓚh Krankenhaus/soziale Einrichtung
  - Gewerbegebiet
  - Kiesabbau

Anlage 2.2  
**Bestand - Straßenfunktion nach RASt 06 mit Verkehrsmagneten**  
Dornach  
Maßstab 1:10.000 (DIN A3)  
Planstand 06.12.2022



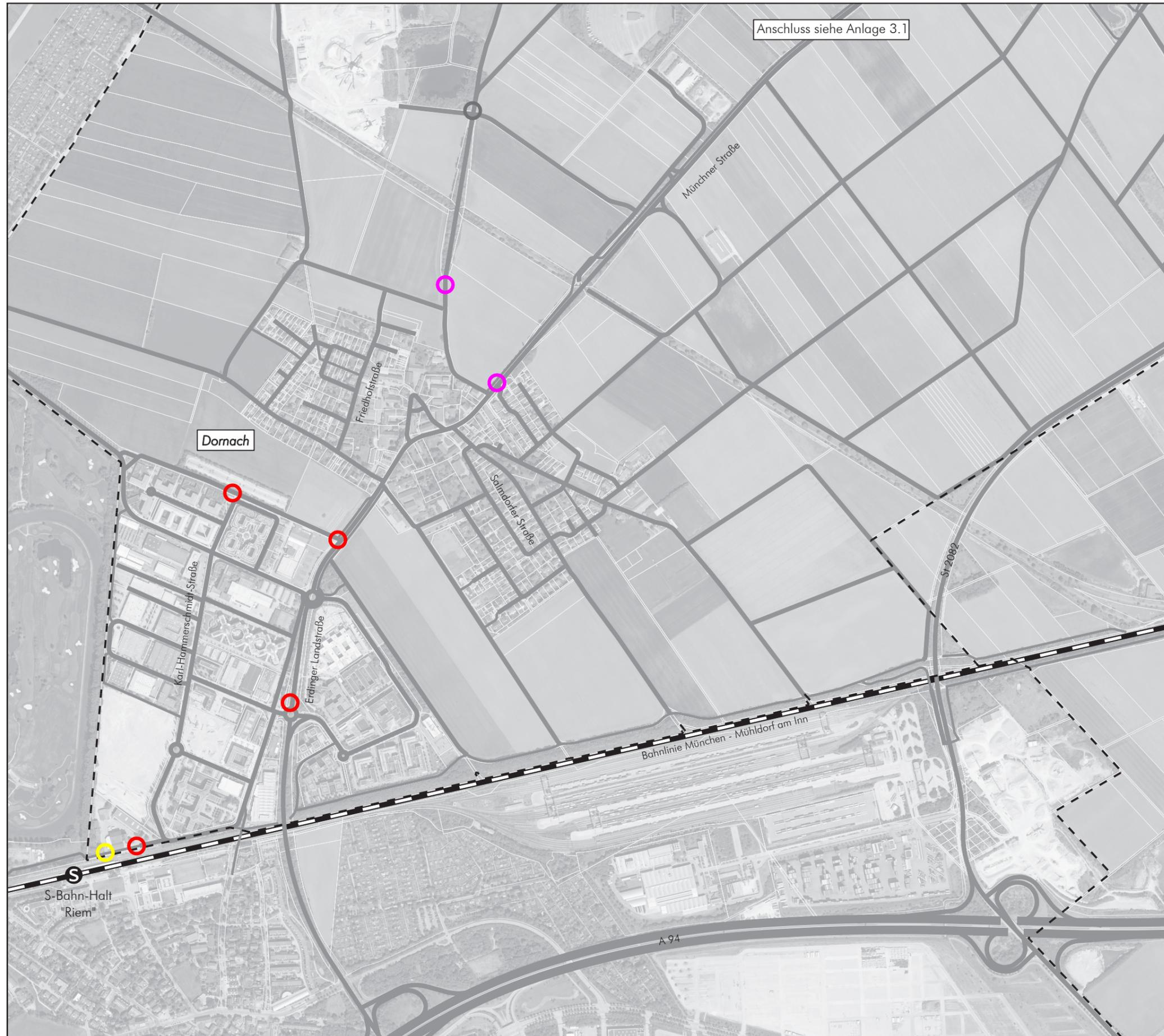
**Legende**

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

Anschluss siehe Anlage 3.2

Anlage 3.1  
**Bestand - Verkehrsunfälle mit  
Fahrradbeteiligung (2019 - 2021)**  
Aschheim

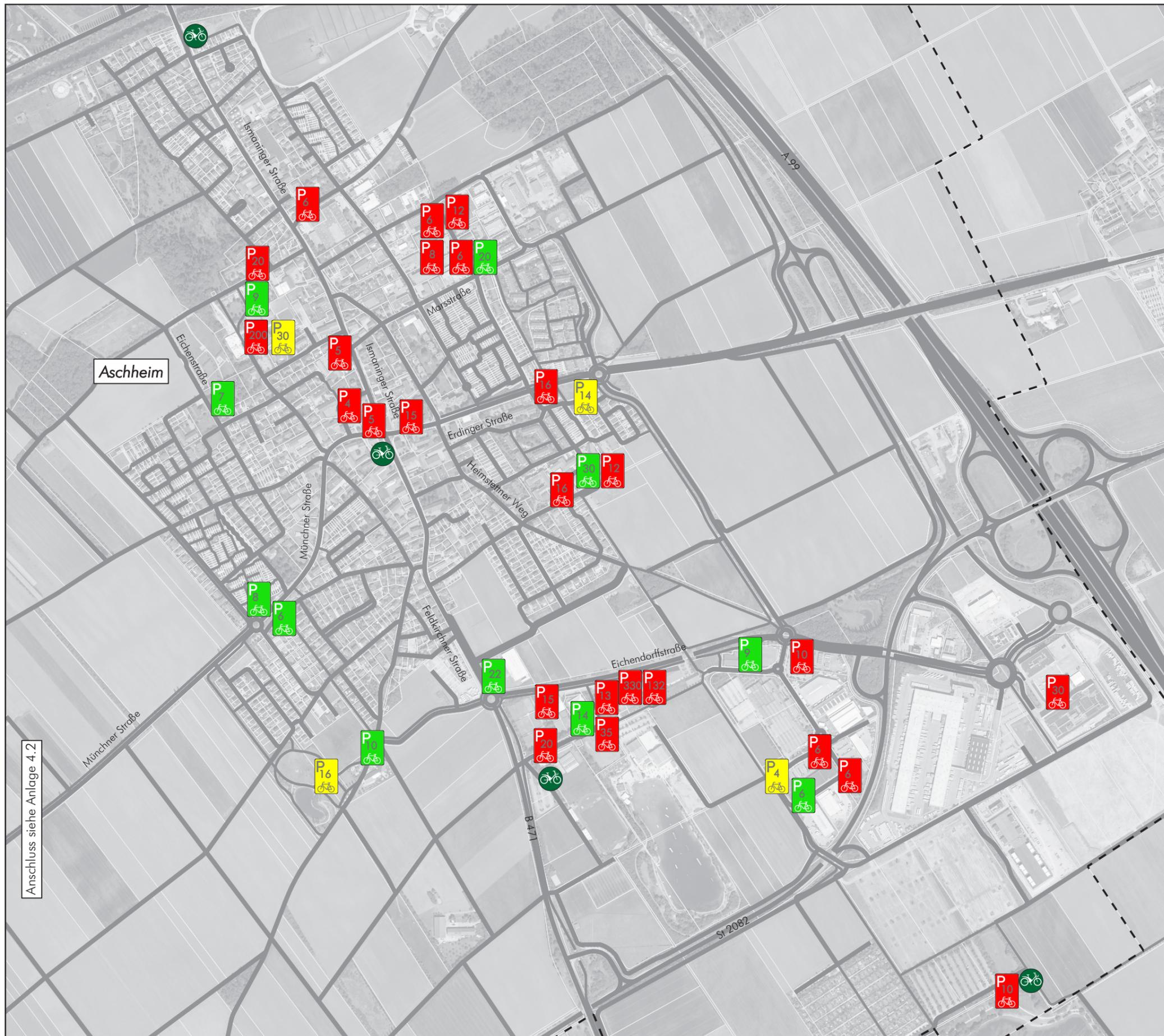
Maßstab 1:10.000 (DIN A3)  
Planstand 06.12.2022



Legende

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

Anlage 3.2  
**Bestand - Verkehrsunfälle mit  
 Fahrradbeteiligung (2019 - 2021)**  
 Dornach  
 Maßstab 1:10.000 (DIN A3)  
 Planstand 06.12.2022



Legende

- Fahrradabstellanlage -sehr gut-
- Fahrradabstellanlage -ausreichend-
- Fahrradabstellanlage -mangelhaft-
- MVG Radstation

Fahrradabstellanlage -sehr gut-

Caritas Kindergarten	10
Rewe	22
Am Sportplatz	12
ALDI	9
Alnatura	6
Gemeindliche Kita (Watzmannstr.)	30
Rathaus	20
Freiwillige Feuerwehr	9
Segenskirche Friedhof	7
Bushalt Tassilostr. (Nord)	8
Bushalt Tassilostr. (Süd)	6

Fahrradabstellanlage -ausreichend-

Grundschule	30
Haus der Musik	14
Erholungspark Südwest	16
DM	4

Fahrradabstellanlage -mangelhaft-

Tennisclub	15
FC-Aschheim	20
Realschule St. Emmeram Nord	330
Realschule St. Emmeram Süd	132
Penny	10
Happy Schuh	6
EDEKA	6
XXX Lutz	30
Heimstettener See	10
Seniorenzentrum	16
Gemeindliche Kita (Am Sportpark)	14
Bushaltestelle Saturnstraße	16
Erdinger Straße 5-7	15
St. Peter und Paul	4
St. Peter und Paul Friedhof	5
Sparkasse	5
Grundschule	200
Katholische Kita	20
REWE Getränkemarkt	12
Salewa Outlet	6
REWE Nord	8
Rathaus	6
Feststadl	13
Weidachstraße	6
Hinter dem Feststadl	35

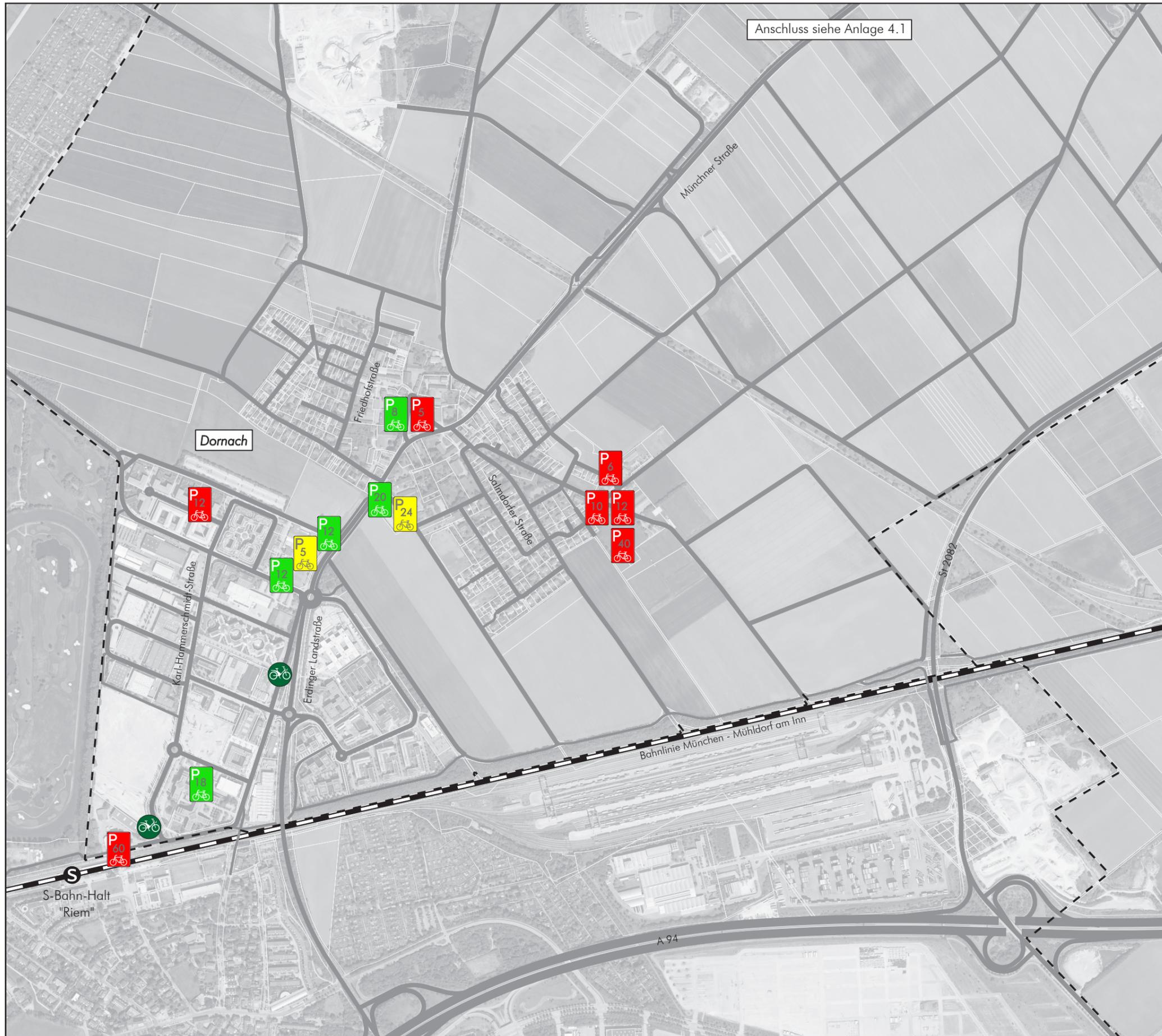
Anlage 4.1  
**Bestand - Qualität der Fahrradabstellanlagen**

Aschheim

Maßstab 1:10.000 (DIN A3)

Planstand 06.12.2022

Anschluss siehe Anlage 4.2



Legende

- Fahrradabstellanlage -sehr gut-
- Fahrradabstellanlage -ausreichend-
- Fahrradabstellanlage -mangelhaft-
- MVG Radstation

Fahrradabstellanlage -sehr gut-

Allianz	18
LIDL	12
DM	12
Kfz-Service-Ayaz	20
Schützenverein	8

Fahrradabstellanlage -ausreichend-

REWE	5
Kfz-Service-Ayaz	24

Fahrradabstellanlage -mangelhaft-

S-Bahn Riem	60
Max-Planck-Straße	12
Jugendtreff	5
Evang. Kindertagesstätte	6
Sportverein Dornach	10
Sportverein Dornach	12
Fußballplatz	40

Anlage 4.2

**Bestand - Qualität der Fahrradabstellanlagen**

Dornach

Maßstab 1:10.000 (DIN A3)

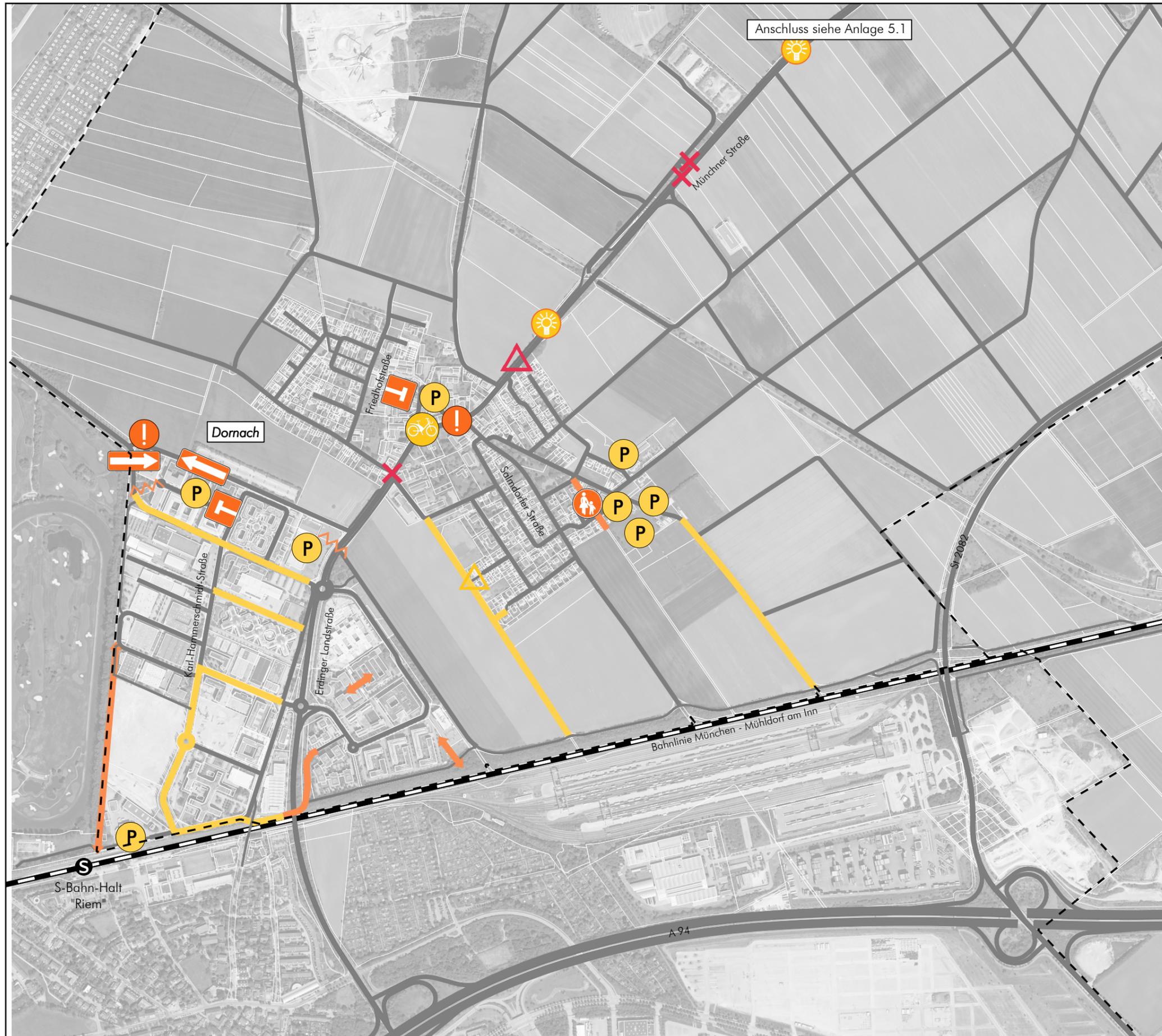
Planstand 06.12.2022



- Legende (Radverkehrskonzept Mängel)**
- Gemeindegrenze
  - Straßennetz
- Mängel in der Verkehrssicherheit**
- Fehlende Sicherheitsvorkehrung für Radverkehr
  - Mangelhafte Radverkehrsanlage
  - △ Verkehrsführung an Knotenpunkt ungünstig/ gefährlich
  - Fehlende Querungshilfe
  - × Fehlende/mangelhafte Furtmarkierung
- Mängel in der Netzverknüpfung**
- ↔ fehlende/ wünschenswerte Netzverknüpfung
  - ⚡ Barrierewirkung
- Mängel in der Beschilderung**
- T Fehlender Hinweis auf Durchlässigkeit der Sackgasse
  - 🚶 Fußweg nicht für Radverkehr freigegeben
  - ! Mangelhafte/ unsystematische Beschilderung
  - ➡ Fehlende Freigabe der Einbahnstraße für "Radfahrer in Gegenrichtung"
- Komfortmängel**
- Mangelhafter Oberflächenzustand
  - △ Nicht richtlinienkonforme Umlaufsperr/ Hindernis
  - P Fehlende/ mangelhafte Fahrradabstellanlagen
  - 💡 Unterführung / Radweg nicht / ausreichend beleuchtet
  - 🚲 Fehlende MVG-Radstation
  - 🔌 Fehlende Fahrradladestation

Anschluss siehe Anlage 5.2

Anlage 5.1  
**Mängel- und Konfliktbereiche**  
Aschheim  
Maßstab 1:10.000 (DIN A3)  
Planstand 06.12.2022

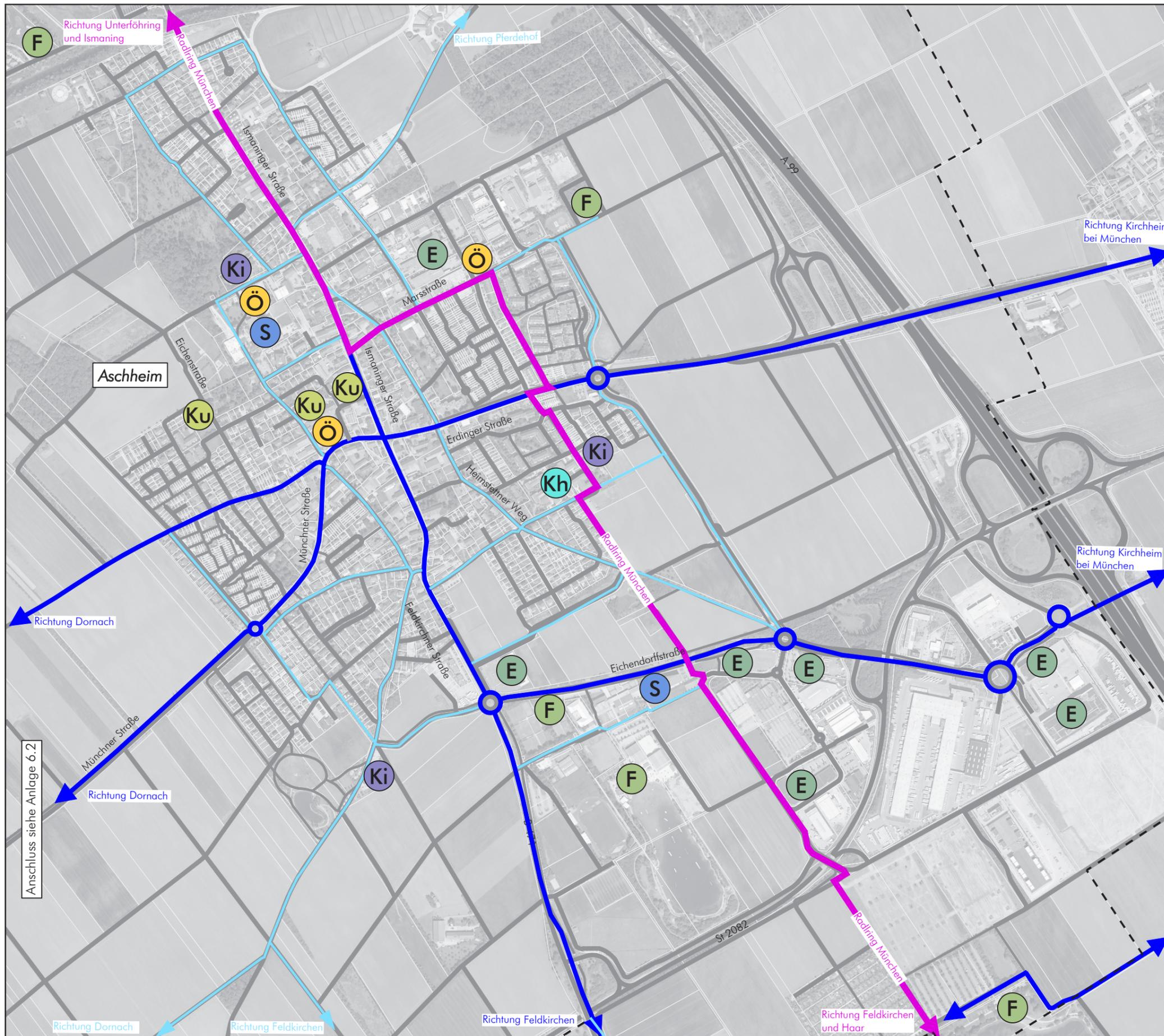


**Legende (Radverkehrskonzept Mängel)**

- ■ ■ Gemeindegrenze
- Straßennetz
- Mängel in der Verkehrssicherheit**
- Fehlende Sicherheitsvorkehrung für Radverkehr
- Mangelhafte Radverkehrsanlage
- △ Verkehrsführung an Knotenpunkt ungünstig/ gefährlich
- Fehlende Querungshilfe
- × Fehlende/mangelhafte Furtmarkierung
- Mängel in der Netzverknüpfung**
- ↔ fehlende/ wünschenswerte Netzverknüpfung
- ⚡ Barrierewirkung
- Mängel in der Beschilderung**
- T Fehlender Hinweis auf Durchlässigkeit der Sackgasse
- ⚠ Fußweg nicht für Radverkehr freigegeben
- ! Mangelhafte/ unsystematische Beschilderung
- ➡ Fehlende Freigabe der Einbahnstraße für "Radfahrer in Gegenrichtung"
- Komfortmängel**
- Mangelhafter Oberflächenzustand
- △ Nicht richtlinienkonforme Umlaufsperr/ Hindernis
- P Fehlende/ mangelhafte Fahrradabstellanlagen
- ☀ Unterführung / Radweg nicht / ausreichend beleuchtet
- 🚲 Fehlende MVG-Radstation
- 🔌 Fehlende Fahrradladestation

Anlage 5.2  
**Mängel- und Konfliktbereiche**  
Dornach

Maßstab 1:10.000 (DIN A3)  
Planstand 06.12.2022



**Legende**

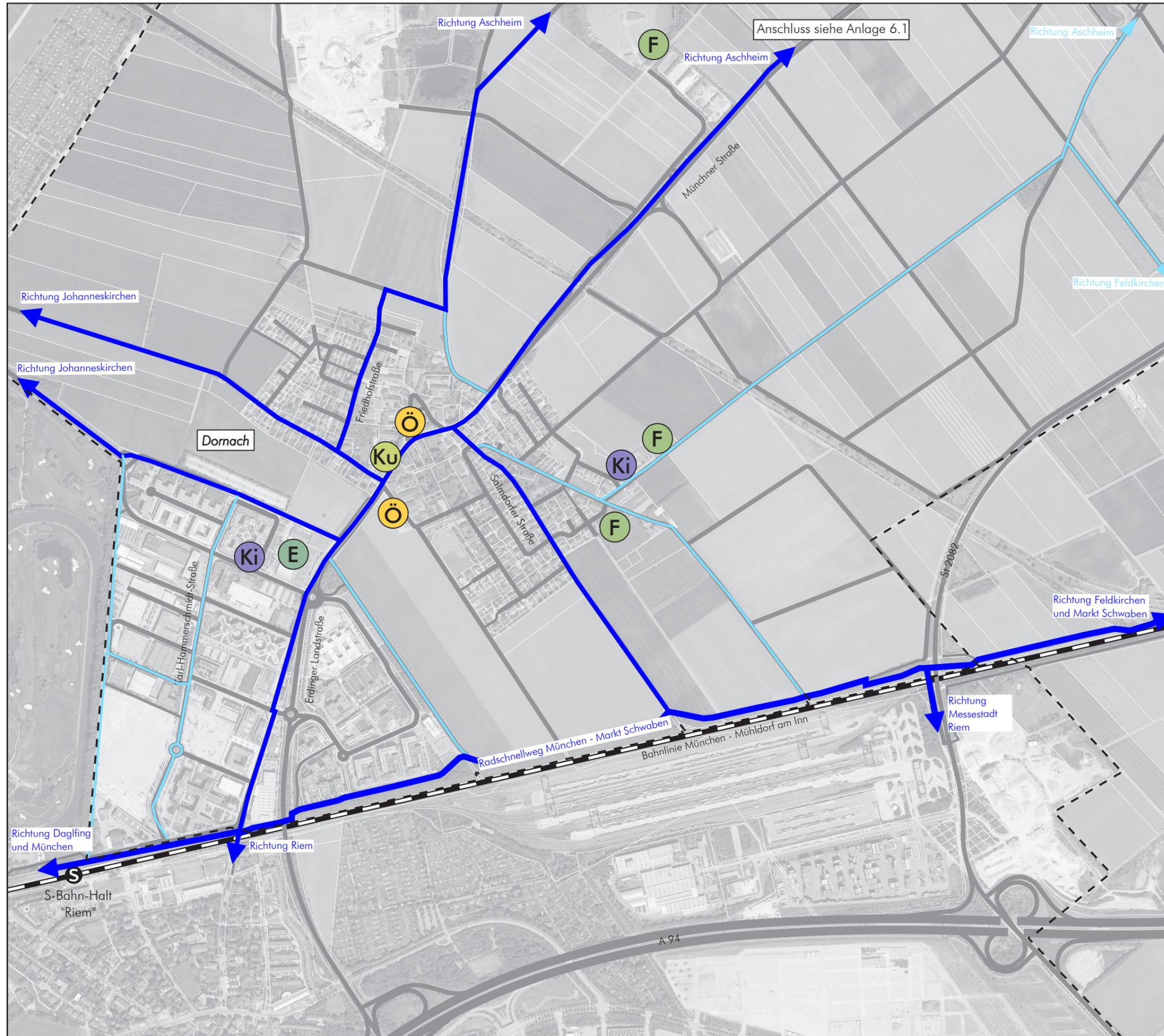
- Gemeindegrenze
- Autobahn / Bundesstraße / Staatsstraße
- Überörtliche Route
- Hauptroute
- Nebenroute

**Legende (Verkehrsmagneten)**

- S** Schulen und Bildungseinrichtungen
- Ki** Kindergärten und Kitas
- Ö** Öffentliche Einrichtungen
- Ku** Kulturelle- und kirchliche Einrichtungen
- F** Freizeiteinrichtungen
- E** Einzelhandel
- Kh** Krankenhaus/soziale Einrichtung

Anlage 6.1  
**Radwegekonzept - Haupt- und Nebenrouten mit Verkehrsmagneten**  
Aschheim

Maßstab 1:10.000 (DIN A3)  
Planstand 06.12.2022



**Legende**

- Gemeindegrenze
- Autobahn / Bundesstraße / Staatsstraße
- Hauptroute
- Nebenroute

**Legende (Verkehrsmagneten)**

- S** Schulen und Bildungseinrichtungen
- Ki** Kindergärten und Kitas
- Ö** Öffentliche Einrichtungen
- Ku** Kulturelle- und kirchliche Einrichtungen
- F** Freizeiteinrichtungen
- E** Einzelhandel
- Kh** Krankenhaus/soziale Einrichtung

Anlage 6.2

**Radwegekonzept - Haupt- und Nebenrouten mit Verkehrsmagneten**

Dornach

Maßstab 1:10.000 (DIN A3)

Planstand 06.12.2022

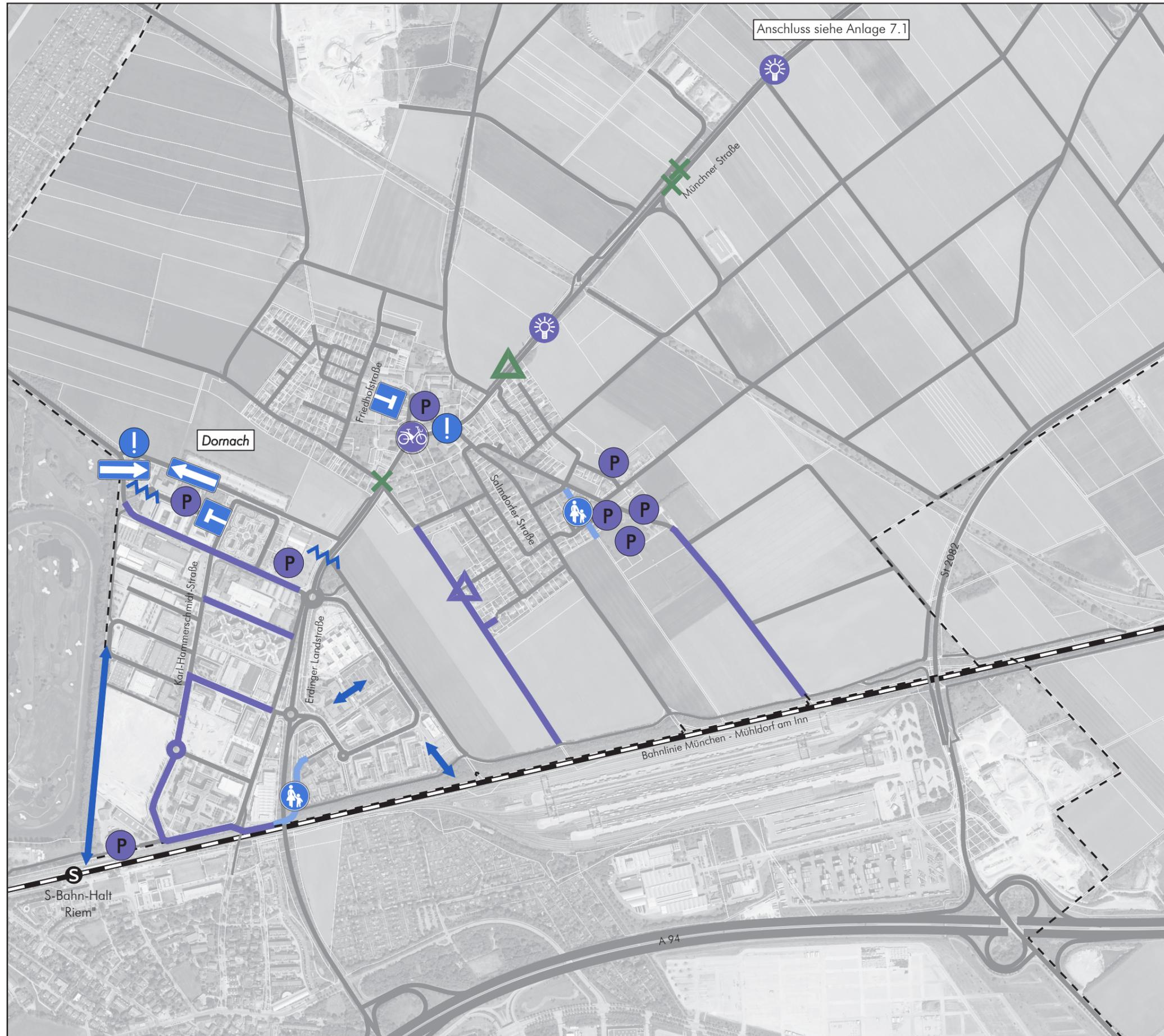


**Legende (Radverkehrskonzept Maßnahmen)**

- ■ ■ ■ Gemeindegrenze
- Straßennetz
- Verbesserung der Verkehrssicherheit**
- Radverkehrsanlagen errichten
- - - Bestehende Radverkehrsanlage ausbauen/ verbreitern
- △ Verbesserung der Radwegeführung an Knotenpunkt
- (Mittelsinsel als) Querungshilfe
- × Furtmarkierung
- Verbesserung der Netzverknüpfung**
- ↔ Herstellung von Wegverknüpfungen
- ⚡ Anpassen der Barriere für den Radverkehr
- Verbesserung der Beschilderung**
- T Hinweis auf Durchlässigkeit der Sackgasse
- 🚶 Freigabe von Fußweg für Radverkehr
- ! Beschilderung überprüfen/ verbessern
- ➡ Freigabe der Einbahnstraße für "Radfahrer in Gegenrichtung"
- Komfortverbesserung**
- Oberflächenverbesserung
- △ Entfernung/ Veränderung Umlaufsperre/ Hindernis
- 🚦 Verbesserung Schaltung an Lichtsignalanlage
- P Verbesserung/ Ergänzung von Fahrradabstellanlagen
- 💡 Unterführung / Radweg ausreichend beleuchten
- 🚲 Aufstellung einer MVG-Radstation
- 🔌 Aufstellung einer Ladesäule für E-Bikes

Anlage 7.1  
**Radwegekonzept - Maßnahmen**  
Aschheim

Maßstab 1:10.000 (DIN A3)  
Planstand 06.12.2022



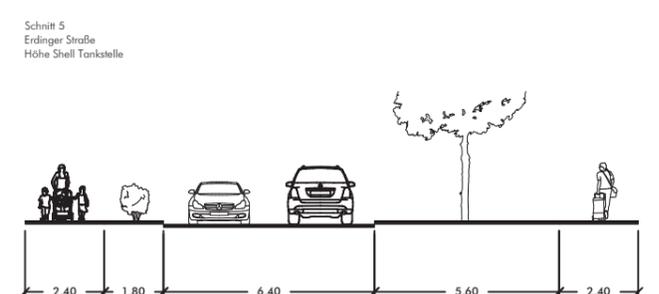
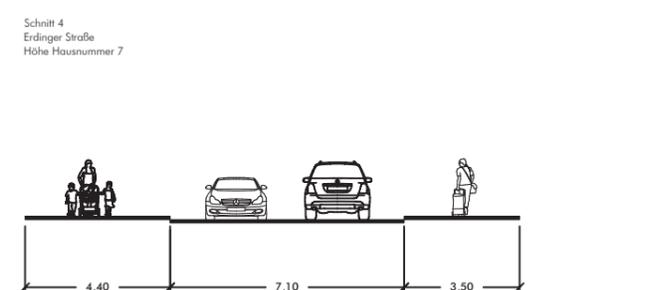
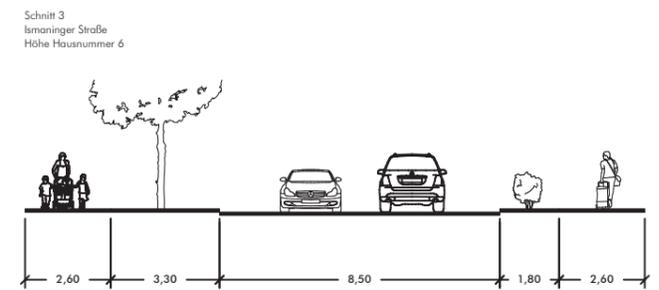
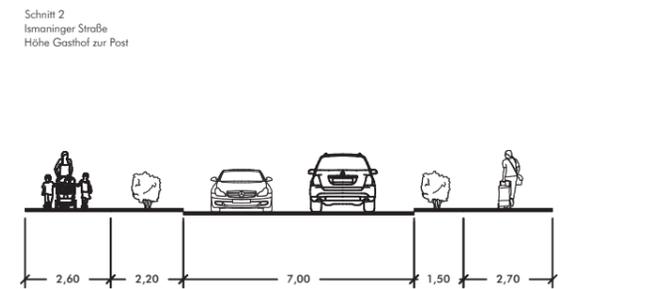
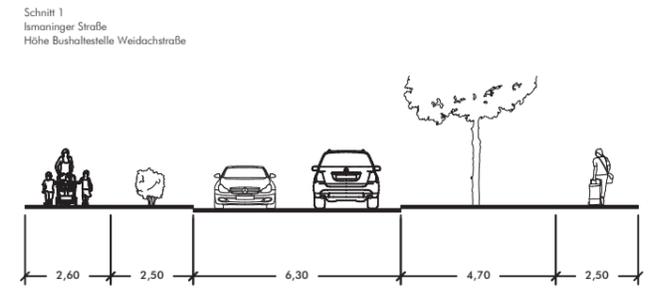
- Legende (Radverkehrskonzept Maßnahmen)**
- ■ ■ ■ Gemeindegrenze
  - Straßennetz
  - Verbesserung der Verkehrssicherheit**
  - Radverkehrsanlagen errichten
  - - - Bestehende Radverkehrsanlage ausbauen/ verbreitern
  - △ Verbesserung der Radwegeführung an Knotenpunkt
  - (Mittelinsel als) Querungshilfe
  - X Furtmarkierung
  - Verbesserung der Netzverknüpfung**
  - ↔ Herstellung von Wegverknüpfungen
  - ⚡ Anpassen der Barriere für den Radverkehr
  - Verbesserung der Beschilderung**
  - T Hinweis auf Durchlässigkeit der Sackgasse
  - 🚶 Freigabe von Fußweg für Radverkehr
  - ! Beschilderung überprüfen/ verbessern
  - ➡ Freigabe der Einbahnstraße für "Radfahrer in Gegenrichtung"
  - Komfortverbesserung**
  - Oberflächenverbesserung
  - △ Entfernung/ Veränderung Umlaufsperr/ Hindernis
  - 🚦 Verbesserung Schaltung an Lichtsignalanlage
  - P Verbesserung/ Ergänzung von Fahrradabstellanlagen
  - 💡 Unterführung / Radweg ausreichend beleuchten
  - 🚲 Aufstellung einer MVG-Radstation
  - 🔌 Aufstellung einer Ladesäule für E-Bikes

Anlage 7.2  
**Radwegekonzept - Maßnahmen**  
Dornach

Maßstab 1:10.000 (DIN A3)  
Planstand 06.12.2022

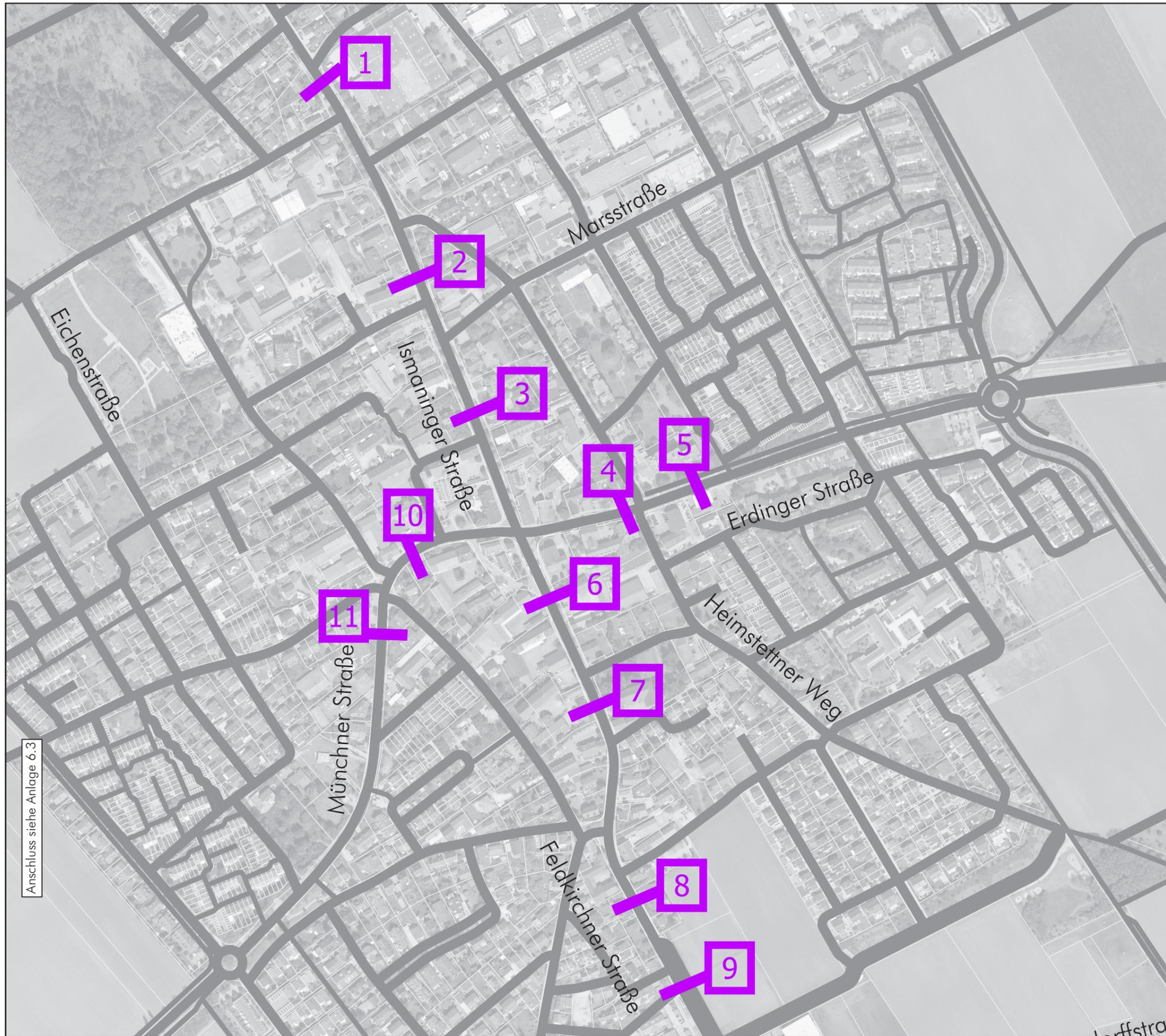


Anschluss siehe Anlage 6.3



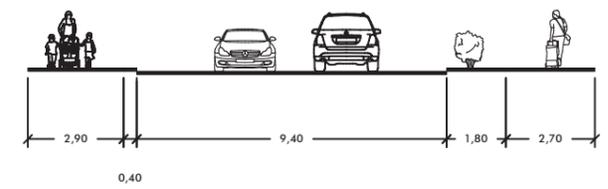
Anlage 8.1  
**Querschnitte (Richtung Ortsmitte)**  
Aschheim

Maßstab 1:10.000 (DIN A3)  
Planstand 10.08.2022

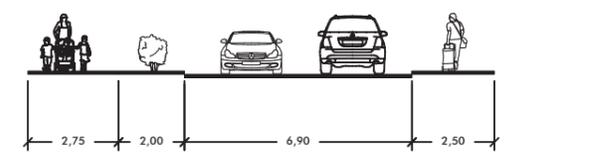


Anschluss siehe Anlage 6.3

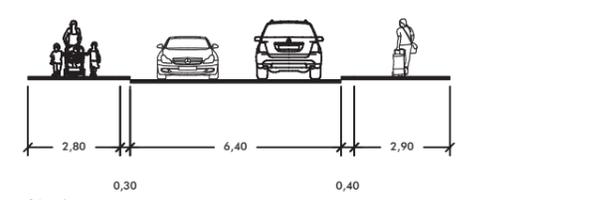
Schnitt 6  
Feldkirchner Straße  
Höhe Hausnummer 3



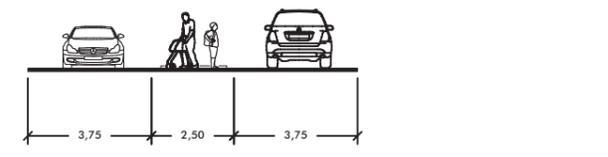
Schnitt 7  
Feldkirchner Straße  
Höhe Hausnummer 14



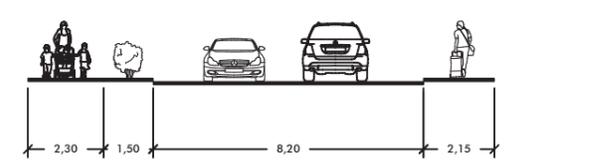
Schnitt 8  
Feldkirchner Straße  
Höhe Hausnummer 22



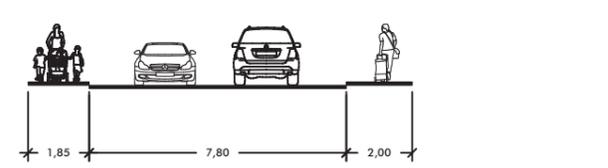
Schnitt 9  
Feldkirchner Straße  
Höhe Querungshilfe Bushaltestelle Sportpark



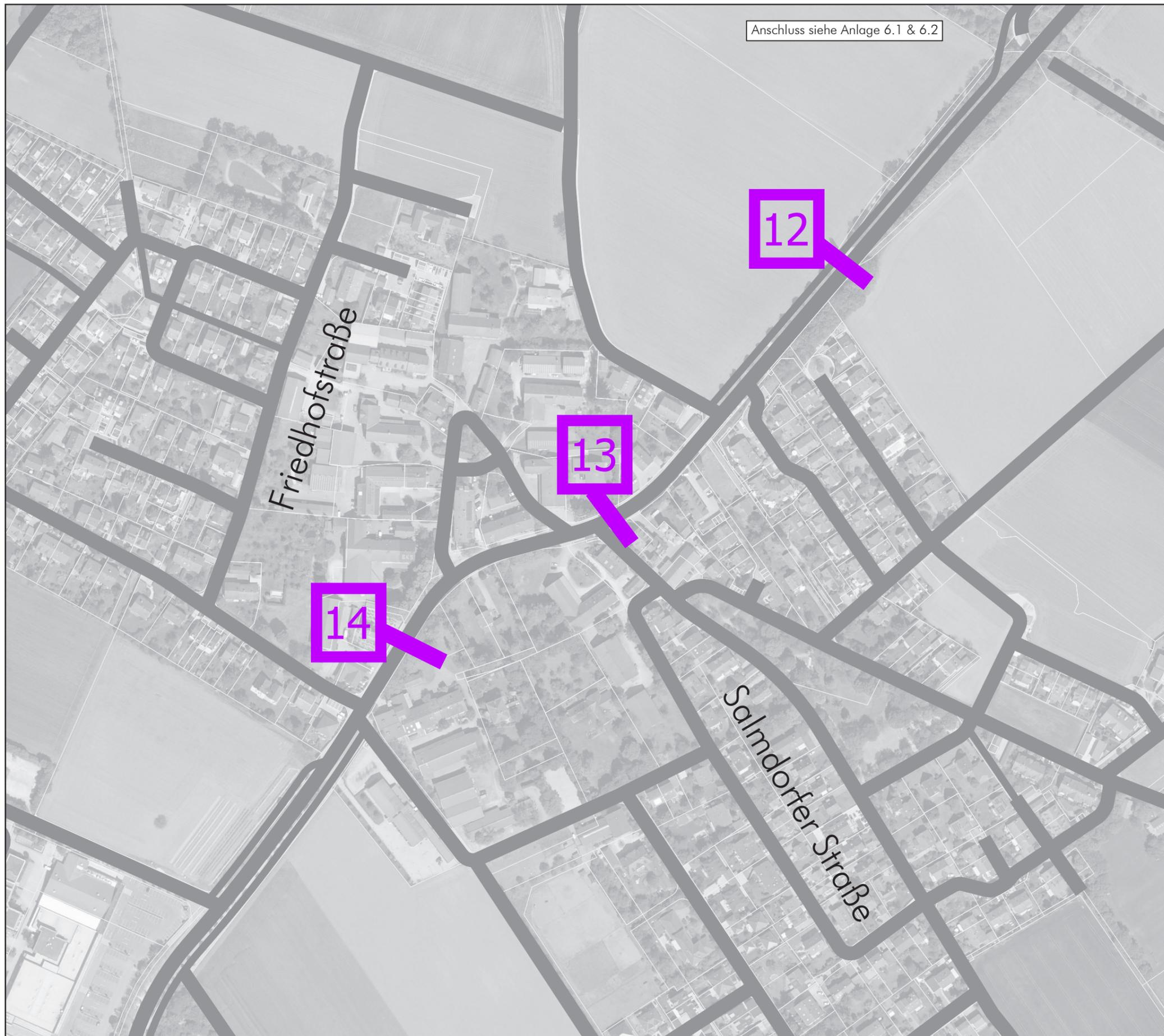
Schnitt 10  
Münchner Straße  
Höhe Hausnummer 5



Schnitt 11  
Münchner Straße  
Höhe Hausnummer 10

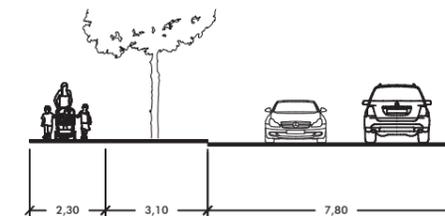


Anlage 8.2  
**Querschnitte (Richtung Ortsmitte)**  
Aschheim  
Maßstab 1:10.000 (DIN A3)  
Planstand 10.08.2022

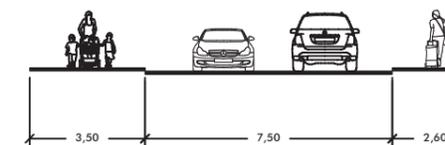


Anschluss siehe Anlage 6.1 & 6.2

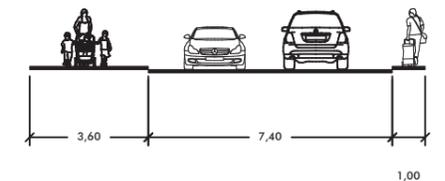
Schnitt 12  
Dornach Erdinger Landstraße  
Ortschild Richtung Aschheim



Schnitt 13  
Dornach Erdinger Landstraße  
Ampelanlage Ecke Salmdorfer Straße



Schnitt 14  
Dornach Erdinger Landstraße  
Kirche St. Margaret



Anlage 8.3  
**Querschitte (Richtung Aschheim)**  
Dornach

Maßstab 1:10.000 (DIN A3)  
Planstand 10.08.2022

**ANLAGE 9: 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: GA = Gemeinde Aschheim  
LKM = Landkreis München  
StBA = Staatliches Bauamt Freising  
GE = Grundstückeigentümer

Kategorie	Nr.	Maßnahmenempfehlung vgl. Maßnahmenplan, Anlage 7	Lagebeschreibung	Priorität	Zeithorizont	Akteure	Umsetzung	Bestehende Infrastruktur vgl. Bestandsplan, Anlage 2	Mängel und Konfliktbereiche vgl. Mängelplan, Anlage 5
Verbesserung der Verkehrssicherheit	1.1.1	Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30	Innerörtliches Hauptverkehrsstraßennetz	H	KF/MF	GA	VR	Örtliche Einfahrtsstraße	Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr bzw. fehlende Geschwindigkeitsbegrenzung für sichere Fortbewegung
	1.2.1	Markierung von Schutzstreifen	Münchner Straße	H	KF	GA	VR	Örtliche Einfahrtsstraße	Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr
	1.3.1	Fahrradstraße (mit Freigabe für Kfz)	Hoffstattstraße/ Mooswiesenweg	H	KF	GA	VR	Sonstiger Weg	Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr
	1.4.1	Mittelinsel als Querungshilfe	Münchner Straße	H	KF	GA	GRB	Anbaufreie Straße	Fehlende sichere Querungsmöglichkeit
	1.5.1	Sichtverhältnisse verbessern	Erdinger Landstraße	M	KF	GA	KLB	Anbaufreie Straße	Ungünstige Sichtverhältnisse
	1.6.1	Nachmarkierung/Roteinfärbung	Erdinger Straße	H	KF	GA	VR	Dörfliche Hauptstraße	Fehlende Furt- bzw. Blockmarkierung
	1.6.2	Aufbringung einer Furtmarkierung	Feldkirchner Straße	H	KF	GA	VR	Örtliche Einfahrtsstraße	Fehlende Furt- bzw. Blockmarkierung
	1.6.3		Münchner Straße (außerorts)	H	KF	GA	VR	Anbaufreie Straße	
	1.6.4		Erdinger Landstraße	H	KF	GA	VR	Örtliche Einfahrtsstraße	
	1.6.5		Münchner Straße, Herdweg; Hofstattstraße	H	KF	GA	VR	Örtliche Einfahrtsstraße	
1.6.6	Vereinheitlichung der Furtmarkierung	Ismaninger Straße	H	KF	GA	VR	Örtliche Einfahrtsstraße	Fehlende Furt- bzw. Blockmarkierung	
Verbesserung der Netzverknüpfung	2.1.1	Ausbau einer Wegeverbindung	Zwischen Margaretha-Ley-Ring und S-Bahnhof „Riem“	M	MF	GA, GE	GRB	Keine Infrastruktur vorhanden	Fehlende, wünschenswerte Netzverknüpfung
	2.1.2		Zwischen Bushaltestelle „Saturnstraße“ und Kreisverkehr	H	KF/MF	GA	GRB		
	2.1.3		Zwischen Hofstattstraße und Erlenweg	N	MF	GA, GE	KLB		
	2.1.4		Zwischen Bushaltestelle „Gartenstraße“ und Kreisverkehr	N	LF	GA, GE, StBA	GRB		
	2.2.1	Treppen für Radverkehr nutzbar gestalten	Eichendorfstraße Mömax/XXXLutz	H	KF	GA, GE	KLB	Treppen ohne Schiebevorrichtung für Fahrräder	Barrierewirkung durch Treppen
	2.2.2		Max-Planck-Straße, Humboldtstraße	M	MF	GA, GE	KLB		
	2.2.3		REWE Dornach, Erdinger Landstraße	H	KF	GA, GE	KLB		
Verbesserung der Beschilderung	3.1.1	Entfernung der roten Platten der Radverkehrsanlagen	Münchener Straße, Feldkirchner Straße, Erdinger Straße, Ismaninger Straße	H	KF/MF	GA	GRB	Fußwege „Radfahrer frei“	Verwirrung durch eingefärbte Platten
	3.2.1	Beschilderung als Fußweg mit „Radfahrer frei“	Jedovnicestraße	H	KF	GA	VR	Fußweg, Z. 239	Fehlende Freigabe des Fußwegs (Z. 239) für den Radverkehr
	3.2.2		Münchner Straße, Feldkirchner Straße, Erdinger Straße, Ismaninger Straße	H	KF	GA	VR		
	3.2.3		Meisenweg	H	KF	GA	VR		
	3.2.4		Münchner Straße	H	KF	GA	VR		
	3.3.1	Beschilderung als durchlässige Sackgasse	Brennereiweg	M	MF	GA, GE	VR	Wohnstraße	Fehlender Hinweis auf durchlässige Sackgasse
	3.4.1	Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Fahrradverkehr	Humboldtstraße (Parkplatz)	H	KF	GA	VR	Sonstiger Weg, Einbahnstraße	Fehlender Hinweis auf Freigabe der Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung bei Einfahrt

Kategorie	Nr.	Maßnahmenempfehlung vgl. Maßnahmenplan, Anlage 7	Lagebeschreibung	Priorität	Zeithorizont	Akteure	Umsetzung	Bestehende Infrastruktur vgl. Bestandsplan, Anlage 2	Mängel und Konfliktbereiche vgl. Mängelplan, Anlage 5
	3.4.2	Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung und Fahrradstraße	Ohmstraße	H	KF	GA	VR	Gewerbestraße, Einbahnstraße	Fehlender Hinweis auf Freigabe der Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung bei Einfahrt
	3.5.1	Aufhebung des Rechtsabbiegegebots für Radfahrer	Martin-Festl-Ring	H	KF	GA	VR	Wohnstraße	Fehlender Hinweis auf für Radfahrer
	3.6.1	Sicherung Querungsstelle	Mooswiesenweg/Am Kiesgrund	H	KF	GA	VR	Sonstiger Weg	Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr durch hohe Lkw-Belastung
Komfortverbesserung	4.1.1	Verbesserung des Oberflächenzustands	Baderweg	N	LF	GA	KLB	Landwirtschaftlicher Weg	Sicherheitsdefizit durch mangelhaften Oberflächenzustand
	4.1.2		Feldkirchner Weg	N/H	KF/MF	GA	KLB	Landwirtschaftlicher Weg	
	4.1.3		Ueberreiterstraße	N	LF	GA	KLB	Sonstiger Weg	
	4.2.1	Beleuchtung des Radwegs	Münchener Straße, Erdinger Landstraße	H	KF/MF	GA	GRB	Fuß- und Radweg	Fehlende Beleuchtung
	4.2.2	Beleuchtung des Fuß-/ Radwegs	Eichendorffstraße	H	KF	GA	KLB		
	4.2.3	Beleuchtung der Unterführung	St2082	H	KF	GA	KLB		
	4.2.4		Fuß- und Radweg S-Bahn Richtung Feldkirchen	M	MF	GA	KLB		
	4.3.1	Asphaltierung der Wechselstelle	Münchener Straße, Richtung Dornach	H	KF	GA	KLB	Keine Infrastruktur vorhanden	Fehlende wünschenswerte komfortable Netzverknüpfung
	4.3.2	Übergang für Radverkehr nutzbar machen	Einsteinring	M	KF/MF	GA, GE	KLB		
	4.4.1	Entfernung der Umlaufsperr	Försterweg	M	KF	GA	KLB	Fuß- und Radweg	Nicht richtlinienkonforme Umlaufsperr
	4.4.2	Entfernung/Aufweitung der Umlaufsperr	Eichendorffstraße	H	KF	GA	KLB		
	4.4.3		Gaußring	H	KF	GA	KLB		
	4.5.1	Bordsteinabsenkung	XXXLutz, Römerstraße, Merowingerstraße	H	KF	GA	KLB	Gehsteig	Fehlende Bordsteinabsenkung
	4.5.2	Bordsteinabsenkungen verbessern	Feldkirchner Straße, Münchener Straße, Erdinger Straße, Ismaninger Straße	H	KF	GA	KLB		
	4.5.3	Bordsteinabsenkungen	Feldkirchner Straße (gegenüber Tassilostraße)	H	KF	GA	KLB		
	4.6.1	Hinweis auf Fahrbahnbenutzung	Feldkirchner, Erdinger, Ismaninger Str.	H	KF	GA	VR	Örtliche Einfahrtsstraßen	Fehlender Hinweis
	4.7.1	Verbesserung bzw. Ergänzung von Fahrradabstellanlagen	FC Aschheim	H	KF	GA	KLB	Fahrradabstellanlagen in mangelhafter Qualität	Fehlende bzw. mangelhafte Fahrradabstellanlagen
	4.7.2		Fußballplatz Dornach	H	KF	GA	KLB		
	4.7.3		S-Bahn Riem	H	KF	GA	KLB		
	4.7.4		Seniorenzentrum	H	KF	GA	KLB		
4.7.5	Max-Planck-Straße		H	KF	GA	KLB			
4.7.6	Gemeindliche Kindertagesstätte		H	KF	GA	KLB			
4.7.7	Grundschule/Hort		H	KF	GA	KLB			
4.7.8	Katholischer Kindergarten		H	KF	GA	KLB			
4.7.9	Evangelische Kindertagesstätte		H	KF	GA	KLB			
4.7.10	Ortsmitte Erdinger Straße		H	KF	GA	KLB			
4.7.11	Sparkasse		H	KF	GA	KLB			
4.7.12	Rathaus		H	KF	GA	KLB			
4.7.13	Heimstettener See		H	KF	GA	KLB			
4.7.14	St. Peter und Paul		H	KF	GA	KLB			
4.7.15	Jugendtreff Dornach		H	KF	GA	KLB			
4.7.16	Feststadl Aschheim		H	KF	GA	KLB			
4.7.17	Tennisclub Aschheim		H	KF	GA	KLB			
4.7.18	Realschule Süd		H	KF	GA	KLB			
4.7.19	Realschule Nord	H	KF	GA	KLB				
4.7.20	Rewe Getränkemarkt	H	KF	GA	KLB				

Kategorie	Nr.	Maßnahmenempfehlung vgl. Maßnahmenplan, Anlage 7	Lagebeschreibung	Priorität	Zeithorizont	Akteure	Umsetzung	Bestehende Infrastruktur vgl. Bestandsplan, Anlage 2	Mängel und Konfliktbereiche vgl. Mängelplan, Anlage 5
	4.7.21	Verbesserung bzw. Ergänzung von Fahrradabstellanlagen	Rewe Nord	H	KF	GA	KLB		
	4.7.22		Penny	H	KF	GA	KLB		
	4.7.23		Edeka	H	KF	GA	KLB		
	4.7.24		XXX-Lutz	H	KF	GA	KLB		
	4.7.25		Happy Schuh	H	KF	GA	KLB		
	4.7.26		Salewa Outlet	H	KF	GA	KLB		
	4.7.27		Bushaltestelle Weidachstraße	H	KF	GA	KLB		
	4.7.28		Bushaltestelle Gartenstraße	H	KF	GA	KLB		
Service	4.8.1	E-Bike-Ladestation errichten	Feldkirchner Straße (Ortsmitte)	H	KF	GA	KLB	Keine Infrastruktur vorhanden	Fehlende E-Bike Ladestation
	4.8.2	Fahrrad-Service-Station	Feldkirchner Straße (Ortsmitte)	H	KF	GA	KLB		Fehlende Fahrrad-Service Station
	4.8.3		S-Bahnhof Riem	H	KF	GA	KLB		
	4.8.4	MVG-Radstation errichten	Dornach Ortsmitte	H	KF	GA	KLB		Fehlende MVG-Radstation
	4.8.5	Gemeinde Lastenfahrrad zum Verleih für die Öffentlichkeit		H	KF	GA			Kein 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	Wegweisung zu wichtigen innerörtlichen Zielen (z.B. Schulen, Schwimmbäder, Rathaus, Bahnhof, etc.)								
5.7.1	Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit	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. „Radlring München“)							
5.7.5		Aktuelle Radnetzkarten							
5.7.6		Werbekampagne „E-Bike“							
5.7.7		Reparaturcafé							
5.7.8		Förderung beim Kauf von Fahrradanhängern und Lastenfahrrädern							
5.7.9		Sensibilisierung von Arbeitgebern den Radverkehr zu fördern (z.B. Jobbike, Duschen, ausreichend und ansprechende Fahrradabstellanlagen, Ladestationen)							

## ANLAGE 10: MASSNAHMENKATALOG