

# Analyse des Radverkehrswegenetzes in München Planung eines vom MIV abgekoppelten Netzes

## Bachelorarbeit von Linda Marie Pätzold

### Mentor(in/innen/en):

M.Sc. Georgios Grigoropoulos

Dr.-Ing. Heather Kathis

M.Sc. Patrick Malcolm



Zeichen 244.1 StVO  
Beginn Fahrradstraße



Zusatzschild  
Kraftfahrzeuge frei



Zeichen 244.2 StVO  
Ende Fahrradstraße



Die **Fahrradstraße** wurde mit der StVO-Novelle von 1997 als neues Straßeninfrastrukturelement in Deutschland eingeführt.

Kraftfahrzeuge sind nur zulässig, wenn diesen die Zufahrt durch Zusatzzeichen explizit gewährt wird. Eine Beschränkung auf Anlieger stellt eine sinnvolle Verkehrsberuhigungsmaßnahme dar.

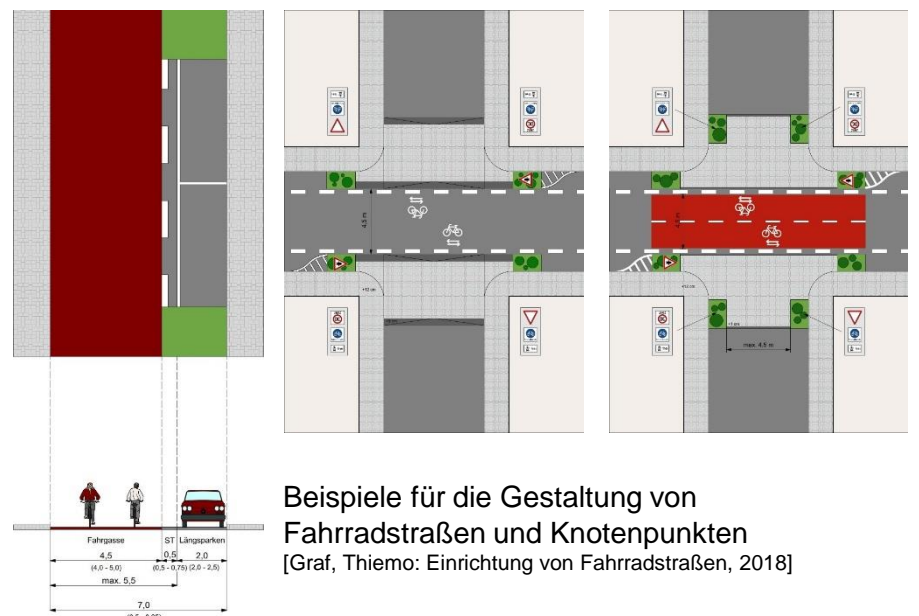
Die Einrichtung von Fahrradstraßen ist im Vergleich zu anderen Erweiterungsmaßnahmen der Fahrradinfrastruktur eine schnell durchführbare und kostengünstige Möglichkeit, um das Radverkehrswegenetz in Städten auszuweiten.

Mit der dadurch entstehenden Trennung von Radverkehr und Motorisierten Individualverkehr (MIV) wird die Verkehrssicherheit und der Fahrkomfort besonders für Radfahrende deutlich erhöht.

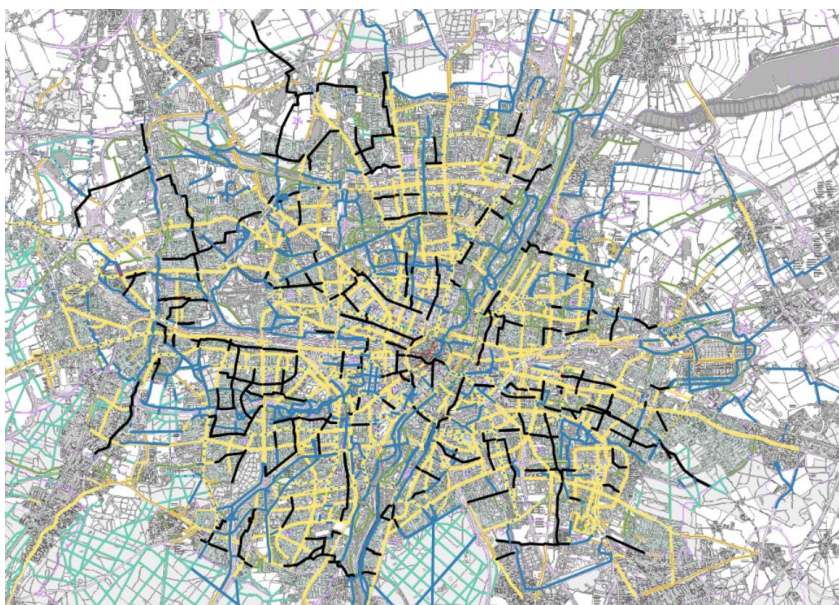
In Amsterdam und Kopenhagen gibt es bereits mehrere Ansätze, um den Radverkehr besser vom MIV abzukoppeln und die Radwege baulich getrennt zu einem Netz zu verbinden.

### Kriterien, die eine gute Fahrradstraße ausmachen:

- Erschließungsstraße mit Einbindung in das bestehende oder geplante Fahrradwegenetz, Verbindungsstrecke / Hauptroute
- Kfz-Verkehrsstärke von max. 400 Kfz/h, wenig Durchgangsverkehr
- Fahrbahnbreite zwischen vier und fünf Metern, optimal 4,5 m
- Möglichst keine seitlichen Parkstände (Längs- vor Senkrechtparken, Sicherheitstrennstreifen mind. 0,5 m breit)
- Vorrangregelung für den Radverkehr an Kreuzungen (bauliche Unterstützung an Knotenpunkten, LSA in Grüner Welle geschaltet oder Kontaktschleifen im Boden)
- Verkehrsbeschränkung (Einbahnstraße, Anlieger, reine Fahrradstraße)
- Anbindung von Bildungsstätten, Arbeitsplatzschwerpunkte, ÖPNV, Sport- / Einkaufszentren,...



Beispiele für die Gestaltung von Fahrradstraßen und Knotenpunkten  
[Graf, Thiemo: Einrichtung von Fahrradstraßen, 2018]



### Mögliches vom MIV getrenntes Netz

Blau: Bestehende Fahrradstraßen & komfortable Radverbindungen

Schwarz: Mögliche neu als Fahrradstraße auszuweisende Straßen

Gelb: Bestehende Radwege entlang von Straßen

Nach ERA sollten Hauptfahrradrouten in einem Netz mit Abständen von maximal 400 Metern zueinander angeordnet sein, um die Erreichbarkeit der Fahrradwege sicherzustellen.

In München ist es nahezu möglich mit Hilfe von Fahrradstraßen ein Netz für den Fahrradverkehr auszuweisen, das komplett aus komfortablen und weitgehend vom MIV getrennten Wegen besteht. Die Befahrung der Fahrradstraßen sollte dafür soweit möglich mindestens auf Anlieger beschränkt werden, um den Radfahrenden die bestmögliche Sicherheit und den nötigen Fahrkomfort gewährleisten zu können.