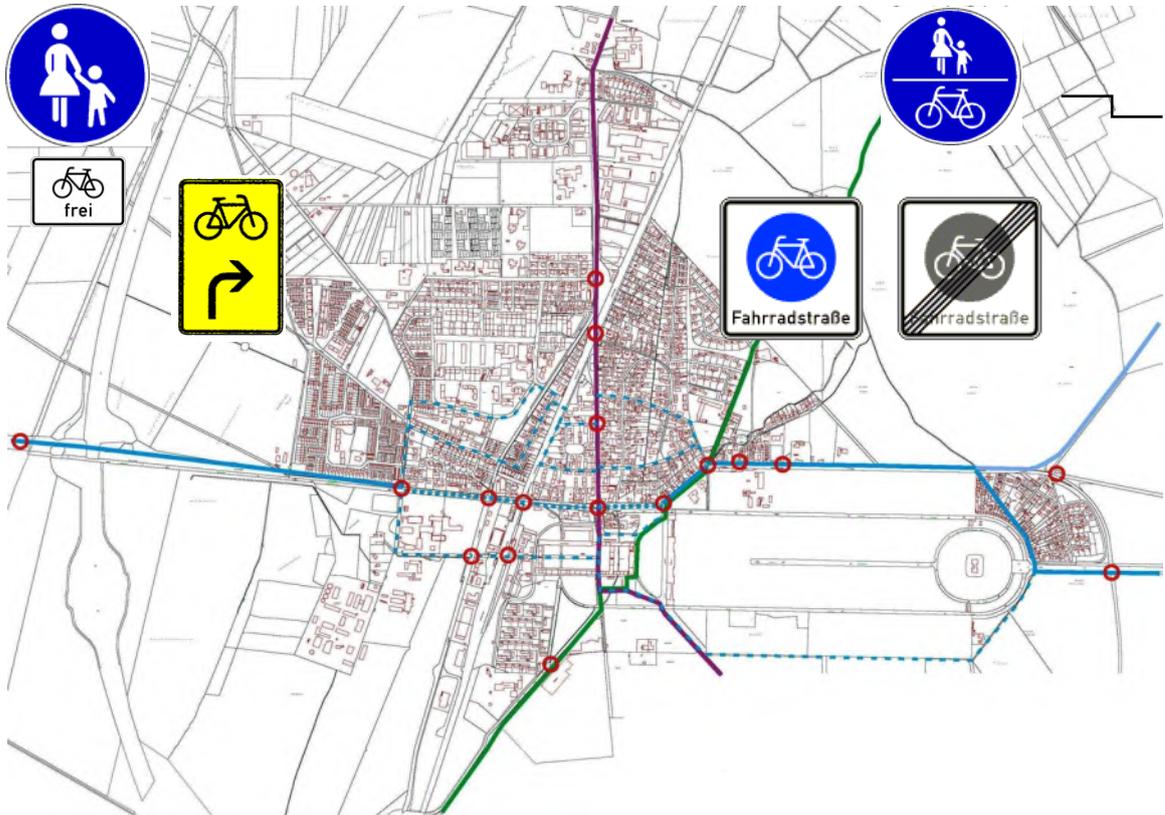




**Gemeinde Oberschleißheim**

# Radverkehrs-konzept



**Stand 21.07.2020**

## Impressum

Herausgeber: Gemeinde Oberschleißheim  
Freisinger Straße 15  
85764 Oberschleißheim

Telefon: 089 / 315 613 – 0

Fax: 089 / 315 613 – 21

E-Mail: [gemeinde@oberschleissheim.de](mailto:gemeinde@oberschleissheim.de)

Internet: [www.oberschleissheim.de](http://www.oberschleissheim.de)

Redaktion: Dr. Casimir Katz  
Dr. Peter Lemmen  
Mirko Hoffmann  
Stefan Mandlmeier  
Thomas Meyer  
Helga Keller-Zenth

Mitwirkende: Doris Rohe  
Ingrid Lindbüchl  
Peter Benthues  
Hans Hirschfeld

Redaktionelle

Mitarbeit: Dipl.-Geograph Andreas Bergmann

Stand: Juli 2020

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Präambel</b> .....	1
<b>2.</b>	<b>Ziele</b>	
2.1	Zielsetzung des Arbeitskreises Radverkehr .....	2
2.2	Ziele im Ortsentwicklungskonzept .....	3
<b>3.</b>	<b>Bestandsanalysen der Radwege in Oberschleißheim</b> .....	5
3.1	Umfrage der Agenda 21 im Jahre 2009/20010.....	5
3.2	Verkehrsuntersuchungen 2014 Stadt-Land-Verkehr.....	9
3.3	Verkehrsentwicklungsplan 2020 von Schlothauer und Wauer .....	11
<b>4.</b>	<b>Grundlagen des Radverkehrskonzepts</b> .....	13
4.1	Allgemeine Grundsätze.....	13
4.2	Regelungen zur Widmung der Radwege .....	14
4.3	Erste Analysen für überörtliche Radwegeverbindungen 2012 .....	15
4.4	Radvorrangnetz nach dem Verkehrsentwicklungsplan 2020 .....	16
4.5	Radwegverbindungen innerhalb des interkommunalen Radwegs 2020 .....	17
4.6	Radwegverbindungen innerhalb des Ortes im Beschilderungskonzept.....	20
<b>5.</b>	<b>Maßnahmen im Einzelnen</b> .....	23
5.1	Weg entlang der B471 .....	23
5.1.1	Kurzfristige Lösung durch Beschilderung einer Umgehungsroute .....	23
5.1.2	Weg auf der Nordseite .....	24
5.1.2.1	Ankauf von Grundstücken .....	24
5.1.2.2	Verschiebung der B 471 nach Süden (bzw. Reduzierung der Fahrbahnbreite) .....	24
5.1.2.3	Verbreiterung des Bahnübergangs .....	24
5.1.2.4	Verlängerung der Grünphase an der nördlichen Furt über die Staatsstraße 2342 ..	24
5.1.3	Weg auf der Südseite des Schlosskanals .....	25
5.1.3.1	Übergang St. Margarethenstraße .....	25
5.1.3.2	Ertüchtigung des bestehenden Weges auf dem Gelände des Bayerischen Landesamtes für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit .....	25
5.1.3.3	Kreuzung des südseitigen Weges entlang der B 471 mit der Staatsstraße 2342 ..	25
5.1.3.4	Kreuzung der Bahnlinie.....	26
5.1.3.5	Kreuzung des Schlosskanals in Höhe des Restaurants Poseidon .....	26
5.1.3.6	Weg auf Damm des Schlosskanals .....	27
5.1.4	Querung der B 471 in Höhe der Jahnstraße .....	28
5.1.5	Verbesserung des bestehenden Fuß- und Radwegs östlich der Jahnstraße .....	30
5.1.5.1	Ausfahrt Holz hackerstraße .....	30
5.1.5.2	Ausfahrt Kindergarten Maria-Patrona-Bavariae .....	30
5.2	Radwege und Querungen an der Staatsstraße 2342 .....	33
5.2.1	Querung beim Bruckmannring und Mittenheim .....	33

---

5.2.2.	Gehweg zwischen Bruckmannring und Theodor-Heuss-Straße .....	33
5.2.3	Querungsstelle Theodor-Heuss-Straße .....	33
5.2.4	Westseitiger Gehwegs zwischen Theodor-Heuss-Straße und B 471 .....	33
5.2.5	Gehweg auf der östlichen Seite zwischen S-Bahn und B 471 .....	33
5.2.6	Radweg auf der östlichen Seite zwischen S-Bahn und Bruckmannring.....	33
5.2.7	Weg auf der Westseite der Sonnenstraße zwischen B 471 und Veterinärstraße ...	33
5.2.8	Querung der Sonnenstraße auf Höhe der Schönleutnerstraße / Veterinärstraße ..	34
5.3	Wege entlang der Mittenheimer Straße zwischen B 471 und S-Bahn .....	35
5.3.1	Verbreiterung der Gehwege in der Mittenheimer Straße .....	35
5.3.2	Temporeduzierung auf der Mittenheimer Straße .....	35
5.3.3	Freigabe der Gehwege für langsame Radfahrer .....	35
5.3.4	Querung der B 471 mittels zusätzlicher Querungshilfe .....	35
5.3.5	Entschärfung der Engstelle in der Mittenheimer Straße .....	36
5.3.6	Neuere Hauptradweg entlang der S-Bahn .....	37
5.4	Radfahrmöglichkeiten im Verlauf der Buslinien durch die Tempo-30-Zone .....	38
5.4.1	Einfahrt in die Prof.-Otto-Hupp-Straße .....	38
5.4.2	Einwirkung auf die Busunternehmen .....	38
5.5	Weitere Optimierungen innerorts .....	39
5.5.1	Bahnunterführung Blumenstraße .....	39
5.5.1.1	Beseitigung der Stufen an der westlichen Rampe .....	39
5.5.1.2	Warnsignal an der Bahnunterführung Blumenstraße .....	39
5.5.1.3	Beseitigung der Stufen und Sperren östlich der Bahnunterführung .....	40
5.5.1.4	Zurückgestellte Planung der Gesamtmaßnahme .....	40
5.5.2	Ausweisung von Fahrradstraßen .....	41
5.5.2.1	Effnerstraße und Amigonistraße .....	41
5.5.2.2	Prof.-Otto-Hupp-Straße ab Fohlgarten bis zum Schwimmbad .....	41
5.5.2.3	Erhalt des Margarethenangers als Fahrradstraße .....	41
5.5.2.4	Jahnstraße.....	41
5.5.2.5	Hintere Feierabendstraße .....	41
5.5.3	Ertüchtigung des südlichen S-Bahnzugangs für Radfahrer .....	42
5.5.4	Schutzstreifen für Radfahrer auf der S-Bahnüberführung .....	42
5.5.5	Anpassung der Beschilderung .....	43
5.5.5.1	Durchlässige Sackgassen .....	43
5.5.5.2	Sonstige Beschilderung .....	43
5.5.6.	Gemeinsamer Weg am Gänsbach.....	43
5.5.7	Fahrrad Leihstationen und Mieträder .....	43
5.6	Fahrradabstellplätze .....	44
5.6.1	S-Bahn .....	44

---

5.6.2	Bürgerzentrum .....	45
5.6.3	Stellplatzsatzng .....	45
5.7	Überörtliches Radwegenetz .....	46
5.7.1	Radweg nach Garching .....	46
5.7.1.1	Gemeinsamer Geh- und Radweg parallel zur B 471 .....	46
5.7.1.2	Querung der Staatsstraße 2053 südlich des Schlosskanals .....	46
5.7.2	Radweg durch den Bergwald nach Unterschleißheim .....	46
5.7.2.1	Radweg durch den Bergwald nch Unterschleißheim .....	46
5.7.2.2	Interkommunaler Radweg nach Unterschleißheim östlich der S-Bahn .....	47
5.7.2.3	Radweg nach Unterschleißheim westlich der S-Bahn .....	47
5.7.3	Radweg nach Eching entlang der Staatsstraße 2053 .....	47
5.7.3.1	Bau eines Radwegs zwischen Kreuzstraße und Eching .....	47
5.7.3.2	Freigabe eines Wegabschnitts für Radfahrer und Befestigung der Seitenräume ...	47
5.7.4	Radweg nach München .....	48
5.7.4.1	Verbindung zur Schleißheimer Straße .....	48
5.7.4.2	Verbindung zur Ingolstädter Straße .....	49
5.7.4.3	Radweg nach Feldmoching .....	50
5.7.4.4	Radweg nach Feldmoching östlich der S-Bahn.....	50
5.7.5	Radweg nach Dachau .....	50
5.7.6	Radweg nach Hackermoos .....	50
<b>6.</b>	<b>Priorisierungen der Maßnahmen</b> .....	<b>51</b>
<b>7.</b>	<b>Flankierende Maßnahmen</b> .....	<b>53</b>
7.1	Pflege und Instandhaltung .....	53
7.2	Öffentlichkeitsarbeit .....	55

## Anhang

### Maßnahmenübersicht

## 1. Präambel

Dies ist die erste Überarbeitung und Fortschreibung des Radverkehrskonzepts aus dem Jahre 2012. Zusätzliche Impulse haben sich aus der Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes im Jahre 2019/20 ergeben, die in den Text bereits eingearbeitet wurden. Die Struktur des Konzepts wurde weitgehend beibehalten und bislang erledigte Maßnahmen als Referenz im Text belassen. Neu hinzugekommen sind neben einigen Maßnahmen insbesondere vertiefte Grundlagen zur Gestaltung des Radverkehrs.

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

Mit der stürmischen Entwicklung der Metropolregion München zeichnet sich inzwischen auch ab, dass die Verkehrsflächen nicht mehr ausreichend sein werden. Neue Antriebstechnologien werden wenig Nutzen haben, wenn nicht der Verkehr insgesamt und insbesondere der Flächenbedarf reduziert wird. Dafür ist in erster Linie ein Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs erforderlich. Für dessen Attraktivität ist aber auch die Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln und insbesondere mit dem Fahrrad erforderlich.

Im Großraum München besteht auch ein großes Potential, den motorisierten Individualverkehr durch elektrisch betriebene Fahrräder (Pedelecs) auf gutbefahrbaren Rad(schnell)wegen zu substituieren.

Grundlage des Oberschleißheimer Radverkehrskonzepts ist die Vision einer nachhaltig sozialen, ökonomischen und ökologischen Gemeindeentwicklung. Die Förderung der Nahmobilität – Radfahren und Gehen – ist auch ein wichtiger Beitrag zum Erfolg von Lärmaktions- und Luftreinhalteplänen.

Radfahren und Gehen haben positive Auswirkungen auf die Gesundheit. Auf Arbeits-, Einkaufs- und Schulwegen, im Bereich der Naherholung und des Sports ist für viele Oberschleißheimer das Fahrrad bereits ein unverzichtbares Verkehrsmittel.

## 2. Ziele

### 2.1. Zielsetzung des Arbeitskreises Radverkehr

Am 21.09.2010 hat der Gemeinderat beschlossen, ein Radverkehrskonzept für Oberschleißheim auf den Weg zu bringen und hat dafür Finanzmittel zur Verfügung gestellt. Hierfür wurde eine ehrenamtliche Arbeitsgruppe gegründet, bestehend aus je einem Mitglied jeder Fraktion des Gemeinderates und dem hauptamtlichen Vertreter der Verwaltung Mirko Hoffmann. Die fachliche Begleitung hat der qualifizierte Verkehrsplaner Andreas Bergmann übernommen.

Mit dem Beschluss drückt der Oberschleißheimer Gemeinderat seinen politischen Willen aus, die Nahmobilität am Ort zu fördern und auszubauen.

Während rund um Oberschleißheim bereits zahlreiche landschaftlich reizvolle und gut ausgeschilderte Routen existieren, fehlt im Ort ein alltagstaugliches Konzept selbst für Schülerinnen und Schüler und diejenigen, die ihren Berufs-, Einkaufsverkehr mit dem Fahrrad vernünftig erledigen wollen. Mit dem Konzept soll auch der Freizeitverkehr gefördert und die Verkehrssicherheit verbessert werden.

Ziel ist eine Partnerschaft zwischen Autofahrern, Radfahrern und Fußgängern – „Miteinander statt Gegeneinander“. Nicht zielführend ist ein isoliertes Konzept für Fahrradfahrer, vielmehr sollen die Belange aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden. Dabei ist es durchaus sinnvoll, sich am Schutz bedürftigsten Mitglied der Verkehrsteilnehmer zu orientieren, dem Fußgänger.

Ausgehend von überörtlichen Radwegeverbindungen werden in diesem Konzept im Wesentlichen die Hauptverkehrsachsen Oberschleißheims beleuchtet. Eine Bestandsanalyse, Ergebnisse aus der Bürgerbefragung der Agenda 21, Erkenntnisse aus allen vorgenommenen Ortsbesichtigungen sowie Ziele aus dem Ortsentwicklungskonzept sind die Säulen der Konzeption.

Die städtebaulichen Gegebenheiten lassen vor allem im alten Ortskern Oberschleißheims wenig Spielraum für den Ausbau von Verkehrsflächen und Veränderung zu, daher ist es umso wichtiger, Bewusstsein für ein friedliches Miteinander auf der Straße zu schaffen.

Durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit soll an der Imageverbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs gearbeitet werden. Mit Medienkampagnen wird für eine friedliche Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer geworben.

Die im Bayerischen Städtetag gegründete Initiative „Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern“ koordiniert bayernweit die Bemühungen, das Markenzeichen „Fahrradfreundliche Kommune“ zu erlangen. Auch Oberschleißheim hat sich als Gründungsmitglied um dieses Prädikat beworben.

Mit dem Abschluss der ersten Version des Radverkehrskonzepts und nach der ersten Vorbereitung durch die AGFK wurde in Oberschleißheim ein ehrenamtlicher Radverkehrsbeauftragter berufen und der Arbeitskreis Radverkehr für engagierte Bürger der Gemeinde geöffnet.

## 2.2. Ziele im Ortsentwicklungskonzept

Im Oktober 2005 fand die erste Zukunftskonferenz in Oberschleißheim statt. Im Bereich des Verkehrs lag das Hauptaugenmerk zwar auf den großen Problemen der Bahnlinie, der Bundesstraße und der Staatsstraße, aber es fiel bereits in der ersten Runde auf, dass sehr viele Bürger mit dem Fahrrad unterwegs sind. Bei den Chancen wurde dann eine verkehrsberuhigte, wenn nicht sogar autofreie Zone bzw. der Vorrang für Fuß und Radwege als Wunschziel festgestellt.

Die zweite Ortskonferenz fand im November 2005 statt. Dort wurde das übergeordnete Ziel formuliert: „Innerorts sind die Oberschleißheimer Bürgerinnen und Bürger vorwiegend mit dem Rad, zu Fuß oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs“. Das Rad wurde hier an erster Stelle genannt. Als Maßnahme wurde insbesondere auch eine Bürgerbefragung angeregt.

In der dritten Runde im März 2006 wurden dann konkrete Ziele aufgestellt und vom Gemeinderat anschließend beschlossen. Aus diesen hat der Arbeitskreis die für den Radverkehr wichtigen Punkte noch einmal herausgegriffen und mit Anmerkungen ergänzt:

- **6.1.1 Durchgängige Rad- und Fußwege schaffen** – wesentlich ist die Durchgängigkeit, die Widmung ist zweitrangig
- **6.1.2 Durch vielfältige Maßnahmen die nicht-motorisierte Mobilität fördern** – d.h. auch Vorrang bei Interessenskonflikten
- **6.1.4 Eine zentrale verkehrsbefreite Zone schaffen** – mit Vorrang für Fußgänger und Radfahrer
- **6.2.3 Das Deutsche Museum und die Schlösser ohne Belastung der Ortsdurchfahrt erschließen** – d.h. auch durch eine attraktive und sichere Radfahranbindung
- **6.3.2 Barrierefreien Ausbau des Bahnhofs intensiv einfordern** – d.h. auch Fahrradmitnahme über den südlichen Zugang erleichtern
- **6.3.4 Auf nahe liegende, alternative Parkmöglichkeiten hinweisen** – d.h. auch Fahrradabstellmöglichkeiten in ausreichender Zahl und guter Qualität vorsehen
- **6.4.1 Geschwindigkeit auf Ortsstraßen regulieren** – auch aus Gründen der Verkehrssicherheit
- **6.4.2 Auf Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung mit Nachdruck hinwirken** – auch aus Gründen der Verkehrssicherheit

- **6.4.5 Die Wohngebiete vom Schleichverkehr entlasten –**  
auch aus Gründen der Verkehrssicherheit, da der „Schleichverkehr“ meist nicht „schleicht“, sondern zu schnell fährt
- **6.5.1 Anbindung der Schlösser, des Museums der Universität und der wissenschaftlichen Einrichtungen optimieren –**  
gilt auch für den Radverkehr
- **6.5.2 Die öffentliche Anbindung an die Städte Garching und Dachau verbessern –**  
gilt auch für den Radverkehr
- **6.5.3 Die Anbindung der Gewerbegebiete sicherstellen –**  
gilt auch für den Radverkehr

### 3. Bestandsanalysen der Radwegsituation in Oberschleißheim

#### 3.1. Umfrage der Agenda 21 im Jahre 2009/2010

Nach umfangreichen Vorarbeiten im Kreis der Agenda 21 unter Hinzuziehung von externem Fachwissen wurde ein Fragebogen von der Agenda 21 erarbeitet und zum Jahreswechsel 2009/2010 an alle Haushalte, in den Schulen und einigen ausgewählten Betrieben verteilt. Anschließend wurden in über 80 Stunden ehrenamtlicher Arbeit die Bögen gesichtet und ausgewertet. Von 552 abgegebenen Fragebögen, gaben 511 an in Oberschleißheim zu wohnen, 94 in Oberschleißheim zu arbeiten. Die Altersklassen und die Häufigkeit der Radnutzung sind in den folgenden Charts angegeben:

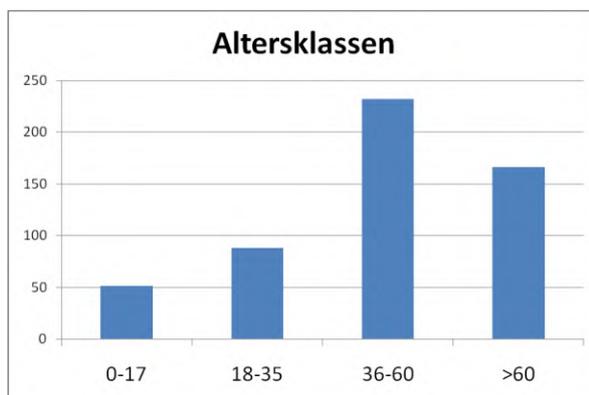


Abb. 3.1: Altersklassen der Befragten

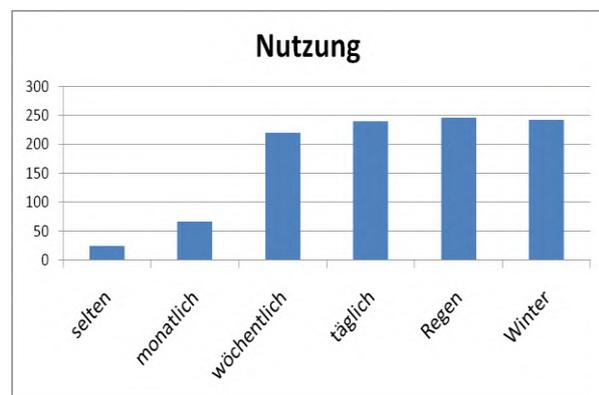


Abb. 3.2: Nutzung des Fahrrads

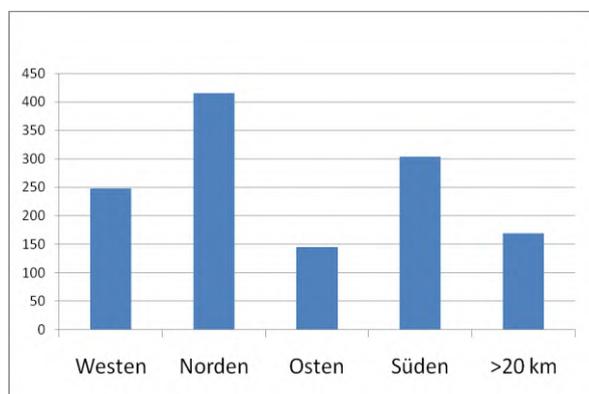


Abb. 3.3 Überörtliche Zielrichtungen

Der überwiegende Teil der Befragten verwendet ein klassisches Tourenrad. Überörtliche Fahrtziele östlich von Oberschleißheim wurden selten genannt, was daran liegen dürfte, dass es keinen attraktiven Radweg nach Garching gibt. Bei den Wünschen nach der Art der Wege waren die „sicheren Radwege“ klar vor den „schnellen Radwegen“ eingestuft, insbesondere ergab sich der Eindruck, dass mehr Leute aufs Rad umsteigen würden, wenn die Wege sicherer wären. Der Anteil dieser Leute ist in den Grafiken als Potential dargestellt.

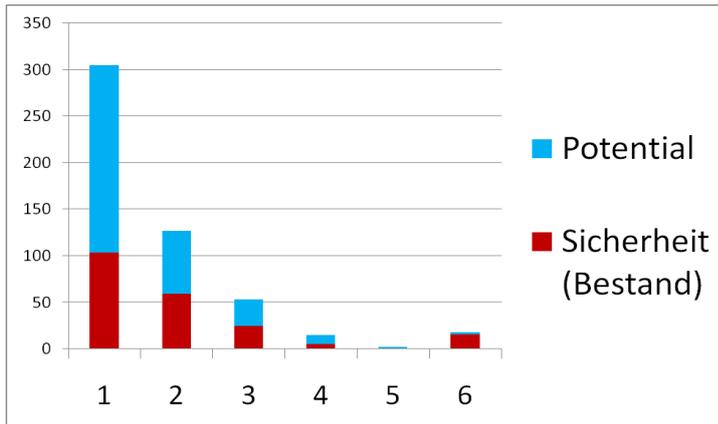


Abb. 3.4: Bewertung der Radfahrmöglichkeiten und Präferenzen in Bezug auf die Sicherheit

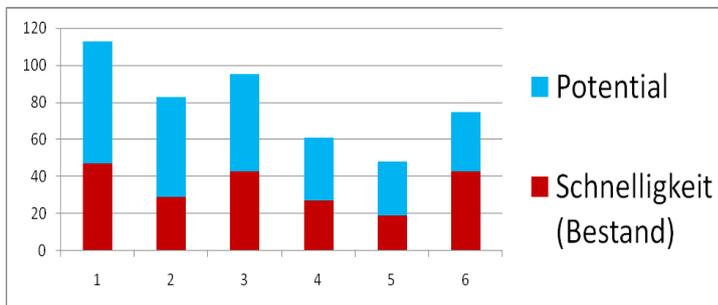


Abb. 3.5: Bewertung der Radfahrmöglichkeiten und Präferenzen in Bezug auf die Schnelligkeit

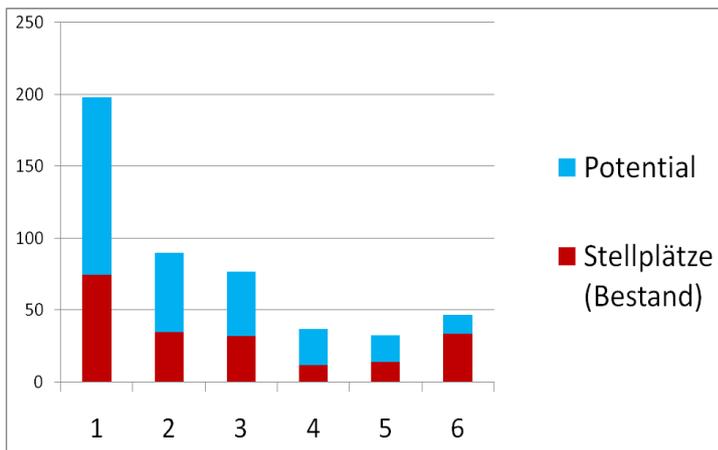


Abb. 3.6: Bewertung der vorhandenen Fahrradabstellplätze und Handlungsbedarf (1: sehr wichtig – 6: unwichtig)

**Besondere Stellplatzwünsche (Nennungen absolut):**

S-Bahnhof .....	82
Bürgerplatz .....	15
HIT .....	13
REWE .....	6
Grundschule Parksiedlung .....	5
Hallenbad .....	5
Rathaus .....	4
Schloss .....	4
Stadien, Regatta, Sporthallen .....	2

Zudem wurden vereinzelt überdachte, beleuchtete, sichere und bewachte Stellplätze gewünscht.

Ein besonderes Bedürfnis war den Oberschleißheimer Radfahrern und Radfahrerinnen die Verbesserung der Radfahrmöglichkeiten im Hauptradwegnetz, insbesondere entlang der Hauptstraßen. Bei den neuralgischen Punkten wurde die B 471, die Staatsstraße 2342, die Mittenheimer Straße sowie die Straßen entlang der Buslinie besonders häufig genannt:

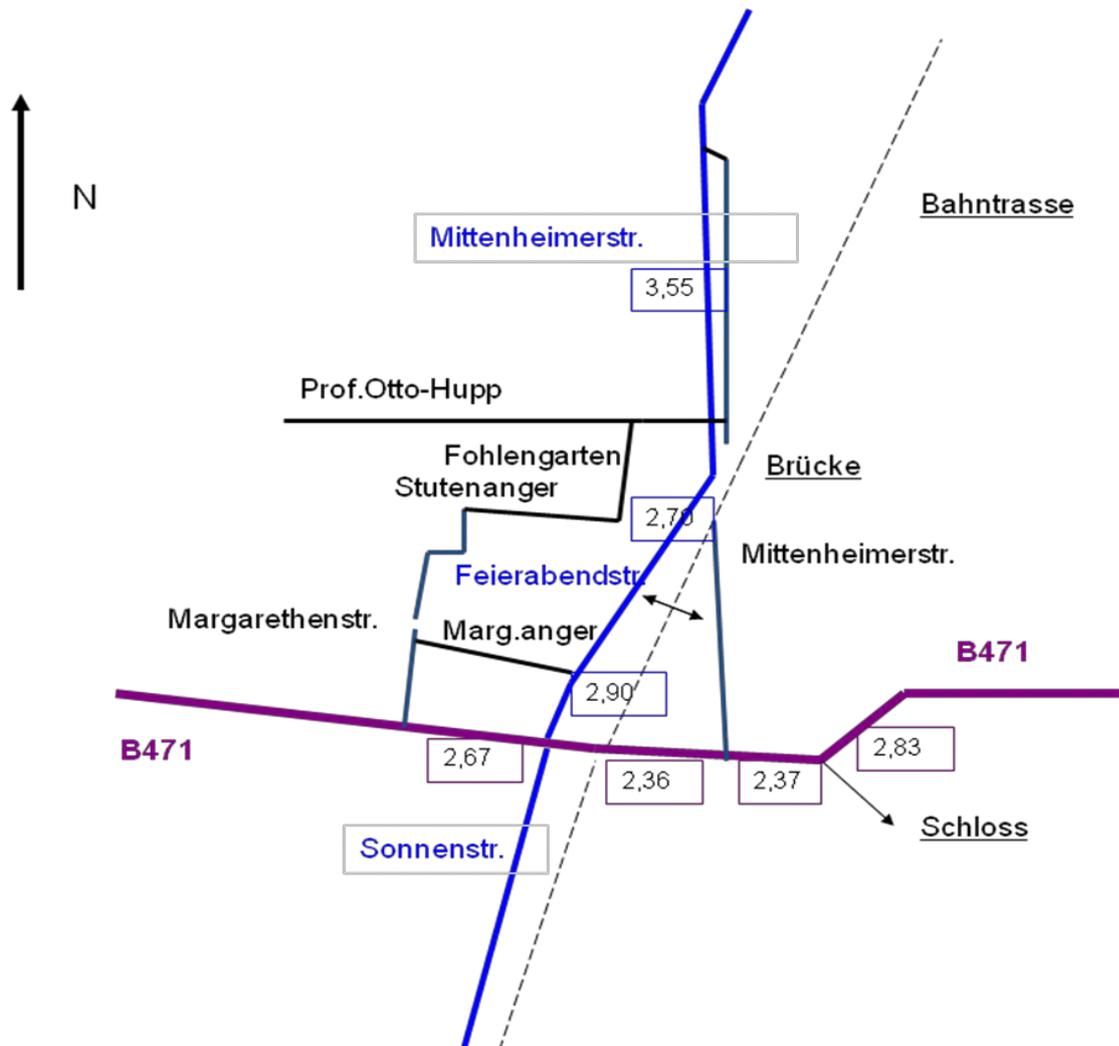


Abb. 3.7: Handlungsbedarf im Hauptradfahrnetz

Die Zahlen an den Strecken stellen die mittlere Gewichtung (1: hochrangig - 6: unwichtig) für den entsprechenden Abschnitt aus der Befragung dar.

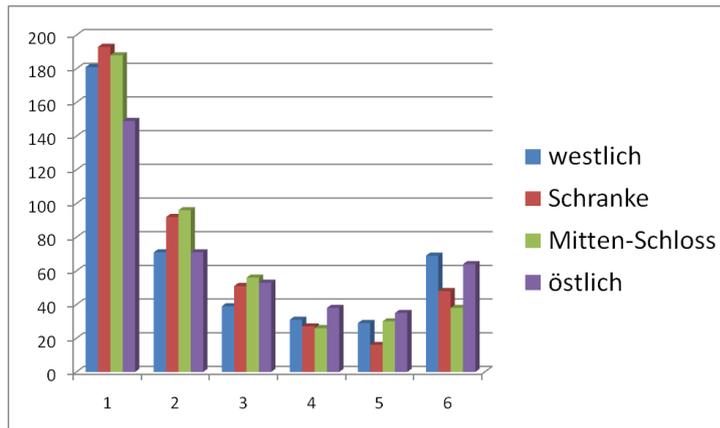


Abb. 3.8: Handlungsbedarf an einzelnen Abschnitten der B 471 (1: hochrangig - 6: unwichtig)

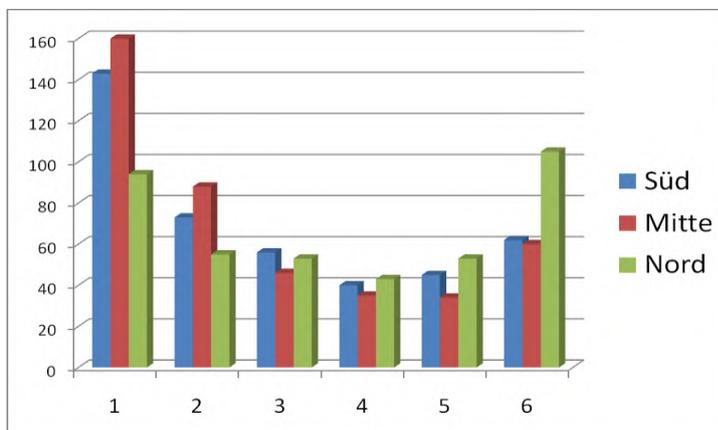


Abb. 3.9: Handlungsbedarf an einzelnen Abschnitten der Staatsstraße 2342 (1: hochrangig - 6: unwichtig)

Neben den abgefragten Bedarfsnoten für die Bundesstraße (Abb. 3.8) und die Staatsstraße (Abb. 3.9) wurden noch zahlreiche Straßenzüge explizit benannt, die im Folgenden zusammengestellt sind:

B471	Staatsstraße	Innerörtlich
St.-Margarethen-Straße – Feierabendstraße	79 Sonnenstraße	35 entlang der Buslinie
Feierabendstraße – Mittenheimer Straße	101 B471 – Bürgerzentrum	104 Margarethenstraße
Mittenheimer Straße – Schloss	84 Bürgerzentrum – S-Bahn	100 Stutenanger
Schloss – Jahnstraße	68 S-Bahn – Bruckmannring	68 Prof.-Otto-Hupp-Straße
nach Garching	39 Oberschleißheim – Unterschleißheim	10 Fohlgarten
Neuherberg / Ingolstädter Str.	3 Mittenheimer Straße	97 Margarethenanger
		Moosweg
		18
		32
		37
		73
		37
		14
		19

### 3.2. Verkehrsuntersuchung 2014 Stadt-Land-Verkehr

Eine umfassende Verkehrsuntersuchung wurde für die Gemeinde Oberschleißheim 2002/03 erstellt. Die Gemeinde hatte 2014 eine Aktualisierung dieser Verkehrsuntersuchung beauftragt, die auch mittels detaillierter Erhebungen der Vergleichbarkeit der Daten und der Fortschreibung der Verkehrsprognose dienen sollte.

In der Verkehrsuntersuchung wurden auch zahlreiche ungefilterte Hinweise der Bevölkerung aufgenommen. Am vordringlichsten beschäftigt die Oberschleißheimer Bürger die hohe Verkehrsbelastung, die langen Wartezeiten an der Bahnschranke sowie fehlende Radwege. Dem Wunsch nach mehr Radwegen wurde auch bei den Verbesserungsvorschlägen Ausdruck verliehen. Als Lösungsansatz für die hohen Verkehrsbelastungen sahen die Befragten den Bau einer Umgehung sowie mehr Verkehrsüberwachung. Der Wunsch nach mehr Verbindungen bei Bus und Bahn war ein weiteres wichtiges Thema.

Zitiert werden aus diesen Daten die Fahrradmengen, sowie die Angaben zum Modal Split:

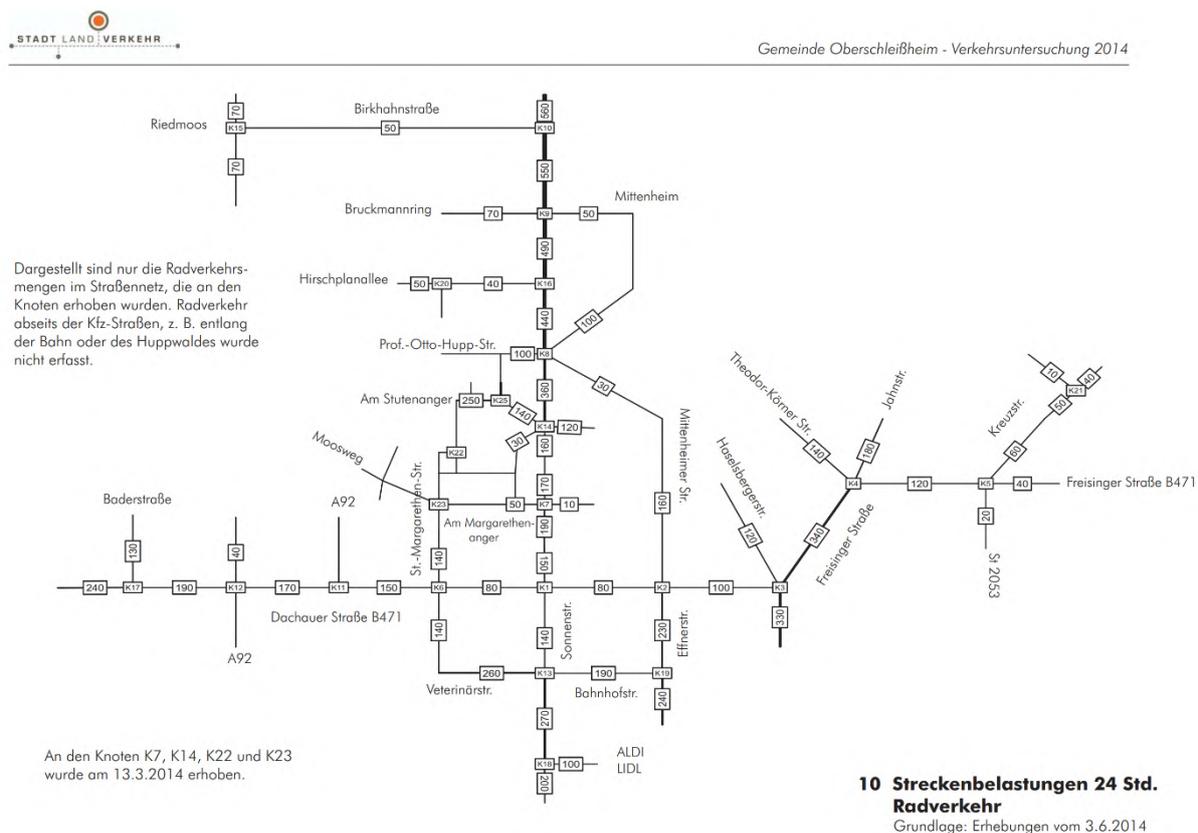


Abb. 3.10: Streckenbelastungen Radverkehr

In Abbildung 3.10 ist der Radverkehr als Streckenbelastungen dargestellt. Ähnlich wie beim Kfz-Verkehr ist ein hohes Radfahreraufkommen im Verlauf der Staatstraße St2342 (z.B. 560 Radfahrer/24 Std. nördlich der Einmündung Birkhahnstraße, 440 Radfahrer/24 Std. nördlich der Einmündung Prof.-Otto-Hupp-Str.) festzustellen. Ein erhöhtes Radfahreraufkommen wurde aber auch in der Freisinger Straße (340 Radfahrer/24 Std.), in der Veterinärstraße (260 Radfahrer/24 Std.), in der Effnerstraße (240 Radfahrer/24 Std.) und am Max-Emanuel-Platz (330 Radfahrer/24 Std.) ermittelt. Die vielen Abkürzungs- bzw. Parallelstrecken für Radfahrer, die für den Kfz-Verkehr nicht befahrbar sind, konnten in dieser Erhebung nicht berücksichtigt werden, da sich die Zählstellen nach dem Kfz-Verkehr ausgerichtet haben.

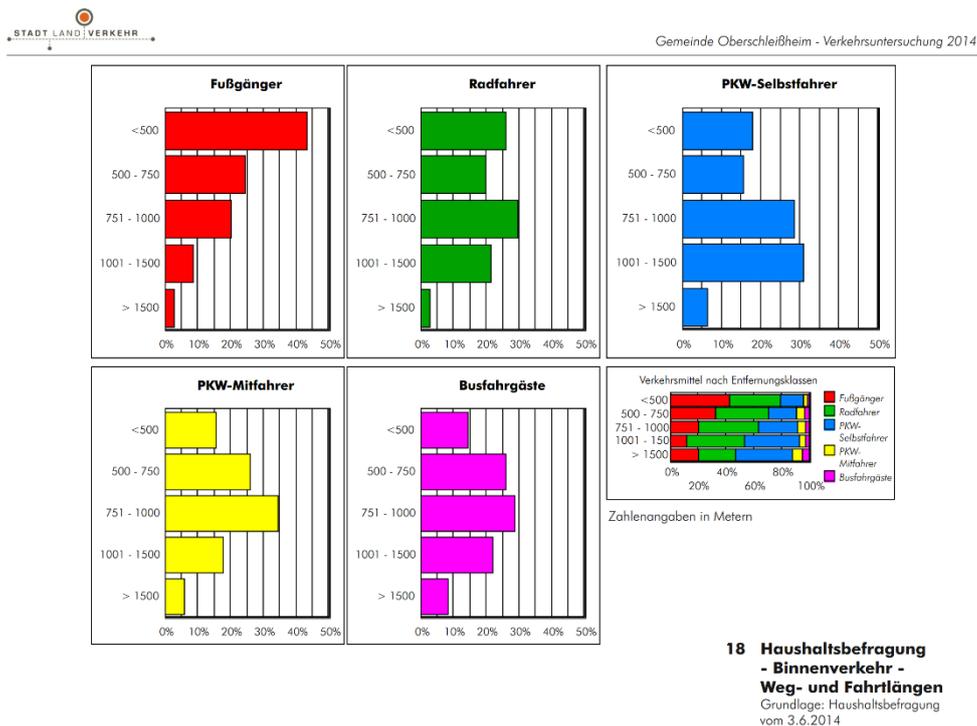


Abb. 3.11: Weg- und Fahrlängen im Binnenverkehr

Abbildung 3.11 und 3.12 zeigt die Verteilung der Fahrtweiten im Binnenverkehr nach Verkehrsmitteln differenziert. Ein nicht unerheblicher Anteil (ca. 60%) am PKW-Binnenverkehr geht über Distanzen von 1.000 Meter nicht hinaus, weitere 30% aller innerstädtischen PKW-Fahrten haben eine Länge von 1.000 – 1.500 Meter. Unter 10% der PKW Fahrten führen über eine Entfernung von mehr als 1,5 km. In dieser Entfernungsklasse hat der Fußgängerverkehr erwartungsgemäß so gut wie keine Bedeutung mehr. Die meisten mit dem Fahrrad gefahrenen Wege liegen in einem Radius bis 1.000 m (ca. 75%). Ca 85% der zu Fuß zurückgelegten Wege in Oberschleißheim sind bis 1.000 Meter lang. Andererseits sind auch viele Oberschleißheimer zu Fuß (ca. 15% über 1.000 Meter) oder mit dem Fahrrad (25% über 1.000 Meter) über deutlich längere Entfernungen im Binnenverkehr unterwegs. Etwa 10% der Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln führen über eine Distanz von 1,5 km. Die Übersicht zeigt deutlich, wie die Bedeutung des Fußgängerverkehrs mit zunehmender Weglänge abnimmt und entsprechend der Anteil der Fahrten mit dem Pkw zunimmt. Eine Ausnahme bilden die Wege der Fußgänger über 1,5 km, hier sind vermutlich hauptsächlich Spaziergänge enthalten.

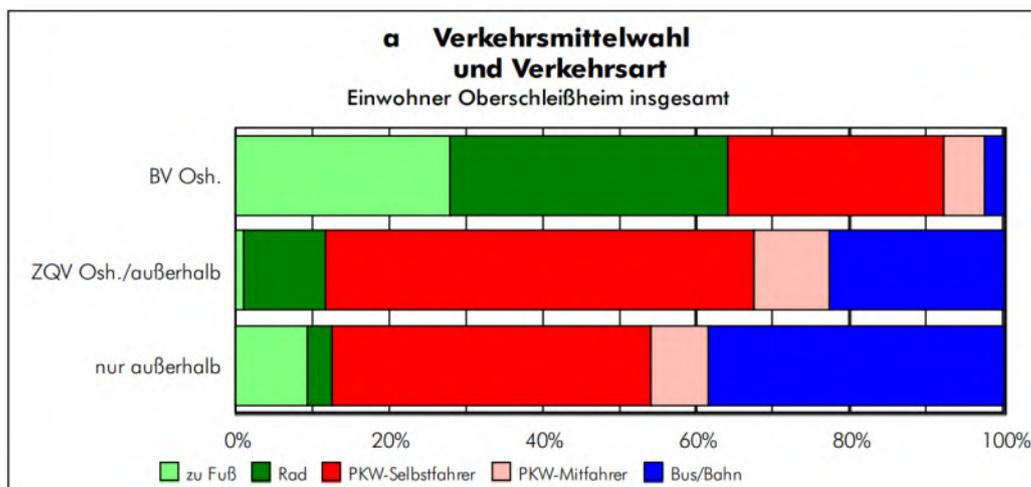


Abb. 3.12: Modal Split

### 3.3. Verkehrsentwicklungsplan 2020 von Schlothauer und Wauer

Im Zuge dieser Untersuchung wurden zahlreiche Anregungen der Bevölkerung aufgenommen und priorisiert, die zu über 30 Vorschlägen führten, die dann noch mal im Einzelnen von der Bevölkerung und vom Arbeitskreis Radverkehr bewertet wurden.

1. Errichtung eines Radweges südlich, entlang der B 471 zwischen St. Margarethen-Straße und Haselsbergerstraße zur Schließung der bestehenden Netzlücke.
2. Schaffung / Optimierung von Querungsanlagen für den Fuß- und Radverkehr am Knotenpunkt St. Margarethen-Straße / B 471.
3. Optimierung der bestehenden Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer am westlichen Knotenarm des Knotenpunktes B 471/ Zufahrt Regatta-Anlage zur Überquerung der B 471.
4. Die Vorfahrtsregelung am Knotenpunkt B 471/ Baderstraße wird überprüft und ggf. zu Gunsten der Radfahrer angepasst.
5. Die Qualität der bestehenden Anlagen entlang der Feierabendstraße ist zu prüfen und auf Grundlage dessen und entsprechend geltender Richtlinien zu optimieren.
6. Schaffung / Optimierung von Querungsanlage für den Fuß- und Radverkehr am Knotenpunkt B 471 / Sonnenstraße.
7. Schaffung / Optimierung von Querungsanlage für den Fuß- und Radverkehr am Knotenpunkt Veterinärstraße / Sonnenstraße.
8. Schaffung einer Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr zur Überquerung der St 2053 südlich des Kanals.
9. Die Qualität der bestehenden Radwege in Richtung Feldmoching ist zu prüfen und gemäß den Vorgaben einschlägiger Normen und Richtlinien zu verbessern (Beleuchtung, Oberflächenbeschaffenheit, Breite etc.).
10. Die bestehende Rad- und Fußgängerunterführung an der Blumenstraße ist zu optimieren. Auf der Ostseite der Unterführung ist in Richtung Norden eine Rampe zu errichten.
11. Schaffung von angemessenen Bedingungen zur Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn entlang der Mittenheimer Straße südlich der Brücke durch verkehrsberuhigende Maßnahmen.
12. Schaffung von angemessenen Bedingungen zur Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn der Prof.-Otto-Hupp-Straße durch verkehrsberuhigende Maßnahmen.
13. Schaffung von angemessenen Bedingungen zur Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn entlang der Effnerstraße durch verkehrsberuhigende Maßnahmen.
14. Am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Schönleutnerstraße sind die Sichtdreiecke zu prüfen und ggf. Maßnahmen zur Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr zu ergreifen.
15. Der bestehenden Rad-/Fußgängerweg entlang der Mittenheimer Str. nördlich des Bruckmannrings ist auszubauen.
16. Am Knotenpunkt Mittenheimer Straße / Bruckmannring ist die LSA-Steuerung an den bestehenden Querungsanlagen für Fußgänger und Radfahrer zu überprüfen und zu optimieren.
17. Im Bereich der Wohnbebauung Am Gänsbach / Am Frauenfeld ist die Qualität der bestehenden Anlagen hinsichtlich Beleuchtung, Lichtraumprofil, Beschilderung, Sichtdreiecke etc. zu überprüfen und zu verbessern.
18. Schaffung / Optimierung von Querungsanlagen für den Fuß- und Radverkehr am Knotenpunkt B 471/ B 13. U.a. ist die Wegeführung und die LSA-Steuerung zu überprüfen und zu verbessern.
19. Die bestehenden Verkehrsanlagen am Bahnübergang Dachauer Str. für Fußgänger und Radfahrer sind hinsichtlich ihrer Qualität und Verkehrssicherheit zu prüfen und zu verbessern. Es sind attraktive Querungsanlagen für den Fuß- und Radverkehr zu errichten.
20. Am Knotenpunkt Mittenheimer Straße / Hirschplanalle ist eine Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer zur Überquerung der Mittenheimer Straße zu errichten.

21. Am Knotenpunkt Freisinger Str. / Theodor-Körner-Straße sind die Sichtdreiecke zu prüfen. Weiterhin ist eine Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr zur sicheren Überquerung der Freisinger Straße zu errichten.
22. Der bestehende Schotterweg östlich, entlang der Bahntrasse ist für den Fuß- und Radverkehr entsprechend den geltenden Richtlinien auszubauen, so dass sie als attraktive Nebenroute im Alltagsradnetz dienen kann.
23. Schaffung einer attraktiven Querverbindung zwischen Mittenheim und Bergl.
24. Neuordnung der Mittenheimer Straße sowie der Parallelfahrbahn zwischen Prof.-Otto-Hupp-Straße und Bruckmannring.
25. Schaffung einer zusätzlichen Querung der Bahntrasse im Norden ca. auf Höhe des Würmkanals.
26. Schließung der Netzlücke zwischen dem Bahnhof und der vorgesehener Querverbindung Zwischen Mittenheim und Bergl (vgl. Punkt 23) mit einem Radweg östlich entlang der Bahntrasse.
27. Beleuchtung der Radwege in Richtung Neuherberg (Anschluss an Radschnellweg).

Dazu wurden einige allgemeine Maßnahmen vorgeschlagen:

- A1 In einem Pilotversuch erprobt die Gemeinde ein Lastenrad-Verleih-System.
- A2 Zur Förderung des Radverkehrs ist in der Gemeinde Oberschleißheim ein hauptamtlicher Radverkehrsbeauftragter zu ernennen oder zumindest die Stellung des ehrenamtlichen Radbeauftragten zu stärken. Dieser sollte als nominelles Mitglied der Gemeindeverwaltung auch Zugang zu nichtöffentlichen Informationen und Sitzungen bezüglich des Radverkehrs erhalten können.
- A3 Das bestehende MVG Rad-Angebot ist auszubauen. Mögliche Standorte für neue und erweiterte Stationen sind z.B. der Bahnhof und die Regattaanlage.
- A4 Das bestehende Beschilderungskonzept für den Alltagsradverkehr sowie die touristische Radwegweisung ist zu überprüfen und ggf. zu optimieren.
- A5 An verkehrserzeugenden Einrichtungen sowie verkehrsträgerübergreifenden Verknüpfungspunkten sind sichere, komfortable und ausreichende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zu schaffen.  
Wichtige Standorte sind u.a. das Stadtzentrum im allgemeinen, Einzelhandelseinrichtungen, gewerbliche Standorte, der Bahnhof, Freizeiteinrichtungen sowie Bildungs- und Betreuungseinrichtungen.
- A6 Der Radverkehr ist mit gezielter Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Presseinformation, Radinformationsveranstaltungen, Online Informationsportal) zu fördern.

## 4. Grundlagen des Radverkehrskonzepts

### 4.1. Allgemeine Grundsätze

Im Vorfeld zur Begutachtung bekannten Problemstellen und der Erarbeitung von Lösungsansätzen wurden die folgenden Leitsätze aufgestellt unter deren Berücksichtigung das Radverkehrskonzept erstellt wurde:

- 1) Die Verkehrsprobleme im Großraum München können nur mit einer Förderung des Radverkehrs gelöst werden. Aber diese sollte nicht zu Lasten der Fußgänger erfolgen und Einschränkungen für den motorisierten Verkehr sind sorgfältig abzuwägen.
- 2) Viele Radverkehrsmaßnahmen können kurz- und mittelfristig umgesetzt werden. Dabei sollten langfristige nachhaltige Konzepte verfolgt werden, aber andere langfristige Maßnahmen sollten von den Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs entkoppelt werden.
- 3) Innerorts soll es keine Radwegbenutzungspflicht für Radfahrer geben. Es sollen jedoch Angebote geschaffen werden, die dem Radfahrer die Möglichkeit eröffnen, nicht auf der Straße fahren zu müssen. Ziel ist ein einheitliches System für die Radfahrer zu schaffen, damit diese sich nicht an ständig ändernde Situationen anpassen müssen. Selbständige Wege sollen für Radfahrer und Fußgänger gleichberechtigt benutzbar sein.
- 4) Auf stark belasteten Straßen mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h und mehr sollen Angebote geschaffen werden, die die Sicherheit und Attraktivität für den Radverkehr steigern.
- 5) In Tempo 30 Zonen sind grundsätzlich keine separaten Radverkehrsanlagen erforderlich. Ausgenommen hiervon sind die Theodor-Heuss-Straße, Lehrer-Wittmann-Straße, Föhrenstraße, Ludwig-Thoma-Straße und Jahnstraße sowie der Verlauf der Buslinie 291 und 292 über die Prof.-Otto-Hupp-Straße – Am Fohlgarten – Am Stutenanger – Am Michaelianger – St. Margarethen-Straße. Diese Straßen sollen gesondert begutachtet werden und ggf. Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität für die Radnutzung erarbeitet werden.
- 6) Zwingend ist eine Ertüchtigung der Ost-West-Verbindung bzw. umgekehrt entlang der B 471. Eine Umleitung bis zur Ertüchtigung ist kurzfristig anzustreben.
- 7) Ein besonderes Augenmerk ist auf die Punkte zu legen, an denen eine Mischung zwischen Radverkehr und motorisierten Verkehr unvermeidlich ist. Dies betrifft vor allem Knotenpunkte und Querungsstellen.
- 8) Alle verkehrsrechtlichen Anordnungen sind dahin gehend zu prüfen, ob eine Gültigkeit auch für Radfahrer notwendig bzw. sinnvoll ist.
- 9) Die Präsenz des Radfahrens soll durch Aktionen und durch die örtlichen Medien erhöht werden.
- 10) In den Oberschleißheimer Gemeindenachrichten werden regelmäßig Artikel veröffentlicht, die auf Beschilderungen und deren Bedeutung hinweisen.

Die genannten Grundsätze zur die Erstellung des Radverkehrskonzepts für Oberschleißheim sollen dazu beitragen, den nicht motorisierten Verkehr zu fördern und die Qualität des Lebensraumes Oberschleißheim auf Dauer zu erhalten und zu verbessern, sowie das Zertifikat einer fahrradfreundlichen Kommune zu erreichen.

## 4.2. Regelungen zur Widmung der Radwege

In Oberschleißheim gibt es nur gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr gemäß Absatz 3.6. der ERA 2020. Aus dem Maximum von 560 Fahrern pro 24 Stunden ergeben sich überschlägig 56 Radfahrer in der Spitzenstunde. Die Anzahl der Fußgänger kann nur abgeschätzt werden, jedoch gehen wir davon aus, dass man in der Summe unter dem Wert von 75 Verkehrsteilnehmern pro Stunde bleibt. Damit ist eine gemeinsame Führung grundsätzlich möglich.

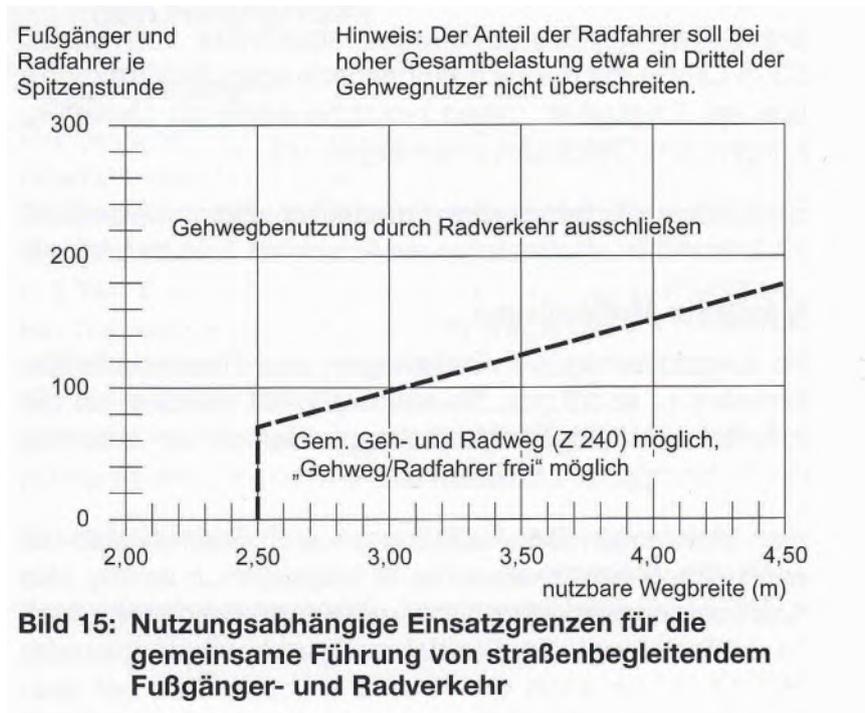


Abb. 3.13: Einsatzgrenzen für gemeinsame Führung von begleitenden Radwegen nach ERA 2010

Für Oberschleißheim werden daraus folgende Regeln abgeleitet

1. Eigenständige Geh- und Radwege mit mindestens 2.50 m Breite sollen mit dem Zeichen 240 (Gem. Geh- und Radweg) beschildert werden. Ausgenommen davon sind Wege, die unmittelbar an Seniorenheimen, Schulen oder Kindergärten vorbeiführen.
2. Begleitende Radwege entlang von Straßen mit mehr als 30 km/h werden grundsätzlich als nicht benutzungspflichtige Radwege mit Gehweg-Radfahrer frei beschildert, auch dann, wenn die Mindestbreite von 2.50 nicht eingehalten ist. Eine Verbreiterung auf 2,50 m Breite wird jedoch grundsätzlich angestrebt.
3. In Tempo 30 Zonen können auf Gehwegen mit mindestens 2.50 m Breite ebenfalls mit Gehweg/Radfahrer frei beschildert werden, wenn dies z.B. der Schulwegsicherheit dient.

#### 4.3. Erste Analysen für überörtliche Radwegverbindungen 2012

Im Zuge der ersten Version (2012) dieses Radverkehrskonzepts wurde ein Netz der Haupt-Radwegverbindungen aufgezeigt, das in der folgenden Abbildung dargestellt ist:

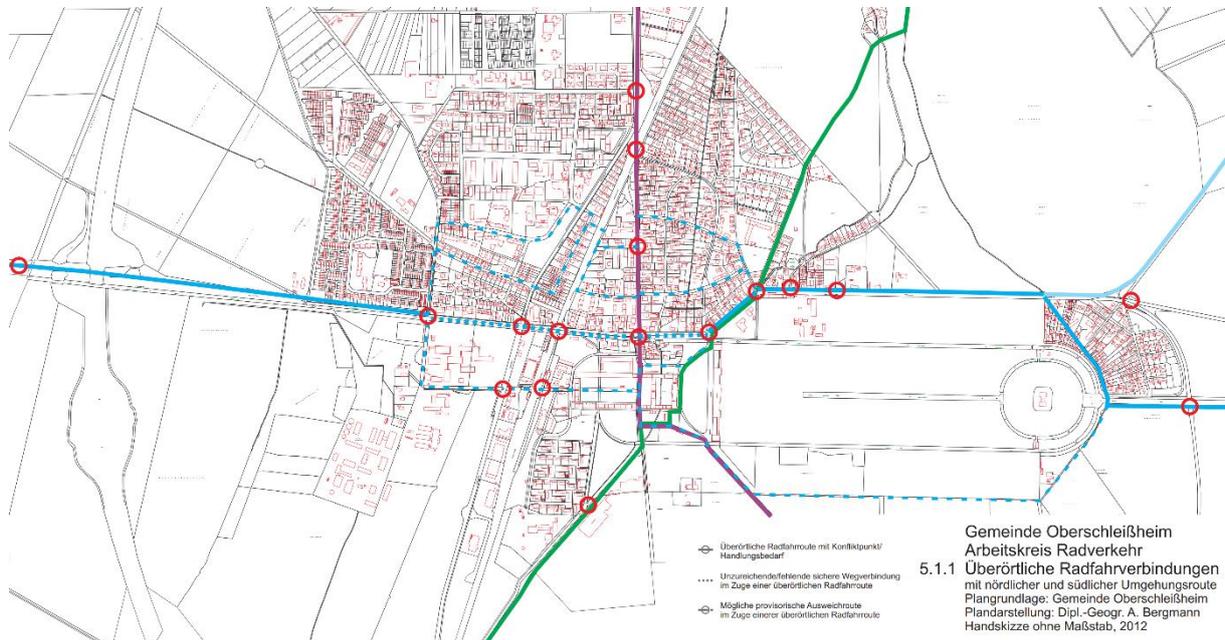


Abb. 3.14: Hauptwegeverbindungen im Radwegekonzept 2012

Im Zuge des ersten Projektgruppentreffens des LK Münchens im Mai 2019 wurde eine Karte bedeutsamer Ziele und Quellen für den Radverkehr vorgestellt, die verschiedene wichtige Punkte jedoch nicht erfasst:

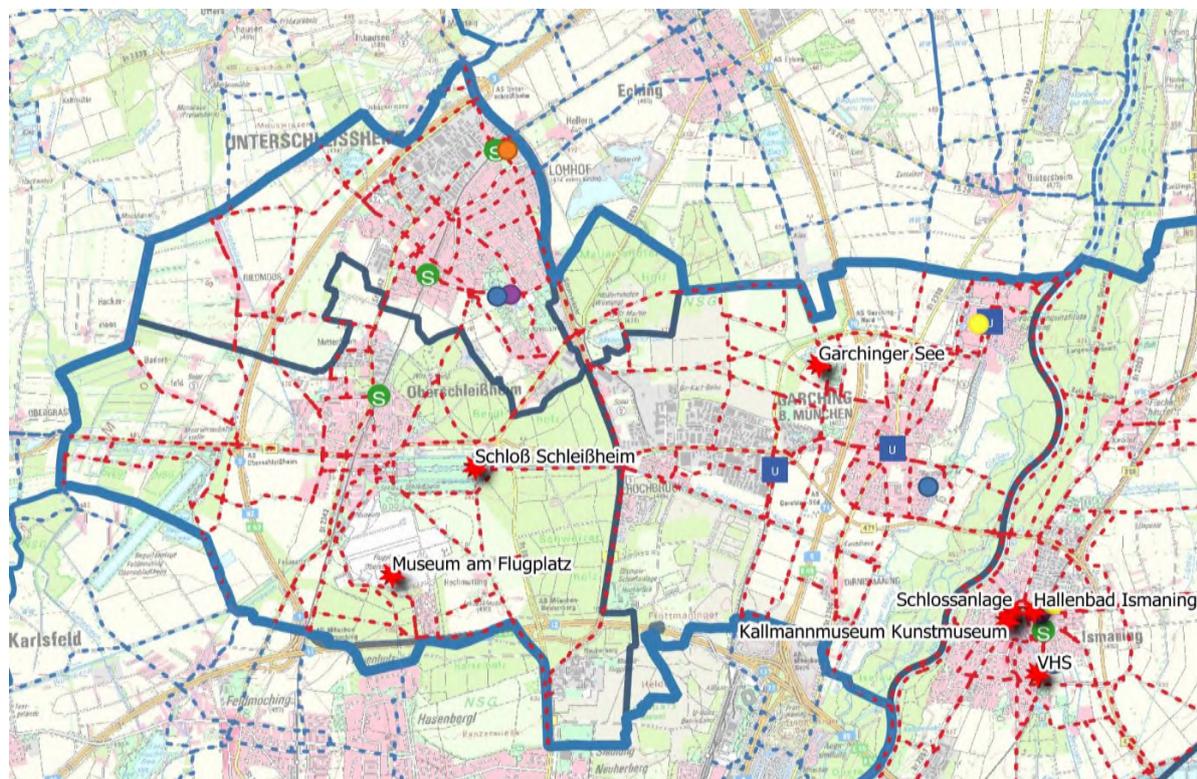


Abb. 3.15: Überörtliche Radwegeverbindungen im Entwurf des Radverkehrskonzept LK München

#### 4.4. Radvorrangnetz nach dem Verkehrsentwicklungsplan 2020

Als Grundlage für die zu ergreifenden Maßnahmen wurde von Schlothauer & Wauer ein strategisches Radvorrangnetz entwickelt. Dieses Vorrangnetz orientiert sich an den Quell- und Ziel-Beziehungen des Alltagsverkehrs und hat eine direkte Führung des Radverkehrs zum Ziel. Wichtige innerstädtische Nachfragebeziehungen sind beispielsweise Wohnen-Arbeiten, Wohnen-Einkaufen oder Wohnen-Schule.

Das Radvorrangnetz greift vorhandene Elemente wie beispielsweise eigenständige, baulich straßenbegleitende oder markierte Radwege auf und führt sie in einem übergeordneten Netz zusammen.

Berücksichtigt werden zudem Straßenzüge mit schwachem Kfz-Verkehr (u.a. innerhalb von Wohngebieten), wo keine separaten Anlagen erforderlich sind. Grundsätzlich kann Radverkehr gemäß den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) bis zu einer Verkehrsmenge von 400 Kfz/h bzw. 4.000 Kfz/24 h bei 50 km/h im Mischbetrieb auf der Fahrbahn (ohne eigene Radverkehrsinfrastruktur) abgewickelt werden. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h liegt der Grenzwert bei 800 Kfz/h bzw. 8.000 Kfz/24 h.

Bestandteil des definierten Radvorrangnetzes sind außerdem Streckenabschnitte ohne Radverkehrsanlagen bzw. mit Radverkehrsanlagen, die Defizite ausweisen. Das entwickelte Vorrangnetz für den Radverkehr definiert Haupt- und Nebenrouten im Alltagsradwegenetz.

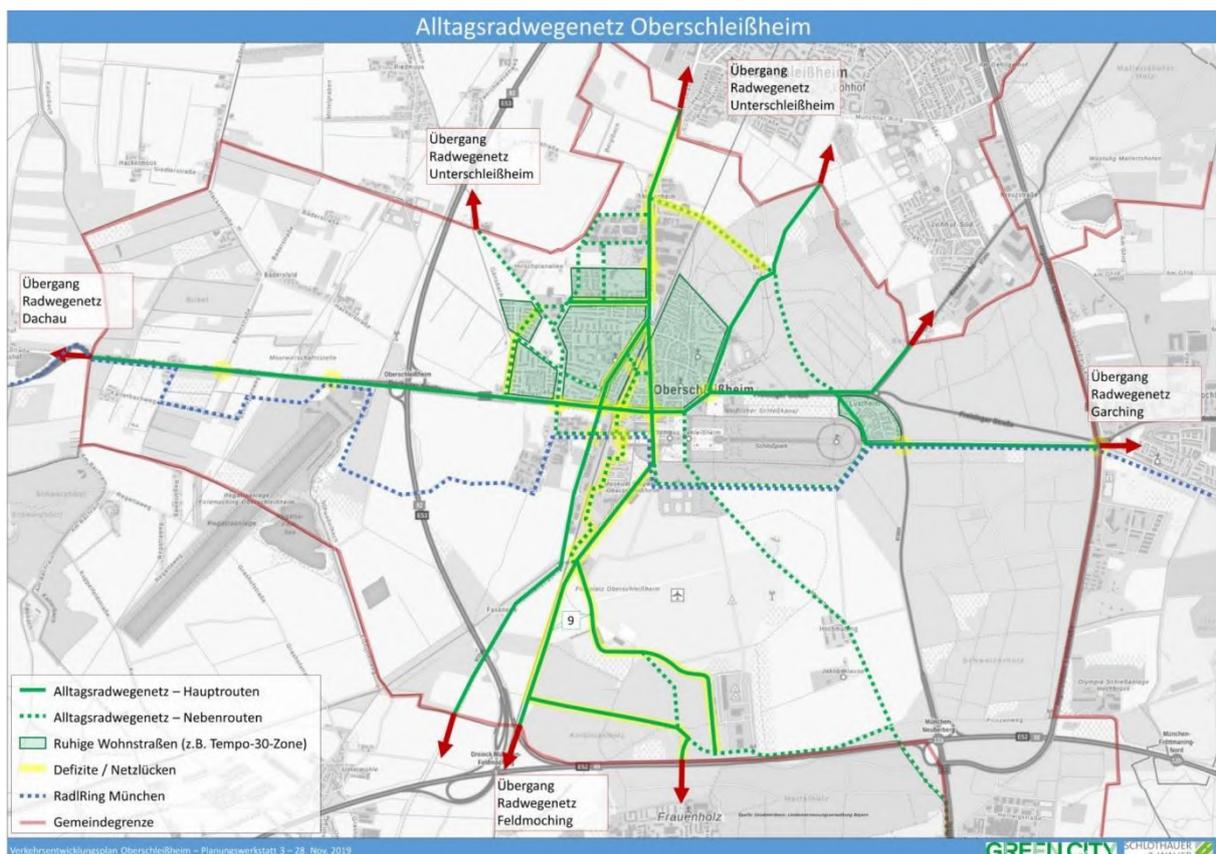


Abb. 3.16: Radvorrangnetz aus Verkehrsentwicklungsplan Oberschleißheim

Anmerkung: In Abb. 3.16 ist die Münchener Allee noch als Nebenroute eingetragen, diese ist aber als Anschluss zum Radschnellweg von München nach Garching/Unterschleißheim definitiv eine Hauptroute.

#### 4.5. Radwegverbindungen innerhalb des Interkommunalen Radwegs

Im Jahre 2018 wurden von der Nordallianz die Varianten für einen interkommunalen Radweg entlang der S-Bahn zwischen Feldmoching und Freising im Rahmen einer Machbarkeitsstudie durch das Büro Kaulen untersucht.

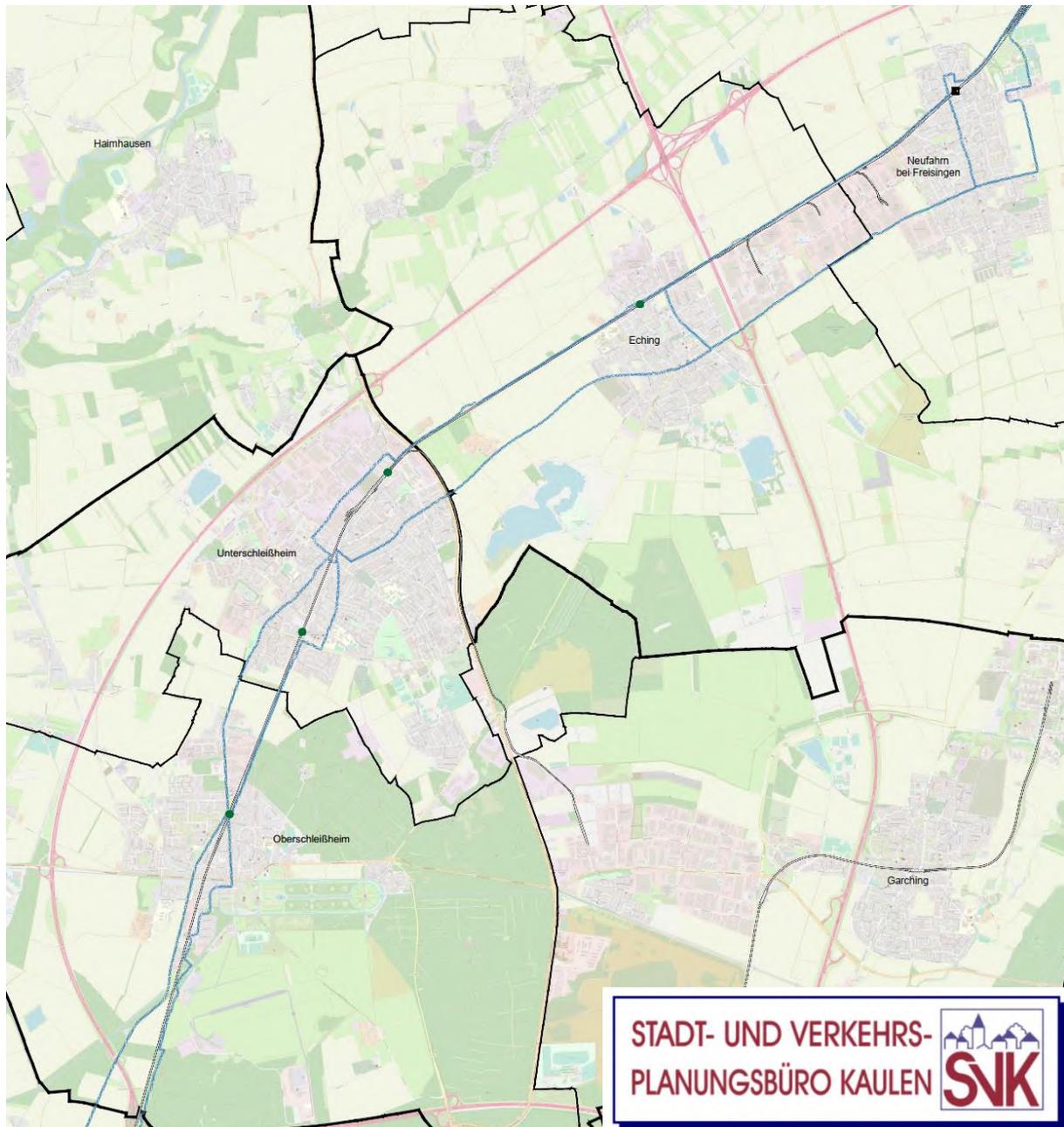


Abb. 3.17: Varianten des interkommunalen Radweges

Dabei sollte ein guter Qualitätsstandard entsprechend hohe Reisegeschwindigkeiten ermöglichen, aber geringere Anforderungen als bei einem Radschnellweg vorausgesetzt werden. Die Bewertung der Strecken ergab eine Präferenz für den Ausbau des bestehenden Radweges westlich der S-Bahn, insbesondere eine deutliche Ertüchtigung des Weges nördlich der Gemeinde nach Unterschleißheim, sowie eine Beleuchtung des Weges nach Feldmoching.

Innerhalb von Oberschleißheim können aber auch diese reduzierten Anforderungen im Bereich der Feierabendstraße nicht eingehalten werden, so dass eine Ertüchtigung des Nebenweges östlich der S-Bahn mit einem Anschluss zur Schleißheimer-Straße ebenso als Ziel aufgenommen wurde.

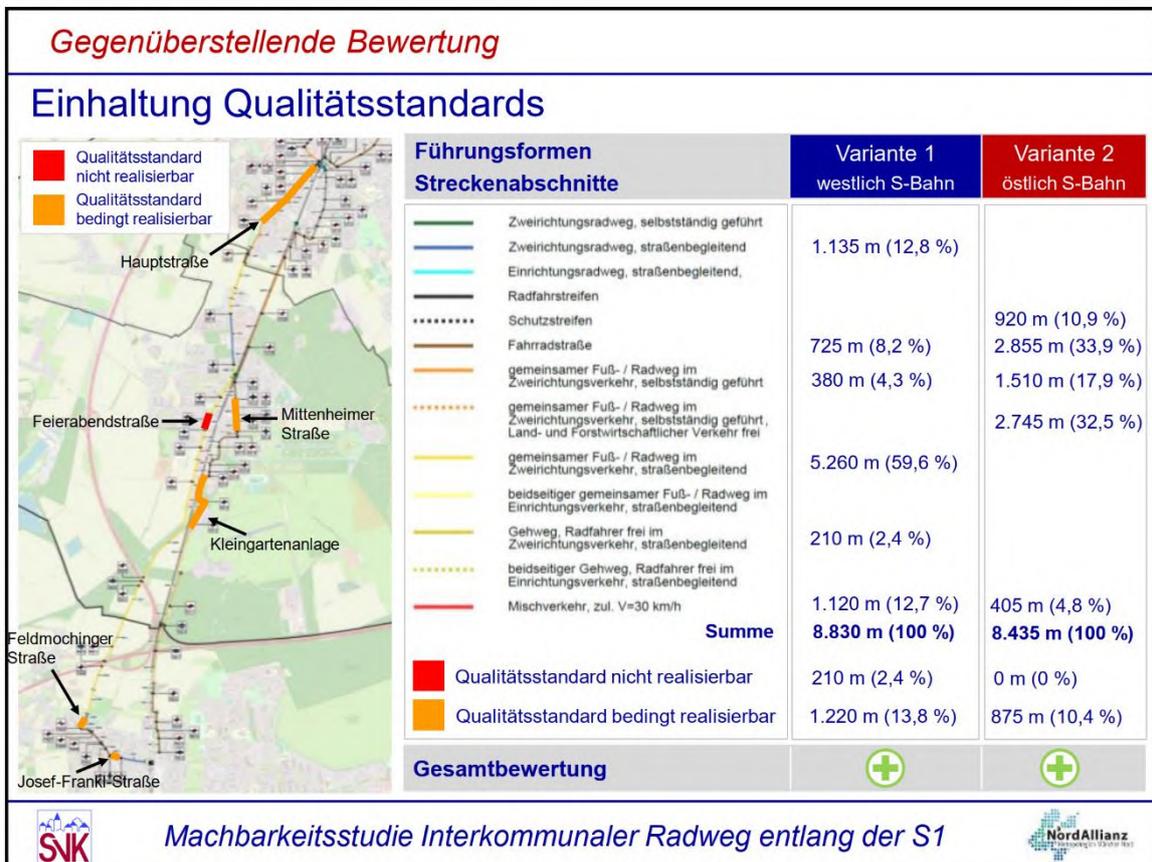


Abb. 3.18: Problemstellen bei den Varianten für den interkommunalen Radweg

## Teilabschnitt München-Feldmoching – Unterschleißheim

Kriterien	Variante 1 – westlich S-Bahn				Variante 2 – östlich S-Bahn			
	Wertung	Punkt	Faktor	Ergebnis	Wertung	Punkt	Faktor	Ergebnis
Einhaltung Qualitätsstandards	+	2	5	10	+	2	5	10
Länge / Direktheit	o	1	3	3	+	2	3	6
Netzzusammenhang / Quell- und Zielpunkte	+	2	3	6	+	2	3	6
Betroffenheit ökologischer Belange	-	0	3	0	-	0	3	0
Zusammenspiel mit dem fließenden Verkehr	+	2	3	6	-	0	3	0
Zusammenspiel mit dem ruhenden Kfz-Verkehr	+	2	3	6	o	1	3	3
Zusammenspiel mit dem Fußgängerverkehr	+	2	3	6	+	2	3	6
erforderlicher Flächenerwerb	+	2	3	6	-	0	3	0
Gender-Aspekte – Soziale Kontrolle	o	1	2	2	-	0	2	0
Städtebauliche Qualitäten / Erlebbarkeit	o	1	2	2	+	2	2	4
Kosten	-	0	3	0	o	1	3	3
<b>Gesamtbewertung</b>		15		47		12		38

Abb. 3.19: Bewertung der Varianten für den interkommunalen Radweg

#### 4.6. Radwegverbindungen innerhalb des Ortes im Beschilderungskonzept

Das detaillierte Beschilderungskonzept in Oberschleißheim ergab sich aus den im folgenden abgebildeten Zielen sowie dem:

- Radring München (grün)
- Klausenweg (cyan, ohne überregionale Bedeutung)
- Seenweg (magenta)

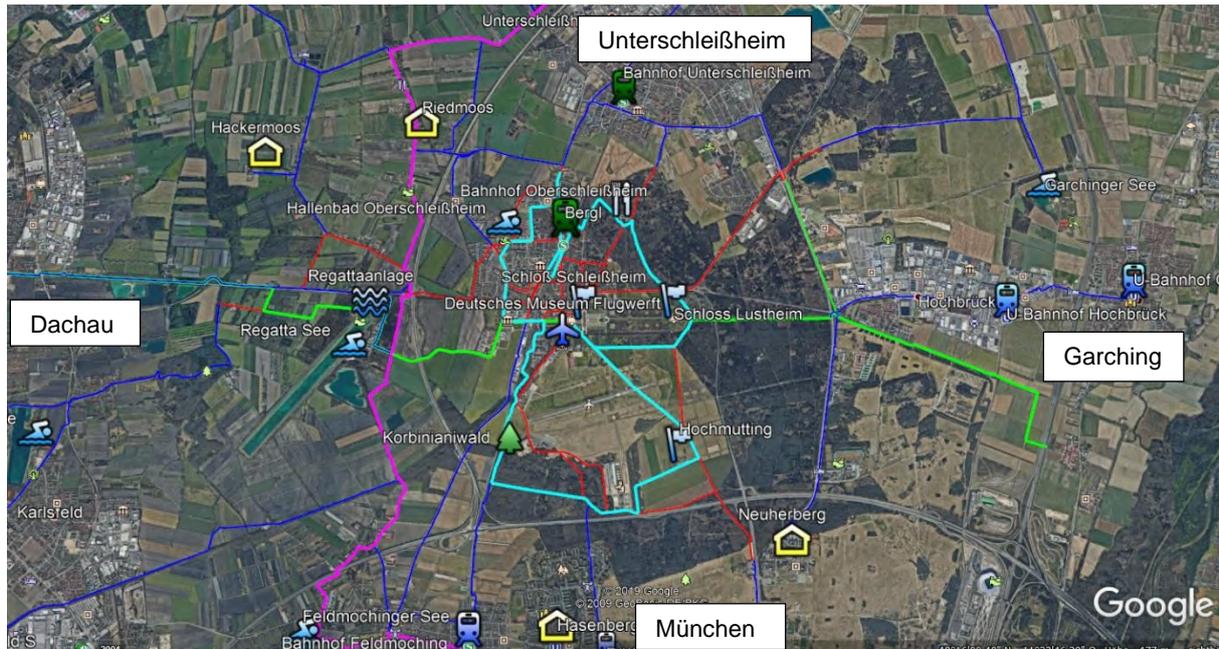


Abb. 3.20: Radwegenetz als Grundlage des Beschilderungskonzepts

Die Anschlüsse an das überörtliche Netz ergeben sich somit

- Entlang der B 471 nach Dachau
- Über Hackermoos nach Haimhausen
- Über Riedmoos nach Unterschleißheim
- Entlang der Staatsstraße 2342 nach Unterschleißheim
- Durch den Bergwald nach Unterschleißheim
- Entlang der Staatsstraße 2053 nach Eching
- Entlang des Schleißheimer Kanals nach Garching
- Über die Münchner Allee nach Neuherberg/München
- Über die Jägerstraße zur Schleißheimer Straße nach München
- Östlich der S-Bahn nach Feldmoching
- Westlich der S-Bahn entlang der Staatsstraße 2342 nach Feldmoching
- Über den Radring München zur Regatta und Karlsfeld
- Von der B 471 neben dem Autobahnanschluss über Regattasee nach Feldmoching
- Sowie einigen tangentialen Verbindungen (Riedmoos-Mittenheim, Lustheim-Bergwald etc.)

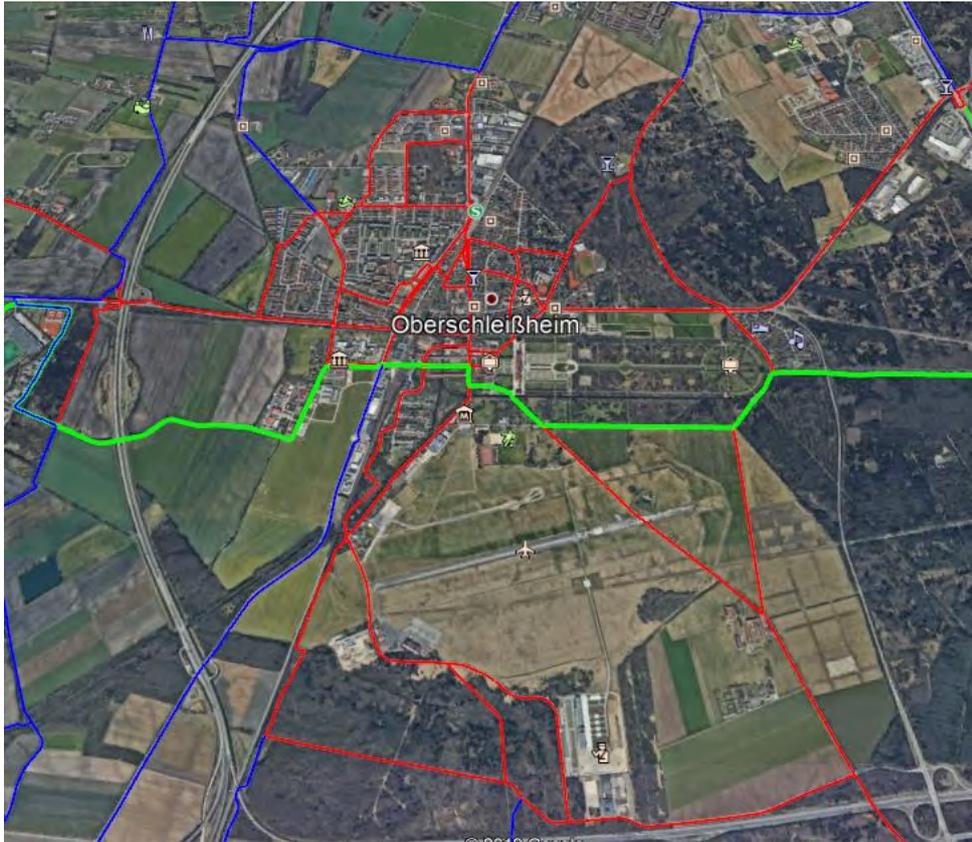
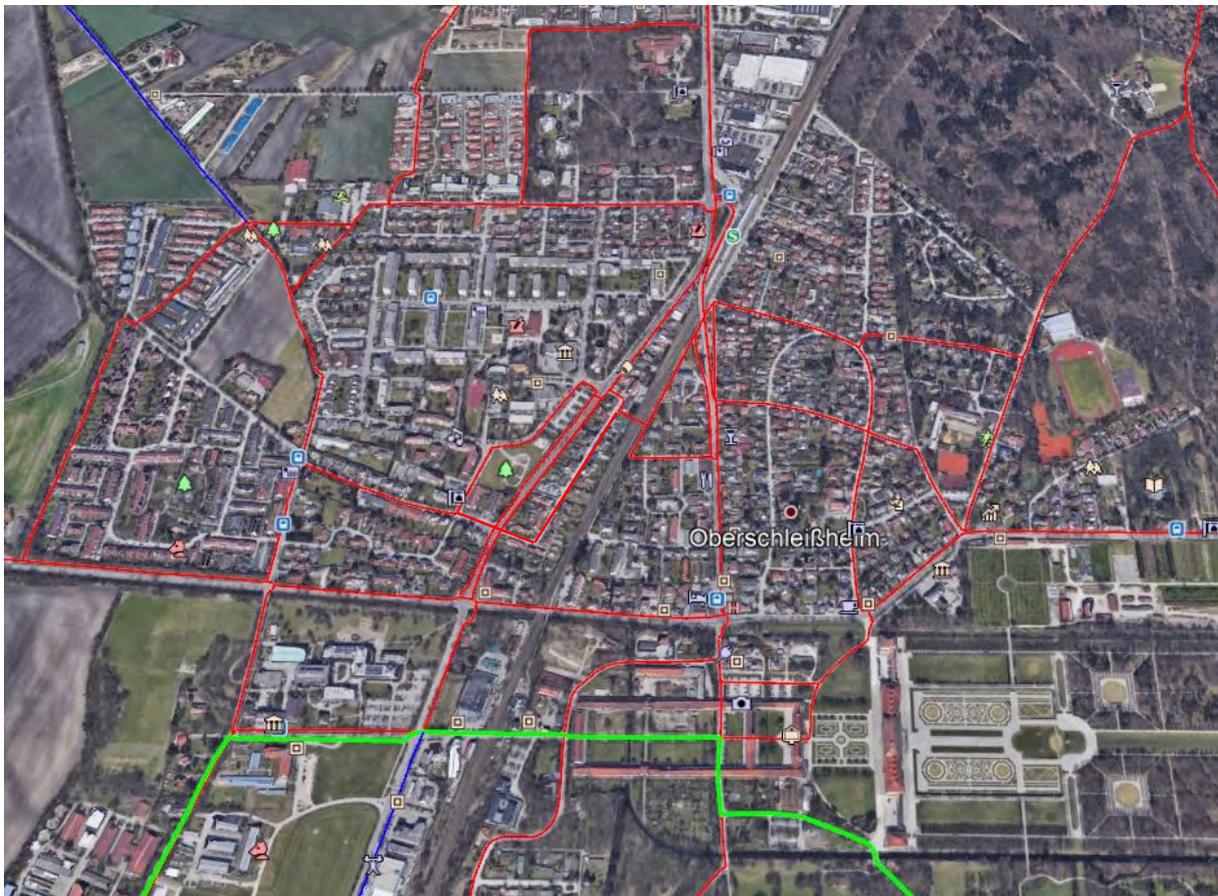


Abb. 3.21:  
Radwegenetz  
Oberschleißheim

Abb. 3.22:  
Radwegenetz  
Oberschleißheim  
Detail



Für das innerörtliche Netz wurde an allen Verknüpfungspunkten Wegweiser nach neuer Beschilderung konzipiert:



Abb. 3.23: Anordnung der Wegweiser im Ort

Dabei wurden u.a. folgende Umgehungs- bzw. Haupttrouten konzipiert bzw. ausgeschildert:

- Von Dachau über den Radring südlich des Ortes nach Garching
- Von Dachau über Margarethenstr – Margarethenanger(Fahrradstraße) – Ruffinistr – Theodor-Heuss-Str-Feierabendstr - Blumenstraße S-Bahn - Unterschleißheim
- Von Dachau über Gänsbach / Margarethenstraße und Umgehung des Bruckmannrings nach Unterschleißheim
- Von Garching über Theodor-Körner-Str. - Ludwig-Thoma-Str. – Blumenstraße – Theodor-Heuss-Str.- Margarethenanger (Fahrradstraße) – Margarethenstr
- Vom Münchner Ring zur Regatta-Anlage – Zur S-Bahn/Unterschleißheim – Zum Bergwald

Aus all diesen Untersuchungen hat sich im Laufe der Zeit ein Zielnetz entwickelt, dass über die Maßnahmen im folgenden Kapitel entstehen bzw. optimiert werden soll.

## 5. Maßnahmen im Einzelnen

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde festgestellt, dass die flächendeckenden Tempo 30-Zonen durch ihre reduzierte Geschwindigkeit eine gewisse „Basis-Sicherheit“ und damit, bis auf wenige Punkte, die in Augenschein genommen wurden, im Allgemeinen gute Voraussetzungen zum Radfahren bieten. Deshalb wurde der Fokus ganz klar auf die innerörtlichen Straßen ohne reduzierte Geschwindigkeit (50 km/h-Straßen) und mit erhöhtem Kfz-Verkehrsaufkommen gelegt. Sie gehören ebenso zu Oberschleißheim wie die anderen Straßen und sind wichtige Zielpunkte, bergen aber für Radfahrer ein höheres Gefahrenpotenzial. Hier wird akuter Handlungsbedarf gesehen, auch wenn der Handlungsspielraum der Gemeinde insbesondere an klassifizierten Straßen eingeschränkt ist. Dennoch sollte von der Gemeinde die Initiative ausgehen, d.h. konkrete Maßnahmen vorgeschlagen werden.

Im Folgenden werden die aus Bestandsanalyse und Zielformulierung abgeleiteten Maßnahmen im Detail dargestellt. Es handelt sich hierbei um eine Auswahl wichtiger Maßnahmen, die jedoch noch nicht abschließend festgelegt sind. Ergänzungen sind jederzeit möglich.

### 5.1. Weg entlang der B471

Die B 471 darf nicht ausgeklammert werden. Sie ist eine innerörtliche Hauptstraße mit wichtigen Zielpunkten auch für den Radverkehr. Sie ist nicht wirklich eine Fernverkehrsstraße, auch wenn sie so gewidmet ist (z.B. Tonnagebeschränkung 7,5 t; Parallelführung zur Autobahn).



Abb. 5.1: Regelungen für den Schwerverkehr auf der B 471 und St 2342

#### 5.1.1. Kurzfristige Lösung durch Beschilderung einer Umgehungsroute

Als kurzfristige Lösung, d.h. bevor eine beidseitige, durchgängige und sichere Wegführung für Radfahrer und Fußgänger innerorts parallel zur B 471 hergestellt ist, kann eine Umgehungsroute beschildert werden. Denkbar wäre eine nördliche Umgehung oder/und eine südliche Umgehung. Die Ausschilderung einer Umgehungsroute, die nur für einen Teil der Radfahrer nutzbar ist, bedeutet nicht, dass auf Maßnahmen entlang der B 471 verzichtet werden kann oder diese Maßnahmen dann eine geringere Priorität hätten.

## **5.1.2. Weg auf der Nordseite**

### **5.1.2.1. Ankauf von Grundstücken**

Zur Verbreiterung des bestehenden Gehweges und einer Zulassung von Radfahrern ist die Erweiterung des öffentlichen Straßenraums oder die Schaffung eines Geh- bzw. Fahrrechts eine mögliche Maßnahme. Entsprechende Gespräche sollten bei Bau- und Nutzungsänderungen grundsätzlich ins Auge gefasst werden.

### **5.1.2.2. Verschiebung der B471 nach Süden (bzw. Reduzierung der Fahrbahnbreite)**

Derzeit ist der Gehweg zum Radfahren zu schmal, da jedoch die Straßenbreite in einigen Abschnitten größer ist, als technisch und funktional erforderlich (gemäß den Richtlinien 6,50 m, ohne Abbiegespuren), kann der Gehweg dort auf Kosten der Fahrbahn verbreitert werden. Die Reduzierung der Fahrbahnbreite zwischen Bahnübergang und Mittenheimer Straße erfolgt durch eine Verschiebung der Fahrbahn in südlicher Richtung. Dies ergibt einen Komfort- und Sicherheitsgewinn für Radfahrer, die nicht auf der Straße fahren wollen.

### **5.1.2.3. Verbreiterung des Bahnübergangs**

Damit Fußgänger und Radfahrer auch an der Bahnquerung eine ausreichende Wegbreite zur Verfügung haben sollte auch im Schrankenbereich eine Verbreiterung erfolgen. Der bestehende Gehweg hat keine eigene Furt über die Gleise. Die derzeitige Signalisierung ist für Radfahrer ungünstig (Kopplung mit LZA am Knoten B471/St2342). Das Radfahrerlichtzeichen sollte unabhängig von den Lichtzeichen der Kfz geschaltet werden. Eine direkte Abhängigkeit von der Signalisierung am Knotenpunkt B 471 / St 2342 ist nicht erforderlich, da für Radfahrer keine Rückstaugefahr besteht.

Da an der Schrankenanlage Aufstellflächen für Radfahrer fehlen, sollten unmittelbar vor den Schranken eigene Aufstellflächen für Radfahrer (wie an Lichtzeichen geregelten Knotenpunkten) geschaffen werden.

### **5.1.2.4. Verlängerung der Grünphase an der nördlichen Furt über die Staatsstr. 2342**

An der Furt auf der Nordseite des Knotenpunkts ist die Grünzeit der Bedarfsampel derzeit sehr ungünstig für Fußgänger und Radfahrer. Lange Rotphasen bergen die Gefahr der Missachtung des Rotlichts und schaffen damit ein hohes Gefahrenpotenzial. Die Fußgänger- und Radfahrer-Signalisierungen sollten von der Kfz-Signalisierung und deren Abhängigkeit von den Schrankenschließzeiten entkoppelt werden. Deshalb sollte die Grünzeit für Fußgänger und Radfahrer mit der Rotphase der Staatsstraße synchronisiert und die Responsezeiten stark verkürzt werden.

### 5.1.3. Weg auf der Südseite des Schlosskanals

#### 5.1.3.1. Übergang St. Margarethen-Straße

Eine Querung der B 471 über eine signalisierte Fußgängerfurt ist derzeit nur auf der Ostseite der St. Margarethen-Straße möglich. Radfahrer aus Richtung Westen sollten bereits vor dem Knotenpunkt auf einer zusätzlichen Furt westlich des Knotenpunkts queren können (direkte Einfahrt in die St. Hubertus-Straße und zum neuen Radweg). Ein Signalgeber für den Kfz-Verkehr aus Richtung Dachau ist auf der Westseite des Knotenpunkts bereits vorhanden.

Nach dem Ausbau der Kreuzung mit einer Vollampel bleibt die Situation unbefriedigend, insbesondere muss der Radfahrer jetzt zwei Ampelphasen abwarten. Die Wartezeiten der Bedarfsampel werden von der Bevölkerung auch als zu lang empfunden. Radfahrern von Süden kommend gelingt es nicht, an der Haltelinie die Induktionsschleife anzusprechen.

#### 5.1.3.2. Ertüchtigung des bestehenden Weges auf dem Gelände des Bayerischen Landesamtes für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

Der Ausbau des bereits vorhandenen Pfades (abseits der Straße in attraktiver Lage) stellt eine sichere Radfahrmöglichkeit über eine längere Strecke dar. Er sollte deshalb in notwendigen Qualitätsstandard (mind. 2,5 m breit, Asphaltdecke) hergestellt werden. Die Querungsstellen an der St. Margarethen-Straße (vgl. 5.1.3.1) und an der Staatsstraße 2342 (vgl. 5.1.3.3) sollten gleichzeitig realisiert werden. Eine Beleuchtung ist bereits vorhanden, muss jedoch noch in Betrieb genommen werden. Die Unterhaltungspflicht des Weges, der auf dem Gelände des Bayerischen Landesamtes für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit verläuft, muss noch geklärt werden. Dieser Fuß- und Radweg ist im Bebauungsplan Nr. 18 der Gemeinde bereits enthalten (siehe Weg auf der Westseite der Sonnenstraße zwischen B 471 und Veterinärstraße).



Abb. 5.1.3.2: Verlauf des Weges auf der Südseite des Kanals zwischen St. Hubertus- und Sonnenstraße

#### 5.1.3.3. Kreuzung des südseitigen Weges entlang der B 471 mit der Staatsstraße 2342

Der neue Weg für Fußgänger und Radfahrer südlich des Schlosskanals muss sicher über die Staatsstraße 2342 geführt werden. Da er sehr weit abgesetzt ist, sollte er zum Knotenpunkt hin verschwenkt und über die signalisierte Furt südlich der B 471 geführt werden. Um einen zu starken Versatz zu vermeiden (Gefahr von „wildem“ Querungen), sollte die Haltelinie der rechten Fahrspur auf die Höhe der Haltelinie der Linksabbiegespur zurück versetzt werden (ggf. Absperrung um ein „wildes“ Querung zu verhindern).



Abb. 5.1.3.3: Querungsstelle des Weges auf der Südseite des Kanals über die St 2342

#### 5.1.3.4. Kreuzung der Bahnlinie

Um die Verkehrssicherheit im Bereich der Bahnschranke zu verbessern und den Radverkehr an den benachbarten Knoten besser zu führen (Vermeidung unnötiger Querungen stark belasteter Straßen), sollte der Weg südlich des Schlosskanals durchgängig geführt werden und eine eigene Bahnquerung erhalten. Dazu wird eine Querung der Bahnlinie mittels einer eigenen Unterführung nur für Fußgänger und Radfahrer südlich des Kanals vorgeschlagen.

Südlich des Kanals müssen keine Grundstücke erschlossen werden, so dass eine Tieferlegung des Radwegs technisch einfach möglich ist und durch die etwas höhere Lage der Bahnleiße auch erleichtert wird. Siehe Bild 5.1.8 / 5.1.3.5

Eine zweite Bahnquerung im südlichen Bereich ist auch ein zentraler Punkt des Verkehrsentwicklungsplans 2020. Eine Umsetzung unabhängig von den Planungen einer Straßenunterführung wäre sehr viel schneller umzusetzen.

#### 5.1.3.5. Kreuzung des Schlosskanals in Höhe des Restaurants Poseidon

Die Bundesstraße weist auch westlich der Bahnlinie über ca. 150 m noch einen sehr schmalen Straßenraum auf, in dem Rad- und Fußgängerverkehrsanlagen nicht beidseitig möglich sind. Der Fuß- und Radweg kann aber südlich des Schlosskanals abseits der Bundesstraße in landschaftlich reizvoller Lage fortgeführt werden. Erst in Höhe des Privatgrundstücks (Bahnhofstraße 1) erfolgt eine Querung des Kanals und eine Weiterführung des Weges unmittelbar parallel zur Fahrbahn. Ab dort steht wieder eine ausreichende Breite zur Verfügung, so dass der Weg (mit Freigabe für Radfahrer) auf der Südseite der B 471 (ca. 100 m westlich der Effnerstraße bis zur Effnerstraße) fortgeführt werden kann.

Am Knoten Mittenheimer Straße/Effnerstraße besteht ein großer Querungsbedarf (Radfahrer und Fußgänger) über die B 471. Da der Knoten nicht signalisiert ist, sind Mittelinseln als Que-

rungshilfe dort sinnvoll (Kfz-Verkehr wird nicht beeinträchtigt). Die einseitige, östlich des Knotenpunkts gelegene Mittelinsel, ist dafür nicht ausreichend. Deshalb sollte auch auf der Westseite eine ähnliche Mittelinsel (wie die vorhandene Insel auf der Ostseite) angelegt werden. Aufgrund der wenigen Linksabbieger an dieser Stelle genügt eine kurze Aufstellspur. Hierfür ist ausreichend Platz, da der Straßenraum im unmittelbaren Knotenpunktbereich deutlich aufgeweitet ist.



Abb. 5.1.3.5: Verlauf des südseitigen Weges zwischen Bahnschranke und Efferstraße mit Querungshilfe westlich der Mittenheimer Straße

### 5.1.3.6. Weg auf Damm des Schlosskanals

Zur Fortführung des südseitigen Weges entlang der B 471 wird dieser zwischen Efferstraße und Max-Emanuel-Platz auf dem Damm zwischen B 471 und Kanal geführt. Dies wäre auch ein reizvoller Spazierweg für Fußgänger. Ein Weg (Trampelpfad) ist bereits vorhanden. Details (z.B. Oberflächenmaterial) und Unterhalt sind mit der Schlösser- und Seenverwaltung zu klären. Alternativen am Fuß des Damms oder in halber Höhe des Damms sollten noch untersucht werden.



Abb. 5.1.3.6: Verlauf des südseitigen Weges auf dem Damm des Schlosskanals

#### 5.1.4. Querung der B 471 in Höhe der Jahnstraße

Hierbei handelt es sich um einen der neuralgischsten Punkte für den Radverkehr in Oberschleißheim, da im Zuge einer wichtigen Freizeitroute sehr hoher Querungsbedarf besteht, bei gleichzeitig ungünstigen Sichtverhältnissen. Der Einbau einer Mittelinsel als Querungshilfe soll einerseits Querungen ermöglichen und absichern (passive Sicherheit), andererseits die Übersichtlichkeit für alle Verkehrsteilnehmer verbessern und die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehr dämpfen (aktive Sicherheit).



Abb. 5.1.4a: Querungsstelle an der Jahnstraße – heutige Situation

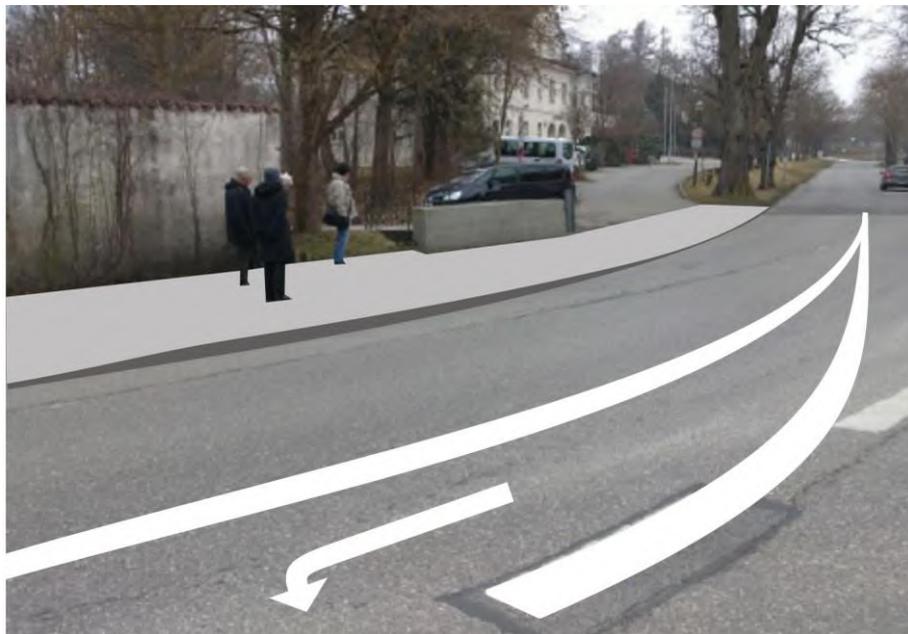


Abb. 5.1.4b: Querungsstelle an der Jahnstraße mit Lage der Aufstellfläche – Ideenskizze



Abb. 5.1.4c: Querungsstelle an der Jahnstraße – Ideenskizze (Blick von Osten)



Abb. 5.1.4d: Querungsstelle an der Jahnstraße – Ideenskizze (Blick von Westen)

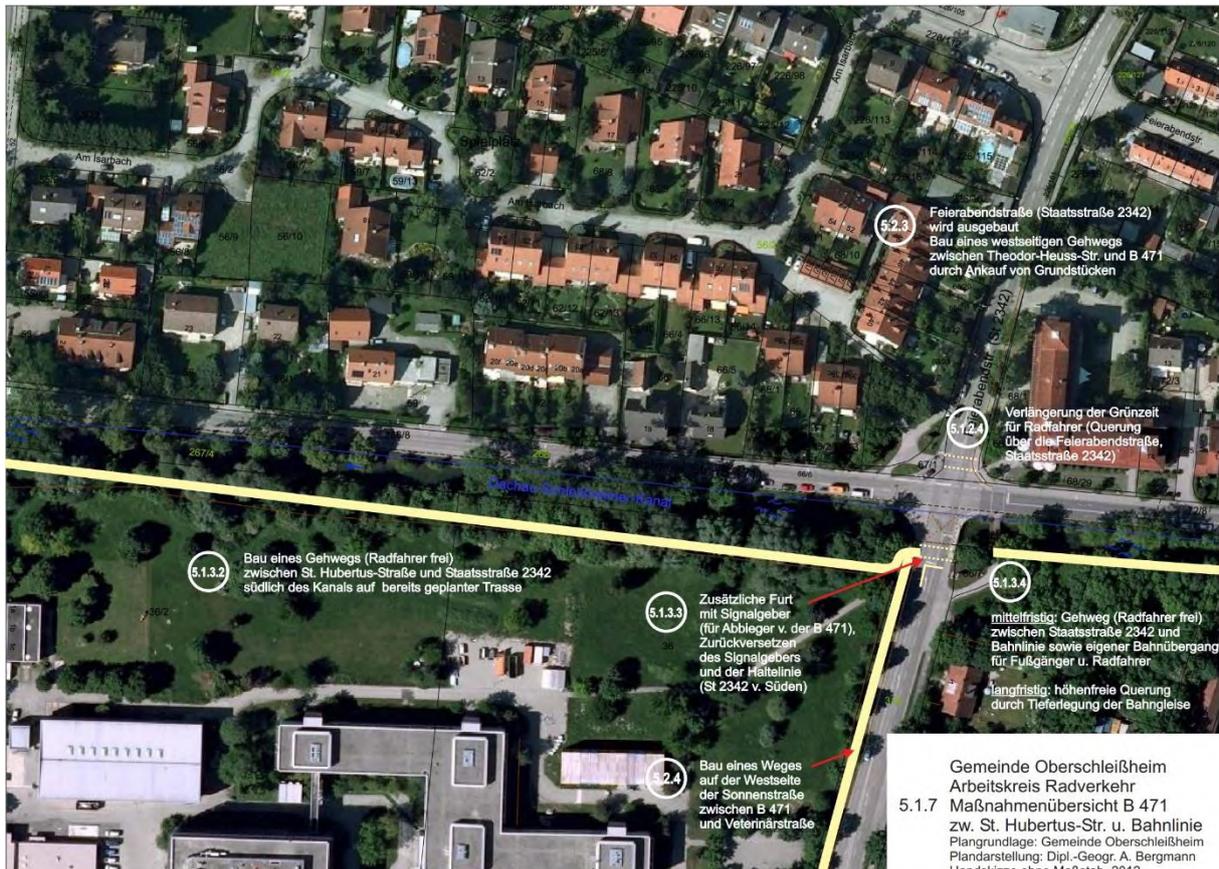
### **5.1.5. Verbesserung des bestehenden Fuß- und Radwegs östlich der Jahnstraße**

#### **5.1.5.1. Ausfahrt Holzhackerstraße**

Zur Verbesserung der unzureichenden Sichtbeziehungen an der Holzhackerstraße sollten die Anwohner aufgefordert werden den Bewuchs zurück zu schneiden. Darüber hinaus sollte eine rote Furt markiert und ein „Stop-Schild“ (Z. 206) angeordnet werden.

#### **5.1.5.2. Ausfahrt Kindergarten Maria-Patrona-Bavariae**

Die Sichtbeziehungen an der Zufahrt des Kindergartens Maria-Patrona-Bavariae können durch ein Abrücken des Geh- und Radwegs von der Grundstückseinfriedung hin zur Fahrbahn verbessert werden. Der entfallende Grünstreifen zwischen Weg und Fahrbahn kann zwischen Weg und Grundstücksgrenze wieder entstehen. Zusätzlich ist das Aufstellen eines größeren Verkehrsspiegels sinnvoll.





## **5.2. Radwege und Querungen an der Staatsstraße 2342**

### **5.2.1. Querung beim Bruckmannring und Mittenheim**

Die Bedarfsampel hat zu lange Wartezeiten, sie sollte mit dem Querverkehr synchronisiert werden. Weiter ist der nördliche Weg entlang des Bruckmannrings zu verbreitern, so dass dort Fußgänger und Radfahrer im Gegenverkehr ausreichend Platz finden

### **5.2.2. Gehweg zwischen Bruckmannring und Theodor-Heuss-Straße**

Der bestehende Gehweg auf der westlichen Seite soll so verbreitert werden, dass er auch den Radverkehr aufnehmen kann. Eine Radwegbenutzungspflicht soll jedoch nicht angeordnet werden. So erhalten auch weniger versierte Radfahrer die eine sichere Fahrmöglichkeit, während schnellere Radfahrer auf der Straße fahren können.

### **5.2.3. Querungsstelle Theodor-Heuss-Straße**

An der signalisierten Querungsstelle in Höhe der Theodor-Heuss-Straße sollte die Aufstellfläche auf der Ostseite der Feierabendstraße vergrößert werden, damit auch Radfahrer Platz finden. Der dort vorhandene Grünstreifen kann seine Funktion ohnehin nicht erfüllen.

Der Ausbau mit einer Vollampel würde die Querung der Radfahrer von Osten nach Westen erleichtern.

### **5.2.4. Westseitiger Gehweg zwischen Theodor-Heuss-Straße und B 471**

Im Zuge des geplanten Ausbaus der Staatsstraße wurde in o.g. Abschnitt durch Ankauf von Grundstücken zusätzlich der Gehweg verbreitert, damit er den Radverkehr aufnehmen kann, auch wenn dies anfangs nur in Teilabschnitten möglich sein wird. Die Widmung erfolgte als Fußweg, Radfahrer frei (Z. 239 + Z. 1022-10 StVO).

### **5.2.5. Gehweg auf der östlichen Seite zwischen S-Bahn und B 471**

Der Weg ist an vielen Stellen nicht breit genug, aber die Breite des Weges muss nicht durchgehend konstant sein, deshalb können die Bäume dort stehen bleiben.

### **5.2.6. Radweg auf der östlichen Seite zwischen S-Bahn und Bruckmannring**

Die Mittenheimer Straße ist als Erschließungsstraße von Radfahrern problemlos befahrbar. Der Gehweg wird aber als direkte Verlängerung des Radweges aus Feldmoching nach Unterschleißheim in beiden Richtungen befahren und führt an der Kreuzung am S-Bahnhof nach der Einrichtung des zweiten Zebrastreifens zu massiven Konflikten mit dem dichten Fußgängerverkehr aus der Otto-Hupp-Straße auf dem Weg zum Einkaufszentrum. Dieser Abschnitt muss für Radfahrer und Fußgänger getrennte Wege erhalten.

### **5.2.7. Weg auf der Westseite der Sonnenstraße zwischen B 471 und Veterinärstraße**

Zur Vermeidung von Umwegen und zusätzlichen Querungen über hoch belastete Straßen sollten innerhalb bebauter Gebiete grundsätzlich beiderseits der Straße Wege für Fußgänger bzw. Radfahrer angelegt werden (Fortführung bis zur nächsten Querungsstelle). Der Platz für den Neubau eines Weg ist bereits vorhanden, da die Seitenräume ausreichend breit sind (siehe auch Abb. 5.2.5b).

Mit den neuen Gebäuden der Universität wird diese Maßnahme zur Schließung der Lücke im westlichen Radweg dringlich. Dazu muss dann auch eine zweite Brücke für Radfahrer und

Fußgänger über den Schlosskanal gebaut werden. Der Geh und Radweg ist im Bebauungsplan Nr. 18 der Gemeinde bereits enthalten!

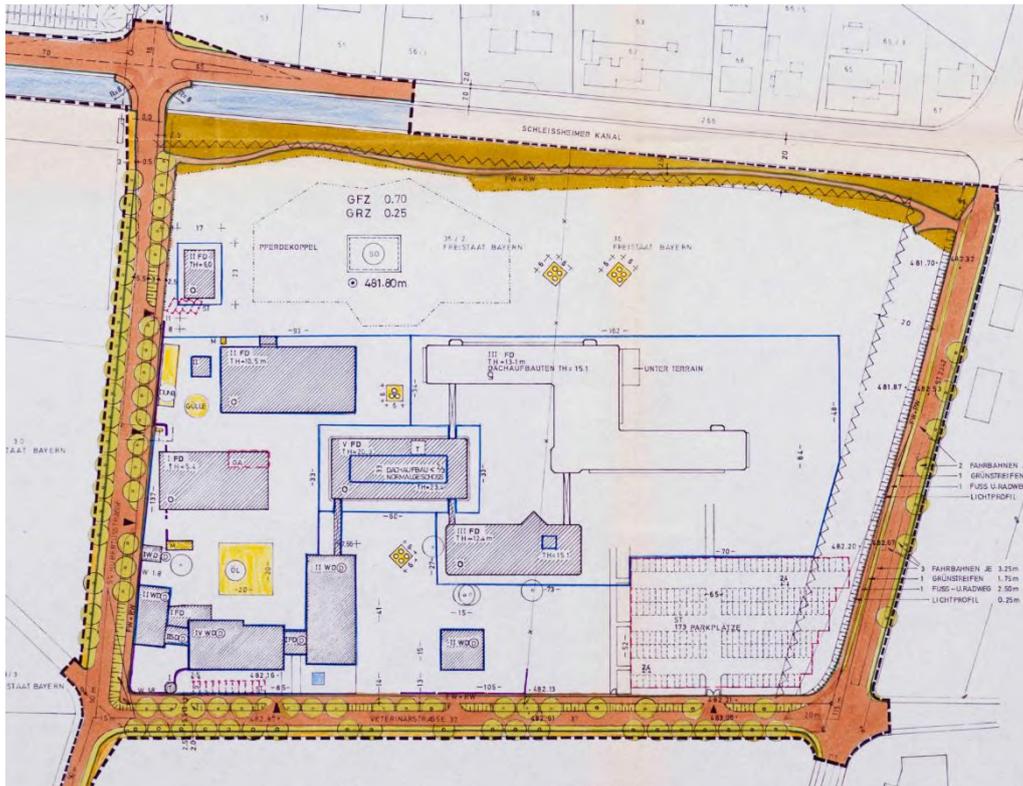


Abb. 5.2.7: Bebauungsplan Nr. 18 der Gemeinde Oberschleißheim

### 5.2.8. Querung der Sonnenstraße auf Höhe der Schönleutnerstraße / Veterinärstraße

Zwischen Veterinär- und Schönleutnerstraße fehlt eine Querungsstelle über die Staatsstraße. Zwar befindet sich ca. 100 m südlich des Knotenpunkts eine Mittelinsel, diese wird aber aufgrund des Umwegs nicht angenommen. Deshalb wurde ursprünglich im unmittelbaren Knotenpunktbereich eine Querungshilfe statt der Abbiegerspur vorgeschlagen. Der Gemeinderat hatte aber eine Signalanlage gefordert, die jedoch bislang abgelehnt wurde. Mit dem Ausbau der LMU hat diese nun eine höhere Dringlichkeit erreicht und soll auch so umgesetzt werden.



Abb. 5.2.8: Querungsstelle an der Schönleutnerstraße - heutige Situation

### **5.3. Wege entlang der Mittenheimer Straße zwischen B 471 und S-Bahn**

#### **5.3.1. Verbreiterung der Gehwege in der Mittenheimer Straße**

Geschäftsstraßen erfordern großzügige Aufenthaltsflächen. Diese sollten auch von an- und abfahrenden Radfahrern benutzt werden können. Deshalb sollte es Ziel sein, die Aufenthaltsflächen zu vergrößern. Diese Maßnahmen sind jedoch langwierig und können nur schrittweise durchgeführt werden.

Die größeren Aufenthaltsflächen ermöglichen eine Mitbenutzung durch Radfahrer (in erster Linie unsichere Radfahrer, keine Benutzungspflicht).

#### **5.3.2. Temporeduzierung auf der Mittenheimer Straße**

Städtebauliche Zielsetzung einer Stärkung eines örtlichen Geschäftszentrums (Einzelhandel; Widmung als Mischgebiet im Flächennutzungsplan) soll verkehrlich unterstützt werden. Durchgangsverkehre sollen reduziert bzw. verlangsamt und Zielverkehre begünstigt werden. Die Temporeduzierung kommt sowohl dem Radverkehr, als auch dem Kfz-Verkehr zugute (Erleichterung von Ein- und Ausparkvorgängen).

Da der Charakter eines Geschäftsbereichs weiter abgenommen hat, derzeit aber Pilotversuche laufen, Geschwindigkeitsbegrenzungen zur Förderung des Radverkehrs anzuordnen, sollte dieser Punkt in den Vordergrund gestellt werden.

In den nächsten zwei Jahren wird die Mittenheimer Brücke saniert. Das Verkehrsaufkommen in der Mittenheimer Straße wird hierdurch deutlich reduziert sein. Dies wäre ein guter Zeitpunkt eine Temporeduzierung auf 30 km/h vorzunehmen. Die Anlieger und Radfahrer könnten sich in diesem Zeitraum gegenseitig an die neue Situation gewöhnen.

#### **5.3.3. Freigabe der Gehwege für langsame Radfahrer**

Bei ausreichend großen Flächen ist eine Mitbenutzung unproblematisch, bei knappen Platzverhältnissen ist ein sehr niedriges Geschwindigkeitsniveau notwendig (Benutzungsrecht, keine Benutzungspflicht). Parallel zur Freigabe der Gehwege (für langsame Radfahrer) ist eine möglichst sichere Mitbenutzung der Fahrbahn (für schnellere Radfahrer) zu ermöglichen. Die Mitbenutzung der Gehwege entbindet nicht von der „Pflicht“, sicheres Radfahren auch auf der Fahrbahn zu ermöglichen (siehe 5.3.2).

#### **5.3.4. Querung der B 471 mittels zusätzlicher Querungshilfe**

Von der Mittenheimer Straße zur Effnerstraße ist ein hoher Querungsbedarf festzustellen. Die Mittelinsel im östlichen Zulauf ist hierzu nicht ausreichend. Insbesondere Radfahrer in Nord-Süd-Richtung müssten hierzu zweimal die Straßenseite wechseln. Analog zur Mittelinsel im östlichen Zulauf (B 471) des Knotens könnte auch im westlichen Zulauf vor der Gaststätte Poseidon eine derartige Mittelinsel errichtet werden. Das Parken am Straßenrand bzw. auf dem Grünstreifen an der Böschung zum Schlosskanal muss dann entfallen. Für Gäste des Restaurants sind ausreichend Parkplätze im Bereich der Effnerstraße vorhanden.



Abb. 5.3.4a: Querungsstelle über die B 471 westlich der Mittenheimer Straße – heutige Situation



Abb. 5.3.4b: Querungsstelle über die B 471 westlich der Mittenheimer Straße – Ideenskizze

Auch wäre eine Vollampelanlage wünschenswert. Dazu müsste aber auch entweder die Brücke verbreitert werden oder die im Punkt Effnerstraße und Amigonistraße vorgeschlagene Fahrradstraße bereits ab der B 471 starten.

### 5.3.5. Entschärfung der Engstelle in der Mittenheimer Straße

Im Bereich der Einengung am Fußgängerüberweg Blumenstraße werden Radfahrer immer wieder von Autofahrern „geschnitten“. Um Konflikte zu vermeiden, können Radfahrer um die Engstelle herumgeleitet werden. Dazu muss der Pflanztrog entfernt und die Fläche befestigt werden.

### 5.3.6. Neuer Hauptradweg entlang der S-Bahn

Der Radweg aus Feldmoching entlang der Staatsstraße kann nach Fertigstellung einer Unterführung unter der Bahn (siehe Kreuzung der Bahnlinie) mit dem östlichen Radweg aus Feldmoching (siehe Radweg nach Feldmoching östlich der S-Bahn) bzw. dem Abstecher vom Radl-Ring auf der Schönleuthner-Straße entlang der Gleise weitergeführt werden. Mit der Entschärfung der Unterführung an der Blumenstraße (siehe Bahnunterführung Blumenstraße) würde dieser dann durch die Rotdornstraße bis zum Stichgartl, optional als Fahrradstraße und von dort weiter als interkommunaler Radweg nach Unterschleißheim geführt werden.

Einfacher zu realisieren ist jedoch eine Wegführung über die Ferdinand-Schulz-Allee und die Effnerstraße über die Mittenheimer Straße bis zur S-Bahn (gelb)

Zusätzlich könnte dann eine dritte Unterführung in Mittenheim den Anschluss der nördlichen Teile an das östliche Fußgänger- und Radnetz sowie eine Alternative zu der Ertüchtigung der Strecke durch den Berglwald ermöglichen (vgl. Radweg durch den Berglwald nach Unterschleißheim)

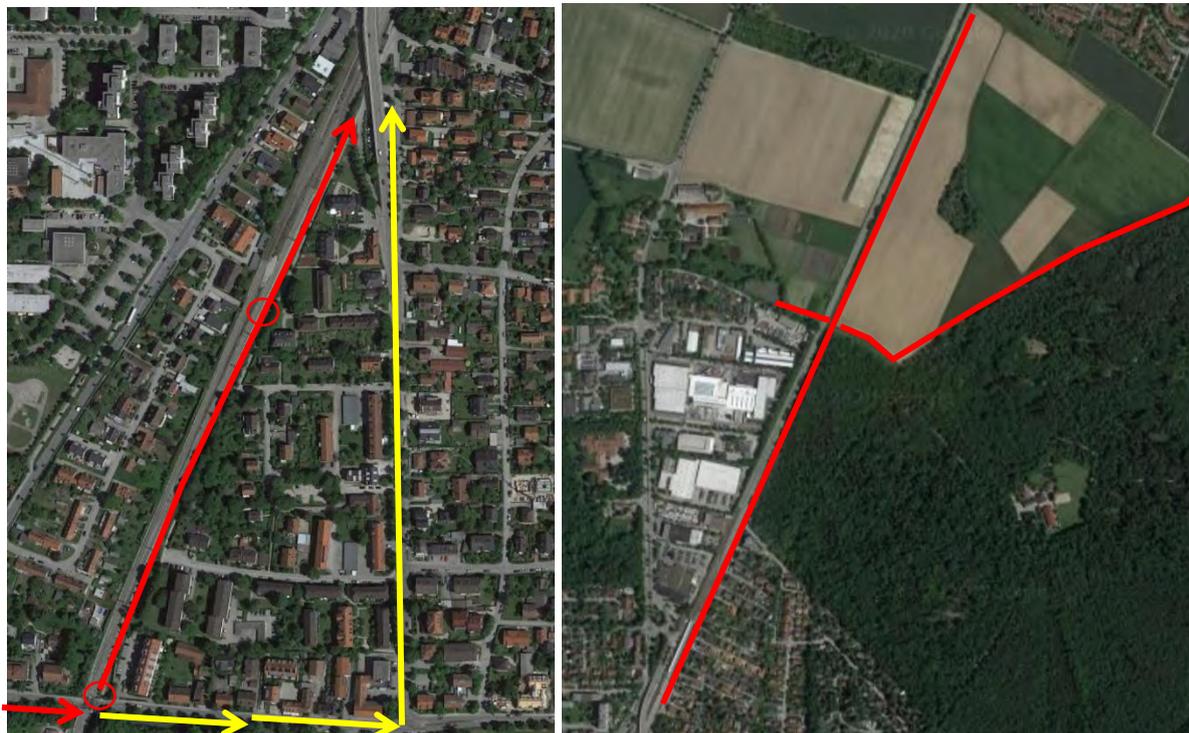


Abb. 5.3.6: Ausbau und neue Radwege östlich der S-Bahn – Ideenskizze

## 5.4. Radfahrmöglichkeiten im Verlauf der Buslinien durch die Tempo-30-Zone

### 5.4.1. Einfahrt in die Prof.-Otto-Hupp-Straße

Eine kritische Stelle für Radfahrer Fußgänger ist die nördliche Furt für Fußgänger und Radfahrer an der signalisierten Kreuzung Staatsstraße 2342 / Prof.-Otto-Hupp-Straße / Mittenheimer Straße. Radfahrer, die von der S-Bahnstation in die Parksiedlung wollen, fahren nach der Überquerung der Fußgängerampel meist weiterhin auf dem Fußweg und behindern dadurch die Fußgänger. Die Ursache für dieses Verhalten der Radfahrer liegt darin, dass aufgrund der Ampelschaltung Radfahrer zusammen mit dem Pkw-Verkehr aus der Mittenheimer Straße in die Prof.-Otto-Hupp-Straße einfahren, diese jedoch relativ schmal ist und Radfahrer befürchten vom Kfz-Verkehr an den Bordstein gedrängt zu werden. Viele Radfahrer fühlen sich auf dem Fußweg sicherer. Deshalb sollte in der Prof.-Otto-Hupp-Straße bis zur Hein-Neufeld-Straße - besser bis zum Fohlgarten - ein Schutzstreifen (1,5 m) markiert werden.



Abb. 5.4.1: Verlauf des Schutzstreifens in der Prof.-Otto-Hupp-Straße

Im weiteren Verlauf der Prof.-Otto-Hupp-Straße soll eine Fahrradstraße eingerichtet werden. Durch die Aufbringung von 30 km/h-Piktogrammen an geeigneten Stellen soll an die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h erinnert werden. Gemäß der Richtlinien sollen in Tempo-30-Zonen keine gesonderten Verkehrsanlagen für Radfahrer geschaffen werden (soweit es nicht zwingend geboten ist). Vielmehr sollte durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit daraufhin gewirkt werden, dass Radfahrer gemeinsam im Einvernehmen mit den anderen Verkehrsteilnehmern auf der Fahrbahn fahren, so wie dies im ursprünglichen Konzept der Parksiedlung vorgesehen war.

### 5.4.2. Einwirkung auf die Busunternehmen

Zusätzlich wurden die Busunternehmen der Linien 291 und 292 eindringlich darauf hingewiesen werden, die zulässige Höchstgeschwindigkeit einzuhalten und sich rücksichtsvoll gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern zu verhalten. Es ist nicht akzeptabel, wenn ggf. im Linienverlauf angehäufte Verspätungen in Tempo-30-Zonen aufgeholt werden. Verspätungen müssen dort abgebaut werden, wo sie ihren Ursprung haben. Dazu ist eine eigene Untersuchung erforderlich.

## 5.5. Weitere Optimierungen innerorts

### 5.5.1. Bahnunterführung Blumenstraße

#### 5.5.1.1. Beseitigung der Stufen an der westlichen Rampe

Die Stufen an der westlichen Rampe sollten beseitigt und als geneigte Rampe ausgebildet werden. Damit könnten Personen mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrer, die bisher die Radfahrerseite nutzen, künftig auch die Gehwegseite nutzen. Zudem würde es den Winterdienst vereinfachen, da nicht mehr per Hand die Treppe geräumt werden muss. Die bauliche und verkehrsrechtliche Trennung der beiden Rampenseiten bleibt erhalten.



Abb. 5.5.1.1: Westseitige Rampe an der Bahnunterführung Blumenstraße

#### 5.5.1.2. Warnsignal an der Bahnunterführung Blumenstraße

Ein „Highlight“ bezüglich Komfort für Radfahrer an der östlichen Seite der Unterführung ist das durch Bewegungsmelder aktivierte Lichtsignal „Achtung“, das aufleuchtet, wenn sich Radfahrer bzw. Fußgänger in der Unterführung befinden. Dieses Lichtsignal „Achtung“ sollte beibehalten, aber größer bzw. optisch auffälliger gestaltet werden.



Abb. 5.5.1.2: Warnsignal an der Bahnunterführung Blumenstraße – heutige Situation

### 5.5.1.3. Beseitigung der Stufen und Sperren östlich der Bahnunterführung

Der Treppenauf- bzw. -abgang nördlich der Unterführung ist für Radfahrer, aber auch Rollstuhlfahrer und für Eltern mit Kinderwagen gänzlich ungeeignet. Auch hier könnten die Stufen durch eine Rampe ersetzt werden, die für Radfahrer und Fußgänger geteilt ist. Am Ende der Rampe müssten Geländer aufgestellt werden, die ein direktes Einfahren in die andere Rampe verhindern, also ähnlich der bisherigen Situation. Es wird als sinnvoll erachtet, dass die Radfahrer an der Böschungsmauer, wo der Spiegel steht, in die bestehende Rampe einfahren, da so das Sichtfeld größer ist, als an der Unterführungsmauer.



Abb. 5.5.1.3: Umbau der nordostseitigen Rampe (Blick Richtung Bahnhof) - Ideenskizze

### 5.5.1.4. Zurückgestellte Planung der Gesamtmaßnahme

Aus den vorigen drei Punkten wurde ein Gesamtkonzept der Unterführung geplant. Wesentlicher Bestandteil ist eine Aufweitung des Kreuzungsbereichs in den Hang hinein:

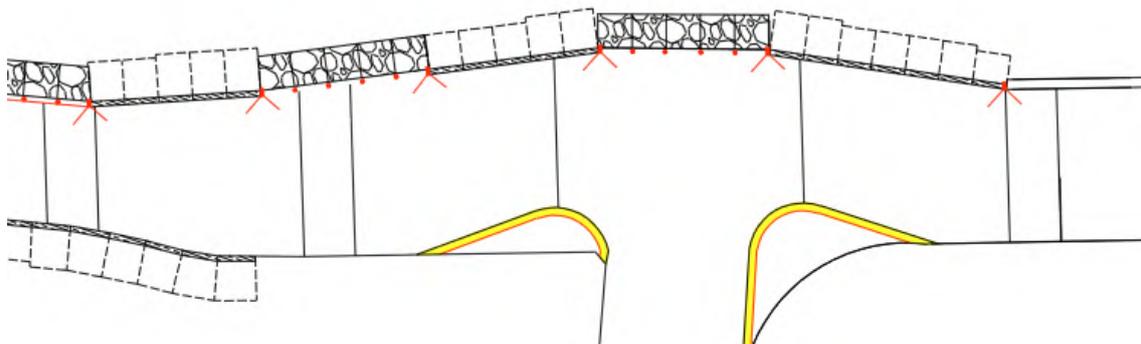


Abb. 5.5.1.4: Verbreiterung der Unterführung - Planskizze

Da wegen der Stufen auf dem Fußgängerweg Kinderwagen und Rollatoren ohnehin auf den Radweg ausweichen mussten, hatte der Arbeitskreis sich mehrheitlich für ein „shared space“ Konzept mit einer reduzierten Rampenneigung und einer vergrößerten Begegnungszone der kreuzenden Verkehre ausgesprochen. Dadurch konnten ausreichende Sichtdreiecke geschaffen werden, die den problematischen Kreuzungspunkt entschärfen. Da die Unterführung auch besser beleuchtet wird, wäre das Ziel einer Verbesserung der Situation in starkem Maße erreicht worden.

Um Sicherheitsbedenken gerecht zu werden, wurden zusätzliche mobile Elemente in den Weg gestellt worden, die die Geschwindigkeit herabsetzen sollten. Ob durch diese zusätzlichen Verengungen die Sicherheit vergrößert wird, war strittig. Der Vorteil der mobilen Elemente liegt aber darin, dass man sie auch völlig entfernen kann.

Eine Förderung innerhalb des Projekts soziale Stadt war zugesagt worden. Die Maßnahme wurde jedoch wegen der eventuellen Tieferlegung der Bahn in einen Trog nicht umgesetzt.

### **5.5.2. Ausweisung von Fahrradstraßen**

Die Ausweisung von Fahrradstraßen ist möglich, wenn Radfahrer die vorherrschenden Verkehrsteilnehmer sind und in dieser Straße bevorzugt werden sollen. Kfz-Verkehr ist nur ausnahmsweise zugelassen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in diesen Straßen 30 km/h (Beschilderung mit Z. 244 StVO).

#### **5.5.2.1. Effnerstraße und Amigonistraße**

Das gesamte Areal um das Schloss soll aus Gründen des Ensembleschutzes verkehrsberuhigt und der Radverkehr dort besonders gefördert werden. Die Effner-Straße wird darüberhinaus ein wichtiger Bestandteil des östlichen interkommunalen Radweges.

#### **5.5.2.2. Prof.-Otto-Hupp-Straße ab Fohlgarten bis zum Schwimmbad**

Hier handelt es sich um eine wichtige innerörtliche Verbindung für insbesondere Kinder und jugendliche Radfahrer. Dies soll auch in der Widmung zum Ausdruck kommen. Nach der Sperrung der Heinz-Katzenberger-Straße ist dies ab Fohlgarten eine Sackgasse geworden.

#### **5.5.2.3. Erhalt des Margarethenangers als Fahrradstraße**

Mit Widmung des Margarethenangers als Fahrradstraße wurden planerische Zielvorstellungen bereits verkehrsrechtlich umgesetzt. Eine Rücknahme aus formalen Gründen wäre kontraproduktiv zu den Zielen einer fahrradfreundlichen Gemeinde.

#### **5.5.2.4. Jahnstraße**

Die Jahnstraße ist derzeit ein wichtiger Bestandteil des Schulweges.

#### **5.5.2.5. Hintere Feierabendstraße**

Der hintere Abschnitt der Feierabendstraße ist ein wichtiges Verbindungsstück zwischen der Margarethenanger und der Unterführung zur Blumenstraße.

### 5.5.3. Ertüchtigung des südlichen S-Bahnzugangs für Radfahrer

Für Radfahrer besteht keine Quermöglichkeit der Gleise im Bereich des Bahnhofs (Benutzung der Brücke umwegig und wenig attraktiv sowie kritisch bezüglich der Verkehrssicherheit). Deshalb sollten die bestehenden Treppenanlagen mit Rampen ergänzt (Ostseite) bzw. zu Rampen umgebaut (Westseite), sowie der Zugang zum Inselbahnsteig mit einer Schieberinne ausgerüstet werden. So kann die Trennwirkung der Gleisanlagen für Radfahrer reduziert und die Fahrradmitnahme in der Bahn erleichtert werden. Kurzfristig wäre es auch denkbar, sowohl an der westseitigen als auch an der ostseitigen Treppenanlage Schieberinnen nachzurüsten.

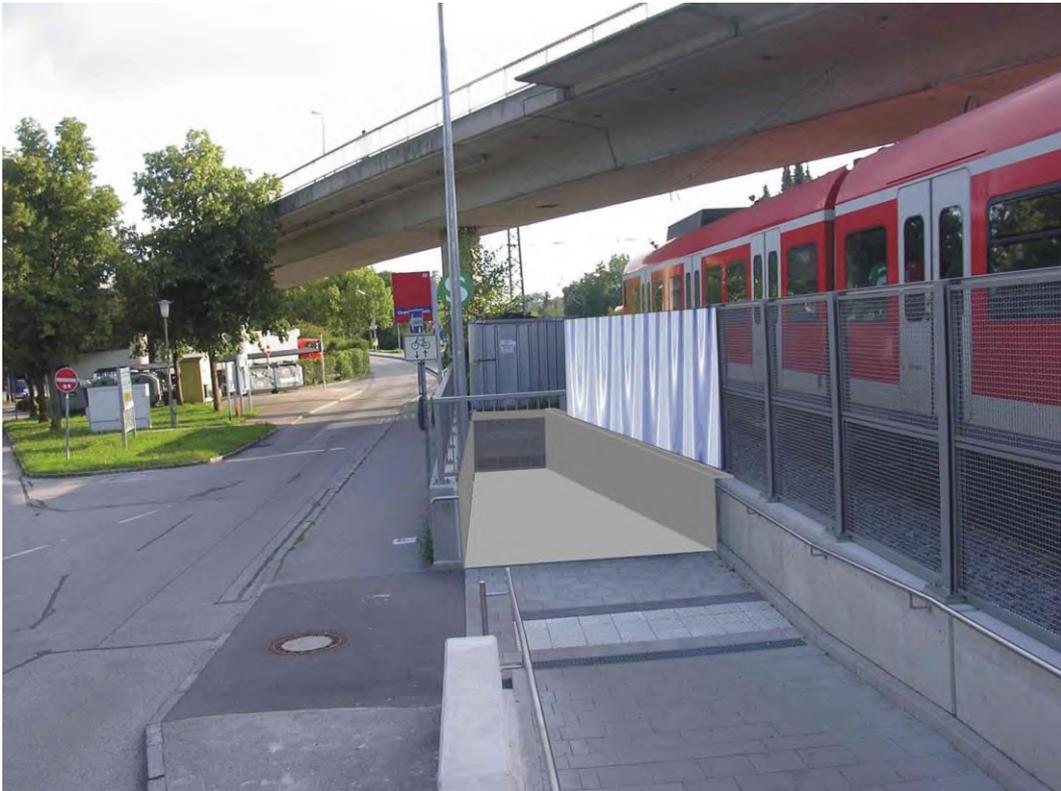


Abb. 5.5.3: Bau einer Rampe in Verlängerung der bestehenden Rampe - Ideenskizze

### 5.5.4. Schutzstreifen für Radfahrer auf der S-Bahnüberführung

Im Bereich der Mittenheimer Straße bestehen für Radfahrer keine zufrieden stellenden Quermöglichkeiten der Bahnanlagen. Die bestehende Überführung der Bahngleise ist ausschließlich für den Kfz-Verkehr optimiert. Die Mitbenutzung des Gehwegs auf der Brücke durch Radfahrer ist nicht möglich (zu schmal; keine Ausweichmöglichkeit, wenn sich dort Fußgänger befinden). Ein Schutz ist nur im Steigungsbereich notwendig (große Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Radfahrer und Kfz), bergab kann der Radfahrer auf der Fahrbahn fahren (geringe Geschwindigkeitsunterschiede, d.h. Überholen nicht notwendig). Deshalb sollte bergauf ein Schutzstreifen (1,25-1,5 m) markiert werden. Zusätzlich muss die durchgezogene Mittelinie in diesem Bereich versetzt werden. Die Fahrbahnbreite im Gefällebereich wird reduziert.



Abb. 5.5.4b: Bahnbrücke mit Schutzstreifen im Steigungsbereich - Ideenskizze

## 5.5.5. Anpassung der Beschilderung

### 5.5.5.1. Durchlässige Sackgassen

Eine Reihe von Straßen in Oberschleißheim sind für den Kfz-Verkehr Sackgassen, für den Radverkehr jedoch durchlässig. Das bestehende Schild (Zeichen 357) sollte durch das neue Zeichen 357-50 (Abb. rechts) ersetzt werden, um dem Radfahrer eine Weiterfahrmöglichkeit zu signalisieren.



### 5.5.5.2. Sonstige Beschilderung

Grundsätzlich sollte die gesamte Beschilderung hinsichtlich ihrer Sinnhaftigkeit für den Radverkehr überprüft werden. Dies betrifft vor allem Ge- und Verbote. Zur besseren Orientierung ist eine lückenlose Wegweisung gemäß den bayerischen Standards, insbesondere über Landkreisgrenzen hinweg, anzustreben

## 5.5.6. Gemeinsamer Weg am Gänsbach

Es ist zu überprüfen ob eine Verbreiterung des Weges mit Einsatz von Gabionen zumindest im südlichsten Abschnitt möglich ist.

## 5.5.7. Fahrrad Leihstationen und Mieträder

Die Errichtung von Mietstationen der MVG-Räder wurde umgesetzt. Weitere Mietstationen sind einzurichten sofern ein entsprechender Bedarf erkennbar wird.

Ein System für Lastenfahrräder muss wohnortnah erfolgen und sollte daher eher über isolierte Stationen realisiert werden.

## 5.6. Fahrradabstellplätze

### 5.6.1. S-Bahn

Das Fahrrad ist attraktiv als Zubringer zur S-Bahn. Bike & Ride soll gefördert werden. Hierzu ist die Schaffung von attraktiven Fahrradabstellplätzen (anschließbar und mit Bügel zur Radfixierung) für Pendler an allen Bahnhofszugängen notwendig. Eine Neugestaltung und Erweiterung der Fahrradabstellanlagen ist noch im Südwesten und Nordwesten notwendig. Bei der Mobilisierung von Flächen ist eine Kooperation von Gemeinde und Bahn in beiderseitigem Interesse. Ggf. können auch Kfz-Stellplätze umgewandelt werden. Die Fahrradabstellanlagen sollten beleuchtet sein und technisch den aktuellen Standards entsprechen. Defekte Anlagen sollten sofort, ältere Modelle mittelfristig ausgetauscht werden.

Auf der Ostseite wurden zwischenzeitlich weitere Abstellanlagen im Norden sowie ein Doppelstockparker im Süden eingerichtet.



Abb. 5.6.1a: Neue Abstellanlagen im östlichen Bereich des S-Bahnhofs

Für den Nordöstlichen Bereich wurde eine Vorplanung erstellt:



Abb. 5.6.1b: Vorplanung für neue Abstellanlagen im nordwestlichen Bereich des S-Bahnhofs

### 5.6.2. Bürgerzentrum

Besucher des Bürgerzentrums sollten motiviert werden mit dem Fahrrad zu kommen. Dazu kann auch die Schaffung von attraktiven Fahrradabstellplätzen (anschließbar und mit Bügel zur Radfixierung) für Besucher beitragen.

### 5.6.3. Stellplatzsatzung

Es gibt eine Stellplatzsatzung, die folgende Richtwerte für Radabstellanlagen enthält:

8.1	Wohngebäude	1 Fstpl bis 100 qm Wohnfläche
8.2	Gebäude mit Büro-, Verwaltungs-, Geschäfts- und Praxisräumen	1 Fstpl je 120 qm HNF Mindestens jedoch 2 FStpl
8.3	Verkaufsstätten	1 Fstpl je 80 qm Verkaufsnutzfläche Mindestens jedoch 3 FStpl
8.4.	Gewerbliche Anlagen	
8.4.1	Ausstellungs- und Verkaufsräume	1 Fstpl je 120 qm Mindestens jedoch 3 FStpl
8.4.2	Handwerksbetriebe	1 Fstpl je 350 qm Mindestens jedoch 2 FStpl
8.4.3	Gaststätten	1 Fstpl je 40 qm Nettogasträumfläche Mindestens jedoch 4 FStpl

Bislang war es nicht möglich, die geforderten Stellplätze für Kraftfahrzeuge in solche für alternative Mobilitätskonzepte umzuwandeln. Verleihsysteme für Lastenräder, höhere Anzahl von Fahrradabstellplätzen, Carsharing oder ähnliches benötigen Platz aber reduzieren den Bedarf an klassischen Stellplätzen.

## **5.7. Überörtliche Radfahrverbindungen (siehe Abb. 5.1.1)**

Die Gemeinden Ober- und Unterschleißheim, Eching Neufahrn und Freising haben sich zu einer gemeinsamen Planung eines interkommunalen Radwegs entlang der S-Bahn im Rahmen der Nordallianz zusammengeschlossen, bei der Oberschleißheim die Federführung übernommen hat.

### **5.7.1. Radweg nach Garching**

#### **5.7.1.1. Gemeinsamer Geh- und Radweg parallel zur B 471**

Bei überörtlichen Verbindungen, insbesondere durch unbesiedelte Abschnitte, besitzt die Sicherheit einen hohen Stellenwert, nicht nur im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, sondern auch in Bezug auf die soziale Sicherheit. Deshalb gelten Radwege entlang der Hauptverkehrsstraßen, auch wenn diese stark belastet sind, als attraktiv. Der Bau eines beleuchteten gemeinsamen Geh- und Radwegs parallel zur B 471 (Nordseite) ermöglicht eine attraktive „Ganzjahres“-Verbindung für den Alltagsradverkehr nach Hochbrück und Garching.

Diese Verbindung ist auch ein wichtiger Anschluss zum Radschnellweg nach Garching-Unterschleißheim.

#### **5.7.1.2. Querung der Staatsstraße 2053 südlich des Schlosskanals**

Die entlang des Schlosskanals durch den Wald verlaufende Radwegverbindung nach Garching quert bei Lustheim unmittelbar südlich des Schlosskanals die Staatsstraße 2053. Dieser Weg besitzt eine große Bedeutung für den Freizeitverkehr. Zur besseren Absicherung der Querungsstelle wäre der Einbau einer Mittelinsel denkbar sinnvoll (Aufweitung im Bereich der geschotterten Seitenräume möglich).

Der Beginn des Tempolimits wurde seitens des Straßenbauamt etwas weiter nach Süden verschoben, so dass an dieser Stelle Tempo 60 gilt.

Sollte der Radweg nach Garching siehe 5.7.1.1 jedoch südlich des Schlosskanals umgesetzt werden, so ist eine Unterführung zu bauen.

### **5.7.2. Radweg nach Unterschleißheim**

#### **5.7.2.1. Radweg durch den Berglwald nach Unterschleißheim**

Die Benutzung des Fahrrads muss bereits in der Jugendzeit gefördert werden. Der Weg durch den Berglwald nach Unterschleißheim ist nicht nur eine stark frequentierte Ausflugsroute, sondern ein wichtiger Schulweg. Der Weg durch den Berglwald ist eine ideale Fahrradroute, da direkt und abseits der Hauptstraßen gelegen. Weiter ist die Leistungsfähigkeit aufgrund der größeren Breite erheblich höher und damit auch ausreichend für Überholvorgänge. Infolge mangelnder Busverbindungen ist die Benutzung der S-Bahn keine akzeptable Alternative.

Deshalb sollte der Oberflächenbelag verbessert und der gesamte Weg so weit möglich beleuchtet werden. Darüber hinaus wäre eine Widmung als Fahrradstraße für die Zufahrt zu Gaststätte denkbar. Der Radweg taucht derzeit auch in allen Karten überörtlicher Radwege als Haupt Verbindungsweg auf.

Alternativen mit einem kürzeren Stück durch den Wald sind denkbar. Im Rahmen des interkommunalen Radweges ist nun aber eine Variante entlang der S-Bahn und nördlich am Waldrand entlang als geeigneter eingestuft worden.

### 5.7.2.2. Interkommunaler Radweg nach Unterschleißheim östlich der S-Bahn

Eine Alternative zu einem Ausbau nach 5.7.2.1 wäre auch eine Führung eines Radweges als Verlängerung der Rotdornstraße entlang der östlichen Seite der S-Bahn. Diese Verbindung wird im Rahmen des interkommunalen Radweges näher untersucht. Sie würde allerdings wohl einen Zaun zur Abgrenzung zur Bahnlinie erforderlich machen.

### 5.7.2.3. Radweg nach Unterschleißheim westlich der S-Bahn

Eine Radfahrverbindung ist vorhanden und beleuchtet, aber mit nicht ausreichender Breite. Sie sollte daher auf eine Breite von durchgängig 3.0 m erweitert werden. Der südlichere Teil bei Mittenheim ist besonders gefährlich bei Begegnungen.

## 5.7.3. Radweg nach Eching entlang der Staatsstraße 2053

### 5.7.3.1. Bau eines Radwegs zwischen Kreuzstraße und Eching

Derzeit gibt es keinen direkten Radweg entlang der Staatsstraße 2053 nach Eching. Der bestehende Geh- und Radweg endet im Ortsteil Kreuzstraße. Zwar besteht ab Kreuzstraße eine Radfahrmöglichkeit durch den Wald, diese ist jedoch umwegig und weist z.T. Komfortmängel auf. Viele Radfahrer bevorzugen außerdem aus einem subjektiven Sicherheitsbedürfnis heraus, insbesondere in der Dunkelheit, Wege entlang befahrener Straßen.

### 5.7.3.2. Freigabe eines Wegabschnitts für Radfahrer und Befestigung der Seitenräume

In Höhe Lohhof-Süd (Gemeinde Unterschleißheim) verengt sich der Weg auf einem kurzen Abschnitt. Die Widmung nur als Fußweg (zusätzlich mit dem Hinweis „Radfahrer absteigen“) ist nicht zielführend (Radfahrer könnten plötzlich auf die Fahrbahn fahren). Statt dessen sollte unter Zeichen 239 das Zusatzschild 1022-10 (Radfahrer frei) angebracht werden. Der Bereich der Grundstückszufahrt (siehe Abb. 5.7.3) sollte so befestigt werden, dass der Kies und Sandeintrag verhindert wird.



Abb. 5.7.3: Mängel der Radfahrverbindung nach Eching

## 5.7.4. Radweg nach München

### 5.7.4.1. Verbindung zur Schleißheimer Straße

Die Radfahrverbindung von Oberschleißheim über die Flugplatzstraße in den Münchner Stadtteil Hasenberg (Schleißheimer Straße, U-Bahn Dülferstraße) sollte nicht nur durchgängig und nach aktuellen Standards ausgeschildert, sondern auch baulich verbessert werden (abschnittsweise Erneuerung des Oberflächenbelags, ggf. Anpassung der Breite). Auch die vorhandenen Absperrschranken sollten für Radfahrer besser passierbar sein (Eignung für Fahrräder mit Anhänger, Dreiräder, Tandems). Die Maßnahmen sind in enger Abstimmung mit der Stadt München durchzuführen.



Abb. 5.7.4a: Mängel der Radfahrverbindung nach München zur Schleißheimer Straße



Abb. 5.7.4b: Mängel der Radfahrverbindung nach München zur Schleißheimer Straße



Abb. 5.7.4b: Mängel der Radfahrverbindung nach München zur Schleißheimer Straße auf Münchner Stadtgebiet



Abb. 5.7.4b: Fehlende ergänzende Wegweisung auf Münchner Stadtgebiet

An der Einfahrt von der Wintersteinstraße (München-Hasenberg) in den Geh- und Radweg sollte ein zusätzlicher Wegweiser in Form eines Richtungspfeiles nach Oberschleißheim aufgestellt werden (z.B. am Zeichen 240), um die Einfahrt besser erkennbar zu machen.

#### **5.7.4.2. Verbindung zur Ingolstädter Straße**

Diese Verbindung zum Radschnellweg München-Garching/Unterschleißheim sollte adäquat ausgebaut werden. Insbesondere sollte sie durchgängig befestigt und beleuchtet werden.

### 5.7.4.3. Radweg nach Feldmoching

Die Radfahrverbindungen nach Feldmoching haben einen hohen Stellenwert für Pendler nach München. Es gibt zwei Wege westlich und östlich der S-Bahn.

### 5.7.4.4. Radweg nach Feldmoching westlich der S-Bahn

Die Radfahrverbindung entlang der Staatsstraße 2342 ist von guter Qualität aber noch unbeleuchtet. Eine bewegungsgesteuerte Beleuchtung sollte realisiert werden, um diesen Hauptweg auch nachts gut befahren zu können.

### 5.7.4.5. Radweg nach Feldmoching östlich der S-Bahn

Die Radfahrverbindung sollte als Nebenstrecke saniert werden und kann mit einer wassergebundenen Decke belassen werden.

### 5.7.5. Radweg nach Dachau

Die Stoppschilder auf dem Radweg sind bei der Ausfahrt Badersfeld durch einen farblich markierten Streifen mit Vorrang für Radfahrer zu ersetzen.

Die Anbindung der Regattastrecke ist für Radfahrer, die aus der Regatta kommen im Gegenverkehr ungünstig. Hier würde eine Abmarkierung im Kreuzungsbereich bereits viel bewirken.

### 5.7.6. Radweg nach Hackermoos

Die Radfahrverbindung von Oberschleißheim nach Hackermoos sollte insbesondere für den Schülerverkehr sicherer werden.



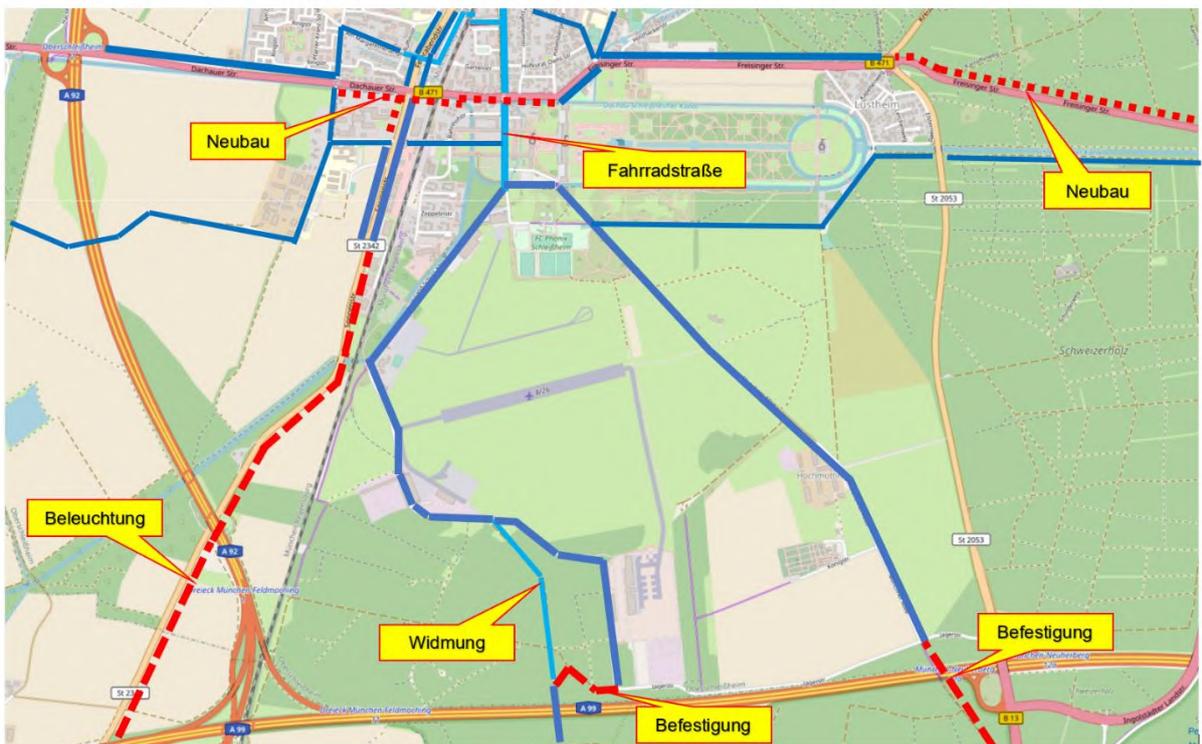
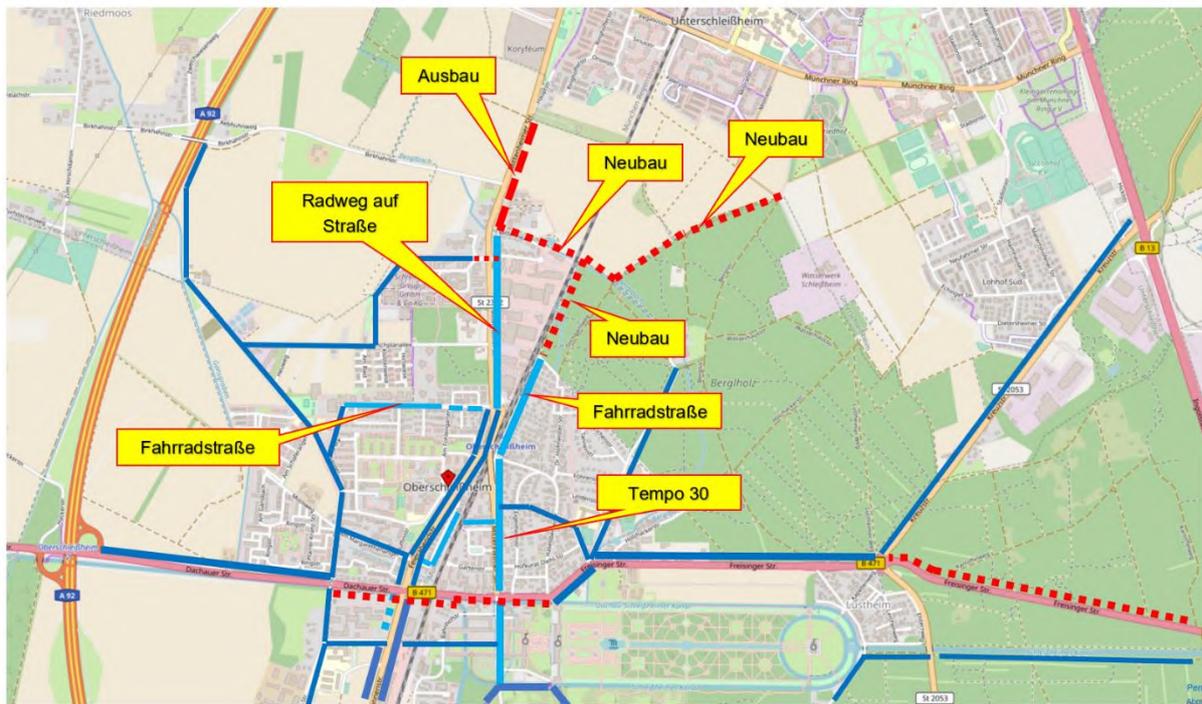
Im anbaufreien Bereich der Hackerstraße zwischen Badersfeld und Hackermoos ist die Fahrbahn sehr schmal. Gleichzeitig werden im Kfz-Verkehr hohe Geschwindigkeiten gefahren. Deshalb sollte dort ein separater Fußweg, mit Freigabe für Radfahrer, angelegt werden. Im Bereich der Siedlung Badersfeld ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ausreichend (Kfz-Verkehr wird in erster Linie über die Baderstraße abgewickelt). Da sich an der Hackerstraße auch das Institut für molekulare Tierzucht befindet ist eine sichere Radfahrverbindung vom Bahnhof auch für Studenten und Mitarbeiter attraktiv.

Abb. 5.7.5: Radweg nach Hackermoos (Ausschnitt)

## 6. Priorisierung der Maßnahmen

Bei vielen Vorhaben macht man zur Priorisierung eine Bewertung mit einem Nutzen/Kostenfaktor. Die Verfahren dazu sind jedoch aufwändig und auch in einer vereinfachten Form für die hier anstehenden Maßnahmen nicht sinnvoll durchführbar.

Basierend auf einem überarbeiteten Hauptwegennetz:



Ergeben sich aus der Sicht des Arbeitskreises Radverkehr die folgenden unmittelbar umsetzbaren verkehrsrechtlichen Anordnungen als Möglichkeit:

- Widmung der Effnerstraße als Fahrradstraße mit Kfz frei
- Anordnung von Tempo 30 wegen Radverkehr in der Mittenheimer Straße
- Widmung der Rotdornstraße als Fahrradstraße mit Kfz frei
- Widmung der Prof.-Otto-Hupp-Straße als Fahrradstraße mit Kfz frei
- Widmung der direkten Verbindung von der Jägerstraße zum Frauenholz als Radweg in Absprache mit den Bundesforsten.

Bei den Bauprojekten sind die fünf wichtigsten großen Punkte noch einmal zusammengestellt:

- Radweg westlich entlang der Sonnenstraße (Weg auf der Westseite der Sonnenstraße zwischen B 471 und Veterinärstraße - Querung der Sonnenstraße auf Höhe der Schönleutnerstraße / Veterinärstraße)
- Südlicher Radweg entlang der B 471 (Weg auf der Südseite des Schlosskanals)
- Radweg nach Garching ( Radweg nach Garching)
- Anschluss der Radwege an die überörtlichen Verbindungen nach München (z.B. und Unterschleißheim mit befestigten Radwegen, die einen ausreichenden Qualitätsstandard haben. Radweg nach Unterschleißheim westlich der S-Bahn)
- Abstellplätze am S-Bahnhof ( S-Bahn)

Des ungeachtet müssen die kleinen Verbesserungen ebenso umgehend umgesetzt werden.

- Anbindung der Münchner Allee an den Radschnellweg und zur Ingolstädter Straße.
- Verbindung zur Schleißheimer Straße und zur Verbindung zur Ingolstädter Straße

## 7. Flankierende Maßnahmen

### 7.1 Pflege und Instandhaltung

Folgende Maßnahmen, die keinen oder nur geringen Investitionsbedarf erfordern, sollen „im laufenden Betrieb“ und im Verlauf des allgemeinen gemeindlichen 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:

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

→ 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 Absicherung des Radverkehrs ggf. durch Geschwindigkeitsreduzierung für den Kfz-Verkehr;
- Minimierung von Sperrungen bzw. Umleitungsbeschilderung bei unvermeidlichen Sperrungen (z.B. kein „Radfahrer absteigen“)

→ Verkehrsrechtliche Anordnungen:

- Prüfung jeder Verkehrsrechtlichen Anordnung hinsichtlich ihrer Notwendigkeit und Wirkung auf den Radverkehr;
- Begründung bei Einbeziehung des Radverkehrs
- Überprüfung bestehender Anordnungen in Bezug auf Sinnhaftigkeit und Zulässigkeit

→ Winterdienst:

- Anwendung des „differenzierten Winterdienstes“ auch auf den Radverkehr (u.a. vorzugsweise Räumung der Hauptrouten);
- Sicherstellung der Benutzungsmöglichkeit von Radverkehrsanlagen auch im Winter (Radfahren ist kein „Sommer Sport“)

→ Allgemeiner Straßen- und Wegeunterhalt:

- Regelmäßige Inspektion hinsichtlich Befahrbarkeit, Schäden und Verschmutzungen (z.B. Scherben)
- Abstimmung mit anderen Unterhaltsmaßnahmen („gemeinsame Erledigung“)

→ Wegweisung:

- Sicherstellung der vorhandenen Netzfunktion und Netzqualität nicht nur für Ortskundige;

- Abstimmung mit dem Radverkehrskonzept des Landkreises (Fortführung an den „Übergabepunkten“ im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde);
  - Ausschilderung von Durchfahrtrouten;
  - Wegweisung zu wichtigen innerörtlichen Zielen (z.B. Schulen, Schwimmbäder, Rathaus, Schloss, Bahnhof, etc.)
- Kommunikation:
- Aktionen, regelmäßige Presse- und Öffentlichkeitsarbeit; „Positiv-Schlagzeilen“;
  - Sensibilisierung des Einzelhandels damit auch Radfahrer als Kunden begriffen werden;

## 7.2 Öffentlichkeitsarbeit

Viele Bürgerinnen und Bürger sind frei in der Verkehrsmittelwahl. Die Nutzung des Fahrrads wird jedoch oftmals von subjektiven Hemmnissen erschwert wie z.B.:

- Gewohnheit,
- Bequemlichkeit und
- Unwissenheit über das fahrradfreundliche Angebot.

Um diesen Hemmnissen zu entgegnen und ein neues Bewusstsein für den Radverkehr zu schaffen, soll mittels öffentlichkeitswirksamer Maßnahmen der Radverkehrsanteil erhöht werden. Dabei soll die Öffentlichkeitsarbeit ein fahrradfreundliches Klima sicherstellen und darüber hinaus durch kontinuierliche Information die Realisierung der verschiedenen Maßnahmen begleiten.

Öffentlichkeitsarbeit umfasst neben der Werbung Ansätze, die auf Verhaltensänderung in der Verkehrsmittelwahl zielen. Ferner dient sie der Wissensvermittlung und Kommunikation der verschiedenen Handlungsträger zur Förderung des Radverkehrs untereinander.

Eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit verbunden mit einer Kommunikationsstrategie ist ein Schlüsselfaktor für eine nachhaltige Lösung der Verkehrsprobleme und einer umweltbewussten Mobilität durch „Veränderungen im Kopf“. Eine gute Öffentlichkeitsarbeit muss sich auf folgenden fünf Handlungsebenen vollziehen:

- Information und Aufklärung,
- Wissen und Beteiligung,
- Motivation,
- Verhaltensänderung,
- Unterstützung und Sensibilisierung.

Um diese „Veränderungen im Kopf“ zu erreichen, hat der Arbeitskreis Radverkehr der Gemeinde Oberschleißheim nachfolgend genannte, konkrete Maßnahmen erarbeitet:

### 1. Durchführung eines „Tag des Fahrrads“

Eine öffentlichkeitswirksame Maßnahme ist die Durchführung eines „Tag des Fahrrads“. Ähnlich wie beim Energietag könnten verschiedene Fahrradwerkstätten, Lieferanten und Ausrüster ihre Angebote und Dienstleistungen ausstellen. Es könnte ein Fahrradcheck angeboten werden und der ADFC (Allgemeiner-Deutscher-Fahrradclub) sich repräsentieren. Um die Bürgerinnen und Bürger einzubinden, könnte eine Diskussionsrunde stattfinden. Auch ein Sicherheitstraining oder Vorträge über sicheres Radfahren und über Vorteile des Radfahrens sind denkbar. Als „Highlight“ könnte z.B. der sehr erfolgreiche Radsportverein Oberschleißheim mit Kunstrad-Vorführungen auftreten. Als Termin für den „Tag des Fahrrads“ würde sich der „Europäische Tag des Fahrrads“ am 03.06.2012 anbieten.

## 2. Mobilisierung von Eltern und Kindern zum Rad fahren

Hierbei handelt es sich um ein Förderprogramm, bei dem Eltern und Kinder „Geld“ für ihren Kindergarten, ihre Kinderkrippe oder Schule durch Radfahren erwirtschaften. So könnte z.B. jener Kindergarten einen zweckgebundenen Betrag erhalten, in den die meisten Eltern ihre Kinder mit dem Rad bringen.

## 3. Einrichtung einer Internetseite über die gemeindliche Homepage

Auf der gemeindlichen Homepage sollte eine Unterrubrik „Radverkehr“ eingerichtet werden. Die Rubrikseite sollte jedoch gleich sichtbar im Hauptmenü der gemeindlichen Homepage aufgeführt sein. Auf der Homepage sollten aktuelle Themen zum Radverkehr, die Mitgliedschaft im Arbeitskreis „Fahrradfreundliche Kommunen Bayern“, Hinweise für Radfahrer und das Radverkehrskonzept veröffentlicht werden. Zudem könnten bereits durchgeführte Maßnahmen des Radverkehrskonzepts öffentlichkeitswirksam dokumentiert werden. Auch für Radfahrer interessante Links zu weiterführenden Internetseiten wie [www.bettundbike.de](http://www.bettundbike.de), [www.radschlag-info.de](http://www.radschlag-info.de), [www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de](http://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de), [www.radlust.info](http://www.radlust.info), etc. sollten eingestellt werden. Am Rand dieser Internetseite sollte ein Fenster platziert werden, in dem auf die Fundräder verwiesen wird und an wen man sich wenden soll, wenn man sein Fahrrad vermisst.

## 4. Integration des Tourismus- und Gewerbeverbandes

Als wichtiger Punkt zur Förderung des Radverkehrs in Oberschleißheim wird auch die Beteiligung des örtlichen Tourismus- und Gewerbeverbandes gesehen. Durch eine Förderung des Radverkehrs könnten alle Beteiligten Vorteile hieraus ziehen. Der Tourismusverband profitiert durch mehr Besucher, die Erholung suchen, und der Gewerbeverband durch Einsparung von Stellplatzflächen für Pkw der Angestellten und Besucher. Deutschlandweite Kampagnen, wie „Mit dem Rad zur Arbeit“, die von dem ADFC und der Gesundheitskasse AOK gegründet wurde, können hierbei sicherlich auch für Oberschleißheim umgesetzt werden.

## 5. Dauerhafte Einrichtung eines Arbeitskreises zur Förderung des Radverkehrs

Damit das Radverkehrskonzept nicht eine einmalige Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs bleibt, wird vorgeschlagen, dauerhaft einen Arbeitskreis zur Förderung des Radverkehrs einzurichten. Hierbei sollten Mitglieder des Gemeinderates, aber auch Bürger und Bürgerinnen im Arbeitskreis vertreten sein. Eine Implementierung über die Agenda 21 PG Verkehr und Umwelt erscheint hierbei als sinnvoll. Der Arbeitskreis sollte dabei bei allen wichtigen verkehrsregelnden Maßnahmen einbezogen werden, damit auch die Belange der Radfahrer vor der Durchführung von Maßnahmen berücksichtigt werden. Eine Tagung ca. zweimal im Jahr vor der Umwelt- und Verkehrsausschusssitzung erscheint hierbei als sinnvoll.

## 6. Erstellung eines Kinderfahrradplanes

Ähnlich wie bei dem im letzten Jahr herausgebrachten Kinderstadtplan, könnte ein „Kinderfahrradplan“ erstellt werden. Er soll für Kinder geeignete Routen, Wege und zugleich wichtige Informationen rund um das Fahrradfahren für Kinder beinhalten. Auf diese Weise kann im Rahmen der Mobilitätserziehung gerade dem Nachwuchs das Fahrradfahren als Selbstverständlichkeit nahegebracht werden. Hierzu sollten gerade werbewirksame Plakate der Verkehrswacht in Schulen und Kindertagesstätten sowie an öffentlichen Einrichtungen oder im öffentlichen Verkehrsraum gezielt platziert werden, um Kinder und Eltern zu einem Umstieg vom motorisierten Verkehr auf das Rad zu ermutigen.

## 7. Best-Practice-Beispiele

### a. „Radl´n im Alter – aber sicher!“

Bei diesem „Best-Practice-Beispiel“ handelt es sich um eine Aktion der Umweltschutzorganisation „Green City“. Dabei werden Sicherheitskurse gerade für ältere Bürgerinnen und Bürger angeboten. Ziel dieser Kurse ist es, Seniorinnen und Senioren Spaß am Radfahren zu vermitteln, sich für kritische Situationen im Verkehr fit zu machen und bei körperlichen Einschränkungen die Hemmschwelle zur Nutzung von Alternativen (z.B. Dreiräder) abzubauen.

### b. Vorbildfunktion von Entscheidungsträgern

Einen positiven Beitrag zur Erhöhung der Fahrradnutzung kann die öffentlichkeitswirksame Vorbildfunktion von Entscheidungsträgern leisten. Beispiele sind die Projekte „Mobile Bürgerversammlung per Fahrrad“ und „Stadtra(t)deln“ der Stadt Nürnberg. Diese Projekte motivieren zum Umstieg auf das Fahrrad und fördern das Bewusstsein für umweltgerechte Mobilität. Für Oberschleißheim wäre z.B. eine erste Maßnahme, dass die Ortsbesichtigungen des Umwelt- und Verkehrsausschuss künftig mit dem Rad stattfinden (vgl. Radverkehrshandbuch Radland Bayern, S. 70).

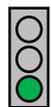
## 8. Herausgabe eines gemeindlichen „Radlknigge“

Ein kleines Handbuch, speziell auf die friedliche Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer auf Oberschleißheims Straßen gemünzt, wird an alle Haushalte verteilt. Witzige, mit kleinen Szenebildchen durchsetzte Verhaltensempfehlungen für Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer sollen zu einem höflichen, friedvollen Miteinander im Straßenverkehr ermuntern.

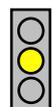
## 9. Gestaltung der beiden Verkehrskreisel als Eingang in eine „Fahrradfreundliche Gemeinde“

Die beiden Verkehrskreisel werden nach einem gemeinsamen Entwurf und mit Hilfe eines Mediators, oder aber nach einem Entwurf aus einem Bürgerwettbewerb, themenorientiert (Thema: „Fahrradfreundliche Gemeinde“) gestaltet.

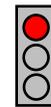
### Maßnahmenübersicht



⇒ Maßnahme umgesetzt



⇒ Maßnahme beantragt, geplant, teilweise umgesetzt



⇒ Umsetzung der Maßnahme offen

### 5.1 Weg entlang der B 471

#### 5.1.1 Kurzfristige Lösung Beschilderung Umgehungsroute

Einzelmaßnahme	Baulänge	Begründung	Priorität	Planungsstand	Aktionen	Abhängigkeit	Beteiligte	Instrumente	Kostenträger	Status
Entwurf einer Umgehungsroute		Starke Verkehrsbelastung der B 471, Defizite bei Sicherheit und Komfort für Radfahrer; Handlungsfähigkeit der Gemeinde eingeschränkt; Angebot einer ruhigeren und sichereren Route	hoch	Wurde mit Beschilderung 2017/18 erledigt	Festlegung einer Route; ggf. einer nördlichen und einer südlichen Umgehungsroute	sichere Führung/ Querungsmöglichkeiten auf der Umgehungsroute (insbes. St 2342 und Bahnlinie)	Gemeinde, Landkreis, ggf. Staatl. Bauamt	Überörtliches Radwegenetz des Landkreises; Fortführung innerhalb der Gemeinden	Gemeinde	
Beschilderungskonzept		Wegweisung erforderlich, da die Route sonst nicht gefunden wird	hoch	Beschilderung innerhalb des Ortes wurde 2017/18 grundlegend erneuert.	Abstimmung bezüglich der überörtlichen Verbindungen	Planungen des Landkreises	Gemeinde, Landkreis,	Überörtliches Radwegenetz des Landkreises; Fortführung innerhalb der Gemeinden	Gemeinde, Landkreis (Beschilderung)	

## 5.1.2 Weg auf der Nordseite

Einzelmaßnahme	Baulänge	Begründung	Priorität	Planungsstand	Aktionen	Abhängigkeit	Beteiligte	Instrumente	Kostenträger	Status
5.1.2.1 Ankauf von Grundstücken	ca. 500m zwischen Margarethenstraße und Mittenheimer Straße	Straßenraum beengt, zusätzliche Flächen können nur in den anliegenden Grundstücken gewonnen werden; Flächenpotenziale in den anliegenden meist vorhanden	mittel	kontinuierliche Verhandlungen mit den Eigentümern, bislang jedoch ohne Erfolg	Weiterführung der Verhandlungen; Wahrnehmung des Vorkaufsrechts; Sensibilisierung der Eigentümer	Eigentümer	Eigentümer, Gemeinde, Staatl. Bauamt	Bauleitplanung, Vorkaufsrecht; Baurechterweiterung gegen Grundstücksverkauf	Gemeinde	
5.1.2.2 Verschiebung der B 471 nach Süden (bzw. Reduzierung der Fahrbahnbreite)	zwischen Bahnübergang und Mittenheimer Straße	Fahrbahn breiter als nach den Richtlinien erforderlich; Gehweg zum Radfahren eigentlich zu schmal; Komfort- und Sicherheitsgewinn für Radfahrer, die nicht auf der Straße fahren wollen;	hoch letzte Lücke in der durchgängigen Befahrbarkeit des Gehwegs	Planungsidee	Vorentwurf Planung in 2 Schritten (siehe 5.1.3.5)	Staatl. Bauamt; ggf. Nachweis einer Verbesserung der Verkehrssicherheit auch für den fließenden Kfz-Verkehr	Gemeinde, Staatl. Bauamt; Bayer. Finanzverwaltung; ggf. WWA	Radwege an Bundesstraßen; Straßenunterhalt; Empfehlungen in der RAS 06	Gemeinde, Bund	
5.1.2.3 Verbreiterung des Bahnübergangs Aufstellfläche für Radfahrer Eigene Phase für Radfahrerlichtzeichen	punktuell, ca. 10m	bestehender Gehweg hat keine Furt über die Gleise; Aufstellflächen für Radfahrer fehlen; Signalisierung für Radfahrer ungünstig (derzeit Kopplung mit LZA am Knoten B 471/ St 2342)	hoch	Planungsidee	Verhandlungen mit DB-Netz; Aufstellfläche für Radfahrer separat realisierbar neue Signalschaltung separat realisierbar	DB, Staatl. Bauamt; Radfahrersignalisierung entfällt bei zusätzlicher Fußgänger-schranke südlich des Schlosskanals	Gemeinde, Staatl. Bauamt; DB-Netz	Eisenbahnkreuzungsgesetz; Trassenunterhalt	Bund	
5.1.2.4 Verlängerung der Grünphase an der nördlichen Furt über die Staatsstraße 2342	punktuell, ca. 10m	Die Grünzeit ist derzeit sehr ungünstig für Fußgänger und Radfahrer. Lange Rotphasen bergen die Gefahr der Missachtung des Rotlichts und schaffen damit ein hohes Gefahrenpotenzial. Auf der Nordseite des Knotens wird die Grünzeit für Radfahrer verlängert (ggf. eigener Signalgeber)	hoch	Ideenskizze vorhanden. Vorgespräche mit Polizei und Straßenbauamt geführt.	Festlegung der zusätzlichen Signalgeber; Anpassung Signalprogramm durch Signalbaufirma; ggf. Verkehrszählung	Realisierung mit 5.1.3.3	Gemeinde, Staatl. Bauamt; Signalbaufirma	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden GVFG	Gemeinde, evtl. Bund	

## 5.1.3 Weg auf der Südseite des Schlosskanals

Einzelmaßnahme	Baulänge	Begründung	Priorität	Planungsstand	Aktionen	Abhängigkeit	Beteiligte	Instrumente	Kostenträger	Status
5.1.3.1 Übergang St. Margarethen-Straße  zusätzliche Furt auf der Westseite des Knotenpunkts	punktuell, ca. 10m	Querung der B471 über Fußgängerfurt derzeit nur auf der Ostseite der St. Margarethen-Straße möglich; Radfahrer aus Richtung Westen sollen bereits vor dem Knotenpunkt queren (direkte Einfahrt in die St. Hubertus-Str. und zum neuen Radweg)	hoch  geringer Aufwand	Planungsidee  Wurde bei der Einrichtung einer Vollampel noch nicht berücksichtigt.	Entwurf;  Festlegung der zusätzlichen Signalgeber; Anpassung Signalprogramm durch Signalbaufirma;	keine	Gemeinde, Staatl. Bauamt; Signalbaufirma		Gemeinde, Bund	
5.1.3.2  Ertüchtigung des bestehenden Weges auf dem Gelände des Bayerischen Landesamtes für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit	ca. 300 m	Nutzung eines bereits vorhandenen Weges abseits der Straße in attraktiver Lage; sicherer Weg über eine längere Strecke  Inbetriebnahme der bereits vorhandenen Beleuchtung	hoch  geringer Aufwand	Weg bereits vorhanden, jedoch nicht im notwendigen Qualitätsstandard	Klärung der Unterhaltungspflicht;  Herstellung in erforderlichem Standard (mind. 2,5 m breit, Asphaltdecke)	Querungsstellen an der St. Margarethen-Str. (5.1.3.1) und St 2342 (5.1.3.3) sollten gleichzeitig realisiert werden	Gemeinde, LUA	PPP  Finanzausgleichsgesetz (FAG)	Gemeinde	
5.1.3.3  Kreuzung des südseitigen Weges entlang der B 471 mit der Staatsstraße 2342  neue Querungsstelle südlich der B471 (mit zurück versetzter Haltelinie)	punktuell, ca. 10m	Der neue Geh- und Radweg südlich des Schlosskanals muss sicher über die Staatsstraße 2342 geführt werden. Da er sehr weit abgesetzt ist, muss er zum Knotenpunkt hin verschwenkt werden. Dazu ist eine signalisierte Furt südlich der B471 und eine zurück versetzte Haltelinie für den Kfz-Verkehr in der Sonnenstraße notwendig	hoch	Ideenskizze vorhanden	Festlegung der zusätzlichen Signalgeber; Anpassung Signalprogramm durch Signalbaufirma;  ggf. Verkehrszählung	Realisierung mit 5.1.3.2	Gemeinde, Staatl. Bauamt; Signalbaufirma	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden GVFG	Gemeinde, Freistaat, evt. Bund	
5.1.3.4  Kreuzung der Bahnlinie mittels zweiter Unterführung (nur Fußgänger und Radfahrer)	ca. 10m zusätzlich 80m Rampen / Anschluss des Weges an bestehenden Radweg östlich der Bahn sowie Fortführung des Radwegs westlich der Bahn bis zur St 2342	Um die Verkehrssicherheit im Bereich der Bahnschranke zu verbessern und den Radverkehr an den benachbarten Knoten besser zu führen (Vermeidung unnötiger Querungen stark belasteter Straßen), sollte der Weg südlich des Schlosskanals durchgängig geführt werden und eine eigene Bahnquerung erhalten.	hoch	Ideenskizze vorhanden	Verhandlungen mit Landesregierung gemäß EKrG  Vorentwurf	Abstimmung mit 5.1.2.3 und 5.1.3.5	Gemeinde, Staatl. Bauamt; Bayer. Finanzverwaltung; DB-Netz; ggf. WWA	Eisenbahnkreuzungsgesetz;  Trassenunterhalt	Gemeinde, Bund	

Einzelmaßnahme	Baulänge	Begründung	Priorität	Planungsstand	Aktionen	Abhängigkeit	Beteiligte	Instrumente	Kostenträger	Status
<p>5.1.3.5</p> <p>Kreuzung des Schlosskanals in Höhe des Restaurants Poseidon</p> <p>Fortführung des Wegs südlich des Schlosskanals für Fußgänger und Radfahrer über das Grundstück des Staatlichen Bauamts</p>	ca. 200 m	Die Bundesstraße weist auch westlich der Bahnlinie über ca. 150m noch einen sehr schmalen Straßenraum auf, in dem Rad- und Fußgängerverkehrsanlagen nicht beidseitig möglich sind. Der Fuß- und Radweg kann aber südlich des Schlosskanals abseits der Bundesstraße in landschaftlich reizvoller Lage fortgeführt werden. Durch den Bau einer Brücke über den Schlosskanal wird der Weg in Höhe des Privatgrundstücks (Bahnhofstr. 1) wieder parallel zur Fahrbahn geführt.	mittel	Ideenskizze	Vorentwurf	keine ohne die Nutzung des StBA-Grundstücks sinnvoll (Radfahrer müssen dann ca.150m auf der Fahrbahn fahren)	Gemeinde, Staatl. Bauamt; Bayer. Finanzverwaltung; ggf. WWA	Behördeninterner Grundstücksverkauf- bzw. -tausch oder Nutzungsmöglichkeit  Finanzausgleichsgesetz (FAG)	Gemeinde, Bund	
<p>5.1.3.6</p> <p>Weg auf dem Damm am Schlosskanal (Fußweg mit Freigabe für Radfahrer zwischen Effnerstraße und )</p>	ca. 100m	Zur Fortführung der südseitigen Weges entlang der B471 wird dieser zwischen Effnerstraße und Max-Emanuel-Platz auf dem Damm zwischen B471 und Kanal geführt	hoch	Weg (Trampelpfad) bereits vorhanden; grundsätzliche Einigung mit Schlösser- und Seenverwaltung bislang nicht erreicht; Details und Unterhalt noch ungeklärt.	Antrag bei der Staatsregierung  Einigung mit Schlösser und Seenverwaltung	Schlösser- und Seenverwaltung	Gemeinde, Bayer. Finanzverwaltung; ggf. WWA	Finanzausgleichsgesetz (FAG)  Förderprogramm forst-wirtsch. Wegebau	Gemeinde	

### 5.1.4 Querung der B471 in Höhe Jahnstraße

<p>Mittelinsel als Querungshilfe mit Verlängerung des südseitigen Weges bis zu Querungsstelle</p> <p>Verschwenkung der B 471 in nördliche Richtung</p> <p>Errichtung einer Aufstellfläche südlich der B 471</p>	<p>ca. 100m</p>	<p>Hierbei handelt es sich um einen der neuralgischsten Punkte für den Radverkehr in Oberschleißheim, da im Zuge einer wichtigen Freizeitroute sehr hoher Querungsbedarf besteht, bei gleichzeitig ungünstigen Sichtverhältnissen. Der Einbau einer Mittelinsel als Querungshilfe soll einerseits Querungen ermöglichen und absichern (passive Sicherheit), andererseits die Übersichtlichkeit für alle Verkehrsteilnehmer verbessern und die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehr dämpfen (aktive Sicherheit).</p> <p>Um für die geplante Mittelinsel Platz zu schaffen, muss die Straße einige Meter in nördliche Richtung verschoben werden. Hierzu werden Flächen der vorhandenen Grünanlage beansprucht.</p> <p>Zur Absicherung der Querung ist eine Aufstellfläche südlich der B 471 zwischen der Einfahrt zum Rathaus und der Schlossgartenmauer erforderlich.</p>	<p>sehr hoch</p>	<p>Ideenskizze</p>	<p>ggf. auf der B471 vorab 30 km/h mit Z. 138;</p> <p>Detailentwurf</p>	<p>keine</p>	<p>Gemeinde, Staatl. Bauamt;</p>	<p>Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden GVFG</p> <p>Finanzausgleichsgesetz (FAG)</p>	<p>Gemeinde; Bund</p>	
---	-----------------	--	------------------	--------------------	---	--------------	----------------------------------	--	-----------------------	---

## 5.1.5 Verbesserung des bestehenden Fuß- und Radwegs östlich der Jahnstraße

Einzelmaßnahme	Baulänge	Begründung	Priorität	Planungsstand	Aktionen	Abhängigkeit	Beteiligte	Instrumente	Kostenträger	Status
5.1.5.1 Ausfahrt Holzackerstraße	punktuell, ca. 10m	unzureichende Sichtbeziehungen	hoch geringer Aufwand	Planungsidee	Bewuchs zurückschneiden; „Stop“-Schild (Zeichen 206 StVO) Furt markieren	keine	Eigentümer, Gemeinde	Bauunterhalt	Eigentümer, Gemeinde	
5.1.5.2 Ausfahrt Kindergarten Maria-Patrona-Bavariae	punktuell, ca. 10m	unzureichende Sichtbeziehungen	hoch geringer Aufwand	Planungsidee	Abrücken des Geh- und Radwegs von der Grundstückseinfriedung hin zur Fahrbahn; Wegfall des Grünstreifens zwischen Weg und Fahrbahn, Grünstreifen kann zwischen Weg und Grundstücksgrenze wieder errichtet werden; Aufstellen eines größeren Verkehrsspiegels	keine	Gemeinde	Bauunterhalt	Gemeinde	

## 5.2 Radwege und Querungen an der Staatsstraße 2342

### 5.2.1 Verbesserung des Übergangs am Bruckmannring/Mittenheim

Einzelmaßnahme	Baulänge	Begründung	Priorität	Planungsstand	Aktionen	Abhängigkeit	Beteiligte	Instrumente	Kostenträger	Status
Ampelschaltung optimieren  Radweg im Bruckmannring verbreitern	25 m	Die Wartezeiten an der Bedarfsampel sind zu hoch	hoch	Vorschlag aus Hauptbereisung	Vorentwurf	keine	Gemeinde, Staatl. Bauamt;	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden GVFG  Finanzausgleichsgesetz (FAG)	Gemeinde, Freistaat	

### 5.2.2 Ausbau und Verbreiterung des bestehenden westseitigen Gehwegs zwischen Bruckmannring und Theodor-Heuss-Straße

Einzelmaßnahme	Baulänge	Begründung	Priorität	Planungsstand	Aktionen	Abhängigkeit	Beteiligte	Instrumente	Kostenträger	Status
Ausbau und Verbreiterung des bestehenden Gehwegs, u.a. auch durch geringfügige Verschmälerung der Fahrbahn  Widmung als Fußweg, Radfahrer frei	400 m	Aufgrund der starken Verkehrsbelastung der Staatsstraße soll auch für weniger versierte Radfahrer eine sichere Fahrmöglichkeit geschaffen werden. Da die Fahrbahnbreite sehr großzügig bemessen ist, kann der bestehende Gehweg so verbreitert werden, dass er auch den Radverkehr aufnehmen kann. Damit ergibt sich innerhalb der bebauten Ortslage eine beidseitige Radfahrmöglichkeit abseits der Fahrbahn. Eine Radwegbenutzungspflicht soll jedoch nicht angeordnet werden. Schnellere Radfahrer können weiterhin auf der Straße fahren.	hoch	Verbreiterung war in den Planungen zur Sanierung der Staatsstraße zwischen Bruckmannring und Otto-Hupp-Straße enthalten.  Die Sanierung wurde wegen mangelnder Mittel zurückgestellt.	Vorentwurf	keine	Gemeinde, Staatl. Bauamt;	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden GVFG  Finanzausgleichsgesetz (FAG)	Gemeinde, Freistaat	

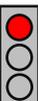
## 5.2.3 Querungsstelle Theodor-Heuss-Straße

Einzelmaßnahme	Baulänge	Begründung	Priorität	Planungsstand	Aktionen	Abhängigkeit	Beteiligte	Instrumente	Kostenträger	Status
Vergrößerung der Aufstellfläche (Ostseite der LZA) durch bauliche Befestigung	2 m	An der signalisierten Querungsstelle in Höhe der Theodor-Heuss-Straße sollte die Aufstellfläche auf der Ostseite der Feierabendstraße vergrößert werden, damit auch Radfahrer Platz finden. Der dort vorhandene Grünstreifen kann seine Funktion ohnehin nicht erfüllen.	hoch	Planungsidee	Asphaltierung/Pflasterung der Fläche	keine	Gemeinde, Staatl. Bauamt;	Bauunterhalt	Gemeinde	

## 5.2.4 Westseitiger Gehweg zwischen Theodor-Heuss-Straße und B 471

Einzelmaßnahme	Baulänge	Begründung	Priorität	Planungsstand	Aktionen	Abhängigkeit	Beteiligte	Instrumente	Kostenträger	Status
Ankauf von Grundstücken zur Schaffung eines westseitigen Gehwegs an der Staatsstraße 2342 zwischen Theodor-Heuss-Straße und B 471	200 m	Im Zuge des geplanten Ausbaus der Staatsstraße soll in o.g. Abschnitt durch Ankauf von Grundstücken ein Gehweg geschaffen werden, der den Radverkehr aufnehmen kann, auch wenn dies anfangs nur in Teilabschnitten möglich sein wird. Die Widmung erfolgt als Fußweg, Radfahrer frei (Z. 239 + Z. 1022-10 StVO). Schnellere Radfahrer sollen den geplanten, auf der Fahrbahn markierten Schutzstreifen nutzen..	hoch	Gehweg wurde umgesetzt. Der Schutzstreifen ist nicht mehr geplant.	Verhandlungen mit den Eigentümern	keine	Eigentümer, Gemeinde, Staatl. Bauamt;	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden GVFG  Finanzausgleichsgesetz (FAG)	Gemeinde	

## 5.2.5 Gehweg auf der östlichen Seite zwischen S-Bahn und B 471

Einzelmaßnahme	Baulänge	Begründung	Priorität	Planungsstand	Aktionen	Abhängigkeit	Beteiligte	Instrumente	Kostenträger	Status
Verbreiterung des Weges	500 m	Der Weg ist zu schmal	hoch	Planungsidee	Vorentwurf	keine	Gemeinde, Staatl. Bauamt;	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden GVFG	Gemeinde, Freistaat	

## 5.2.6 Weg auf der Westseite der Sonnenstraße zwischen B 471 und Veterinärstraße

Einzelmaßnahme	Baulänge	Begründung	Priorität	Planungsstand	Aktionen	Abhängigkeit	Beteiligte	Instrumente	Kostenträger	Status
Bau eines gemeinsamen Fuß-/Radwegs auf der Westseite  Zweite Brücke für Fußgänger und Radfahrer über den Schlosskanal	200 m	Zur Vermeidung von Umwegen und zusätzlicher Querungen über hoch belastete Straßen sollten innerhalb bebauter Gebiete grundsätzlich beiderseits der Straße Fuß- bzw. Radwege angelegt werden.  Dieses Teilstück ist die letzte Lücke im westlichen Radweg und zur Erschließung der Universität wichtig.	Sehr hoch	Bebauungsplan Nr. 18	Vorentwurf	keine	Gemeinde, Staatl. Bauamt;	GVFG Finanzausgleichsgesetz (FAG)	Gemeinde	

## 5.2.7 Radweg in der östlichen Mittenheimerstraße

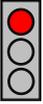
Einzelmaßnahme	Baulänge	Begründung	Priorität	Planungsstand	Aktionen	Abhängigkeit	Beteiligte	Instrumente	Kostenträger	Status
Getrennter Rad- und Fußweg zwischen Ampel und Zebrastreifen zum Einkaufszentrum	ca. 40 m	Starkes Fußgängeraufkommen muss Radweg kreuzen.	sehr hoch	Anregung	Wegverbreiterung und ggf. Trenngeländer	keine	Gemeinde	GVFG Finanzausgleichsgesetz (FAG)	Gemeinde	

## 5.2.8 Querung der Sonnenstraße auf Höhe der Veterinär-/ Schönleutnerstraße

Einzelmaßnahme	Baulänge	Begründung	Priorität	Planungsstand	Aktionen	Abhängigkeit	Beteiligte	Instrumente	Kostenträger	Status
Einbau einer Mittelinsel als Querungshilfe auf der derzeitigen Linksabbiegespur von der Sonnen- in die Schönleutnerstraße	ca. 20m zzgl. Markierung	Zwischen Veterinär- und Schönleutnerstraße fehlt eine Querungsstelle. Zwar befindet sich ca. 100 m südlich des Knotenpunkts eine Querungshilfe, diese wird aber aufgrund des Umwegs nicht angenommen.	sehr hoch	Nun ist Vollsignalisierung geplant	keine	keine	Gemeinde, Staatl. Bauamt;	GVFG Finanzausgleichsgesetz (FAG)	Gemeinde	

## 5.3 Wege entlang der Mittenheimer Straße zwischen B 471 und S-Bahn

Einzelmaßnahme	Baulänge	Begründung	Priorität	Planungsstand	Aktionen	Abhängigkeit	Beteiligte	Instrumente	Kostenträger	Status
5.3.1 Verbreiterung der Gehwege in der Mittenheimer Straße	ca. 400 m	Da der Charakter einer Geschäftsstraßen in den letzten Jahren stark abgenommen hat, kann diese Maßnahme mit neuen Möglichkeiten zum Abschnitt 5.3.2 zurückgestellt werden.	niedrig	Planungsidee	keine	Baugenehmigungen	Gemeinde, Eigentümer	Bauleitplanung, Vorkaufsrecht.	Gemeinde	
5.3.2 Temporeduzierung auf der Mittenheimer Straße	ca. 400 m	Da die Breite der Gehwege nicht ausreicht und 5.3.1. auch mittelfristig nicht umsetzbar ist, sollte Tempo 30 angeordnet werden.	hoch	Die frühere Anordnung einer Streckengeschwindigkeit 30 km/h (Z. 274) musste mangels ausreichender Begründung wieder zurückgenommen werden.	Neue Anordnung mit Verweis auf den Radverkehr	keine; Stützung ggf. durch Förderprogramme bzw. Satzung	Gemeinde	Verkehrsrechtliche Anordnung	Gemeinde	
5.3.3 Freigabe der Gehwege für langsame Radfahrer	ca. 400 m	Bei ausreichend großen Flächen ist eine Mitbenutzung unproblematisch; bei knappen Platzverhältnissen ist ein sehr niedriges Geschwindigkeitsniveau notwendig (Benutzungsrecht, keine Benutzungspflicht); parallel zur Freigabe der Gehwege (für langsame Radfahrer) ist eine möglichst sichere Mitbenutzung der Fahrbahn (für schnellere Radfahrer) zu ermöglichen.	hoch	teilweise bereits umgesetzt; in Oberschleißheim ein „bekanntes Element“  Könnte bei Umsetzung von 5.3.2 wieder zurückgenommen werden.	Freigabe der Gehwege, Z. 239 StVO mit Zusatzschild 1022-10 „Radfahrer frei“	Platzverhältnisse, baulicher Zustand der Wege	Gemeinde	Verkehrsrechtliche Anordnung	Gemeinde	
5.3.4 Querung der B 471 durch zusätzliche Querungshilfe	ca. 40 m	Analog zur Mittelinsel im östlichen Zulauf (B471) des Knotens könnte auch im westlichen Zulauf vor der Gaststätte Poseidon eine derartige Mittelinsel errichtet werden.	sehr hoch	Planungsidee	Vorentwurf	keine	Gemeinde, Staatl. Bauamt;	GVFG Finanzausgleichsgesetz (FAG)	Gemeinde	
5.3.5 Entschärfung der Engstelle in der Mittenheimer Straße	ca. 5 m	Im Bereich der Einengung am Fußgängerüberweg Blumenstraße werden Radfahrer immer wieder von Autofahrern „geschnitten“. Um Konflikte zu vermeiden, können Radfahrer um die Engstelle herum geleitet werden.	hoch	Planungsidee	Entfernung des Pflanztrogs; Absenkung der Bordsteine; Markierung	keine	Gemeinde	Bauunterhalt	Gemeinde	

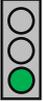
Einzelmaßnahme	Baulänge	Begründung	Priorität	Planungsstand	Aktionen	Abhängigkeit	Beteiligte	Instrumente	Kostenträger	Status
5.3.6 Neuer Hauptradweg entlang der S-Bahn	400 m neu 900 m Ausbau	Ein zweiter interkommunaler Radweg zur Anbindung insbesondere der Schulen in USH unter Vermeidung eines Ausbaus durch den Bergwald.	hoch	Planungsidee	Abstimmung mit Forstamt, und Deutscher Bahn Kostenschätzung	Keine (Zaun zur DB)	Gemeinde Deutsche Bahn	Bauunterhalt	Gemeinde	

## 5.4 Radwege im Verlauf der Buslinien durch die Tempo-30-Zone

### 5.4.1 Einfahrt in die Prof.-Otto-Hupp-Straße

Einzelmaßnahme	Baulänge	Begründung	Priorität	Planungsstand	Aktionen	Abhängigkeit	Beteiligte	Instrumente	Kostenträger	Status
Verbreiterung des Gehwegs	ca. 15 m <sup>2</sup>	Erweiterung der Aufstellfläche vor der Lichtzeichenanlage	hoch	Planungsidee	Erwerb einer Teilfläche des Grundstücks Hein-Neufeld-Str. 2	keine	Gemeinde , Eigentümer	Bauunterhalt	Gemeinde	
Abmarkierung eines Schutzstreifens	ca. 30 m	Bei gleichzeitiger Freigabe des Querverkehrs über die Staatsstraße 2362 in Richtung Prof.-Otto-Hupp-Straße fahren viele Radfahrer nach dem Queren der signalisierten Furt nicht auf der Fahrbahn, sondern auf dem Gehweg weiter. Sie behindern dort die Fußgänger. Damit die Autofahrer die Radfahrer nicht an den Bordstein drängen, soll ein Schutzstreifen markiert werden.	hoch	Planungsidee War zusammen mit Maßnahme 5.2.1 vorgesehen	Abmarkierung eines Schutzstreifens (1,25-1,5 m) in der Prof.-Otto-Hupp-Straße bis zur Hein-Neufeld-Straße	keine	Gemeinde	Bauunterhalt	Gemeinde	
Aufbringung von 30 km/h-Piktogrammen an geeigneten Stellen	punktuell	„Erinnerung“ an die Tempo 30-Zone	hoch	Planungsidee	Aufbringen der Piktogramme	keine	Gemeinde	Bauunterhalt	Gemeinde	

5.4.2 Einwirkung auf die Busunternehmen

Einzelmaßnahme	Baulänge	Begründung	Priorität	Planungsstand	Aktionen	Abhängigkeit	Beteiligte	Instrumente	Kostenträger	Status
Einwirkung auf die Busunternehmen zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit	ca. 1,5 km	Zulässige Höchstgeschwindigkeit gilt auch für Busse; Gefährdung der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer	sehr hoch	Planungsidee	Geschwindigkeitskontrollen; bei Verstößen schriftliche Information des Landratsamtes	keine	Gemeinde, Landratsamt, Busunternehmen	StVO Verkehrsdurchführungsvertrag		
Beseitigung der Ursachen möglicher Verspätungen		Es kann nicht akzeptiert werden, dass ggf. im Linienvverlauf angehäufte Verspätungen in Tempo-30-Zonen aufgeholt werden. Verspätungen müssen dort abgebaut werden, wo sie ihren Ursprung haben.	sehr hoch	Planungsidee	Separate Untersuchung zur Ursachenforschung erforderlich.		Landratsamt, Busunternehmen, (Gemeinde)	Verkehrsuntersuchung	Landkreis	

## 5.5 Weitere Optimierungen innerorts

## 5.5.1 Bahnunterführung Blumenstraße

Einzelmaßnahme	Baulänge	Begründung	Priorität	Planungsstand	Aktionen	Abhängigkeit	Beteiligte	Instrumente	Kostenträger	Status
5.5.1.1 Beseitigung der Stufen an der westlichen Rampe	ca. 20 m	Personen mit Kinderwagen oder Gehbehinderte bzw. Rollstuhlfahrer nutzen heute den Fahrbereich für Radfahrer. Dies kann zu Konflikten führen. Darüber hinaus muss die vorhandene Treppe im Winter von Hand geräumt werden. Da die Rampe nur mäßig geneigt ist, können beide Seiten als schiefe Ebene ausgebildet werden.	sehr hoch	Im Zuge von 5.5.1.4 mitgeplant	Beseitigung der Stufen an der westlichen Seite der Rampe und Ausbildung als schiefe Ebene	keine	Gemeinde	Bauunterhalt	Gemeinde	
5.5.1.2 Signal „Achtung“ an der Bahnunterführung Blumenstraße	punktuell	Der an sich vorbildliche Hinweis sollte auffälliger gestaltet werden.	hoch	Planungsidee	Beibehaltung des Lichtsignals, aber auffälligere Gestaltung	keine	Gemeinde	Bauunterhalt	Gemeinde	
5.5.1.3 Beseitigung der Stufen und der Sperren östlich der Bahnunterführung	ca. 70 m	Die vorhandene Treppenanlage ist für Radfahrer nicht nutzbar (nur Schieben) und unterbricht den zur Bahn parallelen Radweg. Sie sollte durch eine befahrbare Rampe ersetzt werden. Die Einfahrt in die Unterführung wird von der Unterführung abgesetzt um das Sichtfeld zu vergrößern.	hoch	Siehe 5.5.1.4	Vorentwurf	keine	Gemeinde		Gemeinde	
5.5.1.4 Gesamtplanung der Unterführung	Ca 150 m	Durchgehende Befahrbarkeit der Rampen, Vergrößerung der Sichtflächen durch Aufweitung	hoch	Baureife Planung wurde entwickelt aber zurückgestellt	Finanzierung klären	keine	Gemeinde DB		Gemeinde	

## 5.5.2 Ausweisung von Fahrradstraßen

Einzelmaßnahme	Baulänge	Begründung	Priorität	Planungsstand	Aktionen	Abhängigkeit	Beteiligte	Instrumente	Kostenträger	Status
5.5.2.1 Ausweisung der Effenstraße und Amigonistraße als Fahrradstraßen		Radfahrer sind die vorherrschenden Verkehrsteilnehmer und sollen in dieser Straße bevorzugt werden; Kfz-Verkehr ist nur ausnahmsweise zugelassen; Das gesamte Areal um das Schloss soll aus Gründen des Ensembleschutzes verkehrsberuhigt und der Radverkehr dort besonders gefördert werden.	hoch	Anträge zur Ausweisung gestellt	Begründung und Beschilderung gemäß StVO mit Z. 244 u. StVO-Vwv	keine	Gemeinde	StVO	Gemeinde	
5.5.2.2 Ausweisung der Prof.-Otto-Hupp-Straße ab Fohlgarten bis zum Schwimmbad als Fahrradstraße		Radfahrer sind die vorherrschenden Verkehrsteilnehmer und sollen in dieser Straße bevorzugt werden (wichtige Verbindung insbesondere für Kinder und Jugendliche); Kfz-Verkehr ist nur ausnahmsweise zugelassen;	hoch	Anträge zur Ausweisung gestellt	Begründung und Beschilderung gemäß StVO mit Z. 244 u. StVO-Vwv	keine	Gemeinde	StVO	Gemeinde	
5.5.2.3 Erhalt des Margarethenangers als Fahrradstraße		Mit Widmung des Margarethenangers als Fahrradstraße wurden planerische Zielvorstellungen bereits verkehrsrechtlich umgesetzt. Eine Rücknahme aus formalen Gründen wäre kontraproduktiv zu den Zielen einer fahrradfreundlichen Gemeinde.	hoch	realisiert	Einwände des Landratsamtes ggf. rechtlich prüfen	keine	Landratsamt			

## 5.5.3 Ertüchtigung des südlichen S-Bahnzugangs für Radfahrer

Einzelmaßnahme	Baulänge	Begründung	Priorität	Planungsstand	Aktionen	Abhängigkeit	Beteiligte	Instrumente	Kostenträger	Status
Verlängerung der Rampe des östlichen Bahnsteigs (Gleis 3)	ca. 20 m	Für Radfahrer besteht keine Querungsmöglichkeit der Gleise im Bereich des Bahnhofs (Benutzung der Brücke umwegig und wenig attraktiv sowie kritisch bezüglich der Verkehrssicherheit).	sehr hoch	Planungsidee	Voruntersuchungen, Vorentwurf	technisch bedingt; z.B. Sparten	DB Netz, Gemeinde		DB Netz, Gemeinde	

## 5.5.4 Schutzstreifen für Radfahrer auf der S-Bahnüberführung

Einzelmaßnahme	Baulänge	Begründung	Priorität	Planungsstand	Aktionen	Abhängigkeit	Beteiligte	Instrumente	Kostenträger	Status
Schutzstreifen für Radfahrer auf der S-Bahnüberführung	ca. 300 m	Im Bereich der Mittenheimer Straße bestehen für Radfahrer keine zufrieden stellenden Querungsmöglichkeiten der Bahnanlagen. Die bestehende Überführung der Bahnleise ist ausschließlich für den Kfz-Verkehr optimiert. Die Mitbenutzung des Gehwegs auf der Brücke durch Radfahrer ist nicht möglich (zu schmal, keine Ausweichmöglichkeit). Ein Schutz ist nur im Steigungsbereich notwendig (große Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Radfahrern und Kfz), bergab kann der Radfahrer auf der Fahrbahn fahren (kaum Geschwindigkeitsunterschiede, d.h. Überholen nicht notwendig).	sehr hoch	Wurde realisiert	Markierung eines Angebotsstreifens (1,25-1,5 m) nur im Steigungsbe-reich; Versetzen der durchgezogenen Mittellinie; Verschmälerung der Fahrbahn im Gefällebereich	keine	Gemeinde	Bauunterhalt	Gemeinde	

## 5.5.5 Anpassung der Beschilderung

Einzelmaßnahme	Baulänge	Begründung	Priorität	Planungsstand	Aktionen	Abhängigkeit	Beteiligte	Instrumente	Kostenträger	Status
5.5.5.1 Durchlässige Sackgassen	punktuell	Der Hinweis auf eine Sackgasse betrifft meist nur den Kfz-Verkehr. Für Radfahrer ist jedoch eine Durchfahrt möglich. Häufig ergeben sich sogar höchst attraktive Verbindungen abseits des Kfz-Verkehrs. Deshalb darf ein Hinweis darauf nicht fehlen. In der StVO wurde das Zeichen 357-50 neu eingeführt.	sehr hoch	Wurde realisiert	Ersetzen von Zeichen 357 (alt) durch 357-50 StVO	keine	Gemeinde,	StVO, Verkehrsrechtliche Anordnung	Gemeinde	
5.5.5.2 Sonstige Maßnahmen Beschilderung	punktuell	Sämtliche Ge- und Verbote (insbesondere Durchfahr- und Abbiegeverbote) sollten auf ihre Sinnhaftigkeit für den Radverkehr überprüft werden.	sehr hoch		Verkehrsschau, ggf. Änderung der Beschilderung	keine	Gemeinde; Polizei	StVO, Verkehrsrechtliche Anordnung Bauunterhalt	Gemeinde	

## 5.5.6 Optimierung der Wege am Gänsbach

Einzelmaßnahme	Baulänge	Begründung	Priorität	Planungsstand	Aktionen	Abhängigkeit	Beteiligte	Instrumente	Kostenträger	Status
Wege sind teilweise zu schmal	100 m	Der südliche Teil ist relativ schmal	mittel	Planungsidee	Grundstücksfragen abklären	keine	Gemeinde,		Gemeinde	

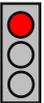
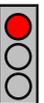
## 5.5.6 Fahrrad Leihstationen und Mieträder

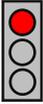
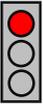
Einzelmaßnahme	Baulänge	Begründung	Priorität	Planungsstand	Aktionen	Abhängigkeit	Beteiligte	Instrumente	Kostenträger	Status
Lastenfahrräder zu vermieten		Zur Förderung des Radverkehrs werden auch Lastenfahrräder als sinnvoll angesehen	mittel	Planungsidee	Bedarfsermittlung	keine	Gemeinde,		Gemeinde	

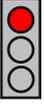
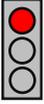
## 5.6 Fahrradabstellplätze

Einzelmaßnahme	Baulänge	Begründung	Priorität	Planungsstand	Aktionen	Abhängigkeit	Beteiligte	Instrumente	Kostenträger	Status
5.6.1 S-Bahnhof  Schaffung neuer Fahrradabstellplätze an der Nordostseite des Bahnhofs, Ergänzung und Ersatz an der Südost- und Südwestseite des Bahnhofs.		Das Fahrrad ist attraktiv als Zubringer zur S-Bahn. Bike & Ride soll gefördert werden. Hierzu ist die Schaffung von attraktiven Fahrradabstellplätzen (anschließbar und mit Bügel zur Radfixierung) für Pendler an allen Bahnhofszugängen notwendig.  Bei der Mobilisierung von Flächen ist eine Kooperation von Gemeinde und Bahn in beiderseitigem Interesse. Ggf. können auch Kfz-Stellplätze umgewandelt werden.	sehr hoch	Auf der Ostseite abgeschlossen  Bedarfsermittlung seitens der MVG aktualisiert.  Vorplanungen erstellt.  Vorgespräche mit der Bahn (Station & Service) geführt	Ausschreibung einer Gesamtplanung des Bahnhofplatzes		Gemeinde, DB (Station & Service)	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden GVFG  Förderung im Rahmen der sozialen Stadt	Gemeinde  Zuschüsse von Land und/oder Bund	
5.6.2 Bürgerzentrum		Besucher des Bürgerzentrums sollten motiviert werden mit dem Fahrrad zu kommen. Dazu kann auch die Schaffung von attraktiven Fahrradabstellplätzen (anschließbar und mit Bügel zur Radfixierung) für Besucher beitragen.	Sehr hoch	Neue Abstellanlagen mit Bügeln wurden erstellt	keine	keine	Gemeinde	Bauunterhalt	Gemeinde	
5.6.3 Stellplatzsatzung		Es gibt nicht überall qualifizierte Bauungspläne	Sehr hoch	2011 beschlossen	keine	keine	Gemeinde	Bauleitplanung	Gemeinde	

## 5.7 Überörtliche Radfahrverbindungen

Einzelmaßnahme	Baulänge	Begründung	Priorität	Planungsstand	Aktionen	Abhängigkeit	Beteiligte	Instrumente	Kostenträger	Status
5.7.1.1 Gemeinsamer Geh- und Radweg parallel zur B 471	ca. 1700 m	Bei überörtlichen Verbindungen, insbesondere durch unbesiedelte Abschnitte, besitzt die Sicherheit einen hohen Stellenwert, nicht nur im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, sondern auch in Bezug auf die soziale Sicherheit. Deshalb gelten Radwege entlang der Hauptverkehrsstraßen, auch wenn diese stark belastet sind, als attraktiv. Der Bau eines beleuchteten gemeinsamen Geh- und Radwegs parallel zur B 471 (Nordseite) ermöglicht eine attraktive „Ganzjahres“-Verbindung für den Alltagsradverkehr nach Hochbrück und Garching.	Sehr hoch	Planungsidee	Kontakt Staatliches Bauamt	keine	Gemeinde, Stadt Garching, Staatl. Bauamt	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden GVFG	Gemeinde; Stadt Garching, Freistaat	
5.7.1.2 Querung der Staatsstraße 2053 südlich des Schlosskanals	ca. 50 m	Die entlang des Schlosskanals durch den Wald verlaufende Radwegverbindung nach Garching quert bei Lustheim unmittelbar südlich des Schlosskanals die Staatsstraße 2053. Dieser Weg besitzt eine große Bedeutung für den Freizeitverkehr. Zur besseren Absicherung der Querungsstelle wäre der Einbau einer Mittelinsel sinnvoll (Aufweitung im Bereich der geschotterten Seitenräume möglich).	hoch	Planungsidee	Kontakt Staatliches Bauamt Vorentwurf	keine	Gemeinde; Freistaat BStMLF, BStMF; Staatl. Bauamt	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden GVFG	Gemeinde	
5.7.2.1 Radweg durch den Bergwald nach Unterschleißheim		Der Weg durch den Bergwald nach Unterschleißheim ist nicht nur eine stark frequentierte Ausflugsroute, sondern ein wichtiger Schulweg. Deshalb sollte der Oberflächenbelag verbessert und der gesamte Weg beleuchtet werden. Darüber hinaus wäre eine Widmung als Fahrradstraße denkbar.	hoch	Planungsidee Vgl. 5.3.6.	Kostenschätzung; Einstellen der Mittel	keine	Gemeinde	Bauunterhalt	Gemeinde	

Einzelmaßnahme	Baulänge	Begründung	Priorität	Planungsstand	Aktionen	Abhängigkeit	Beteiligte	Instrumente	Kostenträger	Status
5.7.2.2. Radweg östlich entlang der S-Bahn		Alternative zu 5.7.2.1 mit einer Anbindung von Mittenheim und Vermeidung einer Versiegelung im Bergwald	hoch	Planungsidee Bestandteil im interkommunalen Radweg	Planung vertiefen		Gemeinde DB		Gemeinde	
5.7.2.3. Radweg westlich entlang der S-Bahn verbreitern.		Breite ist nicht ausreichend	hoch	Planungsidee Bestandteil im interkommunalen Radweg	Planung vertiefen		Gemeinde		Gemeinde	
5.7.3.1 Radweg nach Eching entlang der Staatsstraße 2053 - Bau eines Radwegs zwischen Kreuzstraße und Eching	ca. 3400 m	Derzeit gibt es keinen direkten Radweg entlang der Staatsstraße 2053 nach Eching. Der bestehende Geh- und Radweg endet in Kreuzstraße. Zwar besteht ab Kreuzstraße eine Radfahrmöglichkeit durch den Wald, diese ist jedoch umwegig und weist z.T. Komfortmängel auf. Viele Radfahrer bevorzugen außerdem aus einem subjektiven Sicherheitsbedürfnis heraus, insbesondere in der Dunkelheit, Wege entlang befahrener Straßen.	hoch	Planungsidee	Kontakt Staatliches Bauamt; Gemeinde Eching; Vorentwurf	keine	Gemeinde; Stadt Unterschleißheim; Gemeinde Eching; Staatl. Bauamt	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden GVFG		
5.7.3.2 Freigabe eines Wegabschnitts für Radfahrer und Befestigung der Seitenräume	ca. 70 m zzgl. ca. 20 m	In Höhe Lohhof-Süd (Gemeinde Unterschleißheim) verengt sich der Weg auf einem kurzen Abschnitt. Die Widmung nur als Fußweg (zusätzlich mit dem Hinweis „Radfahrer absteigen“) ist nicht zielführend (Radfahrer könnten plötzlich auf die Fahrbahn fahren). Statt dessen sollte unter Zeichen 239 das Zusatzschild 1022-10 (Radfahrer frei) angebracht werden. Der Bereich der Grundstückszufahrt (siehe Abb. 5.7.3) sollte so befestigt werden, dass der Kies- und Sandeintrag verhindert wird.	hoch	Planungsidee	Entfernen des bestehenden Zusatzschildes und ersetzen durch Zeichen 1022-10 (Radfahrer frei). Befestigung der Seitenräume	keine	Gemeinde	Bauunterhalt	Gemeinde	

Einzelmaßnahme	Baulänge	Begründung	Priorität	Planungsstand	Aktionen	Abhängigkeit	Beteiligte	Instrumente	Kostenträger	Status
5.7.4.1 Radweg nach München	ca. 350 m zzgl. Ca. 20 m	Die Radfahrverbindung von Oberschleißheim über die Flugplatzstraße in den Münchner Stadtteil Hasenberg (Schleißheimer Straße, U-Bahn Dülferstraße) sollte nicht nur durchgängig und nach aktuellen Standards ausgeschildert, sondern auch baulich verbessert werden (abschnittsweise Erneuerung des Oberflächenbelags, ggf. Anpassung der Breite). Auch die vorhandenen Absperrschranken sollten für Radfahrer besser passierbar sein (Eignung für Fahrräder mit Anhänger, Dreiräder, Tandems).	Mittel	Planungsidee	Entfernung der bestehenden Sperren (ggf. Ersatz durch besser passierbare Modelle); Beschilderung Bauliche Instandsetzung des Weges	keine	Gemeinde, Landeshauptstadt und; Landkreis München; Freistaat StMELF	Förderprogramm Forstwirtschaftlicher Wegebau	Gemeinde, Landeshauptstadt München; Freistaat	
5.7.4.2		Ausbau der Verbindung zum Rad-schnellweg München-Garching/Unterschleißheim	Hoch	Planungsidee		keine	Gemeinde, Landkreis München		Gemeinde	
5.7.5.1 Radweg nach Feldmoching westlich der S-Bahn		Beleuchtung des Weges einrichten, damit auch in Nachtstunden befahrbar	Mittel	Planungsidee	Technische Möglichkeiten klären	keine	Gemeinde, Landeshauptstadt und; Landkreis München; staatliches Bauamt		Gemeinde, Landeshauptstadt München; Freistaat	
5.7.5.2 Radweg nach Feldmoching östlich der S-Bahn		Befahrbarkeit des Weges wieder herstellen	Mittel	Planungsidee	Vorentwurf	keine	Gemeinde, Landeshauptstadt und; Landkreis München; StMELF		Gemeinde, Landeshauptstadt München; Freistaat	

5.7.6 Radweg nach Dachau		Stopp-Schild bei Hackermoos entspricht nicht der Idee Vorrang für Radverkehr	Mittel	Planungsidee	Vorentwurf	keine	Gemeinde, staatliches Bauamt		Gemeinde, Freistaat	
5.7.7 Radweg nach Hackermoos	ca. 850 m	Die Radfahrverbindung von Oberschleißheim nach Hackermoos sollte insbesondere für den Schülerverkehr sicherer werden. Im anbaufreien Bereich der Hackerstraße zwischen Badersfeld und Hackermoos ist die Fahrbahn sehr schmal. Gleichzeitig werden im Kfz-Verkehr hohe Geschwindigkeiten gefahren. Deshalb sollte dort ein separater Fußweg, mit Freigabe für Radfahrer, angelegt werden. Da sich an der Hackerstraße auch das Institut für molekulare Tierzucht befindet ist eine sichere Radfahrverbindung vom Bahnhof auch für Studenten und Mitarbeiter attraktiv.	hoch	Planungsidee	Vorentwurf	keine	Gemeinde; Freistaat	Forschungsinst., Freistaat	Gemeinde, Freistaat	