



Warum richtet das Kreisverwaltungsreferat Fahrradstraßen ein?

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

Nach welchen Kriterien wurden die neuen Fahrradstraßen ausgewählt?

Die Auswahl der 10 neuen Fahrradstraßen erfolgte wieder in enger Abstimmung mit den **Bezirksausschüssen**. Bereits im Jahr 2010 hatte das KVR alle 25 Münchner Bezirksausschüsse **angeschrieben** und aufgrund ihrer Ortskenntnisse um **Vorschläge** für Fahrradstraßen gebeten. Die Bezirksausschüsse reichten daraufhin über 50 Vorschläge für die Einrichtung von Fahrradstraßen ein. Alle Vorschläge wurden vom KVR intensiv geprüft, bewertet und in der zugehörigen Arbeitsgruppe mit Vertretern des Baureferates und des Planungsreferates diskutiert. Bei der Entscheidung spielten folgende Kriterien eine Rolle:

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