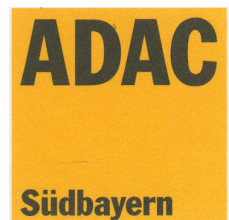


Große Kreisstadt Dachau

Radwegkonzept



Große Kreisstadt Dachau

Radwegkonzept

Herausgeber: ADAC Südbayern, Abteilung Verkehr
Ridlerstraße 35, 80339 München

Mai 2005

Projektleitung: Martin Mühlbauer

Bearbeitung: Friedrich Schwarzmann

Ing. Büro für Verkehrswesen

1. Aufgabenstellung

Die Große Kreisstadt Dachau hat den ADAC Südbayern, Abteilung Verkehr und Umwelt beauftragt, für das Stadtgebiet ein Radwegekonzept zu erstellen. Grundlage dazu ist der aktuelle Radwegebestand sowie verschiedene vorliegende Radwegeplanungen (beispielsweise im Verkehrsentwicklungsplan), die zu einer realisierbaren Zukunftskonzeption weiterzuentwickeln sind. Die Verkehrssicherheit und die Orientierung am Bedarf der Radwege stehen dabei im Vordergrund.

Mit dem gestiegenen Umweltbewusstsein hat die Bedeutung des Fahrrads als innerörtliches Verkehrsmittel stark zugenommen. Insbesondere im alltäglichen Kurzstreckenverkehr ist es ein bedeutender Verkehrsträger. Derzeit beträgt der Anteil des Fahrradverkehrs bundesweit ca. 9,5 %, das Potential liegt aber deutlich höher, wie Zahlen aus einigen Städten belegen, in denen die Fahrradnutzung konsequent gefördert werden. Die Verlagerung von kurzen Pkw-Fahrten auf den Radverkehr ist möglich, denn knapp **50 %** aller innerstädtischen Autofahrten sind **kürzer als 6 km**, über **40 %** haben eine Entfernung **unter 5 km** und **25 %** enden bereits nach **3 km**. Gelingt eine Verlagerung so führt dies spürbar zur Emissionsminderung bei Abgas und Lärm, nicht zuletzt werden dadurch Kapazitäten auf den Hauptverkehrsstraßen frei, die dem Wirtschaftsverkehr zugute kommen können.

Um die Potentiale des Radverkehrs in Dachau zu fördern ist eine fahrradfreundliche Infrastruktur eine wesentliche Voraussetzung. Fahrradfahren sollte zügig, sicher und bequem sein, damit das Rad besser nutzbar ist und es als Stadtverkehrsmittel akzeptiert und beachtet wird. Ziel der Untersuchung ist es, ein zusammenhängendes Radwegenetz im Konzept bereitzustellen, das Bestandteil der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung ist und das Schritt für Schritt verwirklicht werden kann.

2. Methodisches Vorgehen

In einem ersten Schritt werden die Quellen und Ziele des Radverkehrs ermittelt und nach Prioritäten festgelegt.

Sodann werden Quellen und Ziele miteinander durch Wunschlinien verbunden, wobei als Zwangspunkte die Eisenbahnunter- bzw. -überführungen sowie die Brücken über Amper, Würm, Bäche und Kanäle berücksichtigt werden.

In einem weiteren Schritt werden verschiedene Wunschliniennetze unterteilt nach den Verkehrsarten „Schulen“, „Arbeitsstätten/Bahnhof“, „Freizeit/Sport/Einkauf“ erarbeitet. Durch Überlagerung dieser drei Netze und unter Einbeziehung der Anbindung der städtischen Radwege an das Außennetz wird als Ergebnis das Wunschliniennetz für den gesamten Fahrradverkehr ermittelt.

Nach der Festlegung dieser Hauptverbindungen erfolgt die Auswahl geeigneter Straßen und Wege für die Aufnahme der Wunschlinienverbindungen. Dabei werden bestehende Radwege und mögliche Führungen von Radrouten in Tempo-30-Zonen und in verkehrsberuhigten Bereichen berücksichtigt.

Durch einen Vergleich des Gesamt-Wunschlinienetzes mit dem Netzbestand einschließlich der Strecken auf verkehrsarmen bzw. verkehrsberuhigten Bereichen und Tempo-30-Zonen ergeben sich die notwendigen Netzergänzungen. Diese zu schließenden Lücken wurden vor Ort besichtigt und in einer Liste mit möglichen Abhilfemaßnahmen zusammengestellt.

Auftragsgemäß sind die Planungsschritte in vier Arbeitsitzungen der „Lokalen Agenda 21 in Dachau“ vorgestellt und erörtert worden. Die dabei erzielten, wertvollen Ergebnisse sind in die Konzeptplanung eingeflossen. In einer abschließenden Arbeitssitzung der Agenda 21 ist eine Prioritätenreihung zur Realisierung Lückenschlüsse festgelegt worden.

Herzlichen Dank gilt allen Beteiligten der Agenda, den Stadträten, ADFC-Mitgliedern und Mitarbeitern der Stadtverwaltung, für die konstruktive Zusammenarbeit.

3. Quellen und Ziele des Radverkehrs

Quellen des Radverkehrs sind zusammenhängende Wohngebiete. Im **Plan 1** ist die Einwohnerverteilung im Stadtgebiet dargestellt. Es zeigt sich, dass vor allem im Osten, Nordosten und Süden einwohnerstarke Wohnbereiche vorhanden sind. Nordwestlich der Altstadt gibt es Wohngebiete mit etwas geringerer Einwohnerzahl.

Insgesamt leben im Stadtgebiet ca. 40.000 Einwohner.

Die **Ziele** des Radverkehrs sind öffentliche Einrichtungen, die in einer Agenda-Sitzung nach Prioritäten geordnet und festgelegt wurden.

Die **Hauptziele** sind im **Plan 2** dargestellt. Das sind:

- Schulen (Hauptschulen, Realschulen, Gymnasien, Berufsschule und Privatschulen, nicht dagegen Grundschulen, da deren Schüler unter 10 Jahren alt sind und auf Gehwegen Rad fahren müssen)
- Jugendzentren und Pfarrheime
- Sportstätten
- Freizeiteinrichtungen wie Bäder und Erholungsgebiete
- Bahnhof und Postämter
- Einkaufsbereiche (Münchener Str., Altstadt, Martin-Huber-Str., westliche Schleißheimer Str., in den Gewerbegebieten 2 und 4, sowie an der südlichen Münchener Str.)
- Schwerpunkte von Arbeitsstätten (Gewerbegebiete Dachau-Ost, Papierfabrik, Krankenhaus, Ärztehaus an der Münchener Str.)
- Rathaus
- Geplant: Montessorischule Theodor-Heuss-Str., Skaterplatz Feldstr.

Als **Ziele der 2. Priorität** wurden festgelegt:

- Behörden: Amt für Kultur und Fremdenverkehr, Arbeits-, Finanz-, Gesundheits- und Landratsamt, Stadtwerke
- Büchereien
- Biergärten: Stadtkeller, Amperlust
- Waldfriedhof
- KZ-Gedenkstätte
- Informationsbüro
- Kirchen: Friedenskirche, Versöhnungskirche, St. Peter, Maria Himmelfahrt
- Kindergarten Himmelreichweg (Alle übrigen Kindergärten sind für Radfahrer keine Ziele, sie sind fußläufig erreichbar)
- Kino
- Kulturelle Einrichtungen: Leierkasten Friedenskirche, Stadtarchiv, Volkshochschule
- Soziale Einrichtung: Caritas Zentrum
- Sportliche Einrichtungen: Sommerstockbahn, Schützenheim „Drei Rosen“
- Veranstaltungshäuser: Adolf-Hölzel-Haus, Ludwig-Thoma-Haus

Ziele der 3. Priorität sind:

- Behörden: Landratsamt Verkehrswesen, Vermessungsamt, Stadtbau GmbH
- Bahnhof Dachau Stadt (geplant)
- Alter Friedhof
- Kirchen: Hl. Kreuz und Pfarrheim Dachau-Ost, St. Jakob, St. Johann, St. Laurentius, St. Nikolaus, St. Ursula
- Kulturelle Einrichtungen: Bezirksmuseum, Dachauer Gemäldegalerie, KVD-Galerie, Knabenkapelle Musikheim, Schloss
- Jugendgästehaus
- Polizei: Bayer. Bereitschaftspolizei, Landespolizeiinspektion
- Soziale Einrichtungen: Jugendrat der Stadt Dachau, Rotes Kreuz, Sozialstation AWO, Werkstatt für Behinderte

Ziele der 4. Priorität:

- Friedhöfe: An der Leiten, Etzenhausen, Mitterndorf
- Italienische Gedächtniskapelle Leitenberg
- Kirchen: Karmel-Sühne-Kloster Hl. Blut, Steinkirchen, Webling
- Sportliche Einrichtungen: Golfplatz, Squashhalle

Zu bemerken ist, dass jedes Ziel zugleich Quelle und umgekehrt ist.

Ungefähres Radverkehrsaufkommen

Jeder Einwohner unternimmt durchschnittlich 2,5 Fahrten (ohne Fußwege) pro Tag. Innerstädtisch werden in Dachau - im Binnen-, im Ziel- und Quellverkehr - täglich rund 100.000 Fahrten durchgeführt. Das bedeutet unter der Annahme, dass in Dachau wie im Bundesdurchschnitt der Anteil am Modal-Split für das Verkehrsmittel Fahrrad 9,5 % beträgt, in der Stadt täglich ca. 9.500 Fahrradfahrten unternommen werden.

Es ist anzunehmen dass statistisch jeder Einwohner ein Fahrrad zur Verfügung hat. Die Anzahl der in Dachau vorhandenen Fahrräder dürfte bei ca. 35.000 bis 40.000 liegen.

4. Wunschliniennetz

Für die Radverkehrsbeziehungen „Wohngebiete – Schulen“, „Wohngebiete – Arbeitsstätten/Bahnhof“ und „Wohngebiete – Freizeit-/Sport-/Einkaufsstätten“ sind die einzelnen Wunschliniennetze in den **Plänen 3 bis 5** dargestellt. Diese stellen die Radverkehrswege zwischen den Hauptquellen (Wohngebiete) und den einzelnen Hauptzielen dar.

4.1 Wunschliniennetz „Schulen“

Im Alltagsradverkehr ist der Schülerverkehr besonders wichtig. Schüler ab den Klassen der 5. Jahrgangsstufe sind Hauptnutzer des Fahrrads. Sie sind bis zum 18. Lebensjahr auf dieses Verkehrsmittel angewiesen, sofern sie selbständig den Weg zwischen Wohnung und Schule zurücklegen. Insbesondere für die Schüler sind sichere Radwege erforderlich. Im **Plan 3** sind die Wunschlinien „Wohngebiete - Schulen“ dargestellt.

4.2 Wunschliniennetz „Arbeitsstätten/Bahnhof“

Der **Plan 4** zeigt die Wunschlinien für den Radverkehr mit dem Zweck „Berufspendler“ und „Bike-and-Ride“. Der Berufsverkehr spielt im Alltagsverkehr eine wesentliche Rolle. Ausgangspunkte sind wiederum die Wohngebiete, Ziele sind neben dem S-Bahnhof die größeren Arbeitsstätten in den Gewerbegebieten Dachau-Ost, das Krankenhaus und das Ärztezentrum am Untermarkt, sowie die Arbeitsplätze in der Altstadt.

4.3 Wunschliniennetz „Freizeit/Einkaufen“

Auch im Freizeitverkehr wird überwiegend und häufig das Fahrrad verwendet, insbesondere die Ziele Sportstätten, Erholungsgebiete, das Bad und die Jugendeinrichtungen werden gerne per Rad aufgesucht. Auch zum Einkaufen und für Erledigungen ist das Fahrrad ein geeignetes Verkehrsmittel. Der **Plan 5** zeigt die Wunschlinien zwischen den Wohngebieten und Freizeiteinrichtungen bzw. den Einkaufszentren, die vorwiegend am Stadtrand angesiedelt sind. In der Altstadt, am Untermarkt und in der Münchener Straße gibt es viele Einzelhandelsgeschäfte.

4.4 Anbindungen zu umgebenden Netzen

In Plan 1 sind die Anschlusspunkte in das umgebende Außennetz eingezeichnet. Der ADFC hat einen Vorschlag unterbreitet wie die Anschlusspunkte im Stadtgebiet miteinander verbunden werden können. Diese Radwegverbindungen nehmen den überörtlichen Raddurchgangsverkehr auf, z.B. den Radverkehr auf dem „Ammer-Amper-Radweg“ oder auf dem „RadRing München“. Auch der Ziel- und Quellverkehr in das Stadtgebiet bzw. aus diesen heraus wird über die Anschlusspunkte und deren innerstädtischen Verbindungen abgewickelt.

4.4 Wunschliniennetz

Durch Überlagerung der drei Wunschliniennetze „Schulen“, „Arbeitsstätten/Bahnhof“ und „Freizeit/Einkaufen“ sowie der Verbindungen zum Außennetz ergibt sich das Gesamt-Wunschliniennetz, das im **Plan 6** dargestellt ist. Die Linien bezeichnen die Hauptverbindungen für den Radverkehr in der Stadt Dachau. Sie erreichen alle Hauptziele nach Plan 2 und weitgehend auch die

Ziele der Prioritäten 2 bis 4. Diese können von den Hauptrouten aus über Nebenrouten auf verkehrsberuhigten Straßen angefahren werden. Die Wunschlinien beinhalten beide Fahrrichtungen, ausgenommen der Karlsberg, der bergab als Einbahnstraße geführt ist.

Das Wunschliniennetz bildet das Radwegekonzept der Stadt Dachau, das in den Gesamt-Verkehrssystem der Stadt integriert werden sollte.

5. Radwegebestand Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche

Im **Plan 7** sind die bestehenden Radwege eingezeichnet. Es wird nach folgenden Radwegarten unterschieden:

- Gehweg frei für Radfahrer, Zeichen 239 und Zusatzzeichen 1022-11
- Radfahr-Angebotsstreifen
- Anderer Radweg ausgebaut
- Anderer Radweg
- Kombiniertes Geh- und Radweg, Benutzungspflicht, Zeichen 240
- Radweg ausgebaut, Benutzungspflicht, Zeichen 241

Es ist festzustellen, dass in Dachau das Radwegangebot zwar ziemlich umfangreich, aber nicht zusammenhängend und auch nicht einheitlich ist.

Der **Plan 8** zeigt den Bestand von Straßen und Plätzen, in denen Tempo-30-Zonen (Zeichen 274.1) und verkehrsberuhigte Bereiche (Zeichen 325) angeordnet sind.

6. Netzlücken, Lückenschlüsse, Maßnahmenvorschläge

Durch Überlagerung des Wunschliniennetzes (Plan 6) mit dem Radwegebestand (Plan 7) sowie der bestehenden Tempo-30-Zonen und der verkehrsberuhigten Bereiche (Plan 8) ergeben sich die Netzlücken der Hauptverbindungen des Radverkehrs. Dargestellt ist dies im **Plan 9**.

Die Wunschlinien auf verkehrsarmen Straßen und Wegen sind besonders gekennzeichnet, ebenso diejenigen auf Tempo-30-Zonen und in verkehrsberuhigten Bereichen. Auf solchen Straßen sind wegen der niedrigen Geschwindigkeiten oder wegen geringer Verkehrsbelastungen des Kfz-Verkehrs keine baulichen Maßnahmen oder verkehrsrechtliche Anordnungen notwendig. Die Führung des Radverkehrs kann problemlos auf der Fahrbahn erfolgen.

Für die Schließung der einzelnen Lücken im Radwegewunschliniennetz wurden in einer Agenda 21-Sitzung Prioritäten zur Realisierung festgelegt. Im folgenden Maßnahmenkatalog sind die Netzlücken bereichsweise zusammengestellt. Jeweils werden mögliche Maßnahmen zur Lückenschließung vorgeschlagen und mit der von 1 bis 3 festgelegten Priorität versehen. Die aufgezeigten möglichen Maßnahmen stellen Vorschläge dar, die im einzelnen genauer zu untersuchen sind. Verkehrsrechtliche Anordnungen sind kurzfristig zu realisieren, teilweise sind nur kleinere Baumaßnahmen notwendig, aber auch größere Umbauten sind erforderlich.

Maßnahmenkatalog

Bereich 1: „Nördlich Mittermayerstr. - Krankenhaus“

- Augsburg Str. zwischen Bürgermeister-Zauner-Ring und Krankenhausstr.: Beidseitig Angebotsstreifen, **Priorität 1**
- Mittermayerstr. zwischen Augsburg Str. und Ludwig-Thoma-Str.: Auf der Südseite statt der Längsparkstände Angebotsstreifen markieren, ev. Längsparkter zwischen den Bäumen, **Priorität 1**

- Mittermayerstr. zwischen Ludwig-Thoma-Str. und Adenauerstr.:
Beidseitig Angebotsstreifen statt Längsparker, **Priorität 1**
- Weblinger Weg zwischen bestehendem Radweg und der Einmündung in die Freisinger Str.:
Auf der Südseite bestehenden Gehweg als kombinierten Rad- und Gehweg in beiden
Richtungen anordnen, zu mindest in West-Ost-Richtung, **Priorität 1**
- Krankenhausstraße:
Tempo-30-Zone anordnen, dazu westlichen Gehweg für Radfahrer frei geben, **Priorität 2**
- Brucker Str. zwischen Ludwig-Dill-Str. und Heinrich-Nicolaus-Str.:
Auf der Nordseite Angebotsstreifen oder auf der Südseite vorhandenen Gehweg mit
Radfahrer frei in beiden Richtungen zulassen, **Priorität 2**
- Brucker Str. zwischen Heinrich-Nicolaus-Str. und Stadtgrenze:
Radwegführung durch die Ignaz-Taschner-Str. (Tempo-30-Zone) oder Radweg auf der
Südseite der Brucker Str. bauen, **Priorität 2**

Bereich 2: „Papierfabrik“

- Ludwig-Thoma-Str. zwischen Adenauerstr. und Martin-Huber-Str.:
Auf beiden Seiten Gehweg mit Radfahrer frei anordnen, **Priorität 1**
- Ostenstr. zwischen Ludwig-Thoma-Str. und Bahnüberführung:
Beidseitige Angebotsstreifen statt Lkw-Längsparker auf der Südseite,
bis Ausbau anordnen, besser Ausbau wie geplant, **Priorität 1**
- Adenauerstr. zwischen Ludwig-Thoma-Str. und Mittermayerstr.:
Strecken-Tempo 30 anordnen, **Priorität 1**
- Emmy-Lenbach-Str./Bahnweg:
Wiederaufbau der Fußgänger- und Radfahrerbrücke über den Mühlbach 2005 geplant,
Priorität 1

Bereich 3: „Martin-Huber-Straße“

- Martin-Huber-Str. zwischen Ludwig-Thoma-Str. und Amperbrücke:
Auf beiden Seiten ca. 100 m kombinierter Geh- und Radweg, dann bis zur Brücke
Angebotsstreifen oder besser Gehweg verbreitern und kombinierten Rad- und Gehweg
anordnen, **Priorität 1**
- Martin-Huber-Str. zwischen Amperbrücke und Schleißheimer Str.:
Beidseitig Gehweg mit Radfahrer frei anordnen, **Priorität 1**
- Ludwig-Thoma-Str. zwischen Ostenstr. und Münchener Str.:
Auf der Nordseite, Radweg im Grünbereich anordnen, **Priorität 1**
Auf der Südseite bestehenden Angebotsstreifen ev. zum breiten Gehweg ausbauen und
kombinierten Rad- und Gehweg anordnen, **Priorität 1**
- Schleißheimer Str. Anbindung an die Münchener Str.:
Einbahnstraßenpaar anordnen und in diesen Radwege bauen, **Priorität 1**
- Schleißheimer Str. zwischen Münchener Str. und Zur Alten Schießstatt:
Radweg in beiden Richtungen in der Straße auf der Südseite neben der Allee führen, **Priorität 1**
- Schleißheimer Str. zwischen Zur Alten Schießstatt und Frühlingstr.:
Auf der Südseite Gehweg verbreitern, auf der Nordseite ca. 50 m vor Grubenstr. Gehweg um
ca. 0,75 m verbreitern und kombinierten Rad- und Gehweg beidseitig anordnen, zugleich statt
der Linksabbiegespur zur Schleiermühle eine Mittelinsel als Querungshilfe bauen zum
Anschluss an südseitigen Radweg von/zur Münchener Str., **Priorität 1**
- Friedenstr. zwischen Schleißheimer Str. und Fritz-Müller-Weg:
Gehweg auf Westseite verbreitern und Kombinierten Rad- und Gehweg in beiden Richtungen
anordnen, besser bestehenden Radweg an der Nibelungenstr. entlang der Bahn zur
Schleißheimer Str. verlängern und mit geplanter Ampelkreuzung an diese anschließen mit
möglicher Weiterführung zum B+R-Parkplatz am Bahnhof, **Priorität 1**
- Zur Alten Schießstatt:
Verringerung der Rampenneigung und zugleich Rampe in Verlängerung der Fahrbahn
verlegen, **Priorität 2**

Bereich 4: „Münchener Straße“

- Münchener Str./Amperbrücke:

- Brückenverbreiterung mit beidseitigen kombinierten Geh- und Radwegen, **Priorität 1**
- Münchener Str. zwischen Amperbrücke und Bahnhofstr./Schillerstr.:
Geplanten Umbau mit beidseitigen Radwegen realisieren, **Priorität 1**
- Bahnhofstr.:
Südseite: Angebotsstreifen und ab der Augustenfelder Str. Bau eines Geh- und Radweges, Weiterführung am Bahnhofsgebäude zur Frühlingstr.,
Nordseite: Gehweg für Radfahrer frei, alternativ von der Frühlingstr. Führung über Langhammerstr.-Grobmühlstr. zur Bahnhofstr., dann Gehweg Radfahrer frei, **Priorität 1**
- Frühlingstr.:
Verbreiterung des Radweges auf der Ostseite, kombinierter Geh- und Radweg mit Gegenrichtung, **Priorität 1**
- Unterführung Bahnhof:
Gehweg für Radfahrer frei bis zur Unterführung, Unterführung beschildern mit „Radfahrer absteigen“, **Priorität 1**
- Am unteren Markt:
Direkte Führung des Radweges von der Herzog-Albrecht-Str. über den Marktplatz, Gehweg mit Radfahrer frei anordnen, **Priorität 2**

Bereich 5: „Dachau-Ost“

- Erasmus-Reismüller-Str.:
Radfahrer entgegen der Einbahnstraße zwischen Schleißheimer Str. und Danziger Str. zulassen, **Priorität 1**
- Würmstr.:
Beidseitig Angebotsstreifen oder Tempo-30-Zone anordnen, **Priorität 3**
- Kopernikusstr.:
Beide Gehwege für Radfahrer frei geben, **Priorität 3**

Bereich 6: „Dachau-Süd“

- Hermann-Stockmann-Str.:
Tempo-30-Zone anordnen, **Priorität 3**
- Moosstr. zwischen Gröbenzeller Str. und Hermann-Stockmann-Str.:
Tempo-30-Zone anordnen, **Priorität 3**

Bereich 7: „Dachau-Nord“

- Golfplatz:
Zaun auf Ostseite der bestehenden Straße versetzen und Anbindung an die Alte Römerstr. über Gewerbegebiet An der Floßlände, **Priorität 1**
- Alte Römerstr. zwischen Freisinger Str. und Am Kräutergarten:
Bau eines Radweges durch Staatliches Straßenbauamt, **Priorität 1**

7. Ergänzende Maßnahmen

Zur Unterstützung und besseren Nutzung des angebotenen Radwegenetzes sind folgende flankierende Maßnahmen empfehlenswert:

Wegweisung

Für das Radverkehrsnetz ist eine eigenständige und einheitliche Wegweisung erforderlich. Sie hat vor allem Ortskundige zu den wichtigen Zielen der Stadt, z. B. Ortsteile, touristische Einrichtungen oder den Bahnhof, zu führen. Außerortsziele leiten den durchfahrenden Radfahrer auf Hauptverkehrsrouten durch das Stadtgebiet, dabei ist beispielsweise die Bezeichnung „Ammer-Amper-Radweg“ aufzunehmen.

Auch für den Alltagsverkehr der Ortskundigen ist eine Wegweisung sinnvoll, wenn sich die Radwegführung von der Führung des Kfz-Verkehrs unterscheidet oder Radfahrtrouten durch Tempo-30-Zonen bzw. verkehrsberuhigte Bereiche führen.

Stadtplan für Radfahrer

Ergänzend zur Wegweisung sollte zur Information der Radfahrer ein Stadtplan oder ein Faltblatt mit eingetragenen Radwegen bereitgestellt werden. Darin kann die Art der einzelnen Radwege eingezeichnet werden, wie Ein- oder Zweirichtungsradswege, Haupt- oder Freizeitrouten, Radwege im Grünbereich, an Straßen oder durch Tempo-30-Zonen. Auch größere Abstellanlagen für Fahrräder sollten darin enthalten sein.

Abstellanlagen für Fahrräder

Bedarf an Abstellanlagen besteht an allen wichtigen Quellen und Zielen für den Radverkehr, z. B. an öffentlichen Gebäuden mit Publikumsverkehr, in Geschäftsstraßen, Einkaufszentren sowie an Freizeiteinrichtungen. Sie sollen so gelegen sein, dass die verbleibenden Fußwege möglichst kurz sind. Die bestehenden Abstellanlagen sind entsprechend zu ergänzen, die Örtlichkeit und die Ausbildung der Anlagen ist im einzelnen festzulegen. Sinnvoll erscheint eine Abstellanlage am Fuße des Karlsberges, von wo aus die Altstadt zu Fuß besser zu erreichen ist als per Rad umwegig und entlang von Hauptverkehrsstraßen.

Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV

Die wichtigste Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV erfolgt in Dachau im wesentlichen am S-Bahnhof, wo auch die Linienbusse ihre zentrale Haltestelle haben. Auf Grund der überaus hohen Nachfrage nach Radabstellplätzen ist eine Verbesserung der derzeitigen Situation erforderlich. Empfehlenswert sind sogenannte, absperrbare Fahrradboxen oder der Bau einer ausreichenden demissionierten Radparkgarage. Auf jeden Fall sollten alle Abstellplätze überdacht sein. Die Bereitstellung solcher Anlagen würde den umweltfreundlichen Radverkehr zusätzlich fördern.

An den übrigen Haltestellen des ÖPNV (Buslinien) sind weder Nachfragen nach B+R noch die örtlichen Möglichkeiten für die Errichtung von Radabstellanlagen unmittelbar an den Haltestellen gegeben.

Öffentlichkeitsarbeit

Zur Förderung des Radverkehrs sollten die bereitgestellten baulichen und verkehrsrechtlichen Maßnahmen durch Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden. Neue Verkehrsregelungen für Radfahrer sind nicht allgemein bekannt, dazu zählen beispielsweise Angebotsstreifen, Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung, die Reduzierung von Fahrbahnbreiten zugunsten der Anlage von Radwegen oder die Mitbenutzung der Gehwege durch Radfahrer. Für solche Maßnahmen, die andere Verkehrsteilnehmer berühren muss durch gezielte Information in der Presse oder im Internetauftritt der Stadt Dachau um Verständnis geworben werden.

Zur besseren Akzeptanz des Verkehrsmittels Fahrrad sollte nicht zuletzt auf dessen Umweltverträglichkeit hingewiesen werden. Ein großer Vorteil des Radfahrens dient auch der Gesundheitsvorsorge, die vorteilhafte körperliche Bewegung kann sehr gut auf den täglichen Wegen integriert werden.

München, im Mai 2005