

An den Stadtrat
der Großen Kreisstadt Dachau
zu Händen Herrn Oberbürgermeister
Florian Hartmann
Konrad-Adenauer-Straße 2-6
85221 Dachau

Stadtratsfraktion:
Sabine Geißler
Kai Kühnel
Michael Eisenmann
Bernhard Sturm

Fraktionsvorsitzende:
Sabine Geißler
Pacellistraße 25
85221 Dachau

Dachau, 29.11.2014

Radverkehr-Agenda 2015+ **Fortschreibung und Erweiterung des Radkonzepts 2005**

Antrag:

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss hat beschlossen, das bestehende Fahrradkonzept (ADAC 2005) fortzuschreiben. Es soll den aktuellen Gegebenheiten, insbesondere der Änderung der StVO 2013 und der Verwaltungsvorschrift 2009 angepasst werden.

Das Bündnis für Dachau stellt dazu den Antrag, folgende Grundsätze in das Radkonzept einzubringen:

Der Ansatz des Radkonzepts von 2005, Quell- Zielverbindungen zu einem Radnetz zu verbinden, soll vorrangig behandelt werden.

- Wichtige Quell-Zielverbindungen (z.B. Wohnviertel - Schulen, Wohnviertel - Bahnhof, Wohnviertel - Einkaufen) sind bevorzugt auszubauen.
- Der „Runde Tisch Radverkehr“ soll bei der Definition der Quell- Zielverbindungen einbezogen werden.

Trotz des Wegfalls der allgemeinen Benutzungspflicht für Radwege ist Rad-Infrastruktur wichtig um mehr Radverkehr auf die Straße zu bringen und als Angebot für die schwächeren Radfahrer.

- Dabei sollen Radfahrstreifen und Schutzstreifen als erste Wahl angelegt werden. (Gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung - VwV-StVO Absatz 4 Satz 2/ 1. Allgemeines 11. 4.).
- Radführungen sind im Sichtbereich der Autofahrer zu führen, dorthin zu verlegen oder besonders sichtbar zu gestalten. Insbesondere bei Abbiegesituationen z.B. durch Fahrbahnerhöhungen, eindeutige Markierungen usw. Als Anhaltspunkt dienen die "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA" und die Lösungsvorschläge der "Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen".
- Radführungen im Sichtbereich können auch zum Wegfall von Parkplätzen führen.
- Die Sicherheit der Radfahrer und Fußgänger kann auch zu Lasten der Flüssigkeit des Autoverkehrs gehen. Dies gilt wiederum besonders bei Abbiegesituationen.
- Die „Freigabe von Gehwegen für Radfahrer“ soll die Ausnahme bleiben.
- Der Winterdienst soll verstärkt auf die Belange der Radfahrer abgestimmt werden. Es soll der Grundsatz gelten, dass wichtige Radverbindungen (Quell- Zielverbindungen) beim Winterdienst den Straßen gleichgestellt sind.
- Aufklärung und Informationen zu Radfahren im Winter sind durchzuführen. (Siehe unten, Kampagnen).

Bei geplanten Sanierungen, Umbauten und Neubauten von Fahrbahnen, Radwegen, kombinierten Geh-, Radwegen und Gehwegen sind Verbesserungen für den nicht-motorisierten Verkehr zu berücksichtigen.

- Planungen für nicht-motorisierten Verkehr sind den Planungen für Kraftverkehr gleichzusetzen.
- Generell sollen bei planmäßigen Sanierungsmaßnahmen, insbesondere bei nicht mehr zu den aktuellen Gegebenheiten der StVO passender Rad-Infrastruktur, Maßnahmen zur Verbesserung für den Radverkehr hergestellt werden.
- Zukünftig soll im Haushalt der Umbau von Gehwegen mit „Radfahrer frei“ und „nicht-benutzungspflichtige Radwege“ zu Radfahrstreifen oder Schutzstreifen auf Fahrbahnniveau berücksichtigt werden.
- Baustellen sind so einzurichten, dass der Rad- und Fußverkehr gefahrlos passieren kann.

Gemäß der Regelung, dass nach 2016 Ampeln für den Autoverkehr genauso für Radfahrer gelten, ist die bestehende Radinfrastruktur konsequent so anzulegen, dass an Ampelanlagen Missverständnisse vermieden werden. Dies gilt besonders für kombinierte Fuß-, Radampeln.

- Besonders parallel zu Vorfahrtsstraßen sind Radanlagen so zu gestalten, dass kombinierte Fuß-, Radampeln vermieden werden.
- Der Aufstellbereich für Radfahrer muss in den Sichtbereich der Autofahrer gelegt werden. Gegebenenfalls sind Haltelinien der Autos zurückzulegen.
- Direktes Linksabbiegen ist zu ermöglichen und z.B. durch vorgezogene Aufstellflächen und Abbiegespuren zu erleichtern.
- bei wichtigen Radbeziehungen (siehe oben, Quell-Zielverbindungen) sind die Schaltzeiten von Ampeln, besonders bei Querungen, den Bedürfnissen der Radfahrer anzupassen. Wieder gilt, Sicherheit der Radfahrer und Fußgänger kann auch zu Lasten der Flüssigkeit des Autoverkehrs gehen.

Der "Runde Tisch Radverkehr" soll bei den Planungen einbezogen werden.

- Insbesondere bei der Lösung von Konfliktstellen z.B. Abbiegebeziehungen, Querungen an Hauptstraßen usw.

Bei der Planung oder Überplanung von Wohngebieten oder bei der Erstellung von Bebauungsplänen ist der Radverkehr besonders zu berücksichtigen.

- Es ist auf barrierefreie und zielführende Verbindung zum umliegenden Radnetz zu achten und die Verbindung zu den als wichtig definierten Zielen z.B. Bahnhof und Schulen, sicher zu stellen.
- Es ist darauf zu achten, dass die Quartiere barrierefrei für den nicht motorisierten Verkehr erschlossen werden.
- Radabstellanlagen gehören mit zu den Planungen.

Kampagnen für Aufklärung, Sicherheit und Toleranz im Radverkehr und Straßenverkehr generell sind regelmäßig durchzuführen.

- Dafür ist in den für zukünftigen Haushalten jeweils ein Budget zu beschließen.

Haushaltsmittel: Erstmal keine.

Begründung:

Das bestehende Radverkehrskonzept von 2005 muss den geänderten Gegebenheiten der Straßenverkehrsordnung angepasst werden. Trotz des Wegfalls der allgemeinen Benutzungspflicht für Radwege ist Rad-Infrastruktur wichtig. Im „Nationalen Radverkehrsplan 2020“ des Bundes steht: „Regelübertretungen und Unfälle können ein Indiz für Defizite in der Infrastruktur sein“. Mit der Fortschreibung besteht die Chance, das Konzept zu einer „**Radverkehr-Agenda 2015+**“ zu entwickeln. Mit der Formulierung von Grundsätzen, welche die Probleme und Handlungsfelder konkret benennen, wird das Radkonzept zukünftig zu einer Erweiterung und Ergänzung des bestehenden Dachauer Mobilitätsleitbilds.

- Die Radverkehr-Agenda 2015+ bietet Anhaltspunkte für konkrete Maßnahmen im Sinne des Leitbilds: „Steigern der Attraktivität der Radverkehrs durch eine Konsequente Netzentwicklung“.
- Sie macht Maßnahmen gegenüber der Öffentlichkeit transparent.
- Sie erlaubt eine langfristige Planung.
- Sie hat Machbarkeit und Umsetzbarkeit im Blick. Da Verbesserungen für die Radinfrastruktur aus den sowieso zu leistenden Aufwendungen für Neubau, Erhalt und Sanierung der Verkehrsinfrastruktur generiert werden können.

Mit freundlichen Grüßen



Bernhard Sturm
Stadtrat/Bündnis für Dachau