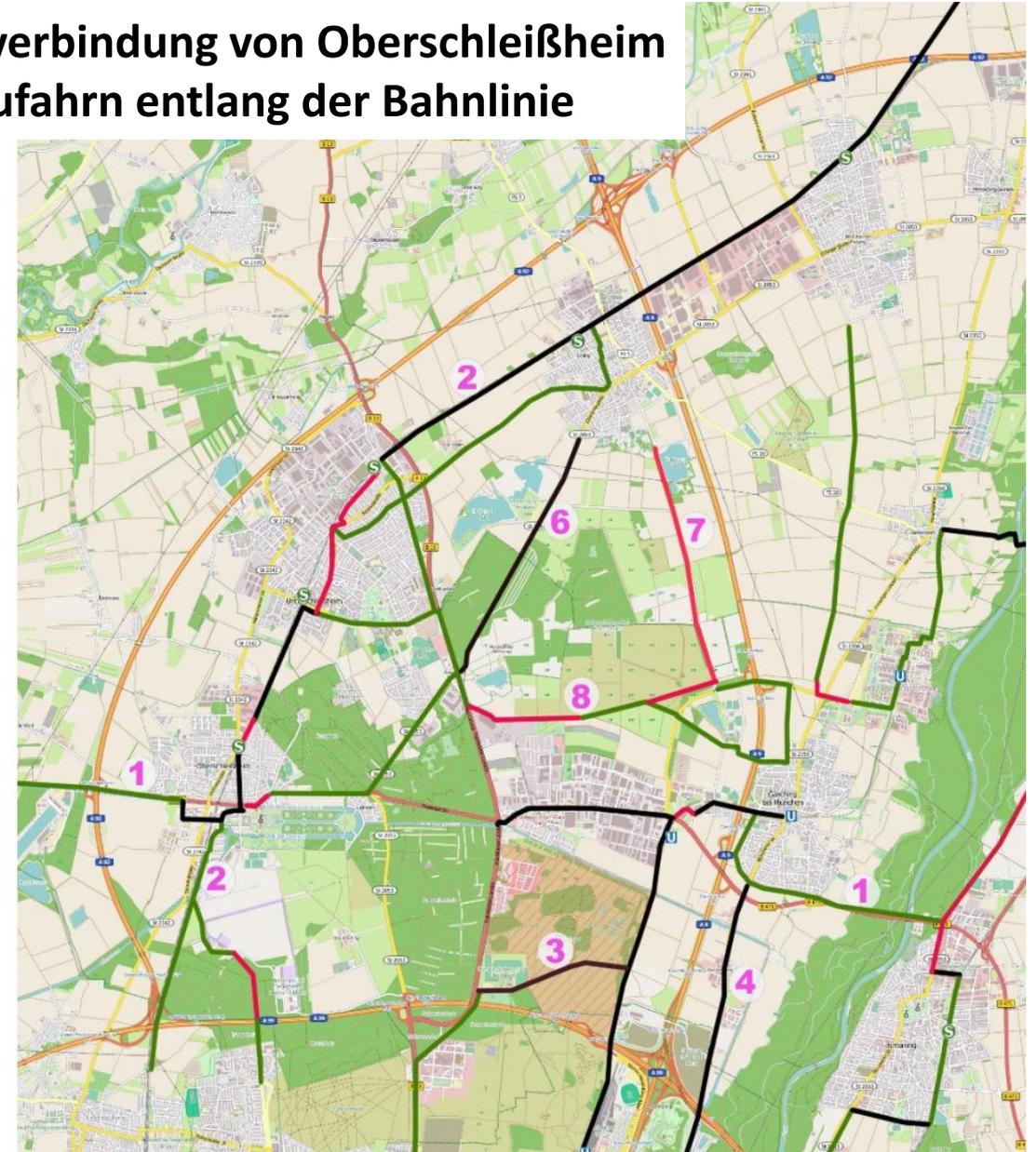
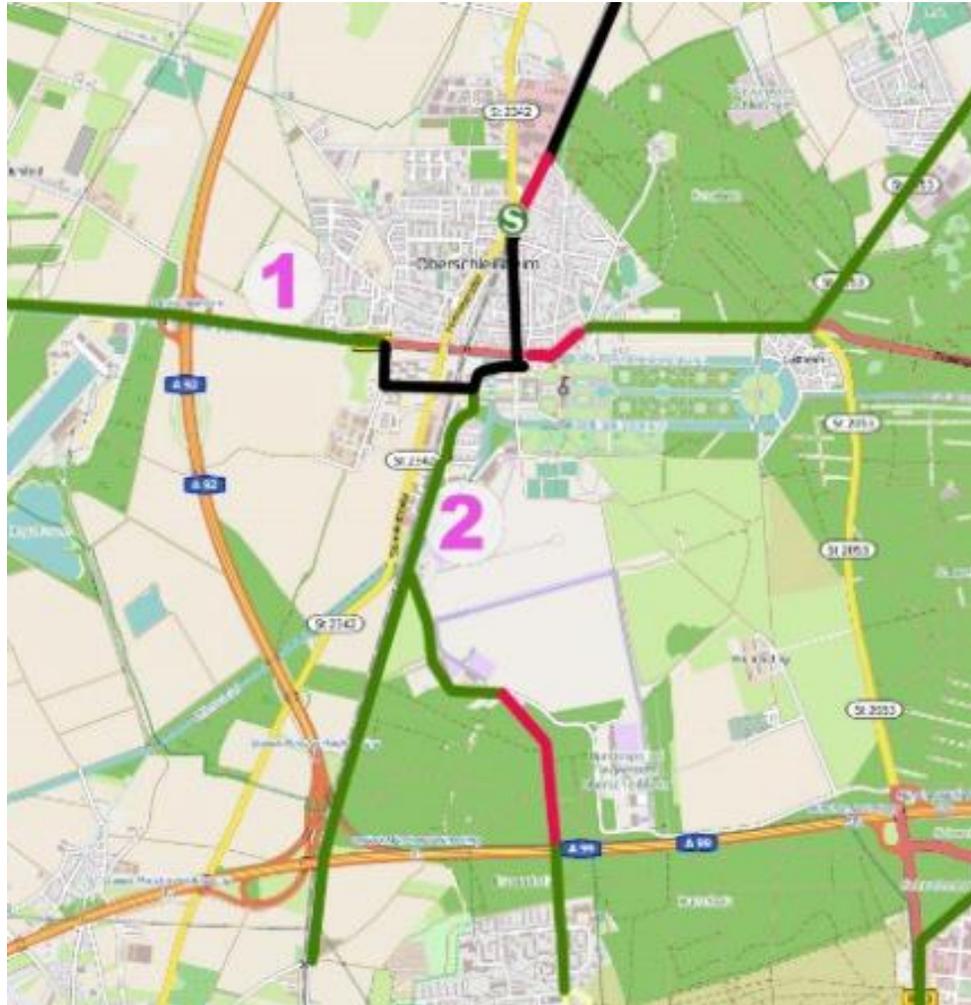


Interkommunale Radwegeverbindungen

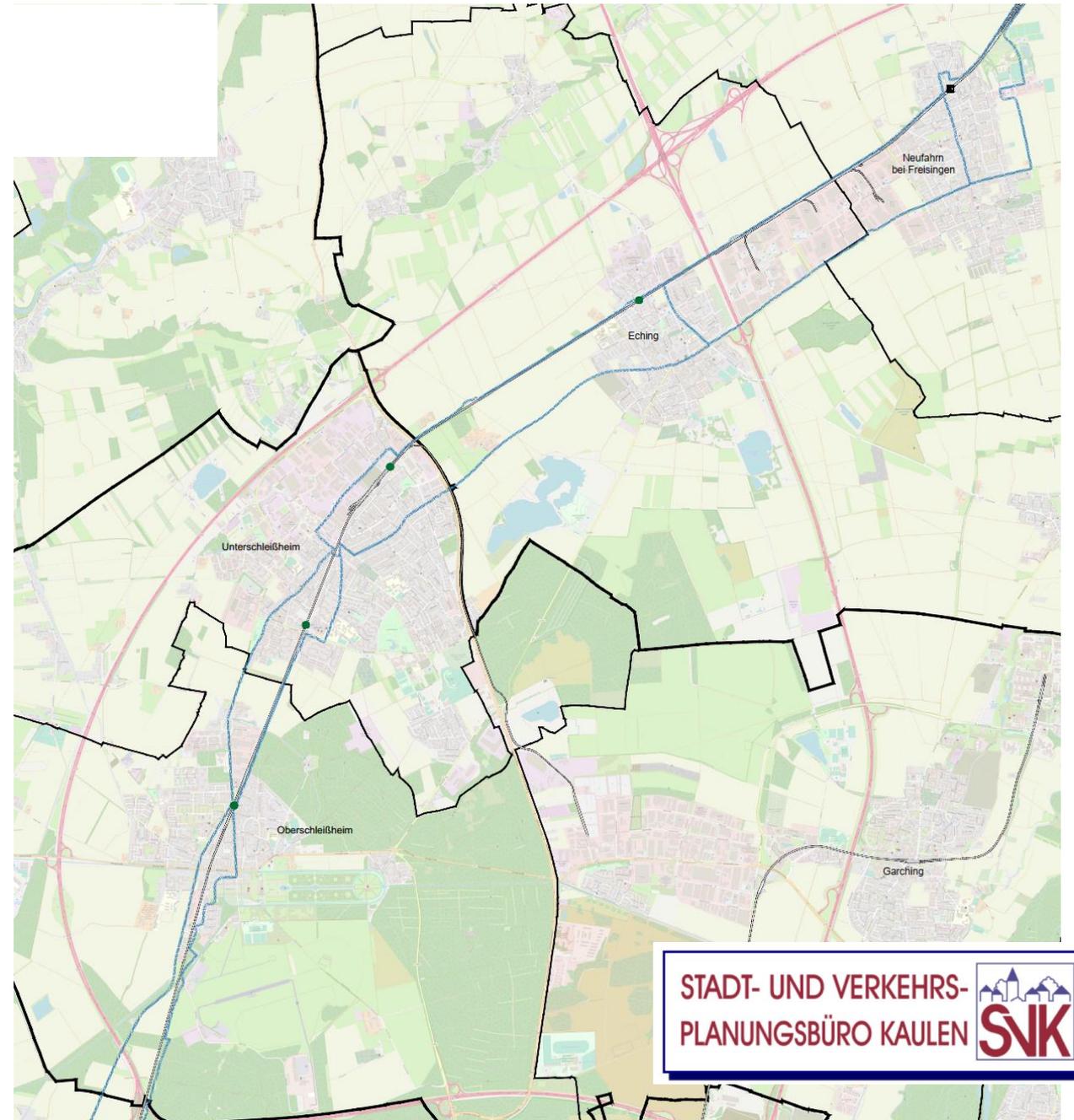
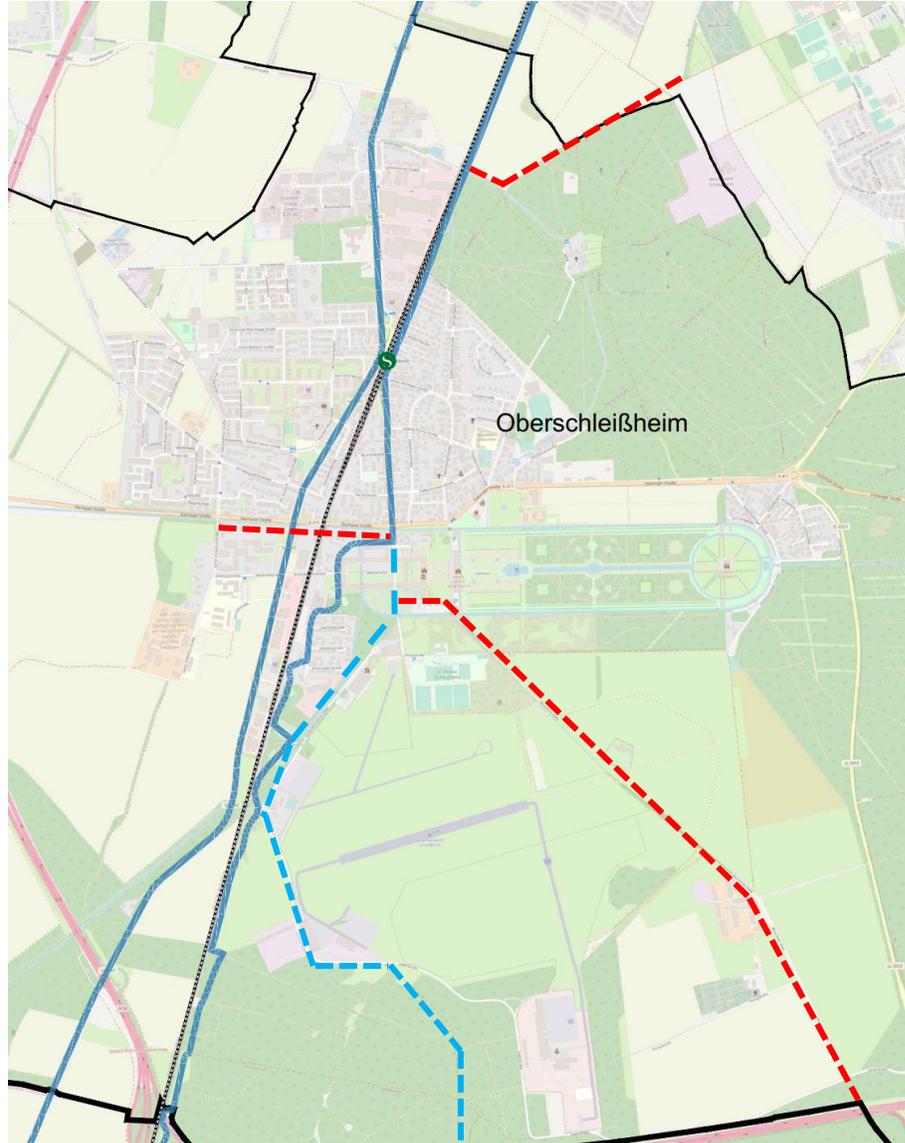
Zwischenbericht
Doris Rohe – Casimir Katz

Antrag der Grünen Oktober 2018

Radwegverbindung von Oberschleißheim
nach Neufahrn entlang der Bahnlinie

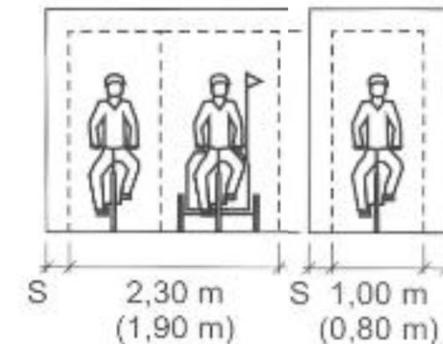
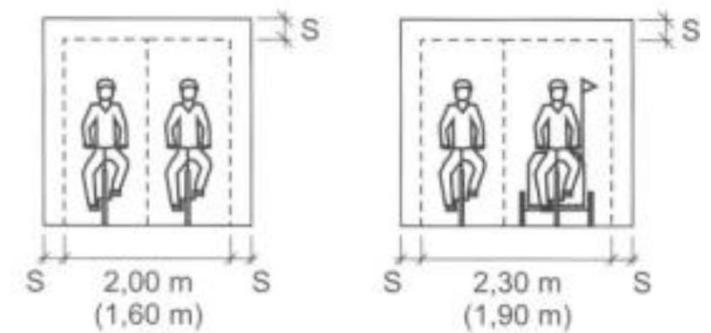


Machbarkeitsstudie 2020 Feldmoching – Freising



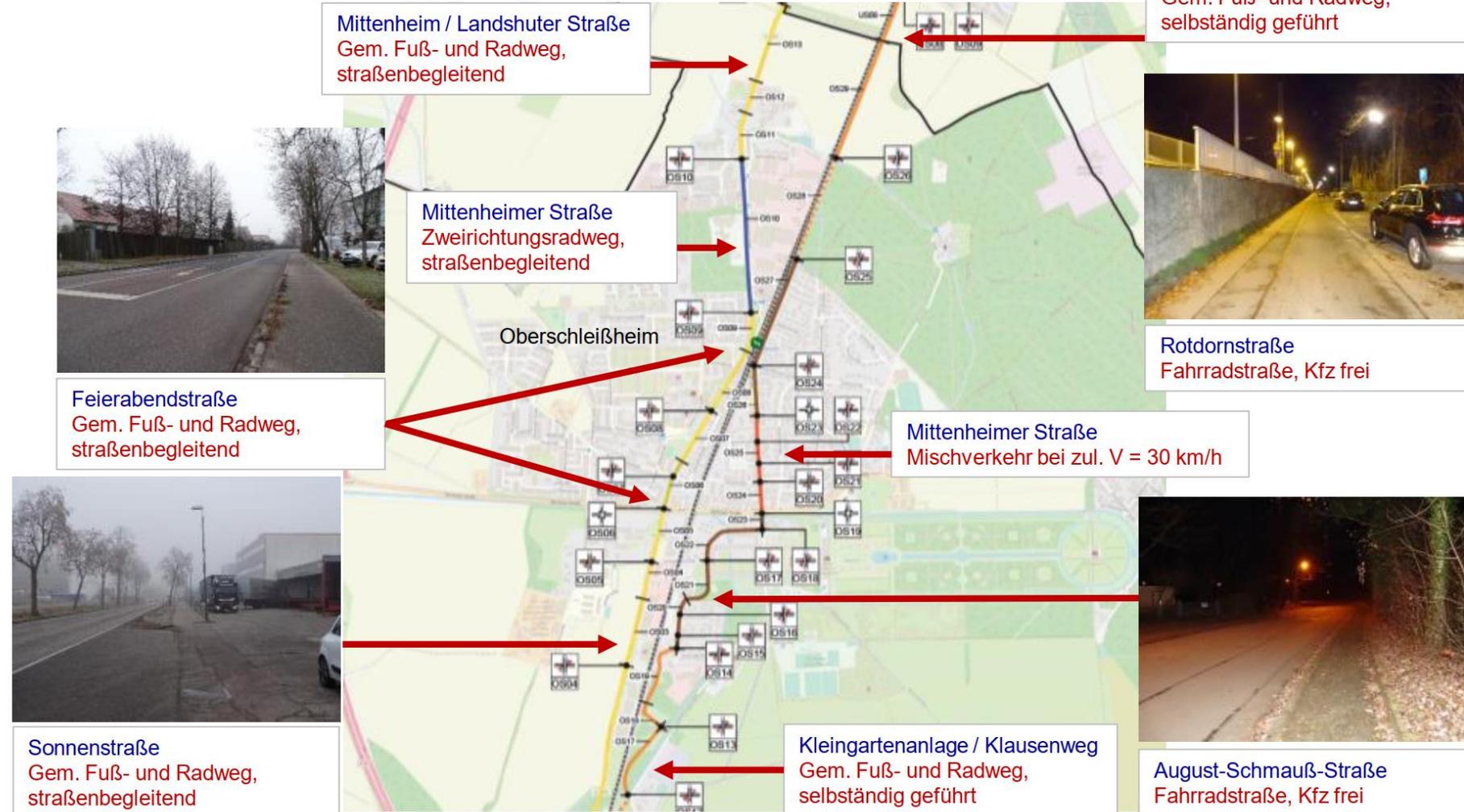
Qualitätsstandards

- Grundlegende Qualitätsanforderungen:
 - direkte und schnelle Radverbindung
 - weitgehende Bevorrechtigung / planfreie Führung an Knotenpunkten
- Breite:
 - Minimum – das Begegnen von zwei Radfahrern soll ermöglicht werden
 - Bei entsprechender Flächenverfügbarkeit – Nebeneinanderfahren von zwei Radfahrern und Überholen
- Führung mit dem Fußgängerverkehr:
 - Minimum – gemeinsame Führung mit Fußverkehr nur auf Abschnitten mit geringem Fußverkehrsaufkommen
 - Bei Bedarf und entsprechender Flächenverfügbarkeit – Trennung zum Fußgängerverkehr



Teilabschnitt M.-Feldmoching – Unterschleißheim

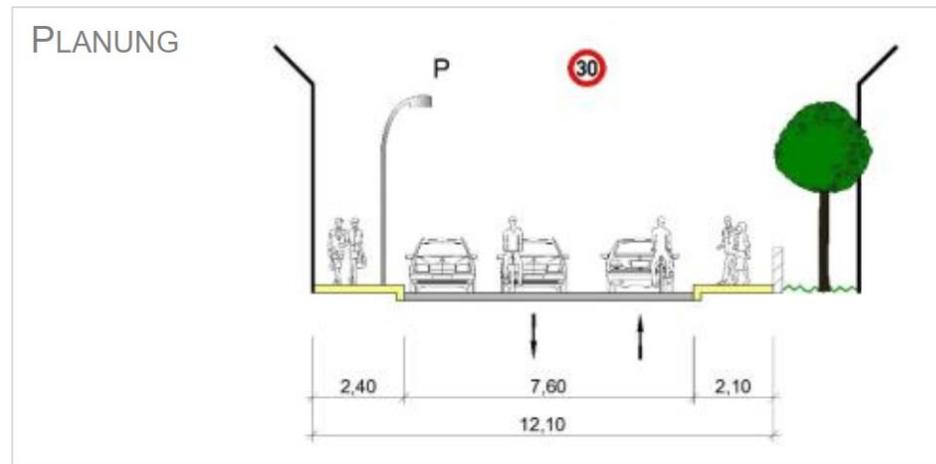
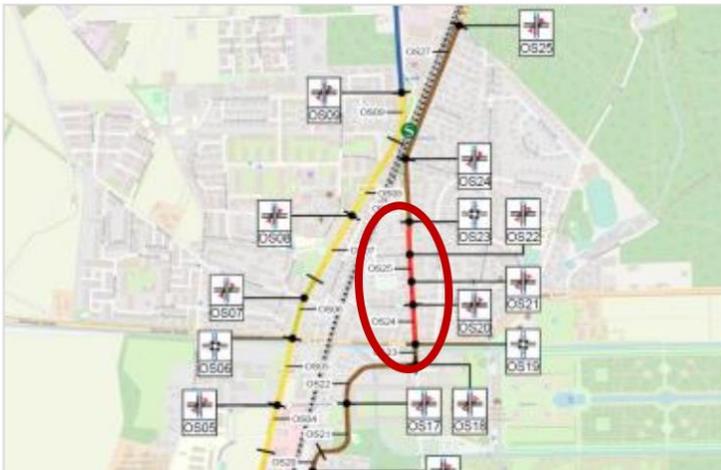
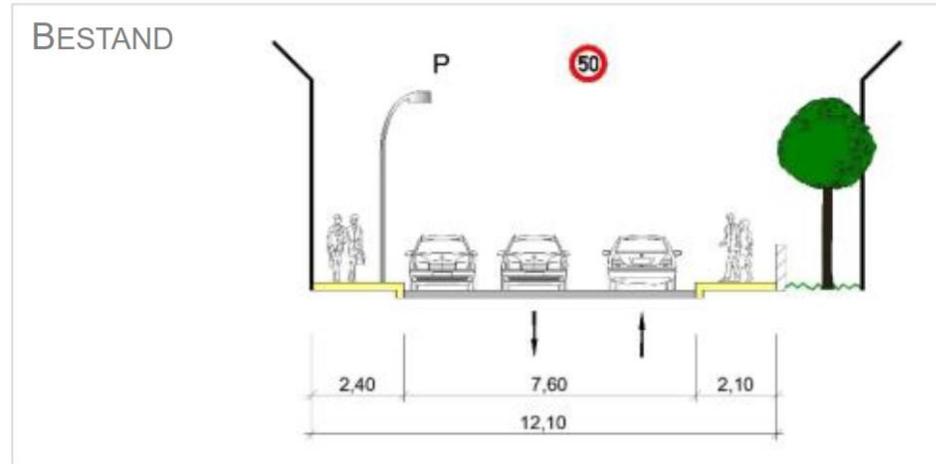
Führungsformen Oberschleißheim



Maßnahmenkonzept Infrastruktur

Beispielquerschnitt – Mittenheimer Straße (OS24)

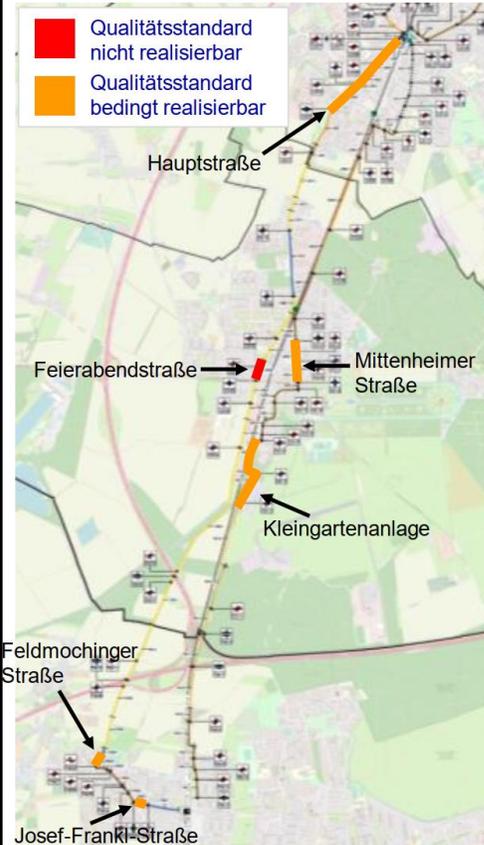
Mischverkehr bei zul. V = 30 km/h



Bewertung

Gegenüberstellende Bewertung

Einhaltung Qualitätsstandards



Führungsformen Streckenabschnitte	Variante 1 westlich S-Bahn	Variante 2 östlich S-Bahn
— Zweirichtungsradweg, selbstständig geführt	1.135 m (12,8 %)	
— Zweirichtungsradweg, straßenbegleitend		
— Einrichtungsradweg, straßenbegleitend,		
— Radfahrstreifen		
⋯ Schutzstreifen		
— Fahrradstraße	725 m (8,2 %)	920 m (10,9 %)
— gemeinsamer Fuß- / Radweg im Zweirichtungsverkehr, selbstständig geführt	380 m (4,3 %)	2.855 m (33,9 %)
⋯ gemeinsamer Fuß- / Radweg im Zweirichtungsverkehr, selbstständig geführt, Land- und Forstwirtschaftlicher Verkehr frei		1.510 m (17,9 %)
— gemeinsamer Fuß- / Radweg im Zweirichtungsverkehr, straßenbegleitend	5.260 m (59,6 %)	2.745 m (32,5 %)
— beidseitiger gemeinsamer Fuß- / Radweg im Einrichtungsverkehr, straßenbegleitend		
— Gehweg, Radfahrer frei im Zweirichtungsverkehr, straßenbegleitend	210 m (2,4 %)	
⋯ beidseitiger Gehweg, Radfahrer frei im Einrichtungsverkehr, straßenbegleitend		
— Mischverkehr, zul. V=30 km/h	1.120 m (12,7 %)	405 m (4,8 %)
Summe	8.830 m (100 %)	8.435 m (100 %)
■ Qualitätsstandard nicht realisierbar	210 m (2,4 %)	0 m (0 %)
■ Qualitätsstandard bedingt realisierbar	1.220 m (13,8 %)	875 m (10,4 %)
Gesamtbewertung	+	+

Bewertungen

Knotenpunkt und Querungsstelle		Variante 1 westlich S-Bahn	Variante 2 östlich S-Bahn
Querung mit Vorrang Interkommunaler Radweg		20 Stück (74,1 %)	24 Stück (80,0 %)
Planfreie Querung		2 Stück (7,4 %)	2 Stück (6,7 %)
Gleichberechtigte Querungsstelle		3 Stück (11,1 %)	4 Stück (13,3 %)
Querung mit Unterordnung Interkommunaler Radweg		2 Stück (7,4 %)	0 Stück (0 %)
Gesamtbewertung			

Fließender Kfz-Verkehr		Variante 1 westlich S-Bahn	Variante 2 östlich S-Bahn
 Anteil an gemeinsamer Führung im Mischverkehr		20,9 % (1,845 km)	82,1 % (6,925 km)
 Anteil an gemeinsamer Führung im Mischverkehr (Landwirt. Verkehr ausgenommen)		20,9 % (1,845 km)	49,6 % (4,180 km)
Gesamtbewertung			

Kriterien	Variante 1 westlich S-Bahn	Variante 2 östlich S-Bahn
Länge	8,830 km	8,435 km
Summe Verlustzeiten an Knoten	149 s	123 s
Verlustzeiten / km	16,87 s/km	14,58 s/km
Fahrzeit bei 20 km/h	28,97 min	27,36 min
Gesamtbewertung		

Kosten	Variante 1 westlich S-Bahn	Variante 2 östlich S-Bahn
Kosten gesamt	4.225.000 €	3.225.000 €
Streckenabschnitte	3.600.000 €	2.225.000 €
Knotenpunkte	625.000 €	1.000.000 €
Kosten / Kilometer	0,478 Mio. €/km	0,382 Mio. €/km
Gesamtbewertung		

Zusammenfassung

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	⊙	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	⊙	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	⊙	1	2	2	-	0	2	0
Städtebauliche Qualitäten / Erlebbarkeit	⊙	1	2	2	+	2	2	4
Kosten	-	0	3	0	⊙	1	3	3
Gesamtbewertung		15		47		12		38

- Vorrang für Variante West Ausbau mit Beleuchtung
- Alternative Variante Ost Ausbau mit reduziertem Standard
- Ausarbeitung der Vorzugsvariante