



Radverkehrskonzept Eching

Abschlussbericht

Impressum

Verantwortlich für Inhalte, Bilder und Texte und Inhaber des Urheberrechts ist topplan, Wald.

Bildnachweis:

Bilder, Texte, Gestaltungen und Grafiken
©topplan, soweit nicht anders genannt

Gender-Hinweis:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Stand:

Wald, November 2022

Hinweis:

Nachdruck der Inhalte, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Herausgebers. Dies gilt auch für die Aufnahme in elektronische Datenbanken und Vervielfältigung auf elektronischen Datenträgern.

Inhaltsverzeichnis

1. Über das Radverkehrskonzept	Seite 3
2. Das Radwegenetz in Eching	Seite 5
3. Erfasste Netz- und Qualitätskriterien	Seite 11
4. Streckenbezogene Entwicklungspotentiale	Seite 16
5. Problemstellen, Hindernisse und Potentiale	Seite 18
6. Fahrradparken	Seite 21
7. Handlungsfelder der Radverkehrsförderung	Seite 25
8. Fazit und Ausblick	Seite 40

Anlagen:

- I. Karte Gesamtwegenetz
- II. Karten Netz- und Qualitätskriterien
- III. Empfehlungen Ausbaustandards
- IV. Streckenbezogene Entwicklungspotentiale
- V. Problemstellen, Hindernisse und Potentiale
- VI. Fahrradparken
- VII. Radwegweisung

1. Über das Radverkehrskonzept

Bei keiner anderen Erfindung ist das Nützliche mit dem Angenehmen so innig verbunden, wie beim Fahrrad.

Adam Opel 1837 – 1895

Das Radverkehrskonzept

Um die klimafreundliche Mobilität in Eching weiter voranzubringen, lässt die Gemeinde ein Radverkehrskonzept erstellen. Ziel ist ein flächendeckendes kommunales Alltagsradnetz, mit Anbindung der Freizeitradverbindungen und Berücksichtigung wichtiger lokaler Zielpunkte. Das Konzept stellt auch einen wichtigen Baustein im Beitrittsprozess zur Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK) dar, denn mit der Mitgliedschaft geht auch die Verpflichtung zur Förderung des Radverkehrs einher.

Neben der intensiven Abstimmung mit den Verantwortlichen der Gemeinde ist die Befahrung und Analyse des Radnetzes vor Ort ein zentrales und wichtiges Element, zur Erfassung und Dokumentation des Status quo. In diesem Zuge erfolgt auch eine Betrachtung von Problemstellen und Entwicklungspotentialen im Netz, kombiniert mit entsprechenden Handlungsempfehlungen. In diesem Zuge erfolgt auch der digitale Aufbau einer Datenbank zum Radverkehr, um die Ergebnisse langfristig nutzbar zu machen.

Zudem wird ein Radverkehrshandbuch für Eching erstellt, das Best-Practice-Beispiele aus anderen Regionen zeigt und wichtige Radverkehrsthemen umfassender betrachtet und vertieft.

Die **Grafik unten** zeigt in Kürze den Projektablauf, bevor die nachfolgenden Kapitel die Details rund um den Radverkehr in Eching darstellen:



2. Das Radwegenetz in Eching

2.1 Alltags- und Freizeitradverkehr

2.2 Teilbereiche der Netzplanung

2.3 Netzhierarchien

2.4 Ausbaustandards

2.1 Alltags- und Freizeitradverkehr

DAS Radnetz gibt es nicht. Anders als im Schienenverkehr ist die Streckenführung als solche nicht determiniert und ein Radler kann (im Rahmen der Gesetze) frei wählen, wo er fahren möchte. Gleichwohl gibt es Wege, die geeigneter und weniger geeignet für Radverkehr sind. Welche das sind hängt auch stark vom Radfahrertyp ab. Wo ein Mountainbiker sich noch in seiner Komfortzone bewegt, stoßen Stadtradler an ihre Grenzen. Und wo der Radpendler sich noch sicher in den fließenden Verkehr einfügt, schiebt der Gelegenheitsradler vielleicht schon sein Rad auf dem Gehsteig. Um diesem Faktor gerecht zu werden, ist es sinnvoll, bereits im Zuge der Konzeption eines Radwegenetzes die Zielgruppe zu definieren:

- **Freizeitradnetz:** Wird gerne für die Naherholung genutzt, insbesondere bei schönem Wetter. Hier ist der Weg das Ziel. Im Falle von Eching gibt es ein regionales Freizeitradwegenetz des Landkreises Freising, das auch ausgedehnt sein sollte.
- **Alltagsradnetz:** Ein Netz das ganzjährig sicher und komfortabel befahrbar ist. Die Zielerreichung steht im Fokus. Im Falle von Eching wurden hierbei die als alltagsrelevant betrachteten Verbindungen herausgearbeitet und in das Netz aufgenommen.

Trotz dieser Differenzierung bewegen sich Radfahrende auf der selben Infrastruktur – wo keine sicher nutzbare Radinfrastruktur vorhanden ist, kommt keiner voran. Wege können also in mehrere Kategorien fallen und beispielsweise Teil von Alltags- und Freizeitradnetz sein – Doppelnutzungen sind damit kein Problem, vielmehr Normalität. Dennoch gehen mit jeder Netzart unterschiedliche Anforderungen einher, was auch die **Grafik rechts** zeigt.

Im **Freizeitbereich** sind Erholung und das Erlebnis des Draußen seins der Grund, warum viele Menschen zum Rad greifen. Das passiert in der Regel bei schönem Wetter, guten Bedingungen und abseits des Verkehrs. Direkte Linienführungen sind dazu nicht zwingend erforderlich, solange das „Gesamterlebnis“ passt.

Die Herausforderungen für den **Alltagsradverkehr** sind höher, unter anderem da er eher in urbanen Gebieten stattfindet. Dort ist die Flächenkonkurrenz hoch und die baulichen Möglichkeiten sind begrenzt. Wo im Freizeitverkehr auf parallele Routen ausgewichen werden kann, nimmt der Alltagsradler keine Umwege in Kauf. Es geht – wie bei jeder zielgerichteten Mobilität – darum, möglichst schnell von A nach B zu kommen. Mehr noch als beim Kfz-Verkehr ist beim Radverkehr in aller Regel der kürzeste Weg auch der schnellste. Umwege, Zick-Zack-Kurse, schlecht befahrbare Wege und Hindernisse akzeptiert der Alltagsradfahrer deshalb nicht. Zielerreichung ist der Anspruch und wo es Zeit und Nerven kostet das Rad zu nutzen, ist der Griff zum Autoschlüssel schnell getan.

In Eching wurde im Laufe des Projektes zwar der Fokus auf den Alltagsradverkehr gelegt, dennoch wurde im Rahmen der Befahrungen das Gesamtwegenetz erfasst, um Überblick über den gesamten Radverkehr zu erhalten – nicht nur einen Teilbereich.



2.2 Teilbereiche der Netzplanung

Um die Entwurfsplanung in der Gesamtheit zu verstehen, ist nicht nur wichtig, die Netzarten zu kennen. Auch über einzelne Netzbestandteile sollte man sich im Klaren sein, denn ein Radwegenetz kann mehrere Komponenten enthalten – so auch das Echinger Radwegenetz:

- **Basisnetz:**

Im Falle dieses Projektes handelt es sich dabei um die Wege des Alltags- und Freizeitradwegenetzes, die zum aktuellen Zeitpunkt bereits als sicher befahrbar eingestuft werden. Dies bedeutet nicht automatisch, dass kein Handlungsbedarf besteht – mäßige Wegezustände, nicht ideale Oberflächen und punktuelle Problemstellen können durchaus auch im Basisnetz auftreten und bringen Handlungsbedarf mit sich.

Es ist zudem wichtig sich zu verdeutlichen, dass es sich bei den Strecken des Basisnetzes nicht nur um Radwege im Sinne von separaten Radverkehrsführungen handelt. Auch Gemeindeverbindungsstraßen mit geringem bis mäßigem Verkehr und Wirtschaftswege können Teil des Basisnetzes sein.

- **Wunschlinien:**

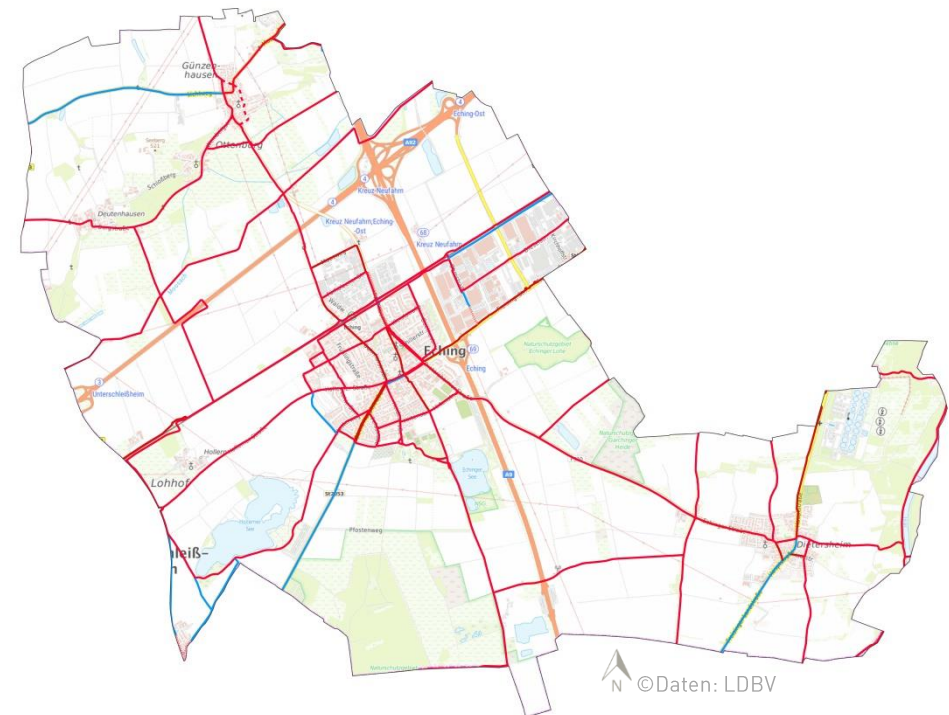
Diese Strecken sind zum aktuellen Zeitpunkt nicht, bzw. nicht sicher fahrbar. Ausschlaggebendes Hindernis ist in vielen Fällen der Faktor Verkehrssicherheit. Wenn diese nicht gegeben ist, dann ist es nicht tragbar Radfahrer dort entlang zu schicken, setzt man sie doch einem nicht kalkulierbaren Risiko aus.

Weiterer wichtiger Faktor ist der Wegezustand. Ist er zu schlecht, oder ein Weg unbefahrbar, ist die Aufnahme ins Basisnetz nicht möglich. Im Laufe des Projektes wurden die als Wunschlinien markierten Abschnitte als sinnvoll und wichtig für Eching herausgearbeitet. Die andersfarbige Kategorisierung zeigt, dass Handlungsbedarf besteht. Für alle Echinger Wunschlinien wurden Detailbetrachtungen erstellt, die in [Kapitel 4: Streckenbezogene Entwicklungspotentiale](#) vorgestellt werden.

- **Vorhandene Anschlussstrecke an Netzlücke:**

In diese Kategorie fallen Wege, die bereits fahrbar sind, aber ohne die Ertüchtigung einer Wunschlinie nutzlos. So sind beispielsweise im Bereich des Echinger Geflügelhofs Anschlussstrecken zu finden, die nur sinnvoll nutzbar sind, wenn auch die dorthin führenden Wunschlinien in einen befahrbaren Zustand versetzt werden.

Die Karte unten zeigt das Echinger Gesamtwegenetz. Eine größere Darstellung findet sich in [Anlage I – Karte Gesamtwegenetz](#) :



Allerdings genügt eine simple Unterteilung des Netzes in fahrbar und nicht fahrbar nicht. Um zu wissen, wo man ansetzen sollte, ist eine Feinbetrachtung notwendig. Ein erstes Instrument für diese Analyse wird nachfolgend dargestellt: Die Netzhierarchie.

2.3 Netzhierarchien

Als Kommune ist es meist nicht einfach zu entscheiden, an welchen Stellen die Radverkehrsförderung besonders wichtig ist. Häufig gibt es zahlreiche Verbindungen und Knotenpunkte, bei denen Handlungsbedarf besteht. Um nicht vor der Fülle an Anforderungen zu kapitulieren, ist es wichtig die Maßnahmen zu priorisieren und das Ziel nicht aus den Augen zu verlieren: Die Realisierung eines alltagstauglichen Radwegenetzes, das die Bedürfnisse der Bevölkerung erfüllt.

Ein grundlegendes Hilfsmittel zur Strukturierung und Priorisierung ist die Einteilung des Netzes in **Hierarchien**. Ähnlich wie im Straßenverkehr, wo ein Netz in Autobahnen, Bundes-, Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen unterteilt wird, kann auch das Radverkehrsnetz unterteilt werden. Dazu werden die einzelnen Radverbindungen entsprechend ihrer Bedeutung für den gesamten Radverkehr gewichtet. Diese Unterteilung trägt dazu bei zu erkennen, wie relevant eine Achse ist und ob sie eher von über- oder untergeordneter Bedeutung für Radfahrende ist.

Um die Gliederung fundiert vornehmen zu können, ist die Betrachtung von potentiellm Quell- und Zielverkehr sinnvoll. Gewerbegebiete, Arbeitgeber, Schulen und größere Freizeitziele sind weitere relevante Aspekte. Auch Bahnhöfe und ÖPNV-Knotenpunkte, sind als Säulen der Intermodalität ein Faktor.

Der Entwurf der Netzhierarchien geht zurück auf den Workshop in Eching im Februar 2022. Dort wurden zunächst im Plenum wichtige Zielpunkte in Eching definiert, bevor in Kleingruppen mit der Fragestellung „*Wo sehen Sie die Haupt- und Nebenachsen des Radverkehrs?*“ die wichtigsten Verbindungen herausgearbeitet wurden. Im Nachgang wurden diese Ergebnisse analysiert und kanalisiert, so dass sich vier Hierarchieebenen ergeben haben. Es sei ausdrücklich erwähnt, dass jede Hierarchieebene ihren Beitrag zum Radwegenetz leistet – ansonsten wäre die Verbindung nicht enthalten.

Grundsätzlich sollten bei den Hierarchien für Anschlüsse an Nachbarregionen auch regionale Netzhierarchien beachtet werden. Nur weil eine Achse lokal relevant ist, muss das nicht heißen, dass sie auch regional bedeutsam ist und umgekehrt. Im Eching Konzept lag der Fokus allerdings auf der Erarbeitung der lokal relevanten Achsen und damit auf den lokalen Netzhierarchien:





- **Lokale Hauptroute (1. Kategorie):**

Die lokalen Hauptrouten im Gemeindegebiet Eching verbinden den Kernort mit umliegenden Ortsteilen. Zudem sind die wichtigsten Nord-Süd- und Ost-West-Achsen enthalten. Lokale Hauptrouten sind die wichtigsten Achsen und das Grundgerüst des Radwegenetzes. Es sind die Achsen enthalten, auf denen mit einer hohen Frequenz an Radfahrenden zu rechnen ist. Damit gehen auch erhöhte Anforderungen an den Ausbaustandard auf diesen Achsen einher. So sollten an allen Hauptrouten eigenständige Radverkehrsführungen vorgesehen werden. Eine gemeinsame Führung des Radverkehrs mit Kfz-Verkehr oder Fußgängern sollte die Ausnahme sein. Neben lokal relevanten Aspekten wurden auch Korridore für potentielle Radschnellverbindungen in dieser Hierarchieebene bedacht.

- **Lokale Route (2. Kategorie):**

Auch diese Ebene ist von hoher Bedeutung für den Radverkehr. Die Verbindungen sind wichtige Ergänzung und Zubringer zu den Hauptrouten. Sie verdichten das Netz und binden wichtige Nachbarmbereiche an, zugleich ist auch die Sicherung der Qualitätsstandards wichtig und notwendig, um die Nutzung komfortabel zu gestalten. Sofern Radverbindungen dieser Hierarchieebene entlang von Hauptverkehrsachsen führen, ist ebenfalls eine Trennung vom Kfz- und Fußgängerverkehr als Ausbauziel vorzusehen. Auf untergeordneten Straßen (z. B. in Wohngebieten) kann eine Führung im Mischverkehr erfolgen, sofern die Verkehrssicherheit gewährleistet ist.



-  1 - Lokale Hauptroute
-  2 - Lokale Route
-  3 - Lokales Basisnetz
-  4 - Untergeordnete Ergänzung und Anschlüsse in Nachbarkommunen

N ©Daten: LDBV

- **Lokales Basisnetz (3. Kategorie):**

Das Basisnetz ergänzt die beiden zuvor genannten Hierarchien. Es handelt sich hierbei meist um Zubringer, Querverbindungen und Umfahrungen. Angestrebt wird auf dem Basisnetz ein kompletter Ausbau in Asphalt oder mit einem vergleichbaren Bodenbelag. Da es sich unter anderem um Straßen und Wege mit geringem Verkehrsaufkommen handelt, ist eine Führung der Radfahrer im Mischverkehr zulässig. Ebenso sind gemeinsame Geh- und Radwege in dieser Hierarchieebene möglich.

- **Ergänzungsnetz (4. Kategorie):**

Hierzu zählen ergänzende Verbindungen, die teilweise auch Freizeitcharakter haben. Auf diesen Strecken ist auf Grund der potentiellen Quellen und Ziele mit weniger Radverkehr zu rechnen, als auf denen der höheren Hierarchien. Dennoch sind die Strecken für ein lückenloses Radwegenetz relevant und daher berücksichtigt.

Die Karte links zeigt die lokalen Netzhierarchien in Eching. Eine größere Darstellung findet sich in *Anlage II – Karten Netz- und Qualitätskriterien, Seite 3.*

Gemeinsam Ziele erreichen!
Machen wir uns auf den Weg.



2.4 Ausbaustandards

Doch was fängt man nun mit den Hierarchien an?

Hierarchien alleine haben noch keine Aussagekraft, es ist wichtig, dass sie mit Fakten unterfüttert sind. Zu diesem Zweck werden zu den Hierarchien **Ausbaustandards** definiert. Diese Standards legen fest, wie die einzelnen Hierarchien ausgestaltet werden sollen – denn auch im Straßenverkehr sind Bundesstraßen in der Regel breiter als Gemeindestraßen. Eine lokale Hauptroute muss also anders ausgestaltet sein, als ein Weg im Ergänzungsnetz.

Um dem gerecht zu werden, wurden ausführliche tabellarische Empfehlungen zu den einzelnen Hierarchien im Hinblick auf Zustand, Fahrbahnbelag, Winterdienst und Beleuchtungskonzept erstellt. Auch die Auswahl der passenden Führungsform und die damit einhergehenden Breiten sollten der Hierarchie entsprechen und sind in den Tabellen mit vermerkt.

Es gilt natürlich: Besser geht immer. Das bedeutet, dass die tabellarischen Übersichten den Mindeststandard aufzeigen, der erfüllt sein sollte, um der Bedeutung der Strecke gerecht zu werden. Sollten die Anforderungen an einigen Stellen nicht erfüllt sein, müssen Maßnahmen ergriffen werden, um die Situation zu verbessern. Denn eine *Lokale Hauptroute*, die dieser Bezeichnung nur auf dem Papier gerecht wird, trägt nichts zur Förderung des Radverkehrs bei.

Alle tabellarischen Empfehlungen zu den Ausbaustandards sind in *Anlage III – Empfehlungen Ausbaustandards* dargestellt.

3. Erfasste Netz- und Qualitätskriterien

3.1 Streckenbezogene Qualitätskriterien

3.2 Wegebelag

3.3 Wegezustand

3.4 Wegebreite

3.5 Verkehrsbelastung

3.6 Verkehrssicherheit

3.7 Führungsformen im Radverkehr

3.1 Streckenbezogene Qualitätskriterien

Streckenbezogenen Qualitätskriterien betreffen ganze Abschnitte und sind jeweils in verschiedene Abstufungen gegliedert. Für das Projekt in Eching wurden die nachfolgenden Kriterien erfasst. Die Tortendiagramme zeigen die Verteilung auf die einzelnen Attribute im Gemeindegebiet.



Zu den nachfolgenden Diagrammen und Erklärungen:

Bei Durchsicht und Interpretation der Ausführungen die Korrelationen beachten: z. B. sind viele Wege im Radwegenetz asphaltiert und ausreichend breit – allerdings sind es ausgebaute Straßen, die Radfahrende im Mischverkehr führen. Es ist also stets eine weiterführende Detailbetrachtung notwendig – beispielsweise mit Hilfe der Datenblätter in den Anlagen und den einzelnen Karten in *Anlage II – Karten Netz- und Qualitätskriterien*.



Lesen Sie im Radverkehrshandbuch Eching: Kapitel 4: Streckenbezogenen Qualitätskriterien

Im Radverkehrshandbuch werden die einzelnen Qualitätskriterien und ihre Abstufungen eingehender betrachtet. Die Ausprägungen der Attribute werden durch Abbildungen verdeutlicht und es wird dargestellt, was es im Rahmen der Qualitätsanforderungen zu beachten gilt. Das Radverkehrshandbuch gibt damit tieferen Einblick in die streckenbezogene Qualitätssicherung.

3.2 Wegebelag

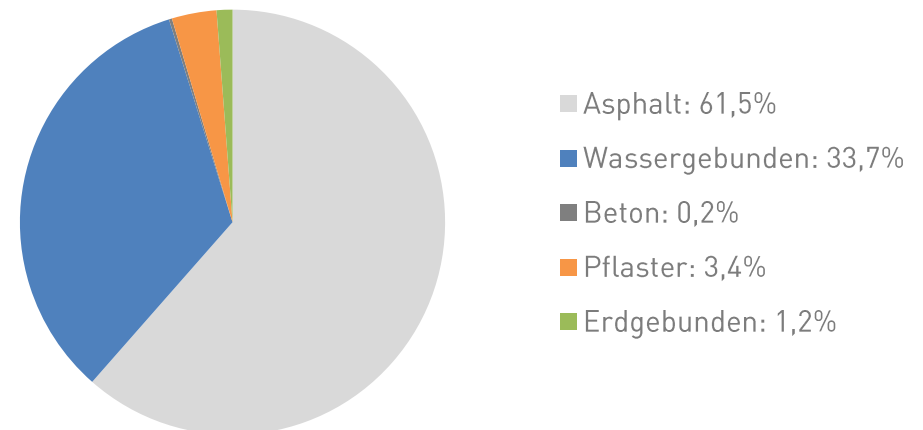
(Kartendarstellung für Eching in *Anlage II, S. 5*)

Der Wegebelag wurde mit folgenden Abstufungen aufgenommen:

- Asphalt
- Kies / Wassergebundene Decke
- Pflaster
- Beton
- Erdgebundene Wege

Er ist elementar für die komfortable Befahrbarkeit. Besonders im Alltagsradverkehr, wo ganzjährige Nutzbarkeit bei jeder Witterung Ziel sein sollte, ist gute Oberfläche ein Faktor, wenn es zur Entscheidung für oder gegen das Rad kommt.

Betrachtet man den Wegebelag in Eching sind 60% der Wege bereits asphaltiert, was grundsätzlich für den Radverkehr sehr positiv ist – allerdings sind die asphaltierten Strecken teilweise Straßen mit Mischverkehr. Der Anteil an wassergebundenen Decken liegt bei fast 34%, wobei gute Kieswege im Freizeitbereich durchaus vertretbar sind. Zudem muss der Zustand der Strecken beachtet werden – Asphalt ist nicht gleich Asphalt – regelmäßige Instandhaltung ist ein entscheidender Faktor für die Qualität.



3.3 Wegezustand

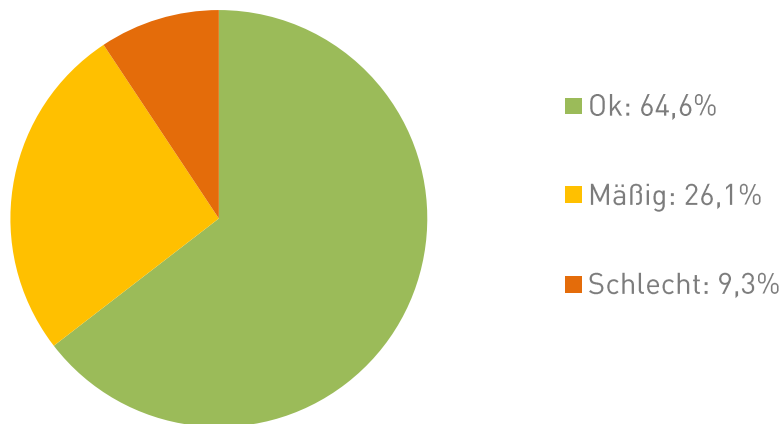
(Kartendarstellung für Eching in Anlage II, S. 6)

Die Unterteilung im Projekt war folgendermaßen:

- Ok
- Mäßig
- Schlecht
- Unbefahrbar

Wegezustand und Wegebelaag sind eng verknüpft. Ein wasser- oder erdgebundener Weg kann im Grunde fast nie in gutem Zustand sein, insbesondere wenn ganzjährige Befahrbarkeit ein Kriterium ist. Asphaltierte Wege in schlechtem Zustand, mit Schlaglöchern etc. bieten allerdings auch keinen Komfort und können zu einer Einstufung des Wegezustandes als „mäßig“ oder „schlecht“ führen. Mit Hilfe des Wegezustands kann der potentielle Handlungsbedarf auf den Radstrecken verdeutlicht werden.

Unbefahrbare Wege gab es in Eching keine, die schlechten und mäßigen Abschnitte waren meist auf wasser- und erdgebundenen oder gepflasterten Abschnitten zu finden. Für schlechte Abschnitte ist Sanierung ein Muss, bei mäßigen Abschnitten ist Instandsetzung zu empfehlen. Je höher die Netzhierarchie der Strecke, desto mehr Initiative ist nötig, um den Wegezustand zu optimieren.



3.4 Wegebreite

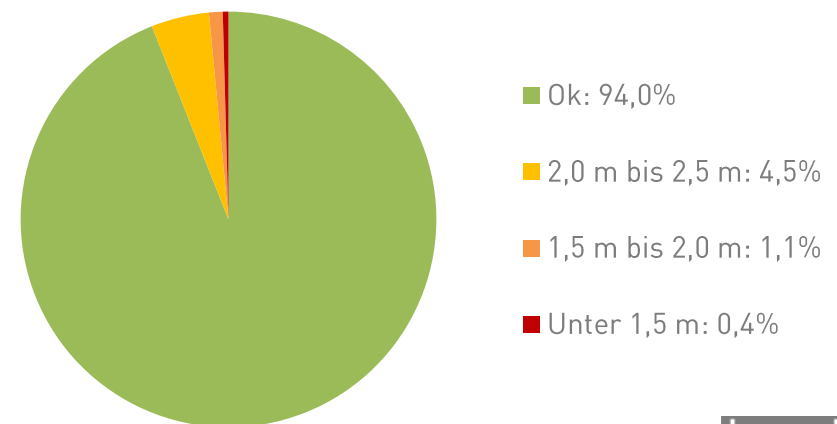
(Kartendarstellung für Eching in Anlage II, S. 7)

Es wurden folgende Abstufungen der Breite aufgenommen:

- Ok
- 2,0 bis 2,5 Meter
- 1,5 bis 2,0 Meter
- Unter 1,5 Meter

Ausreichende Wegebreiten ermöglichen gefahrlosen Begegnungsverkehr ohne unnötiges Abbremsen – bei täglichen Fahrten ein wichtiger Faktor. Bei Fahrbahnmarkierungen wie Schutz- oder Radfahrstreifen kommt der Faktor Sicherheit hinzu – eine zu schmale Radinfrastruktur ist problematisch. Aber auch bei Geh- und Radwegen gibt es hier immer wieder Handlungsbedarf.

Zu geringe Wegebreiten waren in Eching selten anzutreffen. Eher gab es punktuelle Engstellen, oder sehr kurze Abschnitte mit zu geringen Breiten. Was im Zusammenhang mit den Breiten relevant wird und ist die Wegepflege: Gut gestutzte Bankette sind insbesondere auf separaten Radverkehrsführungen ein wichtiger Faktor für komfortable Breiten, denn sobald Bewuchs die Breite der Wege mindert, können sie nicht mehr vollumfänglich genutzt werden und der Komfort sinkt.



3.5 Verkehrsbelastung

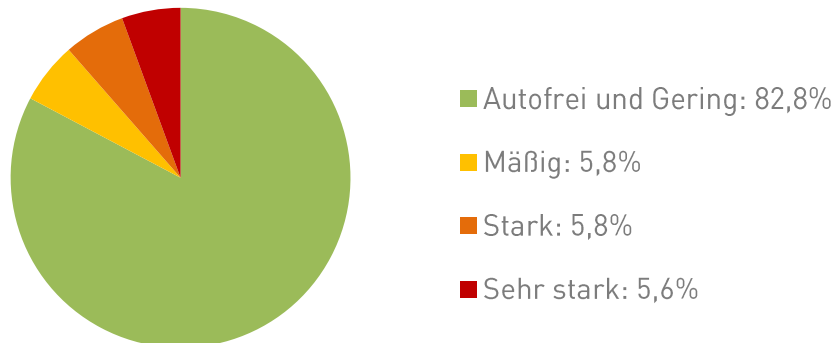
(Kartendarstellung für Eching in *Anlage II, S. 9*)

Die Aufnahme der Verkehrsbelastung bei den Befahrungen vor Ort ist komplex, denn je nach Tageszeit können starke Schwankungen vorkommen. Um dies abzufedern, werden wenn möglich DTV-Werte (= durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) zur Bestimmung des Verkehrsaufkommens verwendet. Hierzu wurde unterteilt:

- Autofrei (0 – 10 Kfz/Tag)
- Gering (10 – 1.500 Kfz/Tag)
- Mäßig (1.501 – 3.000 Kfz/Tag)
- Stark (3.001 – 5.000 Kfz/Tag)
- Sehr stark (Über 5.000 Kfz/Tag)

Die Verkehrsbelastung des Radwegenetzes in Eching ist in vielen Bereichen in Ordnung. Dies ist unter anderem den vorhandenen Geh- und Radwegen und Wirtschaftswegen die für Kfz gesperrt sind geschuldet, aber auch verkehrsarmen Nebenstraßen.

Die Verkehrsbelastung ist allerdings nur ein Hilfsmittel, um einen viel relevanteren Faktor zu untermauern: Die Verkehrssicherheit. Mischverkehr ist nur bis zu bestimmten Kfz-Stärken tragbar und Radfahrende sind im Verkehr gefährdeter als andere Verkehrsteilnehmer, da sie ungeschützt unterwegs sind. Am Ende des Tages ist wichtig, dass ein Radwegenetz entsteht, das durchgehend und komfortabel befahrbar ist, aber letztendlich vor allem eins: Sicher.



3.6 Verkehrssicherheit

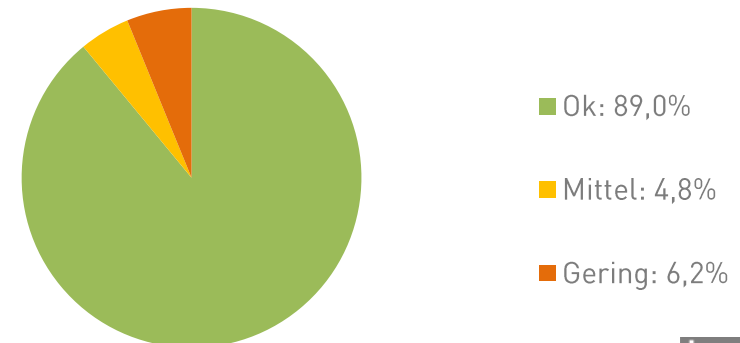
(Kartendarstellung für Eching in *Anlage II, S. 8*)

Es wurden folgende Abstufungen aufgenommen:

- Ok
- Mittel
- Gering

Die Verkehrssicherheit ist wesentlicher Faktor zur Darstellung der Sicherheit und Nutzbarkeit der Radinfrastruktur. Ist die Sicherheit nicht gegeben, ist mit erhöhtem Unfallrisiko zu rechnen. Zudem verzichten Menschen eher aufs Rad fahren, wenn sie sich unsicher und schlecht aufgehoben fühlen. Sichere Befahrbarkeit ist daher ein wichtiges Ziel. Dies kann auf verschiedenen Wegen erreicht werden: Verkehrsarme Nebenstraßen können ebenso sicher befahrbar sein, wie separate Radverkehrsführungen, oder Wirtschaftswege.

Schade, aber nicht ungewöhnlich ist, dass vorhandene Geh- und Radwege am Ortseingang enden und am Ortsausgang wieder beginnen. Die eigentliche Ortsdurchfahrt muss im Mischverkehr befahren werden, oder es kommen Kompromisslösungen wie „Gehweg – Rad frei“ oder zu schmale Radwege zum Tragen, die den Anforderungen des Alltagsradverkehrs nicht gerecht werden. Ähnlich ist es auch in Eching der Fall, wo unter anderem die Ortsdurchfahrt ein kritischer Bereich für Radfahrende ist. Mehr dazu: *Kapitel 4: Streckenbezogene Entwicklungspotentiale*.



3.7 Führungsformen im Radverkehr

(Kartendarstellung für Eching in Anlage II, S. 4)

Die Führungsform ist mehr als nur ein Qualitätskriterium – sie gibt Aufschluss darüber, wie die Radfahrenden in den Verkehr integriert werden und durch eine Vielzahl an Führungsformen wird eine Auswahl an Möglichkeiten geschaffen, den Radverkehr den individuellen Gegebenheiten vor Ort anzupassen.

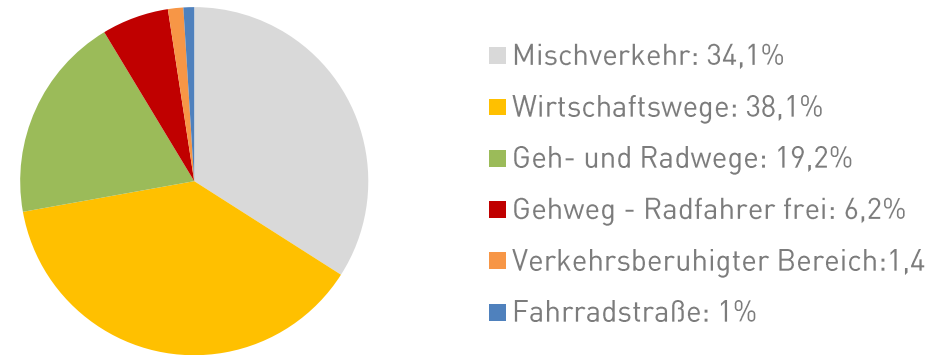
Folgende Führungsformen wurden (sofern vorhanden) aufgenommen:

- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Getrennter Geh- und Radweg
- Radfahr- und Schutzstreifen
- Gehweg – Radfahrer frei
- Fahrradstraße
- Wirtschaftswege und für Kfz gesperrte Wege
- Verkehrsberuhigte Bereiche
- Straßennutzung



Die **Abbildungen** zeigen Beispiele für Verkehrszeichen die zur Anordnung der einzelnen Führungsformen verwendet werden.

Positiv im Gemeindegebiet von Eching sind vorhandene Geh- und Radwege und ein Großteil der Wirtschaftswege zu bewerten. Auch die Führung auf von Fahrradstraßen und in verkehrsberuhigten Bereichen ist sinnvoll. Dennoch gibt es Handlungsbedarf, sei es auf Grund der Führung im Mischverkehr, oder wegen unkomfortabler Führungen. Auch Radfahr- oder Schutzstreifen werden bisher nicht genutzt, Fahrradstraßen sind die Ausnahme. Teils ist dies Verkehrsstärken, enger Bebauung und mangelnden Querschnitten geschuldet, dennoch wäre teilweise Potential für mehr. Anregungen gibt **Kapitel 4: Streckenbezogene Entwicklungspotentiale**.



Betrachtet man Führungsformen im Radverkehr ist wichtig, auch die Übergänge zwischen Führungen zu analysieren – hier liegen oft zentrale Problemstellen, beispielsweise bei der Überleitung eines Radwegs in den Mischverkehr, oder wenn ein Schutzstreifen in die Fahrbahn übergeht. Details zu den entsprechenden Problemstellen zeigt **Kapitel 5: Problemstellen, Hindernisse und Potentiale**.



Lesen Sie im Radverkehrshandbuch Eching:
Kapitel 2: Führungsformen des Radverkehrs

Dieser Bereich des Handbuchs beschäftigt sich mit verschiedenen Führungsformen des Radverkehrs. Diese werden ausführlich vorgestellt und im Hinblick auf ihre Eignung bewertet.

4. Streckenbezogene Entwicklungspotentiale

4. Streckenbezogene Entwicklungspotentiale

Im Rahmen des Echinger Radverkehrskonzeptes war es nicht nur das Ziel den Status quo des Radwegenetzes zu erfassen und zu dokumentieren. Vielmehr sollten auch nicht genutzte Potentiale und streckenbezogene Weiterentwicklungen betrachtet werden. So wurden im Rahmen des Netzentwurfs und des Workshops im Februar 2022 Erweiterungen des Netzes diskutiert und Vorschläge für relevante Strecken herausgearbeitet. Der Großteil der Strecken hat daraufhin Eingang in das Konzept gefunden und wurde im Rahmen der Ortsbefahrungen betrachtet.

Die Entwicklungsmöglichkeiten wurden hierzu in drei Teilbereiche untergliedert:

- **Optimierung Routenverlauf:**

Hier sind Strecken enthalten, die in der jetzigen Form nutzbar sind, wo es aber möglicherweise eine alternative Führung für den Radverkehr geben könnte. Die Alternative ist hierbei in der Regel ähnlich direkt und zielführend, aber potentiell komfortabler, was Steigung oder Verkehrsbelastung angeht.

- **Sanierungsbedarf:**

Diese Strecken sind vorhanden, weisen aber Mängel auf. Die Mängel können die Art der Führung, aber auch den Zustand betreffen. Ziel sollte sein, diese Strecken nach und nach zu verbessern und Echinger damit noch radfreundlicher zu machen.

- **Ausbaubedarf:**

Bei diesen Strecken handelt es sich um Vorschläge, wo noch keine Radverkehrsführungen vorhanden sind. Enthalten sind beispielsweise neue Radwege entlang von Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen, aber auch Netzergänzungen wie eine weitere Querungsmöglichkeit der Bahnlinie.

Alle streckenbezogenen Entwicklungspotentiale wurden einzeln betrachtet und analysiert. Detaillierte Auswertungen in Form von Tabellen und Karten mit Datenblättern sind *Anlage IV – Streckenbezogene Entwicklungspotentiale* zu entnehmen.

Im Rahmen der Analyse wurden die Maßnahmen in Ausbauprioritäten gegliedert. Einfluss auf die Priorisierung hatte unter anderem die Netzhierarchie und der Faktor, ob es aktuell bereits eine nutzbare Alternative gibt, oder ob eine Verbesserung der jeweiligen Achse alternativlos ist. Die Priorisierung dient hierbei vorrangig als Einschätzung von außen. Planung und Umsetzung liegen in der Hand der Baulastträger, denen damit eine wichtige Rolle zukommt, denn letztendlich sind sie für Lückenschlüsse und Neubau verantwortlich. Dabei kommt es leider immer wieder zu Herausforderungen wie Grunderwerbsproblematiken oder zu schmale Querschnitte, die Lösungen verlangen um die Situation des Radverkehrs vor Ort tatsächlich zu verbessern.

Im Zweifel kann es sinnvoll sein, auch baulastträgerübergreifend aktiv zu werden. So kann es in manchen Fällen für eine Kommune einfacher sein, mit Grundstücksbesitzern zu verhandeln und diese zu überzeugen, als für das Staatliche Bauamt. Zusammenarbeit und Durchhaltevermögen sind bei dem komplexen Thema der streckenbezogenen Entwicklungen ein zentrales Element – denn das Thema ist kein Sprint, vielmehr ein Marathon. Es gilt:

**Die Förderung des Radverkehrs
ist eine dauerhafte, langfristige Aufgabe!**

5. Problemstellen, Hindernisse und Potentiale

Problemstellen, Hindernisse und Potentiale

Neben Kriterien und Informationen, die sich auf ganze Abschnitte beziehen, wurden in Eching über 60 punktuelle Hindernisse und Problemstellen, aber auch Potentiale georeferenziert erfasst. Die Unterlagen wurden tabellarisch, sowie in Form von Datenblättern aufbereitet und sind in *Anlage V - Problemstellen, Hindernisse und Potentiale* zu finden.

Aufgenommen wurden dabei unter anderem:

- Straßen- und Furtquerungen
- Poller und Engstellen
- Schranken und Umlaufschranken
- Gefahrenstellen durch schlechte Sichtverhältnisse
- Ungeeignete Überleitungen zwischen Führungsformen
- Defizite und Klärungsbedarf verkehrsrechtlicher Anordnungen
- Weitere Problemstellen, die in keine der Kategorien passen, aber dennoch relevant sind

Im Zuge der Arbeit an den Problemstellen kam es auch zu einer Abfrage von Unfallzahlen und Statistiken. Hierbei hat sich gezeigt, dass es keine genauen Unfallschwerpunkte in Eching gibt, die gesondert berücksichtigt werden müssen. Problemstellen gibt es im Gemeindegebiet dennoch, wobei alle im Einzelnen Eingang in die Datenblätter gefunden haben.

Neben der reinen Analyse der Problemstellen und Hindernisse enthalten die Datenblätter spezifische Lösungsansätze und individuelle Anregungen zur Verbesserung der Situation für jeden einzelnen Standorten. Diese Lösungsoptionen und Handlungsempfehlungen sollten nun von den Verantwortlichen evaluiert werden um die Problemstellen zu entschärfen. Denn die Behebung der Problem- und Gefahrenstellen ist von großer Wichtigkeit für die nachhaltige Radverkehrsförderung.

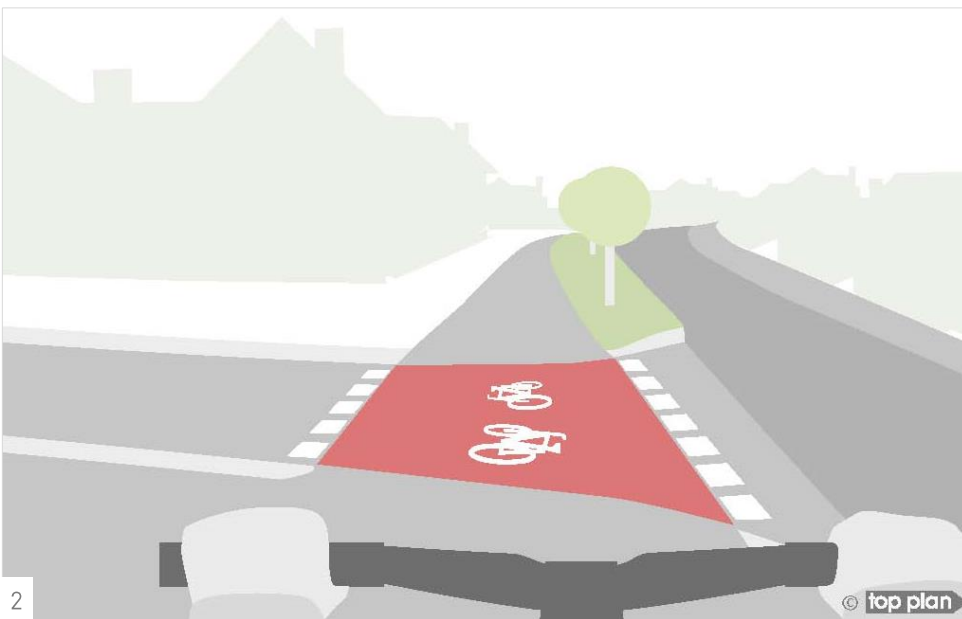


Bild 1: Beispiel für eine Furtquerung in Eching. Die Markierung ist verblasst und kaum noch erkennbar.

Bild 2: Mögliche Variante zur Verbesserung der Furtquerung. Die Rotmarkierung verdeutlicht den Radweg, die Piktogramme zeigen, dass mit Radfahrenden zu rechnen ist.



1



2

3

Wichtig im Zuge der Bearbeitung der Hindernisse, Problem- und Gefahrenstellen ist, dass alle Baulastträger in der Verantwortung sind, was die Umsetzung der Empfehlungen angeht. Um den Prozess zu vereinfachen ist neben der reinen Analyse der punktuellen Aspekte eine Gliederung in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen erfolgt, um eine zeitliche Priorisierung zu vereinfachen. Denn wo ein Verkehrszeichen schnell ausgetauscht ist, kann die Neugestaltung eines Knotenpunktes deutlich mehr Zeitaufwand erfordern.

Die zeitliche Einordnung dient in diesem Zuge als Anhaltspunkt für die Baulastträger. Die letztendliche Umsetzung muss im Rahmen der üblichen Prozesse erfolgen. Richtwerte sind:

- **Kurzfristig:** Umsetzung innerhalb eines Jahres
- **Mittelfristig:** Umsetzung innerhalb von ein bis drei Jahren
- **Langfristig:** Umsetzungshorizont größer drei Jahre

Da der Aufwand für die einzelnen Maßnahmen sehr variabel sein kann, ist es umso wichtiger, Schritt für Schritt vorzugehen und die einfach lösbaren Problematiken zeitnah in Angriff zu nehmen. Beginnen Sie also mit den kurzfristigen Maßnahmen, verlieren Sie aber die mittel- und langfristigen nicht aus den Augen und scheuen Sie sich nicht, bei komplexen Maßnahmen externe Unterstützung zur vertiefenden Planung in Anspruch zu nehmen.

Bild 1: Poller sind Hindernisse für Radfahrer und stören den Verkehrsfluss. An manchen Stellen haben sie aber ihre Berechtigung – eine individuelle Analyse je nach Standort ist daher erforderlich.

Bild 2 und 3: Auch die Lösungsansätze für Poller sind variabel. Ob Abbau, ein Poller oder zwei Poller – was an einem Standort sinnvoll sein kann, ist für den anderen ungeeignet.

6. Fahrradparken

6.1 Status quo des Fahrradparkens in Eching

6.2 Schritte zur Verbesserung des Fahrradparkens in Eching

6.1 Status quo des Fahrradparkens in Eching

Ein wesentlicher Basisbaustein der Radinfrastruktur sind flächendeckende, dezentrale Fahrradparkplätze. Defizite bei den Fahrradparkmöglichkeiten, oder fehlende Abstellmöglichkeiten sind leider oft Alltag für Radfahrende. Insbesondere an Knotenpunkten des ÖPNV, bei großen Arbeitgebern, Schulen und Kindergärten, aber auch in Ortszentren und bei Freizeiteinrichtungen sind gute Radparkanlagen wichtiger Komfort-Faktor im Alltagsradverkehr. An einzelnen Standorten radgerechte Abstellmöglichkeiten zu haben, reicht nicht aus. Ziel sollte ein flächendeckendes Netz aus dezentralen Radparkmöglichkeiten mit einheitlichen Standards sein um die Mobilitätsinfrastruktur zu optimieren.

Zu diesem Zweck wurden bei der Befahrung vor Ort 36 Radparkanlagen in Eching betrachtet und standortbezogen analysiert. Für jede einzelne Anlage wurden die Fakten erfasst und im Hinblick auf ihre Eignung für die jeweilige Nutzergruppe bewertet. Das Ganze wurde in Form von Datenblätter und tabellarisch aufbereitet und ist in [Anlage VI - Fahrradparken](#) zu finden.

Um nicht nur den Status quo aufzuzeigen, sondern auch Möglichkeiten, die es in diesem Bereich gibt darzustellen, zeigt [Kapitel 6: Fahrradparken](#) des Echinger Radverkehrshandbuchs Ausführungen zum Thema. Zudem sind dort Musterlösungen und Best Practice Beispiele aus dem topplan-Arbeitsalltag vorgestellt. Dies soll auch als Leitfaden dienen, um die Situation für Radfahrende zukünftig bestmöglich zu gestalten.

Bild 1: Komfortabel nutzbare und radgerechte Anlehnbügel in Eching.

Bild 2: Nicht radgerecht und veraltet sind die sogenannten „Felgenkiller“. Positiv ist die vorhandene Überdachung.

Bild 3: An Spielplätzen lassen sich häufig mit nur wenig Aufwand radgerechte Abstellmöglichkeiten schaffen – das freut Eltern und Kinder.



6.2 Schritte zur Verbesserung des Fahrradparkens in Eching

Insgesamt gibt es in Eching Potential für die Verbesserung des Fahrradparkens. Viele der betrachteten Radparkanlagen weisen Mängel auf, bzw. gibt es diverse Standorte wo bis dato noch keine Radabstellmöglichkeiten vorhanden sind. Daneben gibt es aber auch positiv hervorzuhebende Standorte, wobei unter anderem am Hollerner und Echinger See gute Abstellbügel installiert sind. Dies wäre für weitere Standorte in Eching wünschenswert.

Zur Verbesserung der aktuellen Situation empfiehlt es sich, zunächst mit Hilfe der erstellten Datenblätter festzulegen, wo zukünftig radgerechte Bügel installiert werden. Sind die Standorte definiert, sollte geprüft werden, ob ausreichend Flächen zur Verfügung stehen und ob Maßnahmen wie beispielsweise die Befestigung des Untergrundes nötig sind. Bei Standorten wo nur wenig Aufwand notwendig ist, kann dies in der Regel durch den lokalen Bauhof vorgenommen werden.

Für die einfach umsetzbaren Standorte ist eine Sammelbestellung einheitlicher Radabstellbügel sinnvoll. Großer Vorteil dieses Vorgehens ist, dass einmal radgerechte Modelle definiert werden, die zukünftig mit wenig Aufwand nachbestellt und montiert werden können. So kann das Fahrradparken in der Gemeinde fortlaufend verbessert werden.

Für komplexere Standorte, die Maßnahmen in größerem Umfang erfordern ist in der Regel eine vertiefende Planung notwendig. Hierbei kann es sinnvoll sein, auf externe Unterstützung zurück zu greifen und die Radparkanlagen detailliert planen zu lassen. Wichtig ist, die radgerechte Ausstattung im Fokus zu haben und auf ausreichende Verkehrsräume und Abstände zwischen den Abstellmöglichkeiten zu achten, um den Komfort zu sichern.

Mit diesem Vorgehen können in Eching zeitnah weitere radgerechte Abstellmöglichkeiten geschaffen werden, die einen nächsten Schritt auf dem Weg zur fahrradfreundlichen Kommune darstellen.

In *Anlage VI - Fahrradparken* werden Standorte vorgestellt, die im Zuge der Ortsbefahrung erfasst wurden. Falls an den Standorten bereits Radparkmöglichkeiten vorhanden sind, dann wurden diese betrachtet und im Hinblick auf ihre Eignung geprüft. Einige der Standorte sind allerdings auch aufgefallen, da sie für Radparkmöglichkeiten prädestiniert sind, aber noch kein entsprechendes Angebot vor Ort ist.

Die in der Anlage enthaltene Karte zeigt die entsprechenden Standorte. Anschließend folgen ein tabellarischer Überblick und standortspezifische Datenblätter, die die aktuelle Situation am jeweiligen Standort zeigen, inklusive Handlungsempfehlungen.

Die betrachteten Standorte stellen eine Auswahl dar und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Z. B. können Maßnahmen an Bushaltestellen und Spielplätzen im gesamten Gemeindegebiet angewandt werden.

Die folgende Seite fasst den möglichen Prozess zur Verbesserung der Radabstellinfrastruktur in Eching noch einmal kurz zusammen und zeigt die möglichen Umsetzungsschritte.



Lesen Sie im Radverkehrshandbuch Eching:
Kapitel 6: Fahrradparken

Das Dokument gibt einen umfassenden Überblick über Voraussetzungen für radgerechtes Fahrradparken. Anforderungen an den Standort werden detailliert betrachtet und Arten von radgerechten Radparkmöglichkeiten vorgestellt. Zudem gibt es Best-Practice-Beispiele, wie man Radparkanlagen komfortabel und nutzbar gestalten kann. Das Dokument stellt einen Handlungsleitfaden für Projekte und Umsetzungen dar und gibt vertiefende Hinweise zu den standortbezogenen Empfehlungen.

Schritt 1: Einfache Abstellmöglichkeiten

Legen Sie zwei bis drei Standardtypen für Radbügel fest, die künftig in Eching eingesetzt werden sollen. So schaffen Sie Wiedererkennungswerte und können ggf. die Kosten durch eine Sammelbestellung reduzieren. Bezieht man den Bauhof mit ein und sind keine größeren Baumaßnahmen oder Überdachungen notwendig, kann eine Realisation der Abstellanlagen oft innerhalb weniger Wochen erfolgen.

Das **Diagramm** zeigt in Kürze ein mögliches Vorgehen für Eching, zur Installation neuer Radabstellanlagen.

Eine Parallelisierung der verschiedenen Schritte ist möglich, wann immer es sich anbietet (z. B. bei Schritt vier und fünf).

Das Thema Fahrradparken bringt also jede Menge Arbeit mit sich, birgt aber zugleich großes Potential für aktive und sichtbare Radverkehrsförderung in Eching.

Schritt 2: Komplexere Standorte

Erarbeiten Sie ein Baukastensystem „Eching“, insbesondere dort wo ein Witterungsschutz oder größere Einbauten notwendig werden. So haben Sie ein Standardvorgehen und können auf dieser Basis weiter planen. Ziehen Sie für Detailplanungen ggf. externe Unterstützung hinzu.

Mit dem Baukastensystem als Grundlage erfolgt eine Detailbetrachtung der Standorte. Jeder Standort erfordert eigene Anpassungen im Hinblick auf Abmessungen, Fläche und Verkehrswege.

Schritt 3: Umsetzung

Arbeiten Sie an der Umsetzung größerer Radparkanlagen mit Witterungsschutz, Einzelboxen etc. Vielleicht bietet sich auch an einem Standort ein Leuchtturmprojekt an, das als gutes Beispiel für weitere Standorte dienen kann? Prüfen Sie ggf. ob Sie ein geeignetes Förderprogramm in Anspruch nehmen können, um den finanziellen Aufwand zu mindern.

Schritt 4: Einzelhandel und Gastronomie

Gehen Sie als Kommune mit gutem Beispiel voran und schaffen Sie Musterstandorte. Im Anschluss können Sie aktiv auf Einzelhandel und Gastronomie zugehen, denn auch dort sind Radfahrende eine wichtige Zielgruppe und es empfiehlt sich für jeden Betrieb mit Kundenverkehr Radabstellplätze zu schaffen. Bieten Sie Unterstützung bei Modellwahl und Bestellung geeigneter Radabstellbügel an, um flächendeckend gute Radabstellanlagen in Eching zu schaffen.

Schritt 5: Arbeitgeber

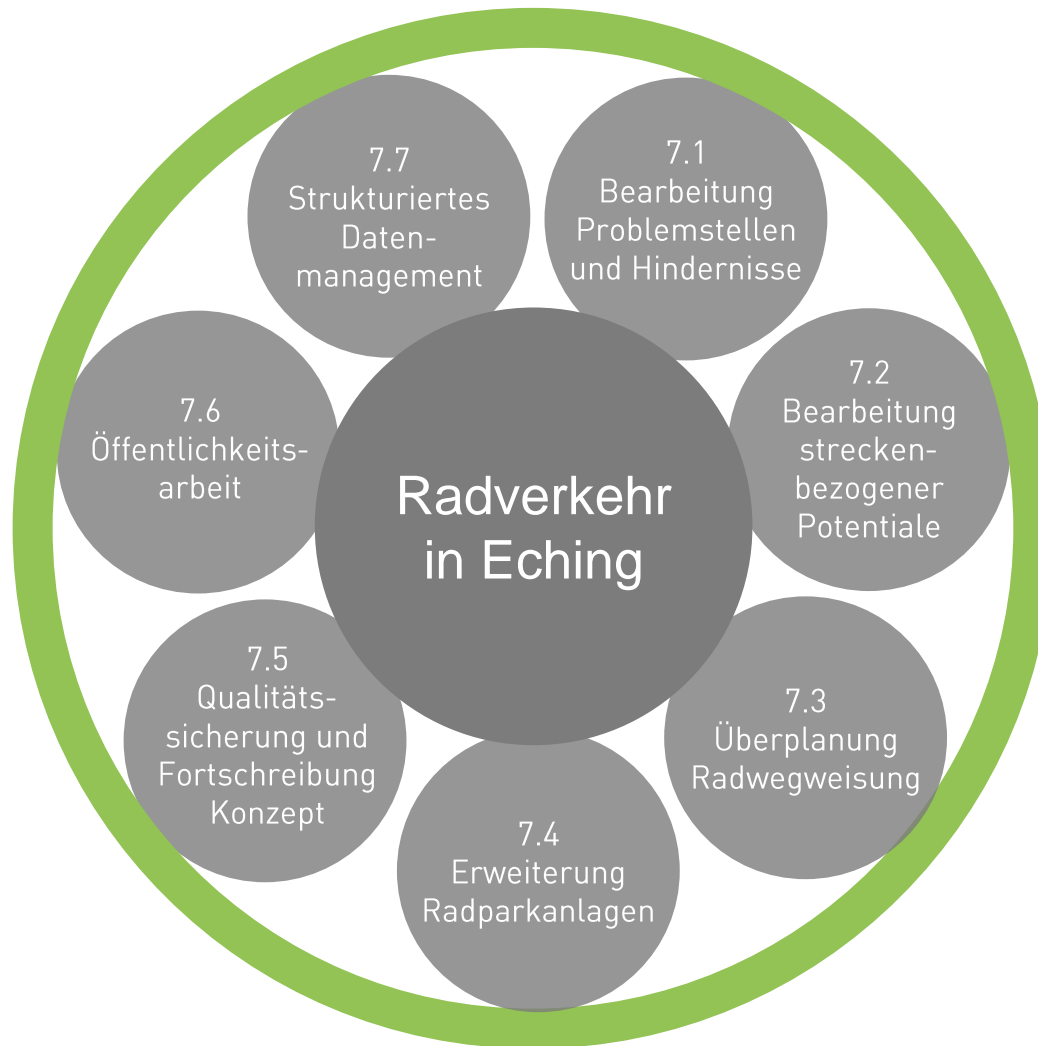
Gehen Sie auch auf die Arbeitgeber in Eching zu, denn ein nicht unerheblicher Anteil am Verkehrsaufkommen wird durch tägliche Fahrten zur Arbeitsstelle verursacht. Sollen diese Wege teilweise mit dem Rad zurück gelegt werden, muss es auch an der Arbeitsstelle komfortable Möglichkeiten für witterungsgeschütztes und sicheres Abstellen geben. Es empfiehlt sich eine persönliche Kontaktaufnahme und Beratung für Arbeitgeber, denn oft erlaubt das Tagesgeschäft nicht, dass sich die Betriebe selbst aktiv in das Thema einarbeiten.

7. Handlungsfelder der Radverkehrsförderung

- 7.1 Bearbeitung Problemstellen und Hindernisse
- 7.2 Bearbeitung streckenbezogener Potentiale
- 7.3 Überplanung Radwegweisung
- 7.4 Erweiterung Radparkanlagen
- 7.5 Qualitätssicherung und Fortschreibung Konzept
- 7.6 Öffentlichkeitsarbeit
- 7.7 Strukturiertes Datenmanagement
- 7.8 Zusammenfassender Überblick der Handlungsfelder

Handlungsfelder der Radverkehrsförderung in Eching

Im Laufe des Projektes in Eching haben sich an verschiedenen Stellen Potentiale gezeigt, die den Radverkehr in der Gemeinde verbessern können. Um die weitere Bearbeitung zu vereinfachen, wurden sieben Handlungsfelder zur Förderung des Radverkehrs herausgearbeitet, die in der **Grafik unten** dargestellt sind. Zu jedem Handlungsfeld finden sich auf den folgenden Seiten weitere Informationen und Anregungen.



7.1 Bearbeitung Problemstellen und Hindernisse

In *Kapitel 5: Problemstellen, Hindernisse und Potentiale* und *Anlage V – Problemstellen, Hindernisse und Potentiale* wurde bereits auf die Erfassung und Analyse von Hindernissen, Problem- und Gefahrenstellen eingegangen. Es sollte selbstverständlich sein, wird aber hier dennoch noch einmal erwähnt: Die Behebung der Problem- und Gefahrenstellen ist von großer Wichtigkeit für die nachhaltige Radverkehrsförderung.

Die Tatsache, dass es sich um vielfältige Standorte mit punktuellen Problemstellen handelt ist in diesem Fall Chance und Herausforderung zugleich. Die große Chance für die Verantwortlichen vor Ort liegt darin, dass es unter den vielfältigen Problemstellen einige gibt, die eine zügige und unkomplizierte Bearbeitung ermöglichen. So können zeitnah erste Ergebnisse aus dem Konzept sichtbar werden. Die Herausforderung ist, nicht nur die einfachen Probleme anzugehen, sondern auch die komplexen Standorte nach und nach zu bearbeiten. Ziel sollte sein, dass über die nächsten Jahre die Problemstellen beseitigt und damit der Radverkehr in Eching verbessert wird.

Zusätzlich zu den betrachteten punktuellen Problemstellen ist empfehlenswert, dass Radverkehr bei zukünftigen kommunalen Planungen (z. B. Bauleitplanung) bestmöglich berücksichtigt wird. Feste Ansprechpartner in der Kommune für Mobilitätsfragen und die Belange des Radverkehrs sind in diesem Zuge sinnvoll, um das Thema nicht aus den Augen zu verlieren. Eching ist in diesem Fall bereits gut aufgestellt, arbeiten doch Mobilitätsbeauftragte, Arbeitskreis Radverkehr, Bürgermeister und Gemeinde aktuell schon gemeinsam an dem Thema Radverkehr. Diese produktive Kooperation sollte auch für die Zukunft erhalten werden, um die Förderung des Radverkehrs weiter voranzutreiben.

Wichtiges Hilfsmittel zur Bearbeitung punktueller Problemstellen sind die erstellten Datenblätter, die eine strukturierte Abarbeitung ermöglichen. Achten Sie darauf, die Daten aktuell zu halten und ggf. auch zu vermerken, wenn es zur Behebung von Hindernissen gekommen ist. Dies wird in manchen Fällen recht simpel sein – Bodenmarkierungen lassen sich z. B. sehr schnell aufbringen. In anderen Fällen ist die Situation komplexer – ist beispielsweise eine Brückenverbreiterung oder der Umbau einer Kreuzung angedacht, lässt sich das sicherlich nicht ad hoc veranlassen. Beginnen Sie also mit den kurzfristigen Maßnahmen, verlieren Sie aber die mittel- und langfristigen nicht aus den Augen. Falls Sie in manchen Situationen nicht weiter wissen: Fragen Sie andere Kommunen, Radverkehrsexperten, Verkehrsbehörden oder Fachbüros.

Auch eine Vernetzung auf übergeordneter Ebene kann in diesem Zuge sinnvoll sein. Der Gemeinde Eching steht beispielsweise mit der AGFK Bayern eine Organisation zur Seite, die eine Vielzahl an Kommunen und Landkreisen zusammen bringt und es so ermöglicht, von breit gefächertem Wissen zu profitieren – Nutzen Sie diese Chance. Zusätzlich bietet sich regelmäßiger Austausch mit Nachbarstädten und -gemeinden und dem Landkreis an, um ggf. größere Projekte gemeinsam anzugehen.

7.2 Bearbeitung streckenbezogener Potentiale

Im Zuge des Konzeptes wurden Netzlücken herausgearbeitet, Wunschlinien definiert und Vorschläge für Ausbauprioritäten gemacht. Überblick hierzu geben *Kapitel 4: Streckenbezogene Entwicklungspotentiale* und *Anlage IV – Streckenbezogene Entwicklungspotentiale*.

Vorteil dieser Art der Dokumentation ist einerseits, dass Ideen und Anregungen nicht verloren gehen, sondern langfristig fixiert sind. Andererseits ist es auch ein positives Signal nach außen, an Bevölkerung und ggf. auch an die Politik, dass die Gemeinde sich ihrer Verantwortung bewusst ist und mit Struktur und sorgfältiger Planung an der Förderung des Radverkehrs arbeitet. Neben diesen eher ideellen Aspekten geht es nun darum die erfassten streckenbezogenen Potentiale zu bearbeiten, Lücken zu schließen und so die Situation des Radverkehrs vor Ort tatsächlich zu verbessern. Dem Austausch unter den Baulastträgern fällt hierbei eine wichtige Rolle zu, denn letztendlich sind sie es, die für Neubau und Lückenschlüsse verantwortlich sind. Umso wichtiger ist es, dass die Gemeinde Eching bei Bedarf auf Landkreis und Staatliches Bauamt zugeht und die Vorschläge, Ideen und Wünsche einbringt.

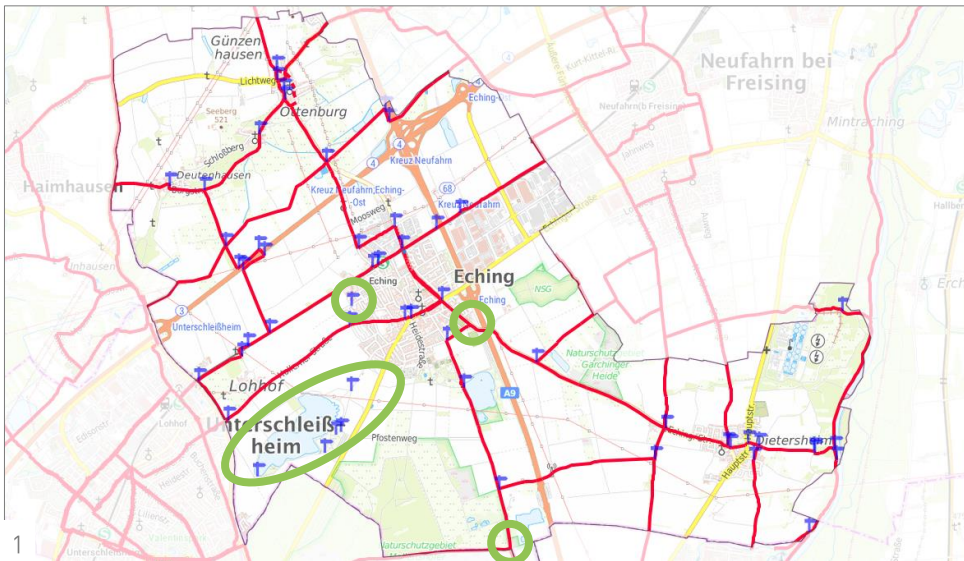
Neben der Bearbeitung der bereits erfassten streckenbezogenen Potentiale muss auch in Zukunft die Weiterentwicklung und Fortschreibung des Netzes mit vorangetrieben werden. So sollte beispielsweise auch bei kommenden Straßenbauprojekten, auf die Berücksichtigung des Radverkehrs geachtet werden. Auch die Erweiterung des Radwegenetzes um sinnvolle Achsen und die Integration neuer fahrbarer Verbindungen fällt in diesen Bereich – so kann langfristig ein abgestimmtes Netz gewährleistet werden.

Neben der reinen Netzplanung ist die **innerörtliche Planung** im Radverkehr eine der größten Herausforderungen. Auch in Eching hat sich das immer wieder gezeigt (Einzelbetrachtungen zu kritischen Strecken sind in *Anlage IV* enthalten). Daher der Rat: Auch wenn die Situation schwierig ist und die Lösung nicht zum greifen nah – bleiben Sie dran und versuchen Sie Bedenken zu entkräften, wenn es Ihnen möglich ist. Hier ein paar Beispiele für Situationen, die uns immer wieder begegnen:

- **Dafür reicht der Platz nicht aus:** Oft ein valides Argument, da viele Städte und Dörfer dicht bebaut sind und kaum zusätzlicher Platz bleibt. Der Ansatz „Da kann man nichts machen.“ ändert allerdings nichts. Prüfen Sie, ob es Varianten gibt Raum zu schaffen, z. B. die Auflösung von Parkplätzen oder Mittelmarkierungen, oder ob Maßnahmen wie Temporeduktionen greifen.
- **Auflösung von Parkplätzen zu Gunsten des Radverkehrs:** Hier ist zunächst notwendig Angebot und Nachfrage zu betrachten: Wer nutzt die Parkplätze? Gibt es andere Stellplätze unweit entfernt? Kann ein Kompromiss gefunden werden, der allen ein Stück weit entgegen kommt – z. B. einseitige Parkplätze?
- **Tempo 30 in Ortsdurchfahrten:** Ein kritisches Thema, das aktuell selten Anwendung findet, auch auf Grund der Regularien im Straßenverkehr. Dennoch sollte es nicht außer Acht gelassen werden, denn in den letzten Jahren zeichnet sich ein Wandel im Verkehrswesen ab und was lange undenkbar war, findet immer häufiger Eingang in Diskussionen. Denn letzten Endes gilt im Verkehr die Prämisse: „**Sicherheit vor Flüssigkeit**“ und zwar für alle Verkehrsteilnehmer – also auch für Radfahrer.

Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer geht der Flüssigkeit des Verkehrs vor.

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung in der Fassung vom Juli 2009; zu den §§ 39 bis 43 Absatz 1 Satz 5



1



2



3



4




5

7.3 Überplanung Radwegweisung

Der Landkreis Freising verfügt über ein ausgeschildertes Radwegenetz mit Fokus auf Freizeitradverkehr. Das Netz bindet auch die Gemeinde Eching ein und ist in weiten Teilen mit Wegweisung versehen, wobei diese häufig nicht dem aktuellen Standard der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) entspricht und auch immer wieder Mängel und Defizite aufweist, was auch die Bilder auf der linken Seite zeigen.

Im Zuge der Befahrung vor Ort wurden die vorhandenen Radwegweiser erfasst. Die dazugehörigen Datenblätter finden sich in Anlage *VII – Radwegweisung*.



Lesen Sie im Radverkehrshandbuch Eching:
Kapitel 5: Radwegweisung

Sie finden einen Überblick über die wichtigsten Aspekte des Themas Radwegweisung, im Hinblick auf Standards, Regularien und notwendige Inhalte. Zudem werden relevante Planungsgrundsätze kurz erläutert.

Bild 1: In der Kartenausschnitt ist das regionale Radwegenetz des Landkreises dargestellt. In blau sind die Standorte abgebildet, an denen vor Ort Wegweisung vorhanden war. Die grünen Kreise zeigen Ungereimtheiten in der Planung. Darunter fallen Standorte mit Wegweisung, wo aktuell kein Netz regionales Netz entlang läuft, aber auch Standorte ohne Wegweisung, die auf dem regionalen Netz liegen und wo Radwegweisung sinnvoll wäre.

Bild 2: Ein Wegweiser, der grundsätzlich dem Standard der FGSV entspricht. Allerdings sind die Wegweiser erheblich verschmutzt.

Bild 3: Ein Standort, dessen Rohrpfosten eingewachsen ist. Die Wegweiser an sich entsprechen nicht dem aktuellen Standard. Es scheint, als würden auch Einhängelaketten in eine Richtung fehlen.

Bild 4: An dem Standort befindet sich eine Mischung aus verschiedenen Wegweisern. Inwiefern die Zielangaben aufeinander abgestimmt sind und ob die Zielkontinuität gewahrt bleibt ist unklar.

Bild 5: Ein isolierter Wegweiser. Zumindest in Gegenrichtung wäre weitere Wegweisung notwendig, um Klarheit für Radfahrende zu schaffen.

Die Datenblätter und die Befahrung zeigen, dass es durchaus Handlungsbedarf im Bereich der Echinger Radwegweisung gibt. Nicht zuletzt auch, weil Wegweisung eines der sichtbaren Aushängeschilder der Radinfrastruktur ist. Zeigt sich eine Vernachlässigung bei diesem Thema, macht das einen schlechten Eindruck. Noch schlimmer ist allerdings, wenn es zu irreführender Wegweisung kommt, denn das erzeugt Frust bei Radfahrenden.

Wichtig ist, das Thema strukturiert und in Abstimmung mit dem Landkreis anzugehen, damit sich keine konkurrierenden Radwegführungen entwickeln. Es spricht beispielsweise nichts gegen eine Erweiterung des regionalen Netzes um lokale Achsen, allerdings müssen Zielangaben und Streckenführungen abgestimmt werden, um nicht für Irritationen zu sorgen. Zudem sollte klar sein, wer für das Thema der Radwegweisung verantwortlich ist und wo das Kataster gepflegt wird. Denn nur so können die Daten langfristig fortgeschrieben und nachhaltig gepflegt werden.

Die **Grafik rechts** zeigt ein mögliches Vorgehen in der Überplanung der Radwegweisung in der Gemeinde Eching. Es handelt sich dabei um einen Grobentwurf, der ggf. noch weiter verfeinert und auch mit Landkreis und umliegenden Gemeinden abgestimmt werden sollte. Bei allen Schritten ist denkbar, externe Unterstützung zur Planung in Anspruch zu nehmen – sei es zur Kontrolle, zur Planung, oder für Ausschreibung und Montage.

Schritt 1: Prüfung Bestand

Evaluation des Staus quo der Radwegweisung und Festlegung der künftigen Anforderungen. Soll es in Eching eine lokale Wegweisung für den Radverkehr geben, oder nur das regionale Netz beschildert werden? Wer trägt die Verantwortung und kümmert sich um Instandsetzung und Überplanung?

Schritt 2: Definition beschildertes Netz

Festlegung der Strecken, die ausgeschildert werden sollen. In Grenzbereichen Abstimmung mit den Nachbarkommunen. Zudem Abstimmung mit dem Landkreis Freising bzgl. des regionalen Netzes und bei Bedarf Rücksprache mit Trägern von Fernradwegen und Rundtouren, die durch das Gemeindegebiet führen.

Schritt 3: Bestandsprüfung und Mängelbeseitigung

Aufnahme des Bestandes an Radwegweisung, unter Nutzung des Radverkehrskonzeptes, da hier bereits Wegweiser erfasst wurden. Beseitigung der Mängel im Bestand (z. B. Verschmutzungen, Bewuchs, falsche Ausrichtung etc.). Ziel sollte sein, dass die vorhandenen Wegweiser wieder ein attraktives Bild nach außen vermitteln.

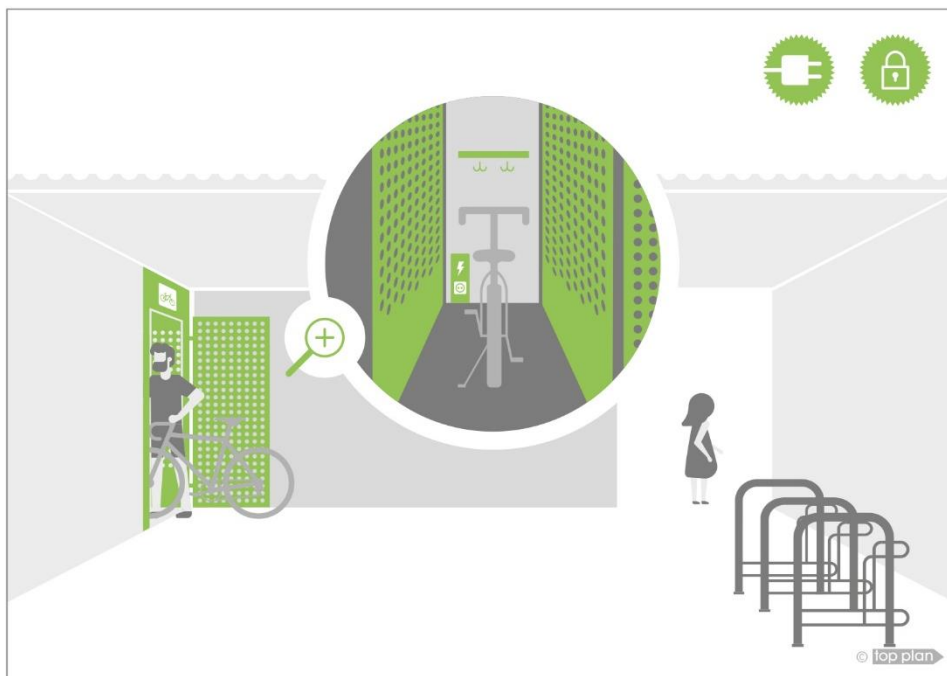
Schritt 4: Planung neuer Radwegweiser

Festlegung von Standorten für neue Radwegweiser. Planung der Inhalte, Ziel- und Distanzangaben und Anpassung des Layouts für neue Wegweiser an die Vorgaben der FGSV. Wichtig ist die Abstimmung der Ziel- und Distanzangaben auf die umliegende Radwegweisung, sowie die Integration der Rundtouren und Fernradwege.

Schritt 5: Bestellung und Umsetzung

Bestellung neu erforderlicher Radwegweiser, Einhängeplaketten, Pfosten etc. Montage, Anpassung und Erneuerung des Bestandes. In diesem Zuge Aktualisierung, Ergänzung und Fortschreibung des Wegweisungskatasters und ggf. Weitergabe der Daten an übergeordnete Stellen. Wichtig ist für die Zukunft zu klären, wer sich um die Radwegweiser kümmert.

Sichere und bequem zugängliche Radparkanlagen sind Grundvoraussetzung für das Radfahren und Basiselement bei der Förderung des Radverkehrs.



7.4 Erweiterung Radparkanlagen

Kapitel 6: Fahrradparken und *Anlage VI – Fahrradparken* geben umfassenden Einblick in diese Thematik. Daher an dieser Stelle nur noch einmal der Hinweis: Gute Radparkmöglichkeiten sind ein Basisbaustein bei der Radverkehrsförderung.

Zugleich sind Radabstellanlagen eine Möglichkeit dem Radverkehr Sichtbarkeit im Ortsbild zu verleihen. Diverse Standorte bieten sich an und hat man erst einmal eine geeignete Abstellvariante definiert sind Bestellung und Installation relativ unkompliziert umsetzbar. Insbesondere dort, wo kein zusätzlicher Witterungsschutz benötigt wird, kann eine Realisierung innerhalb weniger Wochen erfolgen. Daher gehen Sie es an und geben Sie den Echinger Fahrrädern geeignete Parkmöglichkeiten.

Inspiration und Anregungen liefert auch das Echinger Radverkehrshandbuch. Sie finden darin Vorschläge für radgerechte Abstellbügel, Informationen zu Zugänglichkeit und Sicherheit und positive Beispiele aus einigen der bisherigen topplan Projekte.

Grafik links: Ob einfache Abstellbügel oder geschlossene Boxen, je nach Standort und Bedarf muss entschieden werden was sinnvoll ist. Hat man schon ein paar radgerechte Modelle zur Auswahl in der Hinterhand, ist die Neuinstallation von Radparkanlagen in vielen Fällen verhältnismäßig schnell umsetzbar.

Ein Wegenetz und dessen Infrastruktur ist nur so gut wie sein Unterhalt!

7.5 Qualitätssicherung und Fortschreibung Konzept

Es wurde bereits auf den Stellenwert von Datenpflege und Instandhaltung der Infrastruktur verwiesen und auch darauf, wie wichtig es ist, mit dem vorliegenden Radverkehrskonzept weiter zu arbeiten. Doch wie soll das Ganze aussehen? Wie können Daten aktuell gehalten werden? Wer ist zuständig und woher weiß man überhaupt von Mängeln vor Ort?

Oftmals geraten nach Projektabschluss ganze Konzepte, Berichte, Wegenetze und Beschilderungssysteme in Vergessenheit. Fortschreibung, Kontrolle und Netzentwicklung sind nicht geregelt und es gibt keine klaren Zuständigkeiten. Kaputte Wegweiser und zugewachsene Radparkanlagen tragen nicht dazu bei Radverkehr zu fördern. Um dem entgegen zu wirken, bedarf es eines professionellen Qualitätsmanagements der Radinfrastruktur – im Idealfall baulastübergreifend abgestimmt. Nur so können Ergebnisse zeitintensiver Projekte langfristig gesichert werden.

Für ein effektives und nachhaltiges Qualitätsmanagement sind folgende Säulen von Bedeutung – diese betreffen verschiedene Verantwortungsbereiche, denn Radverkehr und insbesondere Qualitätsmanagement sind absolute Schnittstellenaufgabe:

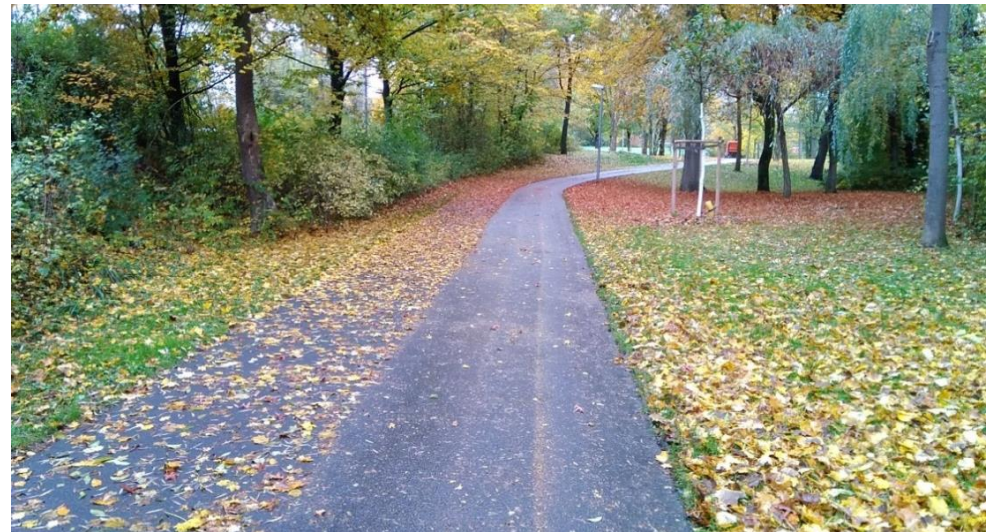
- Definition eines **Verantwortlichen für Radverkehr** und klare Aufgabenverteilungen: Zuständigkeiten müssen definiert, abgestimmt und klar kommuniziert werden
- Regelmäßige **Kontrolle des Radwegenetzes** vor Ort im Hinblick auf Mängel und Handlungsbedarf
- **Weiterentwicklung** des Radnetzes in Bezug auf ergänzende und neue Routenführung, Wegezustand etc.
- **Datenmanagement** in Form einer strukturierten Datenbank, um Daten langfristig sichern, pflegen und aktualisieren zu können
- **Kommunikation** mit umliegenden Kommunen, Bürgern und übergeordneten Belangträgern (Landkreis, Straßenbauamt, Verkehrsbehörden, Forst etc.)

Im Qualitätsmanagement sind Abstimmung und Koordination von immenser Wichtigkeit. Nur dadurch kann strukturiert und mit System gearbeitet werden und Doppelungen werden vermieden. Einige Teilbereiche sind hierbei wiederkehrend wichtig und sollten in regelmäßigen Abständen angegangen werden:

Eine regelmäßige Reinigung der Radverkehrsanlagen von Laub, Sand, Schmutz etc. muss durch die Baulastträger etabliert werden. Auch Rückschnitt von Bewuchs und Pflege der Bankette sind hierbei wichtig, um ein attraktives Radwegenetz zu erhalten. Zusätzlich sollte nach Unwetterereignissen, Sturm oder Hochwasser das Netz auf Mängel kontrolliert werden. Eine Zusammenarbeit von Kommune und übergeordneten Belangträgern ist sinnvoll, um den Zustand des Netzes während des Jahres im Auge zu behalten und Verantwortliche ggf. zu informieren.

Weitere Kontrollmechanismen, um über die Situation vor Ort informiert zu werden, sind unter anderem digitale Mängelmelder oder auch eine Mängel-Hotline, wo sich Bürger melden können, denen Probleme aufgefallen sind. Wichtig hierbei: Die Rückmeldungen müssen geprüft und abgearbeitet werden. Verhalten sie ungehört, kann das zu Unmut führen.

In diesem Zuge ist auch Winterdienst ein großes Thema. Für das Radwegenetz sollte ebenso wie für das Straßennetz ein stringentes Räumkonzept existieren. Insbesondere auf den besonders relevanten Verbindungsstrecken des Radwegenetzes ist die Sicherung der Befahrbarkeit ein wichtiger Faktor. Grundsätzlich ist es sinnvoll, sich bei der Priorisierung der Strecken an den Netzhierarchien zu orientieren. Doch auch lokale Gegebenheiten müssen beachtet werden – Wie viele Räumfahrzeuge für Radwege gibt es? Wie oft können diese fahren? Inwiefern kann eine Absprache mit Landkreis und Nachbarkommunen stattfinden, um Prozesse zu optimieren?



Das Beispiel zeigt, wie regelmäßige Reinigung die Qualität der Radverkehrsanlage steigert. Ist das rutschige Laub entfernt, ist zügiges Fahren möglich.

Neben dem Qualitätsmanagement der Radinfrastruktur ist auch die weitere Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes wichtig. Die Beseitigung von Mängeln und Problemstellen muss hier ebenso im Auge behalten werden, wie der Einbezug neuer Strecken in das Radwegenetz. Daher ist es sinnvoll, die Datenblätter und Berichte regelmäßig in Augenschein zu nehmen und zu aktualisieren. Nur wenn die Mängelbeseitigung und die Umsetzung der Maßnahmen konsequent vorangetrieben und dokumentiert wird ist sicher gestellt, dass Nichts in Vergessenheit gerät.

Die Aktualisierung von Datenblättern und Maßnahmen sollte im besten Fall unmittelbar nach Umsetzung von Maßnahmen, oder Mängelbeseitigung erfolgen. Zudem bietet es sich an, mindestens einmal jährlich das Radverkehrskonzept noch einmal durchzusehen und ggf. Informationen zu aktualisieren, um alles aktuell zu halten. Auch Zwischenberichte in politischen Gremien können in diesem Zuge erfolgen.



7.6 Öffentlichkeitsarbeit

Will man mehr Menschen auf das Rad bringen, ist Öffentlichkeitsarbeit ein zentrales Element. Nicht umsonst sind die geflügelten Worte der Public Relations „Tue Gutes und rede darüber“. Denn ein noch so gutes Radverkehrsmanagement nutzt nichts, wenn die Bevölkerung über die Maßnahmen und Fortschritte nicht informiert wird. Bei jeder Optimierung der Radinfrastruktur kann bzw. muss also darüber berichtet werden.

Im touristischen Radsegment gehört ein professionelles Marketing für Radwege und Touren meist zum Standard. Andere Bereiche des Radverkehrs hinken oft hinterher und Informationen für Alltagsradfahrer sind selten. Von der strategischen Öffentlichkeitsarbeit aus dem Tourismusbereich lässt sich zumindest teilweise auf den Alltagsradverkehr übertragen. Ein Stichwort ist „crossmediale Kommunikation“ – es bedeutet, dass News über alle Medienkanäle platziert werden sollten. Sei es über Presse, Radportale, Websites, Blogs oder Social Media. Aber auch Veranstaltungen sind möglich, ebenso wie Plakatmaßnahmen, die Teilung von News via Social Media und die Einbindung der Bevölkerung über Workshops und Bürgerdialoge – je vielfältiger, desto eher können verschiedene Zielgruppen, Alters- und Bevölkerungsschichten erreicht werden.

All das trägt zur Bewusstseinsbildung bei und fördert Radverkehr. Je klarer die Kommunikation nach außen, desto eher werden Maßnahmen im Bereich Radverkehr gesehen und geschätzt, denn die beste Infrastruktur hilft nichts, wenn die Bürger nicht darüber informiert werden und sehen, welche Möglichkeiten sie mit dem Rad haben. Dass es in Eching durchaus Aktivitäten in Richtung Öffentlichkeitsarbeit gibt, zeigen die Beispiel links.

Bild 1: Die Cargobike Roadshow war im Spätsommer 2022 in Eching zu Gast. Mit ausgiebigen Testmöglichkeiten rückt das Thema Lastenrad ins Bewusstsein und Interessierte können sich umfassend informieren.

Bild 2: Das Stadradeln ist mittlerweile eine populäre Veranstaltung in Deutschland. Auch Eching ist regelmäßig dabei und war 2022 Ziel der Sternfahrt der Nordallianz. Motivation durch Gemeinschaft lautet hier die Devise.



©Wilms



1



2



3



4



5



6

Eching ist also durchaus aktiv bei Aktionen und Veranstaltungen zum Radverkehr und es gibt eine Vielzahl an engagierten Radlerinnen und Radlern in der Gemeinde.

Dennoch ist während der Befahrung vor Ort in Eching ist eine Sache stark aufgefallen: Das Rad hat kaum Präsenz im Straßenbild. Man sieht zwar immer wieder Radfahrende und an vielen Stellen kann man durchaus gut radeln, dennoch gibt es kaum sichtbare Radverkehrsmaßnahmen oder auffällige Radinfrastrukturen. Wie man diesem Fakt begegnen kann und was es für Möglichkeiten gibt, dem Rad mehr Präsenz zu verleihen zeigen die folgenden Beispiele. Zusätzlich vertieft das Radverkehrshandbuchs für Eching das Thema Öffentlichkeitsarbeit vertieft.



Lesen Sie im Radverkehrshandbuch Eching:
Kapitel 7: Öffentlichkeitsarbeit

Es werden verschiedene Kanäle, Plattformen und Möglichkeiten aus dem Bereich Marketing und Öffentlichkeitsarbeit vorgestellt. Zudem finden sich Best-Practice-Beispiel für Kampagnen und Aktionen rund um Radverkehr und Radverkehrsförderung.

Bild 1 und 2: Bodenmarkierungen können auf einfache Weise für Aufmerksamkeit sorgen. Sie senden ein positives Signal an Radfahrende, ohne dabei wertend oder urteilend gegenüber andern Verkehrsarten zu sein.

Bild 3: Die Abstellmöglichkeit verbindet Fahrradparken und Präsenz des Radverkehrs im öffentlichen Raum. Auf nur einem Kfz-Parkplatz finden min. fünf Räder Platz. Die Radparkanlage ist mobil und kann ggf. bei Veranstaltungen etc. eingesetzt werden.

Bild 4: Die Kampagne „Oberhaching steigt auf“ ist ein Beispiel für positive Verstärkung. Das Rad taucht häufiger im Ortsbild auf und die Präsenz wird gesteigert.

Bild 5: Wird neue Radinfrastruktur wie z. B. eine Fahrradstraße geschaffen, kann es sinnvoll sein, Verkehrsteilnehmer auf neue Regelungen hinzuweisen, um allen die Chance zu geben, sich der Situation anzupassen.

Bild 6: Ortsdurchfahrten sind immer wieder problematisch. Mit Plakaten wird hier am Ortseingang bereits auf den Überholabstand aufmerksam gemacht.

7.7 Strukturiertes Datenmanagement

Die Daten des Radwegenetzes in Eching wurden im Rahmen der Ortsbefahrungen georeferenziert erfasst und professionell aufbereitet. Wichtig ist, dass die Datenbasis gepflegt wird, dann steht einer effektiven Nutzung bei künftigen Planungen nichts im Wege.

Es sollte geprüft werden, inwiefern die Gemeinde aktuell die Möglichkeit hat, die erfassten Streckeninformation zu verwalten. Gibt es ein hauseigenes Geographische-Informationen-System (GIS), so ist eine Integration denkbar, muss aber in der Umsetzung von den Verantwortlichen geprüft werden. Eine Option, die interessant sein könnte ist auch die Nutzung der Datenbank der RIWA GmbH. RIWA hat als GIS-Dienstleister – in Zusammenarbeit mit topplan – ein Wegeinfrastrukturmodul entwickelt, welches im RIWA-GIS zur Verfügung steht und zur Verwaltung von Rad- und Wanderdaten verwendet werden kann. Auch für Kommunen, gibt es die Möglichkeit das Modul zu nutzen, es ist aber kein Muss für ein strukturiertes Datenmanagement. Auch unabhängig vom RIWA-GIS gibt es Dateiaustauschformate um Netzdaten bereitzustellen.

Wichtig ist eine Möglichkeit zu schaffen, Datenerfassung, -haltung und -pflege zu vernetzen und so eine umfassende Darstellung der aktuellen Radsituation zu bieten. Unerlässlich ist in diesem Zuge, die Daten konstant und einheitlich zu fortzuschreiben, um langfristig eine solide Datenbasis zu sichern. Auf dieser Basis können dann zukünftige Planungen und Qualitätskontrollen erfolgen.

Damit diese verantwortungsvolle Aufgabe adäquat wahrgenommen wird ist wichtig, dass die Zuständigkeit für Datenpflege klar definiert ist. Ggf. ist auch zu klären, inwiefern eine Abstimmung mit dem Landkreis erfolgen muss und in welchem Umfang dort Daten rund um Radverkehr erfasst und gepflegt werden.

Auch auf die Wichtigkeit der Information der Bevölkerung sei hier verwiesen. Denn Radverkehrsförderung funktioniert nur, wenn sie auch nach außen kommuniziert wird und Präsenz im öffentlichen Raum erfährt. Wie das gehen kann zeigt die folgende Seite.

Datenbank / App
Daten sortiert nutzbar machen einfach, komfortabel,
dauerhaft
für die Umsetzung vor Ort
für die Weiterentwicklung im Büro
für einen tatsächlichen Mehrwert

Digitales Bürgerportal

Auf die Wichtigkeit von Öffentlichkeitsarbeit wurde verwiesen, doch wie können die Bürger über das Thema Radverkehr auf dem laufenden gehalten werden? Und würde sich nicht auch ein umfassendes Informationsportal für Einwohner und Interessierte anbieten, das auch weitere Mobilitätsangebote und mehr abdeckt?

Neben Websites und Pressemeldungen kann ein digitales Bürgerportal, bzw. ein interaktiver Stadtplan eine Ergänzung sein:

Dort könnte unter anderem über das Radwegenetz, Radrouten, Wegweisung oder Radparkanlagen in Eching informiert werden. Aber auch Ladestationen für Elektrofahrzeuge, ÖPNV-Netzpläne, Bus- und Bahnhaltstellen, Kindergärten, Freizeiteinrichtungen, Spielplätze, Gastgeber, Umleitungen oder Baustellen sind nur ein paar Beispiele, die eingebunden werden könnten. All das kann dazu beitragen, dass bestehende Infrastrukturen in Eching bekannt und genutzt werden – und das nicht nur im Radverkehr. Das ist Service und Orientierung, unter anderem auch für Neubürger.

Eine wertvolle Ergänzung wäre auch ein digitaler Mängelmelder für das Portal, um den Radfahrenden in Eching die Möglichkeit zu geben, auf Probleme aufmerksam zu machen. Wichtig ist dabei allerdings, dass die Anregungen auch ernst genommen und (wenn sinnvoll) umgesetzt werden.

Mit Hilfe des Bürgerportals können mit interaktiven Möglichkeiten Informationen aus vielfältigen Bereichen gebündelt und dargestellt werden. So wird eine übersichtliche Verknüpfung zwischen Tourismus, Mobilität, ÖPNV und Wirtschaft geschaffen, die den Echinger Bürgerinnen und Bürgern zu Gute kommt. Ein solches Portal wäre damit nicht nur ein Baustein zur Förderung des Radverkehrs, sondern ein Beitrag zum Bürgerservice für die gesamte Gemeinde. Dies sollte dann natürlich auch entsprechend nach außen kommuniziert werden, um aktive Öffentlichkeitsarbeit zu betreiben.

Je nach dem wie die Datenhaltung in Eching künftig erfolgen soll, ist sogar eine Schnittstelle zwischen den internen GIS-Systemen und einem potentiellen Bürgerportal denkbar, um Daten tatsächlich tagesaktuell verfügbar zu machen.

Wie ein solches Bürgerportal beispielsweise umgesetzt werden kann, zeigt die Stadt Unterschleißheim, die in Kooperation mit dem Anbieter Vianovis einen interaktiven Stadtplan mit vielfältigen Informationen zur Verfügung stellt:

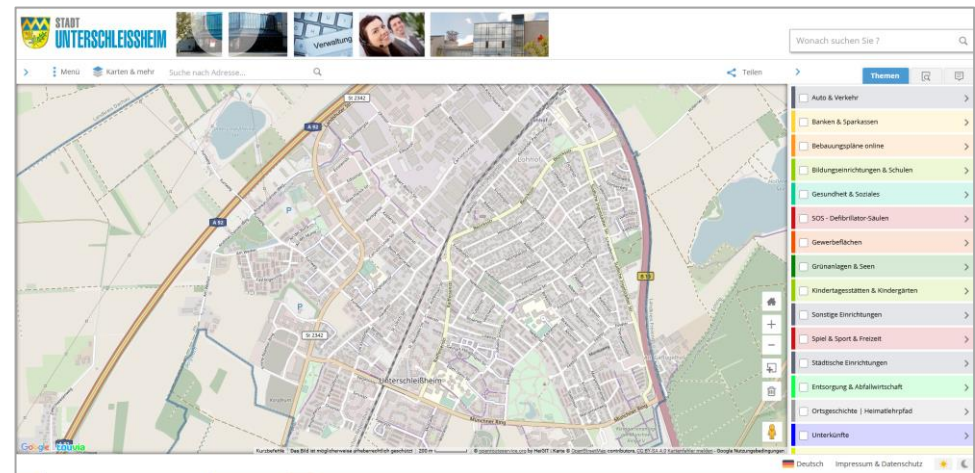


Bild oben: Das Bürgerportal der Stadt Unterschleißheim. Etwas ähnliches wäre auch für Eching möglich, um den Einwohnerinnen und Einwohnern umfassende Informationen zu verschiedenen Themen gebündelt zu bieten.

Wichtig an dieser Stelle ist der Hinweis: Ein solches digitales Portal lebt von Aktualität. Sie brauchen jemanden, der für die Verwaltung der Daten zuständig ist und die Daten aktuell hält. Veraltete und unvollständige Informationen bieten keinen Mehrwert und machen eher einen schlechten Eindruck. Daher ist es wichtig, zunächst Prozesse und Verantwortlichkeiten zu definieren und erst im Anschluss in die Umsetzung zu gehen.



7.8 Zusammenfassender Überblick der Handlungsfelder
Zielsetzungen für die Radverkehrsförderung in Eching



Radverkehr ist eine dauerhafte, langfristige Aufgabe!



Zielsetzungen für die Radverkehrsförderung in Eching:

1. Bearbeitung Problemstellen und Hindernisse:

Bestehende Hindernisse und Problemstellen müssen entschärft werden, um Gefährdungen für Radfahrende und andere Verkehrsteilnehmer zu senken und den Komfort zu steigern. Hierzu wurden Datenblätter zur schrittweisen Abarbeitung erstellt.

2. Bearbeitung streckenbezogener Potentiale:

Lücken, die im Zuge des Radverkehrskonzeptes dokumentiert wurden, sollten sukzessive geschlossen und erkannte Potentiale bei künftigen Planungen mit bedacht werden. Auch weitere Netzlücken müssen berücksichtigt werden, um die Attraktivität des Radfahrens weiter zu steigern.

3. Überplanung Radwegweisung:

Um eine lückenlose Führung des Radverkehrs gewährleisten zu können, sollten Mängel in der Beschilderung beseitigt sowie fehlende Wegweiser ergänzt werden. Hierzu ist ein stringentes Konzept und Abstimmung mit den umliegenden Kommunen und dem Landkreis notwendig. Erste Handlungsansätze liefern die Datenblätter mit Informationen zu bestehenden Wegweisern.

4. Erweiterung Radparkanlagen:

Gute Radabstellanlagen sind ein Kernelement der Radverkehrsförderung. Die Aufnahme des Bestands und die Analyse ausgewählter Standorte in Eching soll dazu beitragen, die Infrastruktur zu optimieren und Schritt für Schritt flächendeckende radgerechte Abstellmöglichkeiten in der Gemeinde zu schaffen.



5. Qualitätssicherung und Fortschreibung Konzept:

Die Qualität der bestehenden Radinfrastruktur muss fortlaufend kontrolliert und verbessert werden. In diesem Zuge sollten die Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes berücksichtigt und die Maßnahmenvorschläge umgesetzt werden. Sinnvoll ist, einen langfristig orientierten abgestimmten Qualitätsmanagement-Prozess zu etablieren, in dessen Zuge Netz und Wegweisung regelmäßig analysiert und geprüft werden.

6. Öffentlichkeitsarbeit:

Die Bevölkerung wird über die Entwicklungen im Radverkehr regelmäßig auf dem Laufenden gehalten und zum Radfahren motiviert. Information und Motivation über crossmediale Kanäle sind wichtig. Neben der Durchführung von einmaligen Veranstaltungen sollte das Thema Radverkehr dauerhaft im Ortsbild der Gemeinde Eching verankert werden, um deutlich zu machen, dass Kommune und Verwaltung sich gemeinsam zum Ziel der Förderung des Radverkehrs bekennen.

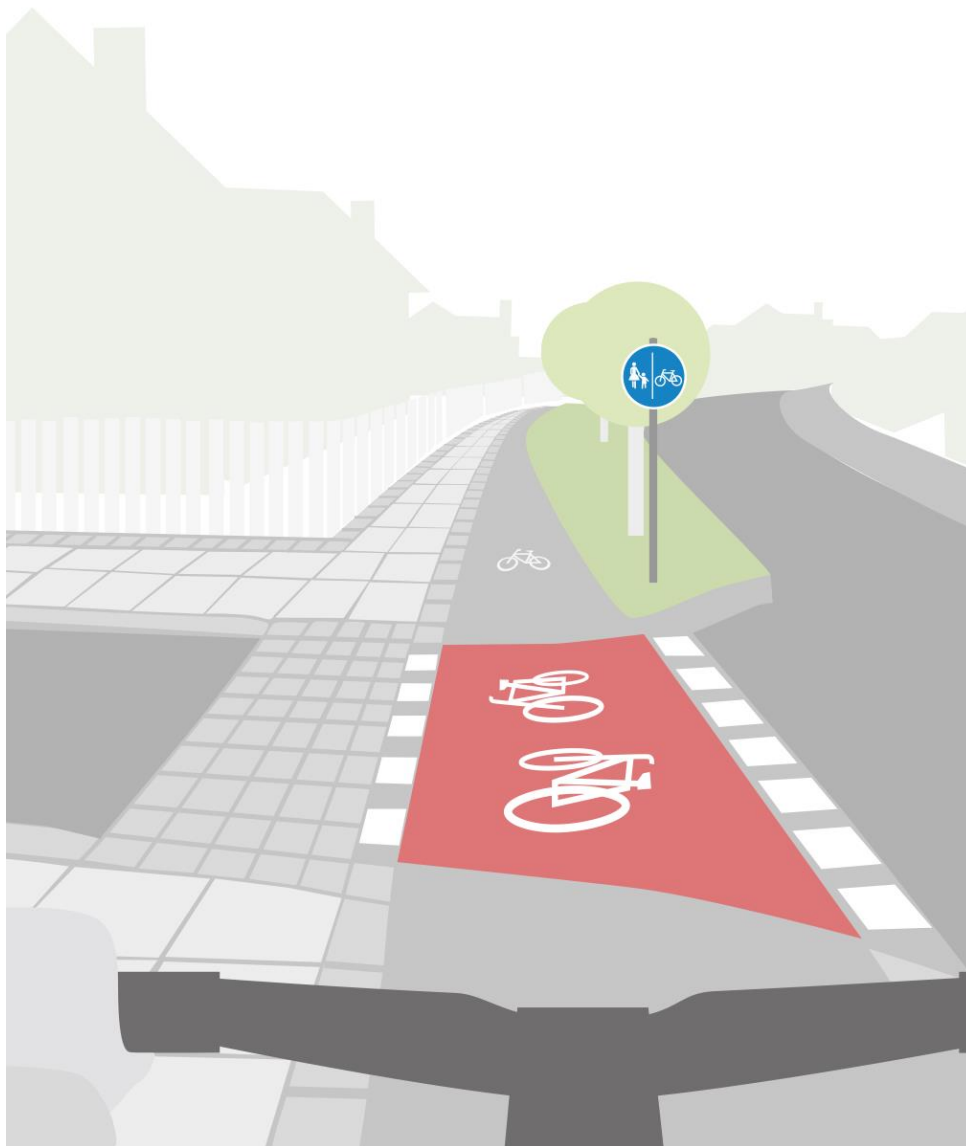
7. Strukturiertes Datenmanagement:

Um auch in Zukunft den Überblick über die Radinfrastruktur und das Radwegenetz zu wahren, muss die Aktualisierung der Netzdaten und der Radinfrastrukturdatenbank fortlaufend erfolgen. In diesem Zuge kann überlegt werden, ob ein digitales Bürgerportal ins Leben gerufen wird, das als zentrale Informationsplattform Wissen bündelt und Bürgerinnen und Bürger schnell und umfassend informiert. Verknüpfungen mit Bereichen wie ÖPNV und Tourismus sind möglich. Ein digitaler Mängelmelder kann helfen, Anregungen und Hinweise aus der Bevölkerung aufzunehmen. Wichtig ist, dass die Verantwortlichkeiten in diesem Zuge klar definiert werden.

8. Fazit und Ausblick

8.1 Fazit

8.2 Ausblick



Grafik: Radverkehrsförderung hat viele Aspekte. Wichtig ist, fokussiert und zielstrebig an Maßnahmen zu arbeiten, dann können schon kleine Veränderungen wie Markierungen große Wirkungen haben.

8.1 Fazit

Betrachtet man die Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes entsteht ein interessanter Eindruck vom Radverkehr in Eching. Es lassen sich diverse positive Eindrücke ableiten, aber auch ungenutzte Potentiale und Entwicklungsmöglichkeiten sind vorhanden. Dies wurde auf den vergangenen Seiten bereits ausführlich dargestellt. Zusammenfassend ergibt sich folgendes Bild:

Das ist gut in Eching:

- ✓ Separat geführte Radwege, insbesondere außerorts
- ✓ Führung des Radverkehrs auf für Kfz gesperrten Wegen
- ✓ Wegführung auf wenig befahrenen Straßen und bei Tempo 30
- ✓ Keine sinnlosen Benutzungspflichten für Radfahrende vorhanden
- ✓ Radabstellmöglichkeiten an diversen Standorten

Hier gibt es noch Entwicklungspotential:

- ✗ Führungen, die eher Notlösungen sind (z. B. Gehweg – Rad frei)
- ✗ Radführungen und Überleitungen, die flüssiges Fahren verhindern
- ✗ Stückwerk bei den Oberflächen und unebene Wege
- ✗ Problem- und Gefahrenstellen (Poller, Straßenquerungen etc.)
- ✗ Veraltete Wegweisung
- ✗ Keine Präsenz des Radverkehrs in der Kommune

Nun ist es an der Gemeinde die Ergebnisse zu nutzen, Empfehlungen umzusetzen und an den Maßnahmen zu arbeiten. Die umfassenden Datenblätter und Auswertungen, die insbesondere auch in den Anlagen enthalten sind bieten hierbei wertvolle Unterstützung.

8.2 Ausblick

„Radverkehrskonzept für die Gemeinde Eching“

Mit diesem Auftrag sind wir in das Projekt gestartet und haben uns auf den Weg gemacht, den Radverkehr in Eching gemeinsam mit Ihnen auf den Prüfstand zu stellen. Heute können Sie und wir mit Stolz auf die vergangenen Monate blicken.

Vielfältige Eindrücke und Informationen, positive Begebenheiten und Entwicklungspotentiale konnten wir in dieser Zeit sammeln und für Sie aufbereiten. Auch der persönliche Austausch in Form von Workshops, Treffen und Videotermine war überaus produktiv und es ist erfreulich zu sehen, wie viel Engagement hinter dem Projekt steckt.

Unser Auftrag in Eching geht nun zwar zu Ende, doch soll das kein Ende sein. Vielmehr ist ein Anfang getan – nun liegt es an Ihnen: Machen Sie sich auf den Weg und entwickeln Sie den Radverkehr weiter. Gemeinsam als Kommune, als Gemeinschaft. Zusammen mit dem Arbeitskreis Rad, Ihren Einwohnerinnen und Einwohnern, der AGFK, dem Landkreis, den Nachbarkommunen und weiteren Belangträgern haben Sie die Chance Radverkehr langfristig zu fördern und einen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität zu leisten.



Das Spektrum an Maßnahmen ist breit gefächert und eine Kooperation von Vertretern aus Politik und Administration ein wichtiger Schritt, um Ideen, Wünsche und Belange zu strukturieren und weiterzuverfolgen.

Nun gilt es, aktiv zu bleiben und die einzelnen Punkte Schritt für Schritt aufzuarbeiten. Denn Radverkehr kann einen großen Beitrag zur Verkehrswende und zur Zufriedenheit der Menschen leisten – jetzt und in Zukunft.

Lassen Sie diesen Bericht nicht das Ende sein, halten Sie es mit Walt Whitman:

„Niemals war mehr Anfang als jetzt!“

Ein Herz für Radler.

