



Planungsverband
Äußerer
Wirtschaftsraum
München

Körperschaft des
öffentlichen Rechts

8000 München 2
Uhlandstraße 5
Fernruf 53 95 46

Informationsblatt

22

Kommunaler Erfahrungsaustausch. Planung für Radwege in Stadt und Land

Am 30. Juni d.J. hat der Planungsverband eine ganztägige Fach-Exkursion nach Erlangen unternommen. Zusammen mit dem Vorsitzenden, Herrn Landrat Schrittenloher, haben etwa hundert Bürgermeister, Stadt- und Gemeinderäte sowie Mitarbeiter aus Landratsämtern, Gemeinden und anderen Dienststellen teilgenommen. Auch der Verein Erholungsgebiete war mit seinem Geschäftsführer, Herrn Strunz vertreten.

Die Stadt Erlangen hat sich auf verschiedenen Gebieten der Ortsplanung und Stadtentwicklung einen Namen gemacht, mit ihrer fortschrittlichen Verkehrsplanung (Radwege, Verkehrsberuhigung) ebenso wie der Grünplanung und der Energieversorgung.

Herr Oberbürgermeister Dr. Hahlweg wies in der Begrüßung darauf hin, daß Erfolge nur möglich sind, wenn ein langfristiges Konzept auch in den täglichen ortsplanerischen Einzelentscheidungen durchgehalten wird. Dem ist nur zuzustimmen. Welche Fehlentwicklungen passieren können, wenn einzelne Ressorts nicht in die allgemeinen Ziele der Ortsplanung eingebunden sind, läßt sich z.B. im Straßenbau in vielen Gemeinden aufzeigen.

Bei den Besichtigungen in der Innenstadt und in den städtischen Randgebieten sowie im Umland von Erlangen haben die berufsm. Stadträte Boehlk (Stadtentwicklung) und Vogel (Wirtschaft, zugleich Geschäftsführer des Erlanger Vereins Erholungsgebiete) sowie der Leiter des Gartenamtes Frank geführt. Sie haben uns so viele interessante Lösungen gezeigt, daß mancher Teilnehmer sicher bei Gelegenheit gern wieder einen Besuch in Erlangen machen wird, um einzelne Anregungen zu vertiefen.

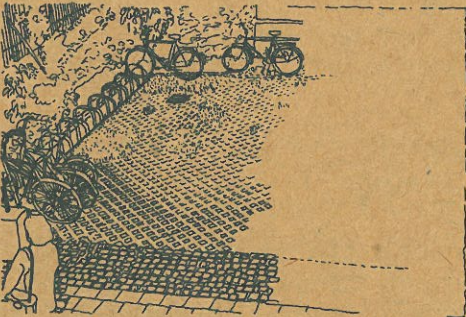
Auch dieser kommunale Erfahrungsaustausch hat bewiesen, daß Ortsplanung nicht am "grünen Tisch", sondern vor Ort studiert werden will.



Die gemischte Nutzung innerstädtischer Straßen ist in Erlangen schon Selbstverständlichkeit geworden. Jeder nimmt auf den Anderen Rücksicht. Der Fußgänger geht in der Mitte der Straße. Ein Beispiel: die Holzgartenstraße mit Blick zum Bohlenplatz.



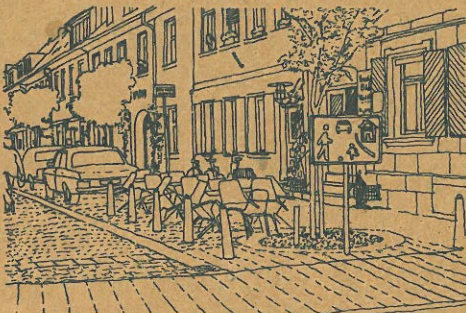
Der Langemarckplatz, ein belebter Platz mit Studentenhaus, Mensa, Gymnasium, Treffpunkt von Schülern und Studenten, ist ebenso wie die auf ihn zuführenden Wege mitten im Stadtgebiet mit einer wassergebundenen Decke versehen. Pflasterstreifen strukturieren den Platz, Pflasterungen an den Bäumen sorgen für die Ableitung des Oberflächenwassers. Eine sympathische Lösung.



Fahrräder brauchen Parkplätze - wie Autos auch. Es müssen nicht häßliche Asphaltflächen sein. Gestaltete Plätze tragen zur Qualität des öffentlichen Verkehrsraumes bei, wie dieser 7 x 7 m messende Platz an Krankenhausstraße.



Neue und oft unkonventionelle Wege werden auch bei der Verkehrsregelung beschritten. In Holland sind übrigens ähnliche Regelungen schon lange gang und gäbe - auch ohne großen "Schilderwald".



Die Kirchenstraße beim Altstädter-Kirchplatz ist ein gutes Beispiel dafür, wie Straßenraum wohnlich gestaltet werden kann, ohne dabei den fließenden und den ruhenden Verkehr zu verbannen. In dieser Straße wurden auch Nisthilfen für Schwaben angebracht und einfache Bepflanzungen der Fassaden.

Vom "Modell Radwanderwege im Raum der Landeshauptstadt München" zu Radwegekarten Münchens, der Landkreise und der Gemeinden.

Die Geschäftsstelle des Planungsverbands hat bereits vor Jahren (siehe Informationsblätter Nr. 4/15.11.76 und Nr. 6/13.9.77) mit dem "Modell Radwanderwege" für einen Großteil der Region ein Netz an Radwegeverbindungen auf bestehenden Wegen und Straßen ausgearbeitet. Auftrag hierzu hatte in zukunftsorientierter Weise das Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen gegeben, das auch mit dem ersten Entwurf eine beispielhafte Offene Planung durchführte. Besondere Beachtung wurde den Verbindungen städtischer Wege mit denen des Umlands geschenkt, an der Stadtgrenze wurden "Übergabepunkte" festgelegt. Es wurden Hinweise gegeben auf verkehrsreiche Streckenabschnitte und zur qualitativen Beschaffenheit der Wege. Das Modell verstand sich aber vor allem auch als Grundgerüst, aus dem im Zuge ihrer Planungen die einzelnen Gebietskörperschaften ihre eigenen Radwegenetze entwickeln konnten.

Einige Landkreise haben schon kurz nach Veröffentlichung des Modells mit der Erarbeitung landkreisbezogener Radwegenetze begonnen. Nachdem in diesem Jahr weitere Landkreise Radwegekarten herausgegeben haben, liegen nunmehr für sieben der acht Landkreise (Dachau, Erding, Freising, Fürstentfeldbruck, Landsberg a. Lech, München und Starnberg) entsprechende Karten vor. Der Landkreis Ebersberg hat eine Freizeitkarte herausgegeben, in der auch einige Radwegeverbindungen enthalten sind.

In diesem Zusammenhang seien auch die Radwege erwähnt, die der Verein Erholungsgebiete e.V. in den Isarauen zwischen München und Freising ausgebaut hat und als Beispiel der Radwegeplanung einer Gemeinde, die Radwegkarte von Garching b. München, die vor kurzem erschienen ist.

Die Geschäftsstelle des Planungsverbands Äußerer Wirtschaftsraum München hat zwei der sieben vorhandenen Landkreis-Radwegekarten bearbeitet. Im Auftrag der Landkreise Dachau und München wurden Radwegekarten erstellt, die sich an dem Grundgerüst des "Modells Radwanderwege" orientierten und die Vielzahl der im Rahmen der Bauleitplanung erarbeiteten Konzepte berücksichtigen. Wichtiges Anliegen war auch die Abstimmung mit den Radwegekarten der benachbarten Landkreise und den Planungsvorstellungen der Landeshauptstadt München, so daß den Radwanderern über die Verwaltungsgrenzen hinaus ein geschlossenes Netz an geeigneten Wegeverbindungen aufgezeigt werden kann. Aber auch Hinweise auf verkehrsreiche Straßen und gefährliche Kreuzungspunkte sowie zur Beschaffenheit der Wege und Straßen und die gesonderte Darstellung der vom KFZ-Verkehr getrennten eigenständigen Radwege sind wichtige Aussagen für die Benutzer der beiden Karten. Darüber hinaus wurden kulturelle Sehenswürdigkeiten, überörtlich bedeutsame Erholungsgebiete, Gaststätten und Biergärten außerhalb geschlossener Ortschaften sowie landschaftlich reizvolle Aussichtspunkte in die Karten eingetragen. Auch der Hinweis auf S-Bahnhöfe und Fahrradverleih fehlt nicht. Damit erhalten die beiden Radwegekarten eine Bedeutung, die über das Aufzeigen von Radwegeverbindungen hinausgeht. Es wurden Möglichkeiten einer fahrradorientierten Freizeitgestaltung mit dem Kennenlernen kultureller und landschaftlicher Schönheiten verbunden.

Angesichts des inzwischen überall in der Region verstärkt betriebenen Radwegebaus und der großen Nachfrage nach den Radwegekarten wird in allen Landkreisen eine Fortschreibung der Karten über kurz oder lang anstehen.

Aber auch die Gemeinden sind aufgerufen, in ihren Bauleitplanungen verstärkt Radwegenetze zu berücksichtigen bzw. zu entwickeln. Dabei sollen neben den Wegen zum Radwandern vor allem auch Radwege für den Berufs- und Schülerverkehr oder Wegeverbindungen zu Einkaufsgebieten oder zu Verwaltungen vorgesehen werden.

Radwege in der Landeshauptstadt München

Die Landeshauptstadt München hat im Frühjahr 1983 einen handlichen Radwegenetzplan herausgegeben. Auch dieser Plan baut - wie die Radwanderkarten der Landkreise - auf dem Grundgerüst des "Modell Radwanderwege" auf. Das Münchner Radwegenetz hat derzeit eine Gesamtlänge von 670 km. Davon sind 550 km beidseitige Radwege an Straßen. Darüber hinaus enthält die Karte geplante Radwege und langfristig wünschenswerte Ergänzungen des Radwegenetzes. Nach den Vorstellungen des Planungsreferates der Landeshauptstadt München soll als Endziel des Radwegebaus eine Verdoppelung des bisherigen Bestands angestrebt werden.

Angesichts der Vielzahl von Maßnahmen und des langen Zeitraums für deren Verwirklichung ergibt sich die Notwendigkeit einer Prioritätenliste. Nachdem der Stadtrat schon Mitte 1979 einen beschleunigten Ausbau der Radwege für den Bereich der Innenstadt innerhalb von 10 Jahren gefordert hat, wird eine rasche Realisierung auch für den Bereich außerhalb des Mittleren Rings angestrebt. In einer 1. Ausbaustufe für die nächsten 10 Jahre ist vorgesehen, Lücken im vorhandenen Netz zu schließen, sowie die wichtigsten geplanten Trassen im Rahmen von Straßenbaumaßnahmen wie Neubau, Umprofilierung, Wiederherstellung nach U-Bahn-Bau usw. zu verwirklichen.

Die Markierung mittels weißer Streifen zwischen Fuß- und Radweg wird beim Ausbau nur noch in Ausnahmefällen angewendet, da sie mit einer Reihe von Nachteilen belastet ist (Konfliktsituation Fußgänger-Radfahrer, ungenügende Radwegeabgrenzung). Diese Auffassung entspricht auch den Vorstellungen der Zuschußgeber (Regierung von Oberbayern und Bayer. Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen).

3 Gemeinden planen ein Radwegenetz: Ottobrunn-Neubiberg-Putzbrunn

Der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München arbeitet, z.Z. an einem gemeinde-übergreifenden Verkehrskonzept für den Siedlungsraum Ottobrunn-Neubiberg-Putzbrunn (mit zusammen ca. 37.000 Einwohnern). Anlaß für diesen Auftrag waren wiederholt Anfragen von Bürgern nach Verkehrsberuhigung ihrer Straße. Um diesen Wünschen gerecht zu werden und gleichzeitig zu verhindern, daß Fehlentscheidungen nach dem St. Floriansprinzip zustande kommen, wurde in den Gemeinden übereinstimmend beschlossen, ein Gesamtverkehrskonzept zu erarbeiten.

Das Ziel dieses Konzeptes ist, für die Gemeindegebiete ein zusammenhängendes Netz von Fuß- und Radwegen zu schaffen sowie zur Entlastung der reinen Wohngebiete eine Umverteilung des Autoverkehrs vorzunehmen. Voraussetzung ist hierzu eine klare Zuordnung der öffentlichen Verkehrsflächen entsprechend ihrer Funktion. Es ist also ein Netz von

Hauptverkehrsstraßen - Wohnsammelstraßen - Wohnstraßen

anzubieten und jeweils die entsprechenden Gestaltungsmerkmale dafür zu entwickeln.

Das angestrebte Fuß- und Radwegenetz wird über die Gemeindegrenzen hinweg an den Nutzungsschwerpunkten orientiert sein und dabei mit dem Netz der Landeshauptstadt und des Landkreises abgestimmt.

Quellenhinweis: Die Zeitschrift "Natur + Landschaft", Ausgabe Mai 1978, enthält Beiträge zur Fahrradwege-Planung der Stadt Erlangen und zum "Modell Radwanderwege im Raum der Landeshauptstadt München".

16.8.1983