



Radschnellwege und urbane Flächenkonkurrenzen

1. Allgemeine Herausforderungen
2. Planungsgrundlagen Radverkehr
3. Aktuelle Situation
4. Flächenkonkurrenzen in München – Beispiele
5. Fazit und Ausblick

Dipl.- Ing. Horst Mentz

Leiter der Abteilung Verkehrsplanung

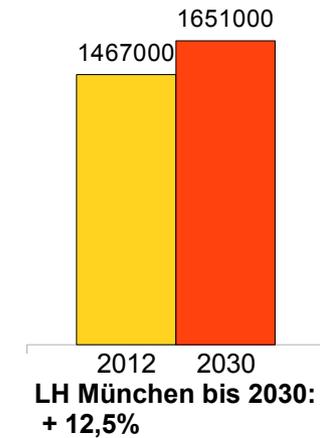
1. Allgemeine Herausforderungen

Bevölkerungsprognose 2012 – 2030/2032 für München und die Region

Region 14, einschl. LH München (Bevölkerung mit Erstwohnsitz)

+ 355.500 EW (2032)
+ 110.000 Erwt. (2025)

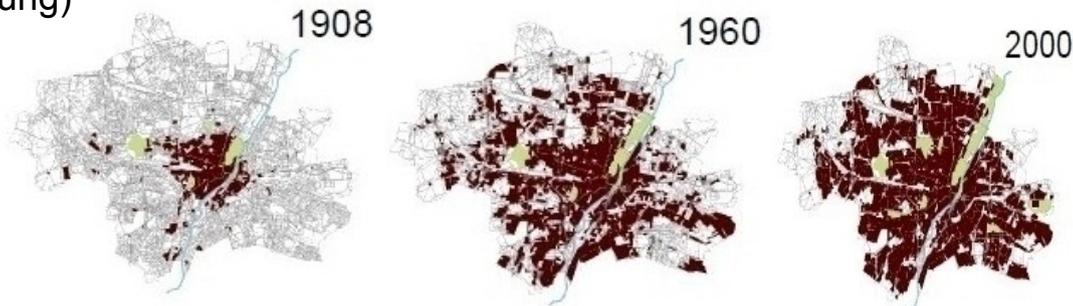
Einwohner Region 14 (2032):
3,086 Mio.



LH München (wohnberechtigte Bevölkerung)

+ 184.000 EW (2030)
+ 40.000 Erwt. (2025)

Einwohner LHM (2030):
1,651 Mio.



Altersschnitt heute: 41,6 Jahre
morgen: 42,6 Jahre

Quellen: Planungsprognose 2011-30 der LH München, Demografiebericht 1 (2012) und Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung, Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung bis 2032 (2014)



1. Allgemeine Herausforderungen

- Demographischer Wandel und Barrierefreiheit
- Steigende Mobilitätskosten
- verändertes Anforderungsprofil aus EU-Sicht (Feinstaub, NOx, Lärm, etc.)
- Klimadiskussion, Klimabündnis Stadt
- Novellierung Personenbeförderungsgesetz
- nachhaltige Siedlungsstrukturen

1. Allgemeine Herausforderungen

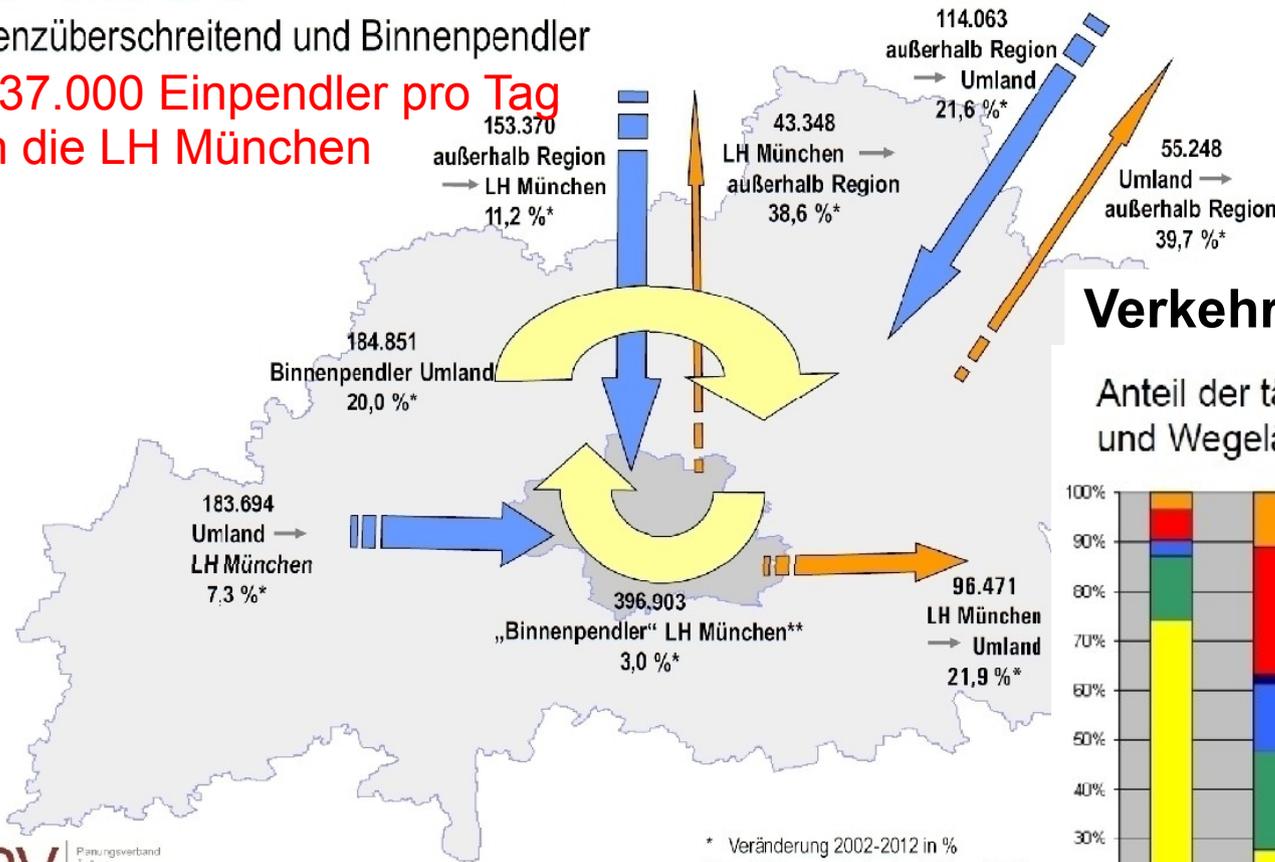
Pendlerströme in der und in die Region München

Region München

SVB-Pendler 2012

Grenzüberschreitend und Binnenpendler

**337.000 Einpendler pro Tag
in die LH München**



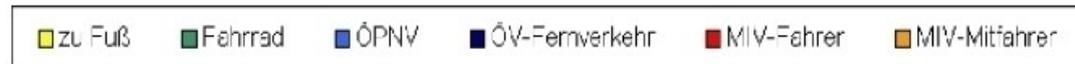
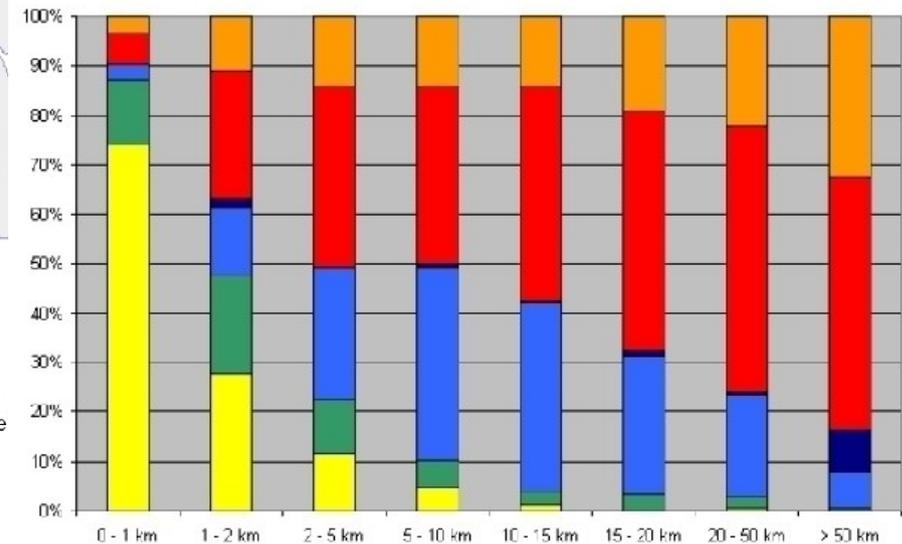
PV Planungsverband
Außenbereich
Wirtschaftsraum
München

03/2014

* Veränderung 2002-2012 in %
** am Wohnort arbeitende SV-Beschäftigte
Quelle: Arbeitsagentur Nürnberg und eigene

Verkehrsmittelwahl nach Wegelänge

Anteil der täglichen Wege differenziert nach Verkehrsmittel und Wegelänge



2. Planungsgrundlagen Radverkehr

- **VEP-R (2002) und Realisierungsnetz (2005)**
mit dichtem Angebot an Haupt- und Nebenrouten
→ Grundlage für Alltags- und Freizeitradverkehr;
Leitinstrument für zielgerichtete Radinfrastrukturmaßnahmen
 - **Grundsatzbeschluss Radverkehr (2009)**
→ integratives Verständnis von Nahmobilität
als Einheit
- Weiterentwicklung der Planungsgrundlagen:
Fortschreibung VEP-R (Verknüpfung
Stadt-Umland, Radschnellwege)



3. Aktuelle Situation

- hoher Anteil an Tempo30-Zonen, geöffnete Einbahnstraßen und Fahrradstraßen
→ sichere Infrastrukturen, Netzverdichtung
- angestrebte Verbesserungen an Hauptverkehrsstraßen
→ Maximilianstr., Kapuzinerstr., Schleißheimerstr., Rosenheimer Str.
- Flächenpotenziale zur Neuverteilung nur in geringem Umfang vorhanden
→ z.B. alte Trambahntrasse im Münchner Norden



4. Flächenkonkurrenzen in München – Beispiele

Flächenkonkurrenzen und Lösungen

Beispiel Kapuzinerstraße



- Reduzierung der Stellplätze für ruhenden Kfz-Verkehr
- Klar gekennzeichnete, beidseitige Radfahrstreifen

4. Flächenkonkurrenzen in München – Beispiele

Flächenkonkurrenzen und Lösungen

Beispiel Schleißheimer Straße

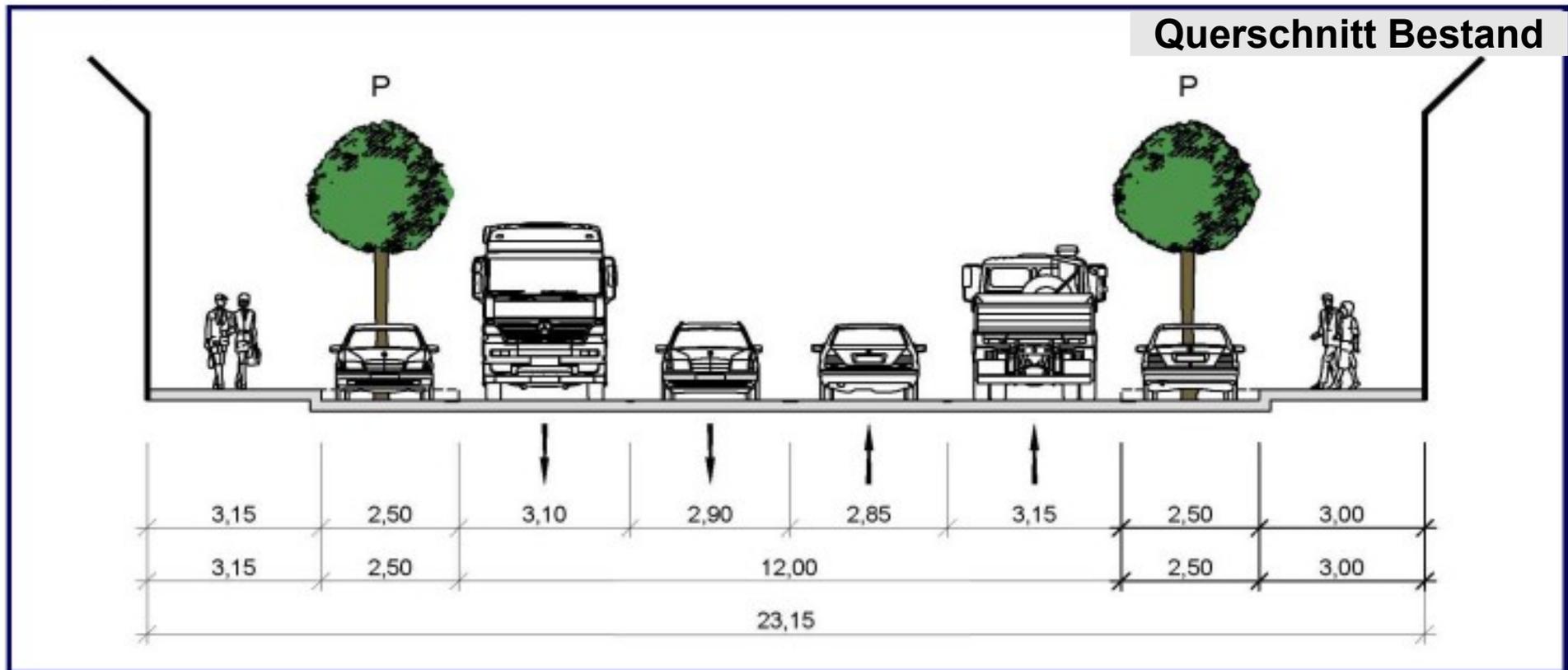


- Nutzergerechte Aufteilung des Verkehrsraums für alle Verkehrsteilnehmer konzipiert
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität

4. Flächenkonkurrenzen in München – Beispiele

Flächenkonkurrenzen und Lösungen

Beispiel Rosenheimer Straße

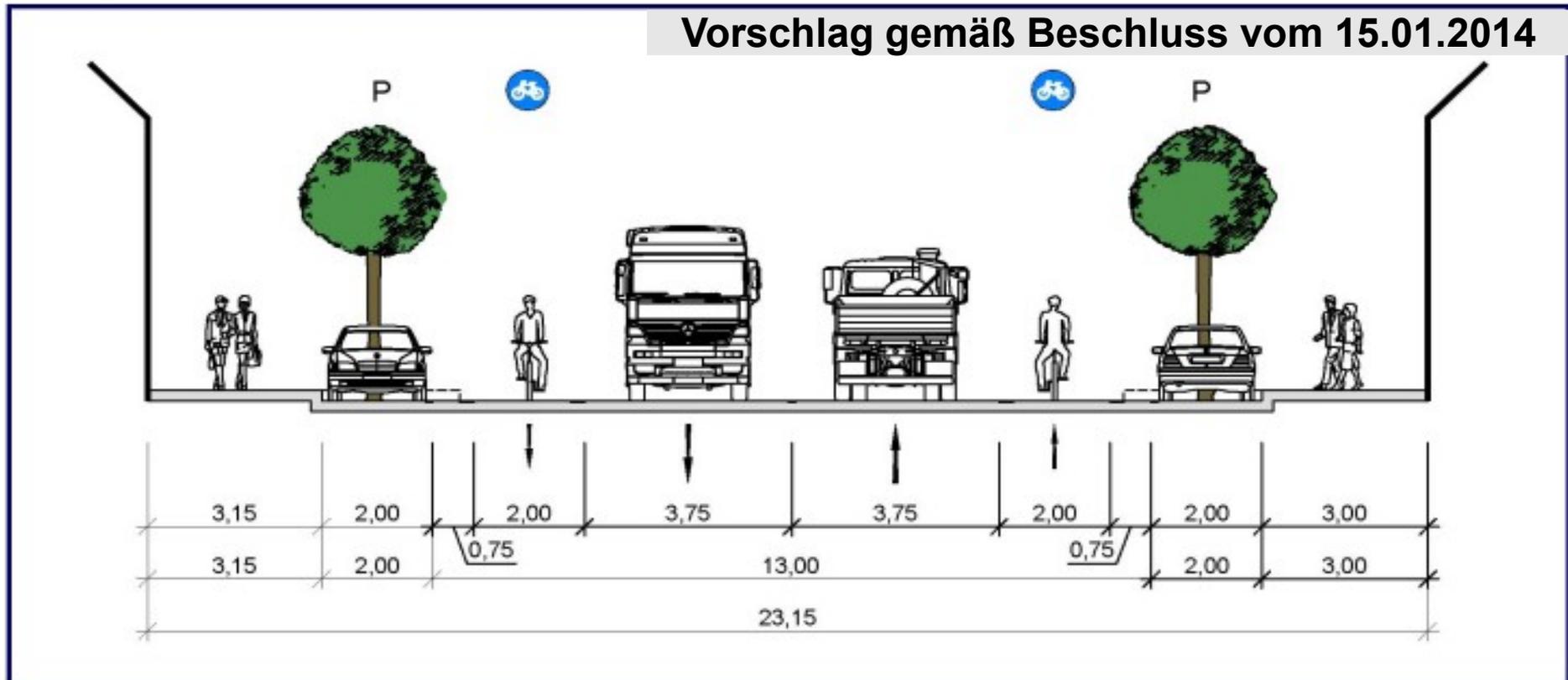


- Kfz-geprägter Straßenraum
- Fehlende Radverkehrsanlagen

4. Flächenkonkurrenzen in München – Beispiele

Flächenkonkurrenzen und Lösungen

Beispiel Rosenheimer Straße

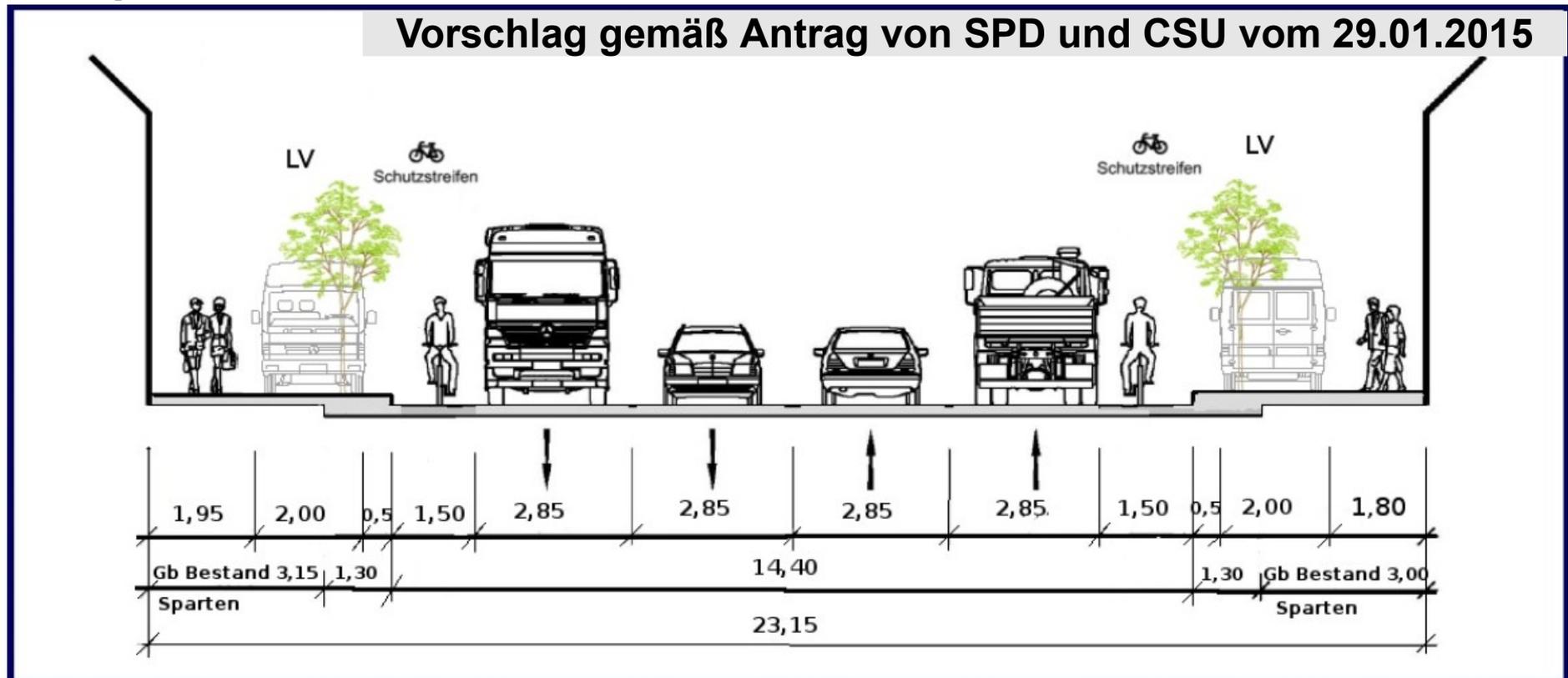


- Reduzierung von vier auf zwei Kfz-Fahrspuren
- Einrichtung von beidseitigen Radfahrstreifen

4. Flächenkonkurrenzen in München – Beispiele

Flächenkonkurrenzen und Lösungen

Beispiel Rosenheimer Straße



- Erhalt aller Fahrspuren bei Verschmälerung der Spurbreiten
- Beidseitig Schutzstreifen, breitere beparkbare Gehwegbereiche

4. Flächenkonkurrenzen in München – Beispiele

Pilotprojekte in Modellquartieren im Münchner Norden

Projektidee der INZELL-Innovationszelle:

- schnelle Radverbindung zur Förderung der nachhaltigen Mitarbeitermobilität im Münchner Norden (BMW)
- schnelle Radverkehrsverbindungen zwischen Stadt und Umland als Element eines multimodalen Mobilitätskonzepts



5. Fazit und Ausblick

Allgemein:

- Radschnellwege als neue Chance, die Erreichbarkeit Münchens aus dem Umland zu verbessern
- Dialog mit Politik aus Stadt und Umland sowie Interessensvertretern aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft
- Vernetzung der regionalen Planungen zu Radschnellwegen mit innerstädtischen Konzepten an zu definierenden Übergabepunkten

5. Fazit und Ausblick

Konkret:

- Unterstützung und Begleitung der vertieften Machbarkeitsuntersuchung des PV München zu Radschnellwegen
- Positionierung von Radschnellwegen als neues Element der Radverkehrsplanung in München erwünscht
- Einbettung in bestehende und zukünftige Pläne und Konzepte



Kontakt

Horst Mentz

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
HA I – Stadtentwicklungsplanung
Abteilungsleiter I/3 – Verkehrsplanung

horst.mentz@muenchen.de