

# Gemeinde Ismaning

## Radverkehrskonzept

Abschlussbericht 7. April 2014



Auftraggeber:  
 Gemeinde Ismaning  
 Schlossstraße 2  
 85737 Ismaning

Auftragnehmer:  
 PSLV Planungsgesellschaft  
 Stadt-Land-Verkehr  
 Josephspitalstraße 7  
 80331 München

## Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis .....	1
Abbildungsverzeichnis .....	2
Bericht .....	3
1. Aufgabenstellung .....	3
2. Bestandsanalyse .....	3
2.1 Ortsbegehung .....	3
2.2 Leitvorstellungen und Rahmenbedingungen .....	6
2.3 Haushaltsbefragung .....	13
3. Bewertung .....	26
3.1 Mängel und Konflikte .....	26
3.2 Zusammenfassung Stärken und Schwächen .....	27
4. Entwicklung eines Radfahrnetzes .....	28
5. Maßnahmen .....	30
5.1 Schwerpunkte .....	30
5.2 Flankierende Maßnahmen .....	44
6. Prioritäten .....	46
6.1 Startmaßnahmen .....	48
6.2 Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen .....	49
6.3 Mittel- bis langfristige Maßnahmen .....	50

## Abbildungsverzeichnis

1	Verkehrszellen .....	
2	Haushaltsbefragung Rücklaufquoten .....	
3.1	a-j Binnenverkehr Fußgänger .....	
3.2	a-j Binnenverkehr Radfahrer .....	
3.3	a-j Binnenverkehr Pkw .....	
4	Haushaltsbefragung Repräsentativität .....	
5	Haushaltsbefragung Pkw-Verfügbarkeit .....	
6	Haushaltsbefragung Wegehäufigkeit .....	
7	Haushaltsbefragung Verkehrsmittelwahl .....	
8	Haushaltsbefragung Fahrtzwecke .....	
9	Persönliche Sichtweise: Probleme .....	
10	Problemthemen .....	
11	Persönliche Sichtweise: Vorschläge .....	
12	Vorschläge .....	
13	Verortung verkehrlicher Probleme .....	
14	Verortung verkehrlicher Vorschläge .....	
15	Fahrradbesitz und -nutzung .....	
16	Radverkehrskonzept Bestand .....	
17	Radverkehrskonzept Mängel und Konfliktbereiche .....	
18	Radverkehrskonzept Mängel und Konfliktbereiche Haushaltsbefragung .....	
10	Radverkehrskonzept Haupttrouten .....	
20	Radverkehrskonzept Maßnahmen .....	

## 1. Aufgabenstellung

Die Gemeinde Ismaning beabsichtigt, der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e.V. (AGFK) beizutreten. Bei einer Vorbereitung der AGFK im Rahmen der Prüfung zur Aufnahme der Gemeinde Ismaning wurde festgestellt, dass bereits wesentliche Punkte der Qualitätskriterien erfüllt werden. Die Entwicklung eines Radverkehrskonzepts für die Gemeinde Ismaning mit einer schlüssigen Netzkonzeption orientiert sich an den Qualitätskriterien der AGFK und soll der Gemeinde ein „Zielsystem“ für die Umsetzung von Maßnahmen geben.

Ziel des Konzepts soll es sein, einerseits ein sicheres und attraktives Angebot vor allem in der Infrastruktur zu entwickeln und damit ein radfahrfreundliches Klima zu schaffen, das die Bevölkerung zu einer stärkeren Nutzung des Fahrrades motiviert. Andererseits will die Gemeinde bei der bevorstehenden Hauptbereisung der AGFK eine positive Bewertung erreichen, so dass sie künftig die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“ tragen darf.

## 2. Bestandsanalyse

### 2.1 Ortsbegehung

#### Städtebauliche Merkmale

Die Siedlungsstruktur der Gemeinde Ismaning ist gegliedert durch den Verlauf der Isar, den Grünzug auf dem S-Bahntunnel sowie durch den Verlauf der St 2053 und der B 471. Das Zentrum von Ismaning bildet ein historisch gewachsener Ortskern, in dem auch ein Großteil der zentralen Einrichtungen, sowie auch das Schloss Ismaning, heute Sitz des Rathauses, liegen. Die einzelnen Siedlungsgebiete haben sich in alle Richtungen um den Ortskern entwickelt und finden im Westen ihre Begrenzung durch das Landschaftsschutzgebiet der Isarauen und im Osten durch den Straßenverlauf der B 471. Eine innerörtliche Barriere stellt die St 2053 dar. Eine Vernetzung der Siedlungsgebiete in Ost-West-Richtung wird dadurch erschwert. Gewerbegebiete sind überwiegend im nördlichen Siedlungsgebiet und östlich der S-Bahn von Ismaning ausgewiesen. Die Siedlungsfläche konzentriert sich hauptsächlich auf den sehr kompakten Hauptort Ismaning. Der einzige größere Ortsteil ist die Siedlung Fischerhäuser, die nördlich von Ismaning liegt und über die Freisinger Straße an Ismaning angebunden ist. Im östlichen Gemeindegebiet befinden sich ansonsten noch mehrere kleine Streusiedlungen.

#### Topographische Merkmale

Die Gemeinde hat eine überwiegend flache Topographie, d.h. es treten praktisch keine Steigungen auf. Lediglich im südlichen Teil

### Wichtige Quell- und Zielgebiete des Radverkehrs

des Hauptortes findet sich eine steilere Hangkante zur Isar. Somit sind ideale Voraussetzung für einen hohen Anteil des Fahrradverkehrs am Modal Split in Ismaning bereits gegeben.

Wichtige Quellgebiete des Radverkehrs sind generell die Wohngebiete, wobei die Dichte der Bebauung und die Sozialstruktur, die Radfahrbedingungen und die Entfernung zu wesentlichen Zielorten des Radverkehrs wichtige Einflussgrößen für die Benutzung des Fahrrads darstellen. Das Fahrrad wird im Allgemeinen bevorzugt für Distanzen zwischen ein und 3 km eingesetzt, wenn Sicherheit und Annehmlichkeit gegeben sind.

In Ismaning liegen fast alle wesentlichen Quell- und Zielpunkte in einem Entfernungsbereich bis ca. 3 km. Die meisten Wohngebiete liegen maximal 1,5 km von der Ortsmitte und folgenden Zielen entfernt:

- S-Bahnhaltepunkt Ismaning,
- Grundschulen am Kirchplatz und in der Camerloherstraße, die Mittelschule an der Erich-Zeitler-Straße sowie die Johann-Andreas-Schmeller-Realschule,
- Schwerpunkte des Einkaufs in der Bahnhofstraße, am Korbinianplatz und in der Osterfeldstraße,
- Gewerbegebiete im nördlichen Siedlungsgebiet von Ismaning (z.B. Osterfeldstraße),
- Verwaltungseinrichtungen der Gemeinde,
- Sport- und Freizeiteinrichtungen Bgm.-Zeitler-Straße,
- zukünftiges Gymnasium (am Seidl-Kreuz-Weg geplant).

### Innerörtliches Straßen- und Wegenetz

Eine Bestandsaufnahme durch das Büro PSLV erfolgte im Sommer 2013 und ergab, dass in Ismaning bereits gute Voraussetzungen für ein attraktives Radfahrnetz existieren (vgl. Bestandskarte). Dazu gehören

- die flächendeckenden Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereiche in den Wohngebieten,
- die Freigabe der Gehwege für Radfahrer an der St 2053,
- die Sicherung vieler Querungen an den Hauptverkehrsstraßen, im Ortskern und an den Schulen,
- die Markierung von Radwegfurten an der St 2053,
- z.T. Freigabe von Einbahnstraßen in der Gegenrichtung,



Freigegebene Einbahnstraße



Markierte Radwegfurt



Überdachte Fahrradabstellplätze am S-Bahnhof



Fußgängersignalanlage

- Quartier verbindende Fuß- und Radwege in den Wohngebieten,
- eigenständige Fuß- und Radwege, insbesondere auf dem Bahntunnel,
- Beschilderung von Radwegen und Radfahrrouten in und um Ismaning,
- Beleuchtung von Radwegen,
- ein Bike&Ride-Angebot mit überdachten Fahrradständern am Bahnhof und
- Tempo-30 im Ortsteil Fischerhäuser.

Eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ermöglicht es, dass Radfahrer auf einer gemeinsamen Fahrfläche mit dem Kfz-Verkehr „mitschwimmen“ können. Wenn die Geschwindigkeit eingehalten wird, dann sind gesonderte Sicherungsmaßnahmen im Allgemeinen entbehrlich. Es entsteht eine höhere Verkehrssicherheit bei weniger Konfliktfällen und Unfällen mit geringerer Unfallschwere, d.h. niedrigerer Unfallkosten.

Allein dem Fuß- und Radverkehr gewidmete separate Wege existieren u.a. im Grünzug über dem S-Bahntunnel, entlang der Isar, entlang der Freisinger Straße nach Fischerhäuser sowie zum Sportpark Ismaning.

Deutlich sichtbar werden die Lücken im Radfahrnetz an der Hauptstraße, der Aschheimer Straße sowie an der Dorfstraße. Auch schmale kombinierte Geh- und Radwege bzw. freigegebene Fußwege wie an der St 2053 stellen häufig nur Kompromisse dar, die nicht unproblematisch und im Sinne des Radverkehrs meist auch nicht komfortabel sind.

Insbesondere in Wohngebieten, aber auch in Gewerbegebieten, wären bei durchlässigen Sackgassen (Zeichen 357 StVO) und wichtigen Quartier erschließenden Fußwegen Hinweise auf eine Durchfahrmöglichkeit für Radfahrer angezeigt, um direkte und kurze Wege anzubieten, die dem Radfahrer zeitliche Vorteile gegenüber dem Kfz-Verkehr verschaffen.

Die Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung ist mit Ausnahme der Einbahnstraßen im Gewerbegebiet bereits erfolgt. Im Netz fehlen noch einige Wegverbindungen, die das Radwegenetz vervollständigen und den Radfahrern die Möglichkeit bieten abseits von Hauptverkehrsstraßen zu wichtigen Zie-

len zu gelangen.

Die St 2053 stellt für den Radverkehr eine Trennlinie dar, die nur an wenigen Knotenpunkten überwunden werden kann. Daraus ergeben sich Umwege und eine Konzentrationen des Radverkehrs an den vorhandenen Querungsstellen, die bei der Planung besondere Aufmerksamkeit erfordern.

Überörtliche Radfahrverbindungen

Wichtige Elemente des Radwegenetzes stellen auch die Außenverbindungen an benachbarte Gemeinden dar, sowie die überregionalen Radverbindungen, wie der „Sempt-Isen-Radweg“, der „Isarradweg“ und das „Bayernnetz für Radler“, die alle separat beschildert sind.

Abstellanlagen

Die Fahrradabstellanlagen entsprechen teilweise nicht den heute üblichen Qualitätsstandards, vor allem an den Einkaufsmärkten. Insgesamt bietet die vorhandene Infrastruktur aber gute Voraussetzungen für eine Weiterentwicklung hin zu einem attraktiven Gesamtkonzept.

## 2.2 Leitvorstellungen und Rahmenbedingungen

Leitvorstellungen der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) - Aufnahmekriterien AGFK-Bayern

Die „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.“ (AGFK-Bayern) setzt sich die Förderung des Radverkehrs, insbesondere in der Nahmobilität zum Ziel: „Die Lebensqualität, besonders die Aufenthalts- und Bewegungsqualität in unseren Städten, Gemeinden und Landkreisen wird wesentlich von der Ausprägung der Nahmobilität bestimmt. Radverkehr und Zu-Fuß-Verkehr sind wesentliche Elemente einer erfolgreichen Kommunalpolitik für Klimaschutz, Umweltschutz und Gesundheitsvorsorge. Radfahren und Zu-Fuß-Gehen haben positive Auswirkungen auf die Gesundheit, sind flächen- und ressourcenschonend, verursachen keine Lärm- und Schadstoffemissionen und tragen zur CO<sub>2</sub>-Emissionsreduzierung bei. Zur Förderung der Lebensqualität soll eine fahrradfreundliche Mobilitätskultur geschaffen und erhalten werden“ (Kriterienkatalog AGFK-Bayern).

Die Mitglieder der AGFK haben einen Kriterienkatalog zusammengestellt, nach dem sie sich verpflichtet haben, zu handeln (Zitat, Auszüge):

### „1. Kommunalpolitische Zielsetzungen (z. B. Beschlüsse) durch

- Politische Grundsatzentscheidung für die Radverkehrsförderung durch Rats- oder Kreistagsbeschluss;
- Organisatorische, personelle und finanzielle Vorkehrungen (Radverkehrsbeauftragter, Ansprechstelle);
- Erarbeitung und kontinuierliche Weiterentwicklung eines klaren und stringenten Konzeptes für die Radverkehrsförderung;
- Klare, stringente kommunale Radverkehrspolitik in den vier gleichwertigen Komponenten (Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation);
- Politische Zielvorgabe zur deutlichen Anhebung des Radverkehrsanteils im Modal Split in einem konkreten überschaubaren Zeitraum;
- Förderung der Nahmobilität (Kommune der kurzen Wege, Nahmobilität, barrierefreie Stadt, Nahversorgung und Naherholung sichern);
- Kooperation mit den räumlich angrenzenden Gebietskörperschaften;
- Bereitschaft zur Mitarbeit in der Arbeitsgemeinschaft;

### 2. Fahrradfreundliche Infrastruktur schaffen, pflegen und erhalten

- Erarbeitung einer Netzplanung für den nicht motorisierten Verkehr (Radverkehrskonzept);
- Verknüpfung der Netzplanung mit den vorhandenen bzw. geplanten Radverkehrsnetzen der angrenzenden Gebietskörperschaften;
- Einbindung der Routenführung und Wegweisung des Bayernnetz für Radler und anderer übergeordneter Routenetze;
- Entschärfung von Unfallschwerpunkten;
- Die Infrastruktur soll sich an dem anerkannten Stand der Technik orientieren, der in den Regelwerken der FGSV (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA) und dem „Radverkehrshandbuch RadlLand Bayern“ enthalten ist;
- Bauliche Elemente der Infrastruktur (Radwege, Radfahr-

streifen, Schutzstreifen für Radfahrer, Fahrradstraßen, Radfahrschleusen und -aufstellflächen an Knotenpunkten, Sichere Querungsstellen, Tempo 30/ Verkehrsberuhigung, Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer gegen die Fahrtrichtung, Berücksichtigung des Rad- und Fußverkehrs bei Lichtsignalsteuerungen, Abstellanlagen (Fahrradabstellsatzung), Radstationen, B+R, Radwanderwege, Radwegweisung, Radwegeauffahrkanten;

- Organisatorische Elemente der Infrastruktur (Erstellung eines Winterdienstplanes für die Radverkehrsinfrastruktur, Berücksichtigung des Radverkehrs beim Baustellenmanagement);

### 3. Service für den Radverkehr

- Initiierung von Fahrrad bezogenen Dienstleistungen (z. B. Fahrradkuriere, bewachte Fahrradabstellplätze mit Kinderwagenverleih etc., Reparatur- und Pflegeservice);
- Radverkehr im Umweltverbund (z.B. Mitnahme und Verknüpfung im ÖV);
- Fahrradfreundlicher Einzelhandel (z. B. hochwertige überdachte Stellplätze, Hol-/Bringdienste des Einzelhandels);
- Fahrradfreundliche Arbeitgeber, Unternehmen, öffentliche Einrichtungen und Schulen;
- Einfach zugängliche Internetinformationen zum Radverkehr über kommunale Internetauftritte;

### 4. Fahrradfreundliches Klima fördern

- Offensives Marketingkonzept (Werbung, Medien);
- Bürgerinformationen (Veranstaltungen);
- Zusammenarbeit mit örtlichen Verbänden (ADFC, Handel, Industrie etc.);
- Fahrradtourismusförderung;
- Vorbildfunktion kommunaler Repräsentanten;
- Einführung und Förderung fahrradfreundlicher Technologien, z. B. Elektrofahrräder;
- Mobilitätsbildung und –erziehung;
- Fahrradverleihsysteme;

## 5. Nahmobilität fördern

- Adäquat dimensionierte Fußverkehrsanlagen;
- Fußgängerwegweisung;
- Attraktive öffentliche Räume (auch für Aufenthalt und Kommunikation);
- Bauliche und verkehrliche Bevorzugung des nichtmotorisierten Verkehrs in Wohngebieten;
- Hochwertige, wohnungsbezogene, attraktive Naherholungsangebote;
- Vernetzung von Alltags- und Freizeitmobilität;
- Einbeziehung nichtmotorisierter Verkehre in die Planung (integrative Verkehrsplanung);
- Freihalten der Fuß- und Radwege von ruhendem Kfz-Verkehr.“

(Quelle: Kriterienkatalog AGFK-Bayern)

Der Kriterienkatalog stellt eine wesentliche Richtschnur für das Radverkehrskonzept dar, da die Einhaltung der Kriterien eine unabdingbare Voraussetzung für die Mitgliedschaft in der AGFK-Bayern ist, die sich die Gemeinde Ismaning zum Ziel gesetzt hat.

Verkehrliche Ziele und Anforderungen an ein Radfahrnetz

Als generelle übergeordnete Ziele für die Planung können gelten:

- Die Schaffung eines Angebots mit hohem „Animationswert“ zur Nutzung des Fahrrads. Damit soll vor allem dem konkurrierenden Kfz-Verkehr entgegengewirkt werden.
- Die Erreichung eines möglichst hohen Maßes an Sicherheit für den Radverkehr unter Wahrung der Sicherheitserfordernisse der übrigen Verkehrsteilnehmer und der Aufenthaltsnutzungen im Straßenraum.

Im Freizeitverkehr ist das Fahrrad allgemein beliebt, entscheidend für die Erreichung der o.g. Ziele im Sinne einer nachhaltigen Mobilität sind aber seine Einsatzbedingungen im Alltag für die Vielzahl täglicher Erledigungen.

Neben dem zielorientierten Verkehr, z.B. vom Wohnort zum Arbeitsplatz, erfordert der bewegungsorientierte Verkehr Berücksichtigung, der vor allem für Kinder und Jugendliche im Wohnumfeld, um Kinderspielplätze und Schulen eine große Rolle spielt.

Aus den verschiedenen Erscheinungsformen des Radverkehrs, der verkehrswissenschaftlichen Forschung, den einschlägigen Regelwerken und den langjährigen Erfahrungen der verkehrsplanerischen Praxis lassen sich nachfolgende Ansprüche an den Aufbau des Radwegenetzes ableiten.

#### Ansprüche an die Netzkonzeption

- Hauptverbindungswege/-routen, die der Verbindung der einzelnen Siedlungsgebiete/Ortsteile untereinander sowie dem überörtlichen bzw. dem Freizeitverkehr dienen, und
- Erschließungswege zur internen Erschließung der einzelnen Siedlungsgebiete.

#### Ansprüche an Hauptverbindungswege/ -routen

- direkte und möglichst umwegfreie Verbindungen, die ein zügiges und sicheres Vorwärtskommen ermöglichen,
- sinnvolle Verknüpfungen, die eine leichte Orientierung ermöglichen,
- axialer bzw. tangentialer Verlauf mit gesamtgemeindlichem Verbindungscharakter,
- möglichst direkte Anbindung der wichtigen Ziele des Radverkehrs (z.B. Bahnhof, Schulen, Einkaufszentren),
- Anbindung an das überörtliche Radwegenetz,
- klarer siedlungsräumlicher Bezug (Orientierungslinien) und sinnfällige Wegführung,
- hohe Leistungsfähigkeit mit Möglichkeiten zum Überholen, Begegnen und nebeneinander Fahren, Orientierung an Komfortmaßen und nicht nur an Mindestmaßen bei den Regelbreiten (soweit möglich),
- attraktives Umfeld,
- Sicherung wichtiger Querungsstellen, insbesondere des Hauptstraßennetzes,
- gute Übersichtlichkeit und Ausleuchtung bei Dunkelheit innerhalb bebauter Gebiete,
- Kennzeichnung als Hauptwege und Wegweisung durch geeignete Merkzeichen,
- regelmäßiger Unterhalt und Pflege, auch Winterdienst.

### Ansprüche an Erschließungswege

- sinnfällige Verknüpfung mit den Hauptverbindungsweegen,
- Sammel- und Verbindungsfunktion auf Quartiersebene,
- Erschließung der Quartierinternen Schwerpunkte des Radverkehrsaufkommens,
- Durchgängigkeit, d.h. beidseitige Anbindung der Wege,
- gute Befahrbarkeit,
- Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit.

### Vorgaben der Regelwerke

Angaben zur Ausbildung und Dimensionierung von Radverkehrsanlagen sind den einschlägigen Regelwerken „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) und Richtlinie für Anlage von Stadtstraßen (RASt06) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln zu entnehmen. Das Konzept berücksichtigt diese in ihrer aktualisierten Fassung, sowie das Radverkehrshandbuch, Radland Bayern, Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern.

Die Regelbreite von kombinierten/selbstständigen Geh- und Radwegen sollte 2,50 m nicht unterschreiten. Die Regelbreiten von Einrichtungradwegen betragen bei schwächeren Radverkehrsbelastungen 1,60 m, bei höheren 2,00 m. Schutzstreifen (Radfahrstreifen) sind in der Regel 1,50 m breit (mindestens 1,25 m), werden sie entlang von parkenden Fahrzeugen geführt, ist ein zusätzlicher Sicherheitsabstand von 0,5 m erforderlich.

### Ansprüche an die Fahrgeschwindigkeiten

Sicheres Radfahren hängt unmittelbar mit der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zusammen. Eine reduzierte Kfz-Geschwindigkeit, in etwa auf das Geschwindigkeitsniveau des Radfahrers, schafft Sicherheitsgewinne und führt im Falle eines Unfalls zu einer geringeren Unfallschwere und damit zu niedrigeren Unfallkosten. Unfälle mit Todesfolge können durch ein niedriges Geschwindigkeitsniveau weitestgehend vermieden werden. Unerwünschte Durchgangs- bzw. Schleichverkehre reduzieren sich tendenziell. Darüber hinaus kann das kostengünstigere Mischprinzip angewendet werden. Tempo 30-Zonen bieten hierfür günstige Voraussetzungen. Einbahnstraßen können dann ohne bauliche Maßnahmen für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben werden.

### Ansprüche an Querungsstellen

Querungsstellen sollen folgende Merkmale besitzen:

- gute Erkennbarkeit,
- Gestaltung muss zur Erhöhung der gegenseitigen Aufmerksamkeit beitragen,
- Reduzierung der Geschwindigkeit vor der Querungsstelle,
- Vermittlung eindeutiger Verhaltensregeln,
- Einbau von Querungshilfen bei hohen Verkehrsbelastungen,
- ausreichende Breiten von Mittelinseln (Länge eines Fahrrades),
- kurze Umläufe und Wartezeiten sowie ausreichende Grünzeiten bei Lichtsignalanlagen.

### Ansprüche an Fahrradabstellanlagen

Für Fahrradabstellanlagen gelten Anforderungen, die sich wie folgt zusammenfassen lassen:

- ausreichende Anzahl,
- stabiles und dauerhaftes Material,
- Ansperrmöglichkeit auf Rahmenhöhe (für Fahrräder aller Größen),
- komfortable Nutzbarkeit (z.B. Einstellmöglichkeit ohne Anheben des Rades; ausreichende Abstände),
- sinnvoller Standort nahe am Ziel,
- gute Einsehbarkeit, Ausleuchtung und Sauberkeit, ggf. Witterungsschutz,
- gute Zugänglichkeit,
- Verhinderung des Zuparkens durch Kfz,
- regelmäßige Überwachung größerer Fahrradabstellanlagen.

Selbstverständlich zwingen die Gegebenheiten vor Ort häufig zu Kompromissen und Abstrichen von den Regelanforderungen. Die daraus entstehenden Nutzen einerseits und Risiken funktionaler und sicherheitsrelevanter Art andererseits sind dann stets sorgfältig abzuwägen. Gegebenenfalls sollte aber dann in Anbetracht der Zielsetzungen als Bekenntnis zur Förderung des Radverkehrs im Zweifel auch zugunsten des Radverkehrs entschieden werden.

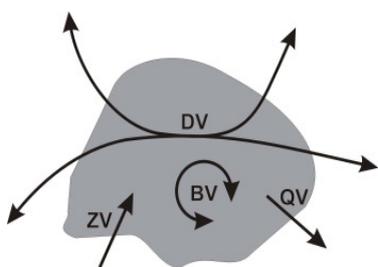
## 2.3 Haushaltsbefragung

Der Fragebogen wurde an alle Haushalte im gesamten Gemeindegebiet verteilt. Insgesamt kamen verwertbare 1.649 Haushaltsbögen zurück. Mit einer Rücklaufquote von 20,1% sind sichere Aussagen möglich. In Abbildung 2 sind die Rücklaufquoten der einzelnen Verkehrszellen dargestellt, wobei zwischen den einzelnen Verkehrszellen durchaus Unterschiede bestehen. Die Einteilung der Verkehrszellen mit Anzahl der Einwohner sind der Abbildung 1 zu entnehmen. Die Verkehrszellen wurden aus dem „Funktionskonzept für das gemeindliche Straßennetz“ (Lang + Burkhardt, 2002) übernommen.

Einen Rücklauf von knapp über 30% hat die Verkehrszelle 7 (Seidl-Mühle), über 25% konnten in den Zellen 11 (Hohenadlstraße), 12 (Taxetstraße) und 14 (Camerloherstraße Ost) ermittelt werden. Unterdurchschnittliche Rücklaufquoten von weniger als 5% müssen für die Bereiche Kirchplatz, Am Lenzenfleck, Am Seebach und östlich der B471 festgestellt werden.

Da nur die Einwohner Ismanings befragt wurden, kann auch nur das Verkehrsverhalten der Ismaninger Bevölkerung dargestellt werden. Über das Verkehrsverhalten der Auswärtigen in Ismaning können hier keine Aussagen gemacht werden.

### Begriffsdefinition



Die im Folgenden verwendeten Begriffe Durchgangsverkehr (DV), Ziel-/ Quellverkehr (ZV bzw. QV) und Binnenverkehr (BV) lassen sich anhand der nebenstehenden Grafik erläutern.

Als Durchgangsverkehr werden die Fahrten bezeichnet, bei denen Herkunft und Ziel außerhalb eines definierten Gebietes liegen. Diese Art des Verkehrs wurde in der Haushaltsbefragung nicht erhoben.

Als Zielverkehr gelten alle Fahrten, bei denen die Herkunft außerhalb von Ismaning und das Ziel innerhalb liegen. Die entsprechenden Gegenrichtungen werden als Quellverkehr bezeichnet.

Beim Binnenverkehr liegen Herkunft und Ziel innerhalb des Definitionsgebietes.

Aus den Angaben in den Fragebögen konnte für jedes Verkehrsmittel eine eigenständige Fahrtenmatrix erzeugt werden, die neben den in Abbildung 1 enthaltenen örtlichen Verkehrszellen auch solche für Nachbargemeinden im näheren und weiteren Umfeld umfasst.

### Binnenverkehr

Die Abbildungen 3.1/3.2/3.3 a-j enthalten für zehn ausgewählte Verkehrszellen, differenziert ausgewertet nach Verkehrsmitteln,

- die jeweiligen Binnenverkehrsbeziehungen mit den übrigen Verkehrszellen im Ort. Hier ist nur der Binnenverkehr der Ismaninger Bevölkerung enthalten. Auswärtige Einpendler, die sich innerhalb des Gemeindegebiets für eine Besorgung bewegen, sind hierin nicht enthalten. Im Anschluss sind einige Beispiele beschrieben.
- Binnenverkehr „Schloßviertel“** Aus Abbildung 3.1/3.2/3.3 a wird deutlich, dass die Verkehrszelle „Schloßviertel“, das höchste Verkehrsaufkommen erzeugt. Etwa 2.300 Fahrrad-Fahrten, 1.100 Kfz-Fahrten, sowie 1000 Fußgänger hatten am Stichtag Quelle oder Ziel im Gebiet zwischen der Schloßstraße, Münchener Straße, Hauptstraße und Bahnhofstraße. Beim Radverkehr gab es viele Fahrten zu den benachbarten Zellen, wie z.B. zur Zelle 3 „Kirchplatz“, Zelle 22 „Auenstraße Süd“, Zelle 21 „Parkstraße“ oder Zelle 5 „Bahnhofstraße“. Besonders stark sind die Verflechtungen mit der Zelle 3. Größere Verflechtungen konnten aber auch mit weiter entfernten Zellen, wie z.B. Zelle 16 „Westerfeldstraße“, Zelle 13 „von Poschinger-Straße“, Zelle 24 „Oskar-Messter-Straße Süd“ und Zelle 8 „Seidl-Kreuz“ ermittelt werden.
- Binnenverkehr „Hallenbad“** Die Zelle 2 mit Hallenbad, Realschule, Mittelschule und Sporthallen (Abb. 3.3b) verursacht rund 1.450 Fahrrad-Fahrten/24 Std. im Binnenverkehr innerhalb des Gemeindegebiets von Ismaning. Beim Radverkehr bestehen die viele Verflechtungen mit den einwohnerstarken Verkehrszellen, wie z.B. Zelle 16 „Westerfeldstraße“ (140 Radfahrer/24 Std.), Zelle 15 „Camerloherstraße West“ (110 Radfahrer/24 Std.) oder Zelle 8 „Seidl-Kreuz“ (110 Radfahrer/24 Std.). Beim Fußgängerverkehr konnten die meisten Beziehungen mit der benachbarten Zelle 3 „Kirchplatz“ festgestellt werden.
- Binnenverkehr „Bahnhof“** Mit 1.960 Fahrradfahrten ist die Verkehrszelle 4 „Bahnhof“ zu einem erheblichen Teil am Fahrrad-Binnenverkehr beteiligt. Verkehrsbeziehungen zum Bahnhof bestehen sowohl mit einwohnerstarken weiter entfernt liegenden Verkehrszellen (Zelle 23 „Auenstraße-Nord, 175 Radfahrer/24 Std.; Zelle 13 „Von-Poschinger-Straße, 150 Radfahrer/24 Std.), wie aber auch mit benachbarten Zellen (Zelle 8 „Seidl-Kreuz“, 130 Radfahrer/24 Std.; Zelle 6 „Adalperostraße Süd“, 95 Radfahrer/24 Std.). Auch beim Fußgängerverkehr können intensive Verkehrsbeziehungen mit der Zelle 4 festgestellt werden. Hier spielen vor allem die unmittelbar benachbarten Zellen eine Rolle (Zelle 8 „Seidl-Kreuz“, 300 Fußgänger/ 24 Std.; Zelle 6 „Adalperostraße Süd“, 335 Fußgänger/

	<p>24 Std.; Zelle 3 „Kirchplatz“, 170 Fußgänger/24 Std.). Aber auch größere Verflechtungen mit weiter entfernten Zellen konnten ermittelt werden, wie z.B. mit der Zelle 26 „Oskar-Messter-Straße Nord“, 105 Fußgänger/24 Std.</p>
Binnenverkehr „Hohenadlstraße“	<p>Die südlich der Ortsmitte gelegene Verkehrszelle 11 „Hohenadlstraße“, ist eher dörflich geprägt und besteht überwiegend aus Einfamilienhäusern. Dieses Gebiet erzeugt 645 Fahrrad-Fahrten/24 Std. (vgl. Abb. 3.2.d). Die Schwerpunkte der Verflechtungen liegen bei den Einkaufsstandorten „Aldi“ (85 Fahrten/24 Std.), „Bahnhof“ (85 Fahrten/24 Std.) und „Hallenbad“ (60 Fahrten/24 Std.).</p>
Binnenverkehr „Taxetstraße“	<p>Abbildung 3.2.e stellt das Binnenverkehrsaufkommen der Radfahrer der Zelle 12 „Taxetstraße“ dar. Da es sich hier um ein überwiegend von Wohnnutzung mit Einfamilien- und Doppelhäusern geprägtes Gebiet handelt, dürfte ein großer Anteil der rund 1.625 Radfahrer-Fahrten von den etwa 1000 Einwohnern selbst durchgeführt werden. Starke Verflechtungen bestehen mit dem „Bahnhof“, dem „Seidlkreuz“ aber auch zu den westlich gelegenen Wohngebieten „Camerloherstraße West“ und „Westerfeldstraße“.</p>
Binnenverkehr „Camerloherstraße West“	<p>Die Zelle 15 „Camerloherstraße West“, zeichnet sich hauptsächlich durch Geschößwohnungsbau aus und gehört mit zu den größten Wohngebieten ( 1.805 Einwohner) in Ismaning. Die stärksten Verflechtungen bestehen mit dem nördlich gelegenen Wohngebiet „Westerfeldstraße“ und mit den anderen benachbarten Zellen.</p>
Binnenverkehr „Oskar-Messter-Straße“	<p>Die Verkehrszelle 26 „Oskar-Messter-Straße“ (vgl. Abb. 3.2i) erzeugt einen Radfahrer-Binnenverkehr von 545 Fahrten/24Std. In dieser Zelle ist neben einem geringen Anteil von Wohnbebauung hauptsächlich Gewerbe und Büros angesiedelt, so dass der Verkehr zu großen Teilen durch Beschäftigte entsteht. Es bestehen enge Verkehrsverflechtungen mit den Zellen 4 „Bahnhof“, 6 „Aldalperostraße Süd“ und 3 „Kirchplatz“.</p> <p>Grundsätzlich muss auch darauf verwiesen werden, dass sich die Darstellungen 3.1/3.2/3.3 nur auf die Wohnbevölkerung der Gemeinde Ismaning beziehen. Bürger aus Nachbargemeinden, die beispielsweise in Ismaning arbeiten und während ihrer Mittagspause zum Einkaufen fahren, sind hier nicht mit ihrem Verkehrsaufkommen dargestellt, da sie in der Haushaltsbefragung nicht befragt wurden. Auch innerörtliche Fahrten von auswärtigen</p>

Lieferdiensten oder Handwerkern, die mehrere Ziele in Ismaning ansteuern, sind hier nicht dargestellt. Erfahrungsgemäß kann dieser Binnenverkehr der Auswärtigen nochmals bis zu 50% des Binnenverkehrs der Einwohner betragen.

### Repräsentativität

Die Frage nach der Repräsentativität einer Haushaltsbefragung mit einer Rücklaufquote von etwas über 20% soll anhand der Diagramme in Abbildung 4 beantwortet werden.

Die etwas überdurchschnittliche Antwortquote in der Altersgruppe zwischen circa 65 und 75 Jahren ist nicht ungewöhnlich. Dies liegt häufig daran, dass es sich dabei um eine Bevölkerungsgruppe handelt, die bisweilen bereits seit langem am Ort wohnt und sich deshalb mit diesem stark identifiziert. Die unterdurchschnittliche Antwortquote in der Altersgruppe zwischen 20 und 30 ist ebenfalls nicht ungewöhnlich, da viele Menschen in diesem Lebensabschnitt andere Prioritäten setzen als sich mit Problemen des städtischen Lebensumfeldes zu beschäftigen. Andererseits handelt es sich dabei auch um eine Gruppe, in der sich überdurchschnittlich viele Einwohner zu Ausbildungszwecken (Studium usw.) oft auswärts aufhalten, aber noch mit Erstwohnsitz in Ismaning gemeldet sind.

### Haushaltstypen

Die 1.649 Haushalte wurden in fünf verschiedene Typen unterteilt:

- Singles (unter 65 Jahren);
- Paare (mindestens einer unter 65 Jahren);
- Senioren (keiner unter 65 Jahren);
- Familien mit Kindern (mindestens eines unter 18 Jahren);
- Mehrgenerationenhaushalte (z.B. Familien mit ausschließlich erwachsenen Kindern, aber auch mit Kindern unter 18 und gleichzeitig mindestens einem Haushaltsmitglied über 65 Jahren).

Inwieweit Deckungsgleichheit mit der Gesamtheit der Haushalte im Gemeindegebiet besteht kann hier nicht beantwortet werden, da es hierzu keine offiziellen Daten gibt, vor allem nicht auf der räumlichen Grundlage der hier verwendeten Verkehrszellen.

Rund 49% der Befragten gaben an, berufstätig zu sein. Damit liegt dieser Wert leicht über dem bayerischen Durchschnitt, diese Abweichung ist aber noch hinnehmbar. Fast 30% der erfassten Haushaltsmitglieder lebt als Senioren. Damit ist dieser Haushaltstyp am stärksten vertreten, gefolgt von Familien und Paaren. 40%

der Haushalte bestehen aus 2-Personenhaushalten. Die durchschnittliche Größe aller erfassten Haushalte beträgt 2,2. Das Durchschnittsalter der Gemeinde Ismaning liegt bei 43,6 Jahren, das Durchschnittsalter in der Haushaltsbefragung bei 44,1.

Nachdem die Rücklaufquote von 20,1% in absoluten Zahlen 1.649 Haushalten mit insgesamt 3.592 Einwohnern entspricht, kann zu Recht davon ausgegangen werden, dass eine hinreichende Grundgesamtheit zur Auswertung vorliegt.

#### Führerschein- und PKW-Besitz

Abbildung 5 gibt Auskunft über die Ausstattung der Haushalte mit Führerschein und PKW. Ca. 12% der erfassten Haushalte verfügen über keinen PKW, ca. 50% über ein Fahrzeug und etwas über 25% besitzen zwei PKW. Mehr als 2 PKW besitzen nur 5% der befragten Haushalte. Die Verknüpfung dieses Merkmals mit den Haushaltstypen führt zu der Erkenntnis, dass vor allem Einpersonenhaushalte und Seniorenhaushalte zu den „Autolosen“ gehören. Den höchsten Anteil an Zweit- und Drittwagen weisen die Paare, Familien- und Mehrgenerationenhaushalte auf. Über 10% der Seniorenhaushalte verfügen immerhin noch über zwei PKW.

Die Ausstattung der Bevölkerung mit einem PKW-Führerschein liegt in den Altersgruppen, in denen die Phase der Erwerbsfähigkeit hinein fällt, sowohl bei Männern, als auch bei Frauen bei nahezu 100%. Während sogar fast 100% der Männer über 75 Jahre einen PKW-Führerschein haben, liegt der Anteil bei den Frauen dieser Altersgruppe bei ca. 70%. Projiziert man dies jedoch auf die kommenden 20 Jahre, so muss man davon ausgehen, dass dann praktisch alle Erwachsenen über einen Führerschein verfügen.

Die Verknüpfung der Merkmale Geschlecht, Alter und PKW-Besitz zeigt bereits einen stärkeren Unterschied. Ab einem Alter von circa 45 Jahren verfügen Männer in wesentlich höherem Maße über einen eigenen PKW. Mit über 75 Jahren besitzen noch rund 80% der Männer einen eigenen PKW, während es bei den Frauen weniger als 50% sind.

#### Wegehäufigkeit

Abbildung 6 enthält die Auswertung der Haushaltsbefragung nach der Wegehäufigkeit und deren Zusammenhänge. Im Durchschnitt legte jeder der 3.593 Bewohner, die im Rücklauf der Haushaltsbefragung enthalten sind, 3,7 Wege zurück. Fast 20% gaben an, das Haus am Stichtag nicht verlassen zu haben. Jeweils etwa 20% der Bewohner der Untersuchungsgemeinde,

hatten 1-2 Wege bzw. 5-6 Wege zurückgelegt. Fast 15% der Befragten erwiesen sich als besonders mobil, da sie mehr als sieben Wege am Stichtag zu Fuß oder mit einem Fahrzeug zurückgelegt hatten. Der größte Teil der Befragten gaben 3-4 Wege an. Eine Differenzierung nach dem Geschlecht erbringt gewisse Unterschiede, die jedoch nicht sehr deutlich ausfallen. Tendenziell waren die Frauen am 10. Juni etwas mobiler als die Männer. Bei den Männern war der Anteil derer, die 1-2 Wege zurücklegten etwas höher, dafür waren die Frauen in den Kategorien 7-8 und mehr als 8 Wegen häufiger vertreten.

Einen Zusammenhang zwischen Wegehäufigkeit und PKW-Besitz kann man ebenfalls ablesen. Über 50% der Frauen, die am Stichtag nicht unterwegs waren, verfügen über keinen eigenen PKW. Jedoch liegt auch bei den sehr mobilen Frauen (über 7 Wege) der Anteil derer, die keinen Pkw besitzen bei ca. 30%.

#### Verkehrsmittelwahl

In der Abbildung 7 ist die Verkehrsmittelwahl bestimmter Bevölkerungsgruppen für den Binnenverkehr und den Ziel-/Quellverkehr grafisch dargestellt. Die Tabelle zeigt die gesamte Mobilität der Bevölkerung der Gemeinde Ismaning für den Stichtag. Die etwa 16.400 Einwohner der Gemeinde Ismaning legten am 10.06.2013 ca. 56.000 Wege und Fahrten zurück. Darin enthalten sind auch Ortsveränderungen, die die Bevölkerung außerhalb des Gemeindegebiets, zum Beispiel innerhalb von Garching oder Unterföhring oder auch zwischen diesen und anderen Orten zurückgelegt hat. Jedoch liegt der Anteil dieser Wege unter 1%.

Fast 60% aller Wege und Fahrten (33.005) fanden innerhalb der Gemeindegrenzen statt. Etwa 36% der Wege und Fahrten wurden von der Bevölkerung im Ziel-/Quellverkehr zurückgelegt und nur 4% auswärts.

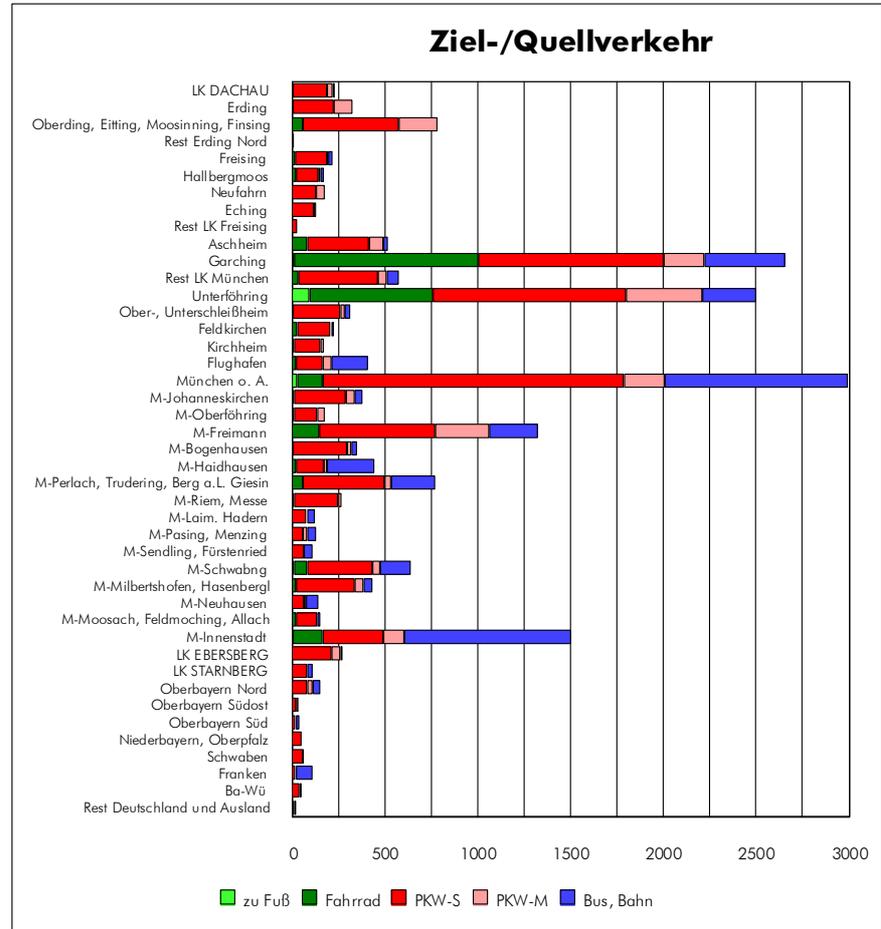
#### Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsarten

Von den etwa 56.000 Wegen und Fahrten wurden fast 38% mit dem Fahrrad zurückgelegt, 14% zu Fuß und ca. 10% mit Bus/Bahn, etwa 6% als Beifahrer in einem PKW und 33% als Selbstfahrer in einem PKW. Dies sind Werte, die verglichen mit anderen Gemeinden sehr zu Gunsten der umweltfreundlichen Verkehrsarten reichen. Es muss jedoch bedacht werden, da das Thema bei der Haushaltsbefragung „Radverkehr in Ismaning“ war, eventuell der Fragebogen bevorzugt von Einwohnern beantwortet wurde, die gerne Radfahren. Andererseits zeigt es, dass in Ismaning offensichtlich gute Voraussetzungen für Fußgänger und Radfahrer vorhanden sind. Betrachtet man nur den Binnen-

	<p>verkehr, so verschiebt sich das Verhältnis noch mehr zu Gunsten der umweltfreundlichen Verkehrsarten. Hier wurde zu 21% zu Fuß gegangen und zu 54% mit dem Fahrrad gefahren. 25% der Befragten benutzen im Binnenverkehr das Auto, der Bus spielt kaum eine Rolle.</p>
<p>Verkehrsmittelwahl im überörtlichen Verkehr</p>	<p>Die Verkehrsabwicklung zwischen der Gemeinde und den Nachbargemeinden und Nachbarlandkreisen verläuft zu 51% mit dem PKW als Selbstfahrer und zu 9% als PKW-Mitfahrer. Bus- und Bahn sind mit einem Anteil von 23% vertreten. Der ÖPNV wird hauptsächlich (78%) im überörtlichen Verkehr benutzt. Fußgänger spielen im Gemeindegrenzen überschreitenden Verkehr mit 1% so gut wie keine Rolle. Fußgängerbeziehungen im überörtlichen Verkehr sind in erster Linie Spaziergänge. Mit erfreulichen ca. 15% sind die Radfahrer am Ziel-/Quellverkehr beteiligt.</p>
<p>Fahrtenzwecke</p>	<p>Der Berufsverkehr findet – wie nicht anders zu erwarten war – in erster Linie am Morgen zwischen 6:00 und 9:00 Uhr statt und erreicht seinen Höhepunkt um 7:00 Uhr. Der Einkaufsverkehr setzt erst später ein und weist seine erste Spitze zwischen 10:00 und 11:00 Uhr vormittags auf, eine zweite Spitze im Einkaufsverkehr liegt bei ca. 15:00 bis 17:00 Uhr. Der auf Freizeitnutzungen bezogene Verkehr tritt im Wesentlichen erst am Nachmittag ab 15:00 Uhr auf. Der Bring- und Holverkehr, der absolut gesehen zwar unter allen Fahrtenzwecken einen relativ geringen Anteil hat, weist seine absoluten Spitzen zu den Anfangszeiten der Schulen und Kindergärten, sowie zwischen 15:00 und 19:00 Uhr auf (vgl. Abbildung 8). Der Schülerverkehr weist erwartungsgemäß eine starke Spitze zwischen 7:00 und 8:00 Uhr auf, ab Mittag verteilt er sich gleichmäßig über den Nachmittag.</p> <p>Kumuliert man den Berufsverkehr über den Tagesverlauf hinweg, so fällt auf, dass bis ca. 8:00 Uhr rund 80% des Berufsverkehrs abgewickelt sind. Um 13:00 Uhr gibt es noch einmal eine kleine Steigerung des Berufsverkehrs zur Arbeits-/Ausbildungsstätte, was auf die Mittagspause zahlreicher Berufstätige zurückzuführen ist. Ähnlich verhält es sich beim Schülerverkehr.</p> <p>Differenziert man die Fahrtenzwecke nach Verkehrsmitteln, so wird klar ersichtlich, dass vor allem der Bring- und Holverkehr sowie der Weg in die Arbeit und geschäftliche Erledigungen in höherem Maße auf den PKW bezogen sind. Im Bereich der Freizeitaktivitäten, zur Schule und zum Einkaufen wird am meisten zu Fuß gegangen und mit dem Fahrrad gefahren. Erfreulicherweise</p>

wird vor allem zu Freizeitaktivitäten und zum Einkaufen häufiger zu Fuß gegangen bzw. mit dem Fahrrad gefahren als mit dem Pkw. Private Erledigungen werden zu gleichen Teilen mit dem Fahrrad und dem Pkw durchgeführt. Öffentliche Verkehrsmittel wurden am häufigsten für den Weg zur Arbeit/Schule benutzt.

Ziel-/Quellverkehr



Mit den Ergebnissen aus der Haushaltsbefragung konnten die Ziele der befragten Ismaninger ermittelt werden. Erwartungsgemäß besteht ein großer Verkehrsaustausch der Ismaninger Bevölkerung mit den Nachbarorten Garching (ca. 2.700 Fahrten/24 Std.) und Unterföhring (2.500 Fahrten/24 Std.). Die Gegenrichtung ist dabei inbegriffen. Erfreulich ist der hohe Anteil der Radfahrer am Verkehrsaufkommen zwischen den Gemeinden. Im Verkehrsaustausch mit Unterföhring konnte sogar ein kleiner Anteil an Fußgängern festgestellt werden. Die meisten Verkehrsbeziehungen zielen aber auf die Stadt München. Ca. 10.000 Fahrten waren insgesamt von Ismaning nach München beziehungsweise in der Gegenrichtung unterwegs. Ein großer Teil der Bewegungen wurde mit dem Pkw durchgeführt, aber auch mit öffentli-

chen Verkehrsmitteln, hier vor allem in die Innenstadt von München. Für die nördlichen Stadtteile von München konnten auch noch etliche Radfahrer ermittelt werden.

Verkehrsmittelwahl im überörtlichen Verkehr

Die Verkehrsabwicklung zwischen Ismaning und den Nachbargemeinden und Nachbargemeinden und -landkreisen verläuft zum größten Teil (ca. 64%) mit dem PKW als Selbstfahrer und als PKW-Mitfahrer. Bei den Bus- und Bahnbenutzern beziehen sich die Verkehrsbeziehungen überwiegend auf das Ziel München, aber auch auf Unterföhring und Garching. Fußgänger und Radfahrer spielen im Gemeindegrenzen überschreitenden Verkehr durchaus eine Rolle. Sie sind mit zusammen ca. 14% beteiligt.

Auswertung der offenen Fragen

In drei offenen Fragen konnte die Bevölkerung in der Haushaltsbefragung ihre Meinung zum Thema Radverkehr und anderen verkehrlichen Problemen und ihre Verbesserungsvorschläge äußern. Zudem gab es die Möglichkeit den akuten Handlungsbedarf zu benennen. 42% der Befragten beantworteten die Frage nach Problemen, 30% nannten konkrete Probleme und 43% machten Angaben zu den Vorschlägen. Einige Zitate dazu finden sich im Anhang.

Differenziert man die Nennungen nach Verkehrsarten, so wurden ca. 1.050mal Probleme beim Fußgänger- und Radverkehr genannt und ca. 350mal Probleme beim Fließenden Verkehr. Der Ruhende Verkehr und der ÖPNV spielten eine untergeordnete Rolle. Es waren auch Mehrfachnennungen möglich.

**Problemsicht der Bevölkerung**

Eine Zusammenfassung der Problemsicht der Bevölkerung findet sich in der Abbildung „Mängel und Konfliktbereich aus der Haushaltsbefragung“ und in Abbildung 10.

**Fließender Verkehr**

Ein Teil der Probleme beziehen sich auf den Fließenden Verkehr (vgl. Abbildung 10). Allen voran werden überhöhte Geschwindigkeiten und die Nichteinhaltung von Geschwindigkeitsbegrenzungen, gefährliche Straßensituationen, unübersichtliche Knotenpunkte, der schlechte Straßenzustand, sowie zu schmale Straßen und zu hohe Verkehrsbelastungen moniert.

Gefährliche Straßensituation

Radfahrer empfinden bestimmte Straßensituationen als besonders gefährlich, bzw. unangenehm. Am häufigsten benannt werden die Münchener Straße, Bahnhofstraße, Hauptstraße und die Camerloherstraße.

Schlechter Straßenzustand

Der schlechte Straßenzustand bezieht sich meistens auf das gesamte Gemeindegebiet. Häufig werden schlecht ausgebesserte

	<p>Straßen nach Baustellen bemängelt, dabei wird oft die Geothermiearbeiten erwähnt.</p>
<p>Unübersichtliche, gefährliche Knotenpunkte</p>	<p>Beanstandet werden auch unübersichtliche, gefährliche Knotenpunkte, wie z.B. die Kreuzungen Münchener Straße/Freisinger Straße/Erich-Zeitler-Straße, Bahnhofstraße/Hauptstraße, Kreuzung am Lenzenfleck, Dorfstraße/Bahnhofstraße, Dorfstraße/Wasserturmstraße und Dorfstraße/Hauptstraße (vgl. Abb. 13).</p>
<p>Zu schmale Straßen</p>	<p>Einige der Befragten kritisierten zu schmale Straßen. In diesem Zusammenhang wurde öfter die Camerloherstraße erwähnt. Die Camerloherstraße wird aus der Sicht der Radfahrer als zu eng empfunden, da durch die parkenden Autos keine Ausweichmöglichkeiten bestehen.</p>
<p>Zu hohe Geschwindigkeiten</p>	<p>Nach Einschätzung der Bevölkerung werden auch Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht eingehalten, d.h. dass in der Wahrnehmung der Bürger die Geschwindigkeiten besonders in den Tempo 30-Zonen zu hoch sind.</p>
<p><b>Ruhender Verkehr</b></p>	<p>Probleme beim Ruhenden Verkehr werden im Zusammenhang mit dem Radverkehr nur insofern genannt, dass der Radfahrer sich durch parkende Fahrzeuge behindert fühlt. Es wurde bemängelt, dass „alles zugeparkt“ ist und dadurch die Straßen so eng werden, dass Radfahrer bei Gegenverkehr keinen Platz mehr haben und entweder dann absteigen müssen oder auf den Gehweg ausweichen. Besonders oft wird in diesem Zusammenhang die Camerloherstraße genannt oder aber auch Wohnstraßen, in denen die Bewohner ihre Fahrzeuge im Straßenraum abstellen und nicht auf ihrem Grundstück, obwohl Platz vorhanden wäre.</p>
<p><b>Fußgänger und Radverkehr</b></p>	<p>Da der Schwerpunkt der Befragung beim Fußgänger und Radverkehr lag, gab es auch hier die meisten Nennungen (vgl. Abbildung 10). In erster Linie wurden fehlende Radwege bzw. Radwegestreifen, fehlende Fahrradständer, fehlende Sicherheit bzw. „gefährlich für Radfahrer“, ungenügende Querungsstellen, Baustellen, Behinderung durch Gehwegparker und fehlende Gehwegabsenkungen genannt. Es gab einige Nennungen, die der Meinung waren, dass generell mehr für den Fußgänger- und Radverkehr getan werden muss. Andere wiederum werden konkreter und forderten eine Verbesserung der Radwegesituation in der Münchener Straße und Freisinger Straße und allen voran mehr Fahrradständer am S-Bahnhof.</p>

Fehlende Radwege	Fehlende Radwege, bzw. Radfahrstreifen allgemein werden am häufigsten genannt. Als fehlende Radwege mit Ortsangaben wurden die Münchener Straße, die Ortsmitte, die Bahnhofstraße, die Freisinger Straße, die Aschheimer Straße, die Dorfstraße sowie ein Radweg zur Waldorfschule angegeben (vgl. Abbildung 13).
Fehlende Fahrradabstellplätze	Im Zusammenhang mit fehlenden Fahrradabstellplätzen wurde am häufigsten der Bahnhof genannt, aber auch das Rathaus, Rewe und Tengelmann wurden aufgezählt. Zum Teil wurde auch die Qualität bereits vorhandener Fahrradständer kritisiert.
Sichtbehinderung durch nicht zurück geschnittene Hecken und Sträucher	Unter „Sonstiges“ wurden z.B. auch die eingeschränkten Sichtverhältnisse durch nicht zurück geschnittene Hecken und Sträucher beanstandet, sowie auch die fehlende Disziplin der Hundehalter.
Radweg an der Münchener und Freisinger Straße	Der Radweg in der Münchener und Freisinger Straße wurde auch diesbezüglich häufig kommentiert, dass viele der Befragten die kombinierte Lösung für den Fußgänger- und Radverkehr für ungünstig bzw. gefährlich halten.
Nicht abgesenkte Bordsteinkanten	Nicht abgesenkte Bordsteinkanten werden von vielen Befragten kritisiert, da vor allem Kinder damit Probleme haben.
Fehlende Rücksichtnahme der Autofahrer	Empört äußern sich auch viele Ismaninger über das Verhalten der Autofahrer gegenüber Radfahrern und über die fehlende Berücksichtigung der Radfahrer bei der Verkehrsplanung.
Fehlende, unzureichende Querungsmöglichkeiten	Auch beim Thema Querungsmöglichkeiten häufte sich die Kritik. Besondere Erwähnung finden hier die Münchener Straße und der bereits vorhandene Zebrastreifen an der Krautgartenstraße.
Radfahrerunfreundliche Baustellen	Mehrere Bürger beschwerten sich darüber, dass Baustellen während der Bauzeit nicht Radfahrerfreundlich gestaltet sind und nach Fertigstellung der Baustellen der Fahrbahnbelag uneben bleibt.
Zu wenig Sicherheit für Radfahrer, vor allem für Kinder	Viele Befragte bemängeln die Sicherheit der Radfahrer im Straßenverkehr, vor allem die der Kinder.
Unterführung für Radfahrer an der B471	Als unangenehm empfinden etliche Ismaninger auch die Unterführung für Radfahrer an der B471. Sie wird oft als sehr unübersichtlich und schlecht einsehbar beschrieben.
Unangenehme Verkehrssituation, bzw. gefährliche Straße	Manche Straßen werden von den Befragten aus der Sicht des Radfahrers als besonders unangenehm bzw. gefährlich bezeichnet, wiederholt wird die Ortsmitte, aber auch die Bahnhofstraße und die Münchener Straße angegeben.

<b>ÖPNV</b>	Die wenigen Nennungen, die den ÖPNV betreffen, können hier vernachlässigt werden.
<b>Vorschläge der Bevölkerung</b>	In der Abbildung 11 sind die Verbesserungsvorschläge der Bevölkerung der Gemeinde Ismaning dargestellt. Auch hier überwiegen die Vorschläge für den Fußgänger- und Radverkehr.
<b>Fließender Verkehr</b>	<p>Bei den Verbesserungsvorschlägen im fließenden Verkehr wird von den Befragten die Entschärfung von gefährlichen Straßen und Knotenpunkten sowie eine konsequentere Verkehrsüberwachung gewünscht. Weitere Nennungen zum fließenden Verkehr fordern Tempo 30, Verkehrsberuhigungen, die Sanierung von Straßen sowie die Verbesserung von Ampelschaltungen.</p> <p>Eine Verbesserung der Verkehrssituation wird besonders in der Münchener Straße, Bahnhofstraße, Camerloherstraße, Hauptstraße und Freisinger Straße gefordert. Die Entschärfung von gefährlichen Knotenpunkten wird für die Kreuzungen Bahnhofstraße/Hauptstraße, Kreuzung am Lenzenfleck, Münchener Straße/Freisinger Straße/Erich-Zeitler-Straße, Dorfstraße/Bahnhofstraße und Münchener Straße/Moarstraße als wichtig erachtet.</p>
<b>Ruhender Verkehr</b>	Die Nennungen zum Ruhenden Verkehr spielen kaum eine Rolle. Einzig zu der Parksituation in der Camerloherstraße wurde öfter Stellung genommen. Meist wurde ein einseitiges oder beidseitiges Parkverbot gefordert, z.T. kombiniert mit der Einführung einer Einbahnstraße.
<b>Fußgänger und Radverkehr</b>	Die meisten Vorschläge betreffen den Fußgänger- und Radverkehr. Die Befragten schlagen überwiegend den Bau von Radwegen bzw. die Anlage von Radfahrstreifen vor. Als konkrete Straßen werden die Münchener Straße, Freisinger Straße, Bahnhofstraße, Dorfstraße, Hauptstraße, Mayerbacherstraße, Aschheimer Straße sowie generell die Ortsmitte benannt. Ein wichtiges Anliegen ist vielen Befragten auch eine sichere Radwegeanbindung zur Waldorfschule, sei es über die Dorfstraße oder auch über Feldwege (vgl. Abbildung 14). Die Errichtung von Fahrradständern wird überwiegend am Bahnhof für notwendig erachtet, aber auch vor Geschäften und öffentlichen Einrichtungen. Weitere Wünsche sind die Schulwegsicherheit, Querungshilfen, Gehwegabsenkungen, die Trennung von Fuß- und Radwegen sowie mehr Rücksicht auf Radfahrer.
<b>ÖPNV</b>	Die einzigen Vorschläge, die zum ÖPNV genannt wurden, betreffen den Wunsch nach einem Ortsbus (13 Nennungen).

<b>Fahrradbesitz</b>	81% der Befragten gaben an ein eigenes Fahrrad zu besitzen. 35% der Fahrradbesitzer nennen mehr als ein Fahrrad ihr Eigentum. Damit ist die wichtigste Voraussetzung gegeben, noch mehr Ismaninger zum Radfahren motivieren zu können.
<b>Nutzungshäufigkeit</b>	Etwa 25% benutzen das Fahrrad täglich, weitere fast 40% mehrmals in der Woche. Etwa 8% fahren nie Rad. Ein sehr positiver Aspekt ist, dass fast 30% der Befragten das Fahrrad auch im Winter einsetzen. Das ist ein wichtiger Hinweis darauf, dass Radwege im Winter geräumt werden müssen.
<b>Fahrtzweck</b>	Am häufigsten wird das Fahrrad in der Freizeit und für private Erledigungen benutzt. Wichtig erscheint die Tatsache, dass fast 60% der Befragten mit dem Fahrrad auch zum Einkaufen fahren. Das sollte einerseits bei der Einbindung der Einkaufsmöglichkeiten in das Radfahrnetz und andererseits bei der Ausgestaltung der Fahrradständer berücksichtigt werden.

### 3. Bewertung

#### 3.1. Mängel und Konflikte

Unter dem Aspekt der Leitvorstellungen, Ziele und Anforderungen zeigen sich im Ismaninger Straßen- und Wegenetz eine Reihe von Mängeln und Konflikten, die die Verkehrssicherheit, die verkehrsrechtliche Umsetzung und den Komfort betreffen (vgl. Abb. Mängel und Konfliktbereiche). Sie beziehen sich auf:

- unzureichende Ausstattung von stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen, z.B. begleitenden Rad- bzw. Geh- und Radwegen oder Radstreifen,
- Radverkehrsführung an Knotenpunkten,
- fehlende Querungshilfen an Gefahrenstellen für querende Radfahrer (und Fußgänger)
- nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrn,
- Mängel in der Netzverknüpfung,
- Ausbauzustand von Feldwegen mit wichtiger Verbindungsfunktion für den Radverkehr
- unnötige Einschränkungen/Behinderungen des Radverkehrs durch verkehrsrechtliche Anordnungen bzw. bauliche Unzulänglichkeiten,
- unzureichende Anzahl und Qualität der Fahrradabstellanlagen insbesondere am Bahnhof und vor Einkaufsmärkten,
- Infrastrukturen mit starker Barrierewirkung (z.B. St 2053, B471),
- Fehlende Beschilderung an quaterverbindenden Wegen.

Mängel bezüglich Verkehrssicherheit und Komfort zeigen sich vor allem entlang der Hauptverkehrsstraßen. Besonders verkehrsbelastet sind die Straßen im Verlauf der St 2053 (Münchener und Freisinger Straße) sowie die Aschheimer Straße.

In der anschließenden Übersicht findet sich eine Zusammenstellung der Stärken und Schwächen im Ismaninger Straßen- und Wegenetz. Eine Fotodokumentation kann dem Anhang entnommen werden.

### 3.2 Zusammenfassung Stärken und Schwächen

#### Stärken

- + Sensibilisierung für das Thema „Radverkehr“ in Politik und Verwaltung, Mitgliedschaft AGFK-Bayern und div. Entwicklungs- und Verkehrskonzepte
- + großflächige Tempo reduzierte Bereiche (Tempo 30-Strecken, Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche in den Wohngebieten
- + Kreisverkehre und Rechts-vor-links-Regelungen als Geschwindigkeitsbremse in Gewerbegebieten
- + „Grüne Mitte“ und Radweg auf dem Bahntunnel
- + Isarradweg als übergeordneter, touristisch bedeutsamer Radweg
- + Schieberampen an den Treppen am Isarsteilhang
- + umfangreiche Beschilderung für Radfahrer
- + Vielzahl Quartier verbindender Fuß und Radwege
- + überdachte und anschließbare Fahrradständer am Bahnhof
- + Radwege an den Ortsverbindungsstraßen zu den Ortsteilen und Nachbargemeinden, z.T. beleuchtet

#### Schwächen

- mangelhafte Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen
- fehlende Querungshilfen an der Staatsstraße 2053, insbes. Münchener- und Freisinger Straße, auch an den Ortseingängen
- Staatsstraße mit sehr Kfz-orientiertem Ausbau
- Hinweise auf durchlässige Sackgassen fehlen
- zahlreiche Quartier verbindende Wege, die zum Radfahren geeignet sind, sind ohne Beschilderung
- Radwegfurten zum Teil weit abgesetzt
- Beschilderungssystem weißt Lücken auf
- Trennwirkung der Ortsumfahrung B471
- zu wenig Fahrradabstellmöglichkeiten am Bahnhof und anderen zentralen Punkten
- kleinere Netzlücken, weitere Isarquerung wünschenswert

#### 4. Entwicklung eines Radfahnetzes

Aus der Lage der wichtigen Quell- und Zielgebiete des Radverkehrs, der siedlungsstrukturellen und landschaftlichen Gegebenheiten und der vorhandenen Straßen und Wege lässt sich ein idealtypisches „Wunschliniennetz“ ableiten, das mit seiner engmaschigen Verknüpfung und komfortablen Befahrbarkeit die Zielvorstellung für ein zukünftiges Radfahnetzes bieten soll. Der Konzeptplan Radfahnetzes (Abbildungen Haupttrouten) unterscheidet zwischen Haupttrouten und Nebenrouten im Sinne der Leitvorstellungen (Kapitel 2.2), sowie nach deren Verlauf entlang von Hauptverkehrsstraßen, im geschwindigkeitsreduzierten Straßennetz, auf separaten Wegen abseits von Straßen oder auch in Grünanlagen. Die Entwicklung der Haupttrouten orientierte sich

- am bestehenden beschilderten Radfahnetzes,
- an Durchgängigkeit und Zügigkeit,
- an Komfort und Sicherheit für Radfahrer,
- an Erlebnisqualität und
- an wichtigen Zielpunkten für den Radverkehr (Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Bahnhof etc.).

Deutlich heben sich Nord-Süd und Ost-West ausgerichtete Achsen heraus, die das Gemeindegebiet über größere Längen durchziehen. Dazu gehören

- Münchener Straße/Freisinger Straße,
- Schloßstraße/Hauptstraße/Dorfstraße bzw. Taxetstraße,
- Robert-Bürkle-Straße/Bajuwarenstraße/Aschheimer Str.,
- Osterfeldstraße, Mayerbacherstraße (Sempt-Isen-Radweg),
- An der Isarau/Bahnhofstraße,
- Wasserturmstraße/Krautgartenstraße und
- Am Föhringer Hang/Von-Poschinger-Straße.

Diese das gesamte Gemeindegebiet durchziehenden Achsen werden ergänzt durch Tangentialen kürzerer Länge, aber ebenfalls mit großer Bedeutung für den innergemeindlichen Radverkehr. Einige seien genannt:

- Erlenstraße bzw. Auenstraße/Lindenstraße/Am Hang/Philosophenweg,

- Schloßfeldstraße/Unterföhringer Straße, Krautgartenstraße/Max-Hueber-Straße,
- Hauptstraße, Seidl-Kreuz-Weg/Theodolindenstraße,
- Augustenstraße/Sophienstraße/Am Kernbach.

Ergänzt werden die Hauptrouten durch Wegeverbindungen in Grünanlagen, wie z.B.

- entlang der Isar (Isarradweg),
- entlang des Grünzugs auf dem S-Bahntunnel und weiter auf separaten Wegen entlang der S-Bahn.

Die Hauptachsen sind wichtige Orientierungslinien im Netz, die möglichst zügig, komfortabel und umweglos befahrbar sein sollen. Die Hauptachsen sollten eine hohe Ausbauqualität aufweisen. Gegebenenfalls sind separate Radverkehrsanlagen erforderlich und Bevorrechtigungen gegenüber dem Kfz-Verkehr sinnvoll. Besondere Aufmerksamkeit ist den Querungspunkten mit dem Hauptverkehrsstraßennetz zu widmen.

Die flächenhafte Erschließung erfolgt überwiegend über das nachgeordnete, verkehrsberuhigte Straßennetz, vor allem in den Wohngebieten. Wenn die zugelassenen Geschwindigkeiten 30 km/h nicht überschreiten, kann im Allgemeinen auf separate Radverkehrsanlagen verzichtet und der Radverkehr zusammen mit Fahrzeugverkehr geführt werden.

Darüber hinaus sind zur Umsetzung des Konzeptplans noch einige Lückenschlüsse erforderlich, damit ein zusammenhängendes dichtes Radfahrnetz entsteht. Das Ismaninger Radfahrnetz beinhaltet nicht nur eigene Wege für den Radverkehr, landwirtschaftliche Wege und gering belastete Straßen ohne separate Radverkehrsanlagen mit niedrigen Geschwindigkeiten, sondern auch innerörtliche Hauptverkehrsstraßen mit eigenen Radverkehrsanlagen oder reduzierten Geschwindigkeiten.

Die detaillierte Ausgestaltung, d.h. welche Maßnahmen notwendig sind, damit das Radfahrnetz seine Funktion und die ihm zugeordneten Ziele erfüllen kann, ist in Kapitel 5 erläutert.

## 5. Maßnahmen

Die Darstellung der Maßnahmen erfolgt einerseits thematisch (z.B. Anpassung der Beschilderung), andererseits auch mit örtlichem Schwerpunkt (z.B. Staatsstraße), wenn ein weiteres Spektrum von Maßnahmen erforderlich ist bzw. besondere Zuständigkeiten zu beachten sind.

### 5.1 Schwerpunkte

- 1) Bahnhof
- 2) Staatsstraße 2053
- 3) Planung neues Gymnasium
- 4) Schulumfelder
- 5) Fahrradständer an Schulen und zentralen Einrichtungen
- 6) Anpassung der Beschilderung im gemeindlichen Straßennetz
  - Beschilderung befahrbarer Wege (z.B. Z. 240, Z. 239+Z. 1022-10)
  - Durchlässige Sackgassen (Z. 357)
  - Fahrradstraßen (Z. 244)
  - Aufhebung von Einbahnregelungen
  - Geschwindigkeitsreduzierung
  - Vorfahrtänderungen
- 7) Umbaumaßnahmen im gemeindlichen Straßennetz
  - Absicherung von Querungsbedürfnissen
  - Unterstützung der Geschwindigkeitsdämpfung
  - Sicherung des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten
- 8) Lückenschlüsse/Qualitätsverbesserungen im gemeindlichen Wegenetz
- 9) Netzergänzungen im gemeindlichen Wegenetz
  - Ausbau bestehender Wegverbindungen
  - Schaffung neuer Wegverbindungen
- 10) Wegweisung

## Bahnhof

Der Bahnhof wurde vor allem von der Bevölkerung als wesentlicher Handlungsschwerpunkt gesehen. Zusätzliche Fahrradabstellanlagen waren der meist genannte Wunsch.

- Schaffung zusätzlicher überdachter und anschließbarer Fahrradständer, in günstiger Zuordnung zu den Bahnsteigzugängen (z.B. Rasenfläche südlich des Kiosks, ggf. zwischen Bahnhofplatz und Aschheimer Straße);
- Bei weiterer Stellplatzknappheit Ersetzen von Kfz-Stellplätzen durch Fahrradabstellplätze (z.B. Steinheilstraße);
- Entfernung von „Schrotträdern“ in zeitlichen Abständen;
- Überwachung zur Diebstahlprävention.

## Beispiel

Zusätzliche Fahrradständer am Bahnhof



## Bestand



## Planungsidee

## Staatsstraße 2053

Die Staatsstraße wurde sowohl in der Bestandsanalyse, als auch in der Haushaltsbefragung als kritischer Brennpunkt identifiziert. Auch wenn die Straße ein Teil Ismanings ist, liegen die Zuständigkeiten beim Staatlichen Bauamt. Dies macht die Umsetzung von Maßnahmen schwieriger, jedoch nicht weniger drängend.

- Querungshilfe in der Freisinger Straße etwa in Höhe der Bergstraße (i. V. mit einer Netzergänzung zw. Freisinger Straße und Carl-Zeiss-Ring);
- Anlage von Schutzstreifen entlang der Freisinger und Münchener Straße;

Beispiel  
Mittelinsel Freisinger Straße



Bestand



Planungsidee

Beispiel  
Schutzstreifen Freisinger Str.



Bestand



Planungsidee

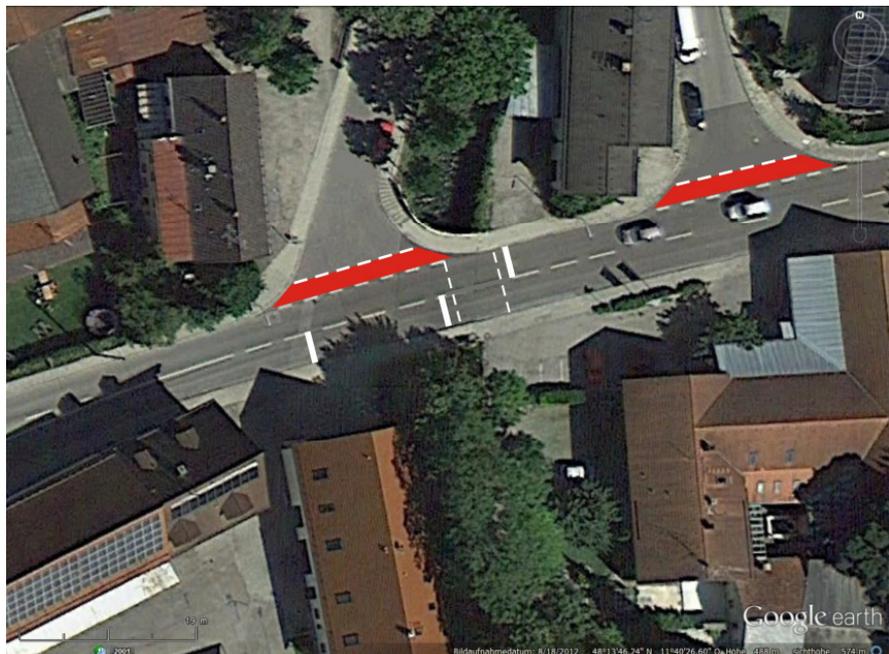
- Umgestaltung des Knotenpunkts Freisinger-/Osterfeld-/Erich-Zeitler-Straße in einen Kreisverkehr;
- Markierung der Furten über Fischer- und Emil-Kurz-Straße parallel zur Fahrbahn;
- Querungsstelle in der Münchener Straße im Bereich Hainweg/Fischerstraße;
- Umgestaltung des Knotenpunkts Münchener / Leuchtenbergstraße mit Querungsstelle zum Schlossgarten;
- Nachzeichnung und -markierung der Furten an der Moar-, Benno-Hartl- und Wasserturmstraße;
- Ausbildung einer Ortseingangssituation mit Querungshilfe am südlichen Ortseingang in Höhe der V.-Poschinger-Str.;
- Gehwegabsenkungen;
- Geschwindigkeitskontrollen.

### Beispiel

Markierung der Furten über Fischer- und Emil-Kurz-Str.



Bestand



Planungsidee

- Planung neues Gymnasium Da sich das Projekt erst im Anfangsstadium befindet, können nur allgemeine Hinweise gegeben werden. Eine genaue Festlegung der Maßnahmen kann erst mit der Detailplanung erfolgen.
- Tempo 30 im Umfeld der Schule (ggf. mit „Geschwindigkeitsbremse“ vor der Schule);
  - Überdachte, aber helle Fahrradabstellanlagen in ausreichender Zahl und ansprechender Qualität (Rahmen anschließbar);
  - Bring- und Holzone für Eltern-Pkw in ausreichender Distanz zum Haupteingang (Parkmöglichkeit getrennt vom Fuß- und Radverkehr);
  - Anbindung der Schule über separate Fuß- und Radwege aus allen Richtungen;
  - Trennung der Haupteinfahrt für Fußgänger/Radfahrer und Pkw-Verkehr;
  - Detailuntersuchung mit besonderem Fokus auf den Seidl-Kreuz-Weg.
- Schulumfelder Im Bereich der Schulumfelder liegen Ursache und Wirkung oft nahe beieinander. Neben einer Reduzierung des Bring- und Holverkehrs mit dem Pkw ist die Sicherstellung einer niedrigen Geschwindigkeit und die Übersichtlichkeit der Situation ein wesentliches Kriterium für Maßnahmen.
- Geschwindigkeitsüberwachung im Umfeld der Schulen;
  - Erneuerung Zebrastreifen Osterfeldstraße (westl. und östl. Oskar-Messter-Straße)
  - Schaffung von Ausweichstellen in der Camerloherstraße (abschnittsweise Unterbrechung der südlichen durchgängigen Parkierung);
  - Neue Wegverbindung von der Dorfstraße und Am Kernbach zur Waldorfschule mit Querungsstelle an der Krautgartenstraße.
- Fahrradständer an Schulen und zentralen Einrichtungen Gute und ausreichend vorhandene Fahrradabstellanlagen machen die Radbenutzung attraktiv, da sie für die Werterhaltung persönlichen Eigentums sorgen und die Wertschätzung des Fahrrads und damit des Fahrradfahrens mit begründen.

- Ortsmitte (Bahnhofstraße);
- Grund- und Mittelschule;
- Rathaus, ggf. überdachte Fahrradständer;
- Sportanlagen (z.B. Fußballstadion);
- Fahrradständer gem. ADFC-Standards (anschließbar) an den Einkaufsmärkten (insbes. Aldi, Lidl, Rewe, Netto, etc.).

## Anpassung der Beschilderung im gemeindlichen Straßennetz



Z. 239 + Z.1022-10 StVO

Maßnahmen zur Anpassung der Beschilderung zeigen offen die Berücksichtigung des Radverkehrs im Straßenbild und schaffen Rechtssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.

### Beschilderung befahrbarer Wege

- Lise-Meitner-Straße zwischen Wendehammer und Osterfeldstraße (Zusatzschild Radfahrer frei);
- Freisinger und Erdinger Straße in Fischerhäuser: Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht, statt dessen Gewährung eines Benutzungsrechts (Ersetzen von Z. 240 durch Z. 239 mit Zusatzschild „Radfahrer frei“);
- Keltenstraße und Tassiloweg (Z. 239 mit Zusatzschild „Radfahrer frei“);
- Wege im Bereich der Grund- und Mittelschule sowie Realschule (Z. 239 mit Zusatzschild „Radfahrer frei“);
- Weg auf dem S-Bahntunnel (Z. 239 mit Zusatzschild „Radfahrer frei“);
- Fußweg zwischen Münchener Straße und Dorfstraße (Z. 239 mit Zusatzschild „Radfahrer frei“).



Z. 357 StVO

### Durchlässige Sackgassen (Z. 357)

- Bleicherfleck;
- Am Lenzenfleck;
- Reichenbachstraße;
- Nördliche Zufahrt Schulzentrum;
- Bajuwarenstraße;
- Jägerstraße;
- Garchinger Straße;
- Eichenstraße/Fichtenweg;
- Korbinianstraße;
- Emmeramstraße;
- Unterföhringer Straße (2);
- Böhmerwaldstraße;
- Gleißenberg;

- Am Seebachanger;
- Schweigerstraße;
- Augustenstraße;
- Theodolindenstraße;
- Seidl-Kreuz-Weg;
- Hauptstraße (südl. Camerloherstr.);
- Herbststraße;
- Frühlingstraße;
- Taxetstraße.

#### Geschwindigkeitsreduzierung



Z. 274.1-50 StVO



Z. 244 StVO

- Bahnhofstraße zwischen Münchener Straße und Hauptstraße: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich Zone 30;
- Hauptstraße zwischen Bahnhofstraße und Dorfstraße: Zone 30;
- Bajuwarenstraße: Zone 30.
- Schloßstraße zwischen Münchener Straße und Kirchplatz: Zone 30, alternativ Fahrradstraße;
- Hauptstraße zwischen Kirchplatz und Bahnhofstraße: Zone 30, alternativ Fahrradstraße;
- Nördliche Zufahrt Schulzentrum: Fahrradstraße;

#### Freigabe von Einbahnstr. für den Radverkehr in Gegenrichtung

- Carl-Zeiss-Ring;
- Am Isarberg (Z. 1022-10 StVO anbringen).



Z. 220+Z.1000-32 StVO



Z. 267+Z.1022-10 StVO



Z. 209-10+Z.1022-10 StVO

### Umbaumaßnahmen im gemeindlichen Straßennetz

Knotenpunkt Osterfeldstraße/Robert-Bürkle-Straße: Umbau in einen Kreisverkehr (es liegen bereits Planungen der Gemeinde vor)

- Geschwindigkeitsdämpfung nach der Abfahrt von der Umfahung;
- Übersichtlicher und sicherer Verkehrsablauf im Mischverkehr Kfz-Radverkehr (Einkaufsmärkte im Umfeld).

Beispiel Kreisverkehr  
Robert-Bürkle-Straße



Bestand



Planungsidee

Umgestaltung Knotenpunkt Freisinger Straße/Am Lenzenfleck  
Änderung der Vorfahrt und Reduzierung der Fahrbahn Richtung Norden auf einen Fahrstreifen durch Einbau einer Mittelinsel auf der bestehenden Linksabbiegespur (alternativ: Entfernung der Rechtsabbiegespur, ohne Mittelinsel).

- Vorrang für den Radverkehr im Zuge der Freisinger Straße (dominierende Verkehrsbeziehung);
- Geschwindigkeitsdämpfung für den Kfz-Verkehr in Süd-Nord-Richtung (durch Mittelinsel);
- Übersichtlicher und sicherer Verkehrsablauf statt abknickender Vorfahrt (zügiges Rechtsabbiegen und Gefährdung von Radfahrern, insbesondere durch Lkw, kann vermieden werden).

Beispiel  
Knotenpunkt Freisinger  
Straße/Am Lenzenfleck



Bestand



Planungsidee

### Verknüpfung der Theodolindenstraße und der Aschheimer Straße

- Straßenanschluss als Geh- und Radweg und Bau einer Mittelinsel zur Geschwindigkeitsdämpfung und als Querschneidung über die Aschheimer Straße;
- Attraktive und sichere Radfahrverbindung aus dem Südosten Ismanings Richtung zukünftiges Gymnasium;
- Markierung des künftigen Ortseingangs mit Geschwindigkeitsdämpfung auf 30 km/h.

#### Beispiel

Verknüpfung Theodolindenstr. / Aschheimer Str.



Bestand

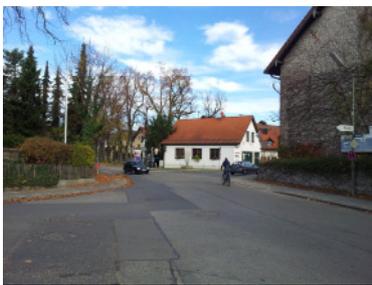


Planungsidee

### Umgestaltung des Knotenpunkts Hauptstraße / Bahnhofstraße

- Geschwindigkeitsdämpfung im Zuge der Hauptstraße (Brechung des geraden Durchschusses);
- Übersichtlicher und sicherer Verkehrsablauf im Mischverkehr Kfz-Radverkehr;

Beispiel  
Knotenpunkt Hauptstraße/  
Bahnhofstraße



Bestand



Planungsidee



Bestand



Alternativvorschlag

### Umgestaltung der Freisinger Straße in Fischerhäuser (zwischen Kirchen- und Erdinger Straße)

- Gestaltung entsprechend der Ortsmittefunktion;
- Rückbau der Fahrbahn (nutzbar für den Radverkehr; Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht);
- Sicherstellung eines niedrigen Geschwindigkeitsniveaus;
- Aufenthaltsorientierte Gestaltung.

### Lückenschlüsse/Qualitätsverbesserungen im gemeindlichen Radfahrmetz

- Oberflächenverbesserung der Von-Poschinger-Straße zwischen Münchener und Max-Hueber-Straße und Entfernung des Steinpollers (Geh- und Radweg Z. 240 StVO). Hier liegt aktuell ein Bebauungsplanentwurf vor, der eine Bebauung der angrenzenden Flächen und einen Ausbau der Von-Poschinger-Straße mit Anschluss an die Münchener Straße vorsieht. In diesem Zusammenhang sollte im "Schatten" der Linksabbiegespur in der Münchener Straße eine Querungshilfe (Mittelinsel) eingebaut werden, um eine sichere Querung der St 2053 im Zuge dieser wichtigen Radfahrverbindung zu ermöglichen.
- Verbesserung der Sichtbarkeit der Poller (S-Bahngrünzug);
- Entfernung des Pollers an der Freisinger Str. (Fischerh.);
- Entfernung/Aufweitung der Umlaufsperre am Korbinianpl.;
- Entfernung/Aufweitung der Umlaufsperre bzw. modifizierte Wegführung am Lyetta-Kurz-Weg/Isarradweg;
- Entfernung der Umlaufsperren bzw. modifizierte Wegführung/Bepflanzung an den Rampen des Isarkanal (im Bereich der Brücke der B471 über den Isarkanal);
- Schaffung eines befahrbaren Weges entgegen der Einbahnrichtung vom Carl-Zeiss-Ring zum Radweg der B471;
- Verknüpfung zwischen der Robert-Bürkle-Straße und dem Radweg an der B471;
- Geh- und Radweg über die Brücke am Anschluss Ismaning-Süd;
- Querungsmöglichkeit der B471 am Mittleren Geräumt.

### Netzergänzungen im gemeindlichen Radfahnetz

- Verknüpfung der Bajuwarenstraße mit der Aschheimer Straße;
- Wegverbindung Freisinger Straße - Carl-Zeiss-Ring;
- Weg von der Freisinger- zur Bergstraße;
- Neue Wegverbindungen zur Waldorfschule;
- Wegverbindung von der Leuchtenbergstraße zur Weidengasse;
- Wegverbindung südlich der Mayerbacherstraße über die B471 (ehem. Feldweg, durch den Bau der Umfahrung unterbrochen);
- Neue Isarbrücke für Fußgänger und Radfahrer in Verlängerung der Garchinger Straße;
- Neue Isarbrücke für Fußgänger und Radfahrer von Fischerhäuser zum Forschungsgelände Garching.

### Wegweisung

Parallel zum Radverkehrskonzept erfolgte die Überarbeitung und Aktualisierung der Wegweisung im Gemeindegebiet Ismaning. Aufgabe war es die Übereinstimmung zwischen Routenplanung im Radverkehrskonzept und der tatsächlichen Beschilderung herzustellen. Ziel war außerdem eine Einheitlichkeit der Schilder mit Anpassung an das aktuelle Design, der Austausch beschädigter und unrichtiger Schilder und der Ersatz fehlender Schilder.

Die Darstellung des Beschilderungskonzepts erfolgt in einem separaten Bericht.

## 5.2 Flankierende Maßnahmen - Pflege und Instandhaltung

Über die konkreten verkehrsrechtlichen und baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs in Ismaning hinaus sind flankierende Maßnahmen notwendig, die das Radverkehrskonzept vervollständigen. Folgende Maßnahmen, die keinen oder nur geringen Investitionsbedarf erfordern, sollen „im laufenden Betrieb“ und im Verlauf des allgemeinen Planungsprozesses berücksichtigt werden, um das „Klima“ für den Radverkehr zu verbessern und ein Bewusstsein für dessen verkehrspolitische Wertschätzung (auch im Verhältnis und im Maßstab gegenüber dem Kfz-Verkehr) zu schaffen:

### Bauleitplanung

- Berücksichtigung des Radverkehrs in allen Bau- und Planungsphasen der Bauleitplanung (von der Regional- bis zur Objektplanung);
- Integration der Radverkehrsplanung in die einzelnen Planwerke;
- Sensibilisierung der Bauherren (z.B. Fahrradabstellplätze).

### Baustellen

- Berücksichtigung des Radverkehrs bei der Planung und Durchführung von Baustellen (z.B. Sicherstellung der Befahrbarkeit, Ausnahme bei Einbahnregelung; Ansprüche an die Zugänglichkeit bei beengten Verhältnissen und besonderen Verkehrsführungen);
- Absicherung des Radverkehrs ggf. durch Geschwindigkeitsreduzierung für den Kfz-Verkehr;
- Minimierung von Sperrungen bzw. Umleitungsbeschilderung bei unvermeidlichen Sperrungen (z.B. kein „Radfahrer absteigen“).

### Verkehrsrechtliche Anordnungen

- Überprüfung bestehender Anordnungen in Bezug auf Sinnhaftigkeit und Zulässigkeit;
- Prüfung jeder verkehrsrechtlichen Anordnung hinsichtlich ihrer Notwendigkeit und Wirkung auf den Radverkehr;
- Begründung bei Einbeziehung des Radverkehrs;

- Park- und Geschwindigkeitsüberwachung (Einhaltung der reduzierten Geschwindigkeit, konsequente Ahndung des Geh- und Radwegparkens);
- Überprüfung von Park- und Halteverboten im geschwindigkeitsreduzierten Straßennetz.

#### Winterdienst

- Anwendung des „differenzierten Winterdienstes“ auch auf den Radverkehr (u.a. vorzugsweise Räumung der Haupt-routen);
- Sicherstellung der Benutzungsmöglichkeit von Radverkehrsanlagen auch im Winter (Radfahren ist kein „Somersport“).
- Allgemeiner Straßen- und Wegeunterhalt:
- Regelmäßige Inspektion hinsichtlich Befahrbarkeit, Schäden und Verschmutzungen (z.B. Scherben);
- Abstimmung mit anderen Unterhaltsmaßnahmen („gemeinsame Erledigung“).

#### Kommunikation

- Aktionen, regelmäßige Presse- und Öffentlichkeitsarbeit; „Positiv-Schlagzeilen“;
- Sensibilisierung des Einzelhandels, damit auch Radfahrer als Kunden begriffen werden;
- Werbe- und Motivationskampagne für das Fahrradfahren (z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“); Bike & Ride;
- Vermarktung der überregionalen Radrouten (z.B. „Isar-radweg“);
- Aktuelle Radnetzkarten (z.B. „Nordallianz“);
- Werbekampagne „E-Bike“.

## 6. Prioritäten

Die Vielzahl der vorgeschlagenen Maßnahmen lässt eine Prioritätenreihung sinnvoll erscheinen. Damit verbunden ist die Absicht, frühzeitig Erfolge bei der Umsetzung des Radverkehrskonzepts sichtbar werden zu lassen.

Bei der Stufung spielen einerseits Akzeptanzprobleme eine Rolle und andererseits die Dauer des Planungs- und Abstimmungsprozesses sowie der Umfang der erforderlichen Investitionsmittel.

Vorrangige Maßnahmen sollen vor allem bestehende Sicherheitsdefizite und von der Bevölkerung empfundene besondere Unannehmlichkeiten beseitigen.

- fehlende Fahrradständer am Bahnhof,
- die Verkehrssituation für Radfahrer auf der Staatsstraße,
- die Verkehrssicherheit im Umfeld der Schulen und
- die Schaffung von Wegen zum Radfahren.

Für eine Prioritätensetzung, die sich an den Schwierigkeiten der Realisierung orientiert ist folgendes chronologisches Vorgehen denkbar:

### A) Startmaßnahmen

Maßnahmen, die schnell realisierbar sind und zu sichtbaren Ergebnissen führen;

### B) „Win-win“

umfangreichere Maßnahmen, die allen nützen;

### C) Akzeptanz

Maßnahmen, die Radfahrern nützen, ohne anderen Verkehrsteilnehmern Nachteile zu bringen;

### D) Priorisierung

Maßnahmen, die Radfahrern Vorteile einräumen und andere Verkehrsteilnehmer zu Änderungen zwingen, aber mehrheitlich akzeptiert werden;

### E) Investition

Maßnahmen, die organisatorisch und finanziell aufwändig sind;

### F) Restriktion

Maßnahmen, die nur gegen Widerstand umsetzbar sind.

Prioritätenreihung nach Zeithorizonten	Die im Folgenden definierte Prioritätenreihung nach Zeithorizonten beinhaltet einerseits die Schwierigkeiten bei der Realisierung bzw. Umsetzbarkeit von Maßnahmen (Politische Priorität und Umsetzbarkeit in Eigenregie der Gemeinde), andererseits die Vorrangigkeit aus der Perspektive eines attraktiven Radverkehrs hinsichtlich Komfort und Sicherheit.
Startmaßnahmen	Startmaßnahmen sind Maßnahmen, die schnell, d.h. in Eigenregie der Gemeinde, realisierbar sind und zu auch im Straßenbild sichtbaren Ergebnissen führen. Diese sollten innerhalb eines Jahres umsetzbar sein.
Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen	Für die nächste Stufe wird ein kurz-/ mittelfristiger Zeithorizont vorgeschlagen. Dieser beträgt etwa 1-5 Jahre. Die Maßnahmen sind unter der eingangs genannten Perspektive dringlich, aber aufgrund der Beteiligung Dritter möglicherweise auch schwieriger umsetzbar. Je nach Kooperationsbereitschaft und Interessenslage können diese Maßnahmen sehr schnell umgesetzt oder erst durch "zähe Verhandlungen" zum Erfolg geführt werden. Darüber hinaus sind in dieser Kategorie Maßnahmen enthalten, die einen größeren baulichen Umfang erfordern.
Mittel- bis langfristige Maßnahmen	Mittel- bis langfristige Maßnahmen sind unter dem Aspekt Sicherheit weniger dringende Maßnahmen, aber unter dem Aspekt Komfort wünschenswerte Maßnahmen. Darüber hinaus sind dies Maßnahmen, deren Umsetzung aufwändiger ist (z.B. viele Projektbeteiligte, hoher finanzieller Aufwand, etc.). Sie stellen andererseits auch Visionen dar, die dem Radverkehr ein Optimum an Entfaltungsmöglichkeiten bieten und "Fahrradfreundlichkeit" in allen Belangen sichtbar machen.

## 6.1 Startmaßnahmen

Anpassung der Beschilderung	Die Anpassung der Beschilderung eignet sich gut als Startmaßnahme, da sie leicht organisierbar und im Straßenbild sofort sichtbar ist. Vorteilhaft ist auch, dass möglicherweise rechtlich unzureichende Situationen geklärt werden können und für Gemeinde und Verkehrsteilnehmer Rechtssicherheit besteht. Beschilderungsmaßnahmen im gemeindlichen Straßennetz, wie die Beschilderung befahrbarer Wege, die Kennzeichnung durchlässiger Sackgassen, Geschwindigkeitsreduzierungen (Tempo 30-Zonen und Fahrradstraße) und die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung sind kostenmäßig überschaubar und können von der Gemeinde in Eigenregie vorgenommen werden.
Wegweisung	Die Aktualisierung der Wegweisung soll 2014 umgesetzt werden.
Schulumfelder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeitsüberwachung im Umfeld der Schulen;</li> <li>• Erneuerung Zebrastreifen Osterfeldstraße (westl. und östl. Oskar-Messter-Str.)</li> <li>• Schaffung von Ausweichstellen in der Camerloherstraße (abschnittsweise Unterbrechung der südlichen durchgängigen Parkierung);</li> </ul>
Drängende Wünsche der Bürgerschaft	<p>Des Weiteren sind besonders drängende Wünsche der Bürgerschaft, die durch die Gemeinde veranlasst werden können als Startmaßnahmen sinnvoll.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zusätzliche Fahrradständer am Bahnhof und anderen zentralen Einrichtungen bzw. Fahrradständer in verbesserter Qualität;</li> <li>• Geschwindigkeitskontrollen;</li> <li>• Einleitung von Planungsmaßnahmen für die Schaffung von Wegen zum Radfahren (insbesondere Maßnahmen an der Staatsstraße und Anbindung der Waldorfschule).</li> </ul>
Maßnahmen im laufenden Betrieb / sog. flankierende Maßnahmen	Sofort umsetzbar bzw. sind auch Maßnahmen aus dem Paket der "flankierenden Maßnahmen" (siehe Punkt 5.2). Dies betrifft insbesondere Baustellen, Winterdienst und die Kommunikation. Im Zuge des Straßenunterhalts sollten auch die Gehwegabsenkungen kontrolliert und ggf. verbessert werden.

## 6.2 Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen

Planung neues Gymnasium	Die Maßnahmen im Zusammenhang mit den Planungen des neuen Gymnasiums richten sich nach dessen Realisierungszeitplan und sollten in jedem Falle vor Inbetriebnahme der Schule abgeschlossen sein.
Schulumfelder	<ul style="list-style-type: none"><li>• Neue Wegverbindung von der Dorfstraße und Am Kernbach zur Waldorfschule mit Querungsstelle an der Krautgartenstraße.</li></ul>
Umbaumaßnahmen im gemeindlichen Straßennetz	<ul style="list-style-type: none"><li>• Umgestaltung Knotenpunkt Freisinger Straße/Am Lenzenfleck;</li><li>• Umgestaltung des Knotenpunkts Hauptstraße/Bahnhofstraße;</li><li>• Verknüpfung der Theodolindenstraße und der Aschheimer Straße;</li><li>• Knotenpunkt Osterfeldstraße/Robert-Bürkle-Straße: Umbau in einen Kreisverkehr;</li><li>• Wegverbindung von der Freisinger Straße zum Carl-Zeiss-Ring.</li></ul>
Staatsstraße 2053	<p>Das "Projekt Staatsstraße" stellt die umfangreichste und eine der wichtigsten Maßnahmen zur Radverkehrsförderung in Ismaning dar. Es sollte schnell in Angriff genommen werden, da aufgrund externer Zuständigkeiten und baulicher Maßnahmen möglicherweise konkurrierender Nutzungsansprüche und ein hoher Abstimmungsbedarf notwendig wird, der einen längeren Realisierungszeitraum erwarten lässt.</p> <p>Grundsätzlich sind die vorgeschlagenen Maßnahmen auf eine "Win-win"-Situation angelegt, da auch der Kfz-Verkehr profitiert. Die Verringerung der dauerhaft betriebenen Signalanlagen reduziert bei gegebener Leistungsfähigkeit die Anhaltvorgänge und verflüssigt damit den Verkehrsablauf. Die Verstetigung der Fahrgeschwindigkeiten durch Abbau der Geschwindigkeitsspitzen verbessert die Verkehrssicherheit, nicht nur für den nichtmotorisierten Verkehr, sondern auch für den Kfz-Verkehr.</p> <p>Die vorgeschlagenen Einzelmaßnahmen sollten jedoch in ein Gesamtkonzept eingebettet werden, das auch einzelne Realisierungsschritte ermöglicht.</p>

### 6.3 Mittel- bis langfristige Maßnahmen

Mittel- bis langfristige Maßnahmen stellen in erster Linie "Komfortmaßnahmen" dar, die auch mit baulichen Maßnahmen verbunden sind. Sie sollten jedoch nicht nur unter dem Gesichtspunkt "Nice to have" betrachtet werden. Über die Sicherheit hinaus bestimmt der Komfort die Attraktivität. Ein Hinweis auf die, dem Kfz-Verkehr zugebilligten Ansprüche sei durchaus erlaubt.

Wichtiges überörtliches Radfahrnetz

- Neue Isarbrücke für Fußgänger und Radfahrer in Verlängerung der Garchingener Straße.

Umbaumaßnahmen im gemeindlichen Straßennetz

- Umgestaltung der Freisinger Straße in Fischerhäuser (zwischen Kirchen- und Erdinger Straße);
- Weg von der Freisinger Straße zur Greimelstraße;
- Wegverbindung von der Leuchtenbergstraße zur Weidengasse/Schloßfeldstraße.

Weiteres überörtliches Radfahrnetz

- Wegverbindung südlich der Mayerbacherstraße über die B471 (ehem. Feldweg, durch den Bau der Umfahrung unterbrochen; langfristig);
- Weiterführung Philosophenweg entlang der Hangkante Richtung Süden (langfristig);
- neue Isarbrücke für Fußgänger und Radfahrer von Fischerhäuser zum Forschungsgelände Garching (langfristig);
- Weiterführung des Radwegs Krautgartenstraße über die B471 (langfristig).