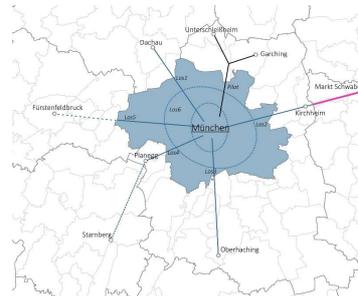




## Vertiefte Machbarkeitsuntersuchung für die Radschnellverbindung

München – Kirchheim – Markt Schwaben



Ebersberg, 19.03.2019



### Inhalt

- Vorstellung der Büros
- Radschnellverbindungen
- Projektablauf
- Kalkulation





## Inhalt

- Vorstellung der Büros
- Radschnellverbindungen
- Projektablauf
- Kalkulation



## Bürovorstellung

Das Bearbeitungsteam



Gernot Steinberg

**Strategische Ausrichtung und Potenzialanalyse** von Radschnellverbindungen  
**Steuerung** von Planungsprozessen



Dennis Stocksmeier



Caroline Huth



Praxisorientierte Anwendung und Entwicklung **innovativer Radverkehrslösungen**



Lena Erler



Dahlia Busch



Peter Gwiasda

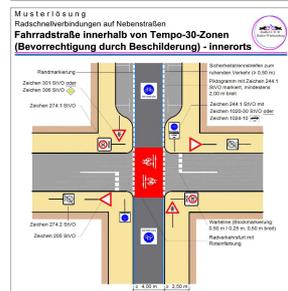
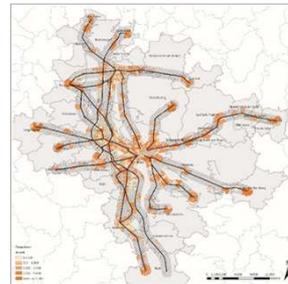


## Bürovorstellung

Gemeinsame Referenzen der Büros



- Machbarkeitsstudie Radschnellweg Ruhr
- Machbarkeitsstudie Radschnellwege Region Nürnberg
- Machbarkeitsstudie Radschnellwege Großraum Braunschweig
- Machbarkeitsstudie Radschnellwege Südlicher Oberrhein
- Machbarkeitsstudie für die Raddirektverbindung Frankfurt – Darmstadt
- Potenzialanalyse und Verfahren für Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg
- Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in Hessen
- Weiterentwicklung des Konzepts für Regionale Radwegenetz für die Metropole Ruhr
- Entwicklung eines Radschnellwegenetzes für Köln
- Machbarkeitsstudie Radschnellverbindung Leipzig - Halle
- Diverse Radverkehrskonzepte für Landkreise und Städte



## Inhalt

- Vorstellung der Büros
- Radschnellverbindungen
- Projektlauf
- Kalkulation



## Radschnellverbindungen

### Nutzen

- Entlastung des motorisierten Individualverkehrs (Staureduzierung an Pendlerstrecken)
- Verbesserung der CO<sub>2</sub>- und Feinstaubbilanzen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Entkopplung von Rad- und Fußgängerverkehr auf stark frequentierten Strecken
- Gesundheitsförderung
- Generierung neuer Nutzergruppen in der Nahmobilität



## Radschnellverbindungen

### Qualitätsanforderungen

Grundlegende Anforderungen werden im Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ der FGSV formuliert:

- Freie Fahrtgeschwindigkeit 30 km/h
- Reisegeschwindigkeit inkl. Zeitverlust an Knotenpunkten 20 km/h
- Zeitverluste an Knotenpunkte max. 30 Sekunden/km (innerorts) oder 15 Sekunden/km (außerorts)
- Direkte, umwegfreie Linienführung
- Separation vom Fußverkehr
- Hohe Belagsqualität
- Max. Steigungen von 6 %
- 4 m Radweg im Zweirichtungsverkehr zzgl. Gehweg
- Einhaltung der Standards auf 90% der Gesamtstrecke
- Mind. 2.000 Radfahrende/ Tag im Querschnitt





## Inhalt

- Vorstellung der Büros
- Projektablauf
- Kalkulation
- Zeitplan



## Projektablauf

### Einordnung des Projekts



- Insgesamt wurden 6 Lose (= 6 Korridore) beauftragt.
- Der Korridor München – Kirchheim ist Teil des Gesamtauftrags, die Verlängerung nach Markt Schwaben ist optional.

