Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:	Verantwortliche/r:	Vorlagennummer:
VI/61	Amt für Stadtplanung und Mobilität	**613/361/2026**

Zukunftsplan Fahrradstadt; hier: Radvorrangroute Büchenbach Süd-Burgberg - Fahrradstraße Häuslinger Straße

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	22.09.2026	Ö	Empfehlung	abgesetzt
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	22.09.2026	Ö	Beschluss	abgesetzt
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	13.10.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	13.10.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
66, Amt 20 (nur z.K.)
Stadtteilbeirat Büchenbach zur Info

I. Antrag

Die Fahrradstraße Häuslinger Straße wird gemäß Planung umgesetzt.
Die aktualisierten Leitlinien zur Gestaltung von Fahrradstraßen werden angewendet.
Die notwendigen Finanzmittel für das Haushaltsjahr 2027 sowie für die mittelfristige Finanzplanung sind bei Referat II zum Haushalt anzumelden.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen
(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Plannetz Radverkehr 2030 ist die Häuslinger Straße als Radschnellverbindung bzw. Radvorrangroute kategorisiert (vgl. 613/305/2024). Eine Radvorrangroute kann mittels einer Fahrradstraße umgesetzt werden. Dies wurde daher im Zukunftsplan Fahrradstadt als zu prüfende Möglichkeit aufgenommen (vgl. OBM/002/2021). Im Bestand wird der Radverkehr auf zwei Möglichkeiten in der Häuslinger Straße geführt. Innerorts darf der Radverkehr die Fahrbahn sowie durch das Zusatzzeichen Radverkehr frei ab Hausnummer 39 den südlichen Gehweg in Schrittgeschwindigkeit in beide Richtungen benutzen. Außerorts darf der Radverkehr die Fahrbahn und ebenso den Gehweg durch das Zusatzzeichen Radverkehr frei in Schrittgeschwindigkeit in beide Richtungen benutzen.

Sowohl innerorts als auch außerorts ist die Führung des Radverkehrs nicht richtlinienkonform. Innerorts ist bei angeordneter Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h die Fahrbahn zu benutzen. Außerorts ist die Fahrbahnführung bei der vorhandenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und der geringen nutzbaren Fahrbahnbreite von etwa 4,50 m sowie die erlaubte Mitbenutzung des Gehweges in beide Richtungen in Schrittgeschwindigkeit bei einer Gehwegbreite von 2,00 m als nicht richtlinienkonform einzuordnen. Dementsprechend besitzt die Häuslinger Straße keine angemessene Radverkehrsanlage.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen
(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Der Ausbaustandard einer Radvorrangroute ist im Bereich Häuslinger Straße nur über eine Fahrradstraße zu erreichen. Ein eigenständiger Zweirichtungsradweg, der einer Breite von 3,00 m plus Sicherheitsräume benötigt, ist aufgrund der Flächenverhältnisse nicht umsetzbar. Eine Fahrradstraße stellt dahingehend eine zielführende Maßnahme mit sehr gutem Nutzen-Kosten-Verhältnis dar.

Neben der hohen Netzbedeutung, besitzt die Häuslinger Straße bereits im Bestand eine hohe Radverkehrsdichte. So stellt der Radverkehr 53,1 % am täglichen Verkehrsaufkommen im Vergleich zum MIV dar (Verkehrszählung vom 27.05.2025). Zusätzlich ist die Netzbedeutung für den MIV als nachrangig einzustufen. Mit dem Adenauerring existiert eine vielfach leistungsfähigere und schnellere Anbindung für den Durchgangsverkehr. Auch für die Naherschließung ist die Zuwegung durch Mönaustraße, Kernbergstraße und Adenauerring angemessen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Fahrradstraße Häuslinger Straße wird zwischen Mönaustraße im Osten und Adenauerring im Westen eingerichtet. Hier sind jeweils Anschlüsse an das weiterführende Radverkehrsnetz vorhanden. In der Folge wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Erlaubnis, den Gehweg mitzubenutzen, wird entfernt. Um die richtlinienkonforme Fahrbahnbreite innerorts von 4,60 m für den Fahrverkehr sicherzustellen, wird das StVO-konforme Fahrbahnrandparken von Kfz umgenutzt. Dies ist notwendig, um nicht nur den Begegnungsfall Fahrrad-Kfz konfliktfrei zu ermöglichen, sondern auch, um Konflikte mit parkenden Kfz zu unterbinden. Eine Erhebung hat ergeben, dass dies verträglich ist. So wurde eine Auslastung der Parkmöglichkeiten in der Häuslinger Straße zwischen 55 % und 73 % festgestellt. Bei Umsetzung der Fahrradstraße genügen damit meistens die vorhandenen Parkbuchten. Zusätzlich konnten zum einen auf privaten Flächen und zum anderen in den direkt angrenzenden Straßenzügen in zumutbarer fußläufiger Entfernung (u.a. Heidackerstraße, Straßberg, Flachsweg) ausreichend vorhandene öffentliche Parkmöglichkeiten festgestellt werden.

Im Bereich ohne Beleuchtung erhält die Fahrbahn eine Straßenbegrenzungsmarkierung, um die Sicht für den Radverkehr zu verbessern. Etwa 120 m vor der Kreuzung mit dem Adenauerring wird eine Ausleitung installiert, um in der Folge den direkten Anschluss an die Unterführung Richtung Häusling zu erhalten. Durch die Anordnung einer Fahrradstraße gilt dann die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Die Benutzung der Fahrradstraße ist für Anlieger sowie landwirtschaftlichen Verkehr frei. Um nicht zulässigen Kfz-Durchgangsverkehr zu unterbinden, wird auf Höhe der Querungshilfe am Dresselweg ein Modalfilter mittels Poller eingesetzt. Die Anschlüsse an die südlich gelegenen landwirtschaftlichen Flächen sowie Tierkoppeln sind weiterhin vorhanden und anfahrbar. Die Fuß- und Radwege aus den nördlichen Baugebieten werden dann direkt an die Fahrradstraße herangeführt und verbessern damit den verkehrssicheren Anschluss für die beiden Verkehrsarten erheblich, da auch das Queren der Fahrbahn durch geringere Geschwindigkeiten und weniger Kfz-Verkehr für zu Fuß Gehende einfacher wird. Sollte festgestellt werden, dass die getroffenen Maßnahmen nicht ausreichen, um den Durchgangsverkehr aus der Fahrradstraße herauszuhalten, kann mit einem weiteren Modalfilter im westlichen Abschnitt nachgesteuert werden.

Die Häuslinger Straße ist alters- und nutzungsbedingt in einem schlechten Zustand. Die Fahrbahnränder sind zum Aufbringen einer Markierung nicht geeignet. Die Bankette der Fahrbahn sind für den Radverkehr unzureichend ausgebaut. Die dringend notwendige Instandsetzung ist erst nach Abschluss der Baumaßnahmen des gepl. Baugebiet BP 413 sinnvoll. Auf Grund der vorhandenen Schäden, insbesondere im Bereich der Straßenräder werden die Randmarkierungen von den eigentlichen Rändern abgesetzt und die Fahrradstraße zunächst mit einer reduzierten Breite markiert.
In diesem Zusammenhang wird auch die fehlende Straßenbeleuchtung im Abschnitt Dresselweg bis Adenauerring hingewiesen. Die Herstellung einer für diese Verkehrssituation sinnvollen Beleuchtung ist ebenfalls erst mit der grundlegenden Instandsetzung dieses Straßenabschnittes nach Abschluss der

Bauarbeiten im geplanten Baugebiet BP 413 realisierbar.

Bei der Umsetzung der Fahrradstraße Häuslinger Straße werden die aktualisierten Leitlinien zur Gestaltung von Fahrradstraßen angewendet. Dies bedeutet Kosten für die Herstellung von etwa 60.000 € (Markierungsarbeiten). Eine Umsetzung ist nur bei vorhandenen finanziellen Ressourcen möglich. Eine Förderung z. B. über das Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Bundes (Fördersatz bis zu 75 %) wird angestrebt. Die Voraussetzungen des Art. 69 GO für eine zwingend notwendige Maßnahme liegen damit zwar nicht vor; aufgrund der verkehrlichen Bedeutung und der angestrebten Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur – insbesondere in Zusammenhang mit den Entwicklungen der Baugebiete 411, 412 und 413 – wird die Maßnahme jedoch als dringlich eingestuft.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

☒ *ja, positiv*, Förderung des Radverkehrs und indirekt des Fußverkehrs. Bündelung des Kfz-Verkehrs auf Hauptstraßen und damit weniger Durchgangsverkehr in Nebenstraßen.*
☐ *ja, negativ*,*
☐ *nein*

Wenn ja, negativ:
Bestehen alternative Handlungsoptionen?

☐ *ja**
☐ *nein**

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. Ressourcen
(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	60.000 €	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

☐ werden nicht benötigt
☐ sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
☒ sind nicht vorhanden

Anlagen:
Anlage 1 – Übersichtsplan Radvorrangroute Büchenbach Süd-Burgberg

Anlage 2 – Planung Fahrradstraße Häuslinger Straße

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang