

Antrag

Antrag des Arbeitskreises „mobil & lebenswert“ für die Gemeinderatssitzung am 28.11.2017.

Sachverhalt

Die Umwidmung von Straßen zu Fahrradstraßen ist ein geeignetes, bewährtes und besonders kostengünstiges Mittel, um den Radverkehr zu bündeln und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Mit diesem Antrag wird vorgeschlagen, in der Gemeinde Weßling die beiden im Folgenden beschriebenen, für den Kraftverkehr freigegebenen Fahrradstraßen einzurichten.

Fahrradstraße „Bahnhof“

Die Fahrradstraße „Bahnhof“ (blau) verläuft vom Sportplatz über den Meilinger Weg, den Walchstadter Weg, die Schulstraße und die Bahnhofstraße bis zum Maibaum.

Fahrradstraße „Pfarrstadel“

Die Fahrradstraße „Pfarrstadel“ (grün) verläuft von der Einmündung des Uferwegs in die Hauptstraße über Kreuzberg und Karpfenwinkel bis zum nordöstlichen Ende der Ettenhofener Straße.



Verlauf der Fahrradstraßen „Bahnhof“ (blau) und „Pfarrstadel“ (grün)

Begründung

1. Mit der Einrichtung von Fahrradstraßen wird das Leitbild der Gemeinde Weßling (Ziel 6.1 „Nichtmotorisierter Verkehr ist bevorzugt“) umgesetzt.
2. Durch Fahrradstraßen erfahren schwache Verkehrsteilnehmer mehr Achtung und erhöhte Aufmerksamkeit.
3. Die Einrichtung von Fahrradstraßen steigert die Attraktivität des Fahrrads als Verkehrsmittel. So kann der Radverkehrsanteil erhöht werden, was folgende Vorteile bringt:
 - Mehr Radverkehr verbessert die Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger.
 - Die Verkehrsbelastung (Lärm, Abgase und Gefährdung durch den Kraftverkehr) wird verringert. Die Verbindungen werden weniger attraktiv für Schleichverkehr. Dadurch gewinnt der öffentliche Raum an Aufenthaltsqualität.
 - Die gesundheitliche Belastung (Lärm, Stickoxide, Feinstaub) wird verringert.
 - Der Bedarf an Kfz-Stellplätzen und erhaltenden Straßenbaumaßnahmen wird verringert.
 - Der Treibhausgasausstoß wird verringert und damit ein Beitrag zum Klimaschutz bzw. zum Klimapakt des Landkreises geleistet.
 - Die Energiewende im Verkehrssektor wird voran gebracht.
4. Fahrradstraßen ermöglichen eine besonders kostengünstig und leicht umsetzbare Förderung des Radverkehrs, weil keine baulichen Maßnahmen erforderlich sind. Ferner haben sie auf die bestehenden Park- und Vorfahrtsregelungen keinen Einfluss. Falls sich das Konzept wider Erwarten nicht bewähren sollte, oder falls es nicht mit einer zukünftigen Verkehrsplanung vereinbar ist, kann die Widmung entsprechend einfach rückgängig gemacht werden.
5. Die Einrichtung von herkömmlichen Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen, Radfahrstreifen, baulich getrennter Radweg) ist in den vorgeschlagenen Straßen nicht realisierbar.
6. Die vorgeschlagenen Fahrradstraßen sind bereits Hauptverkehrsachsen des innerörtlichen Radverkehrs, denn sie verbinden zahlreiche Einrichtungen, die typischerweise mit dem Fahrrad angefahren werden: Schulhaus Oberpffaffenhofen, Kindergarten Die kleinen Strolche, Kindergarten Sonnenblume, Maria-Magdalena Haus, Tennisplätze, Seehäusl, Badestrand, Spielplatz, Pfarrstadel, Kirche Mariä Himmelfahrt, Café am See, Skaterplatz, Sportplatz/Sporthalle, Mittagsbetreuung, Schulhaus Weßling, Kinderhaus Regenbogen, Radl Werkstatt, Radroute nach Etterschlag/Schluifeld, Edeka mit Poststelle, Kirche Christkönig und Pfarramt, Hotel Zur Post, Bahnhof mit Bücherei, Marktplatz.
7. Die Fahrradstraße „Bahnhof“ stellt die wichtigste überörtliche Radverkehrsverbindung (Hersching-Gilching) der Gemeinde Weßling dar. Diese wird in der Planung des landkreisweiten Alltagsradrouthenetzes mit der höchsten Priorität „Überregionale Entwicklungsachse“ bewertet.
8. Die Fahrradstraße „Pfarrstadel“ wird von Radfahrern bereits bevorzugt als Verbindung der Ortsteile Oberpffaffenhofen und Weßling genutzt. Mit der Zusammenlegung der Jahrgangsstufen in den Schulhäusern Oberpffaffenhofen und Weßling wird sie neuerdings verstärkt von pendelnden Grundschulkindern, teilweise begleitet von Eltern, genutzt.
9. In München gibt es derzeit 60 für den Kraftverkehr freigegebene Fahrradstraßen. Ein aktueller [Evaluationsbericht](#) durch externe Gutachter bewertet deren Akzeptanz und Verkehrssicherheit positiv.

Informationen zu Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind in Weßling noch weitgehend unbekannt. Die folgenden Informationen stammen aus dem [Radverkehrshandbuch „Radlland Bayern“](#) und der [Broschüre „Fahrradstraßen in München“](#).

Mit Fahrradstraßen steht den Kommunen ein Instrument zur Verfügung, Radverkehr auf wichtigen Routen zu bündeln. Fahrradstraßen können attraktive Bestandteile von Hauptverbindungen eines überörtlichen Radverkehrsnetzes sein und eignen sich auch im Zuge wichtiger Schulwege.

Mit der Einrichtung von Fahrradstraßen werden Qualität, Verkehrssicherheit und Attraktivität von Radverkehrsverbindungen erhöht. Beispiele aus anderen Städten zeigen, dass auch die Unfälle in den umgewandelten Straßen zurückgegangen sind.

Mit dem Verkehrszeichen 244 StVO „Beginn Fahrradstraße“ wird die gesamte Fahrbahn als Sonderweg für Radfahrer ausgewiesen. Durch das Zusatzschild „Kraftfahrzeuge frei“ sind Kraftfahrzeuge, wie zum Beispiel Autos, Lastwagen, Mofas, Motorroller oder Motorräder erlaubt. Der Kraftverkehr muss auf Radfahrer besondere Rücksicht nehmen. Radfahrer dürfen nebeneinander fahren. Es gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Das bleibt gleich:

- Die Regeln für die Vorfahrt gelten wie bisher: Sofern nicht anders beschildert, gilt „Rechts vor Links“, egal ob man mit dem Rad oder dem Auto unterwegs ist.
- Es gilt Tempo 30 als Höchstgeschwindigkeit – für Fahrräder und Kraftfahrzeuge.
- Kraftfahrzeuge dürfen die Straße weiterhin befahren, wenn das Zusatzschild vorhanden ist.
- Der Lieferverkehr bleibt zugelassen.
- Gehwege sind den Fußgängern vorbehalten.

Das ändert sich:

- Das Nebeneinanderfahren mit dem Rad ist erlaubt, auch in Gruppen wie zum Beispiel Kinder auf dem Weg zur Schule.
- Das Tempo bestimmen die Radfahrer. Autofahrer müssen auf den Radverkehr besondere Rücksicht nehmen und gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern. Wegen § 1 Abs. 2 StVO dürfen Radfahrer den Kraftverkehr allerdings weiterhin nicht vorsätzlich behindern.

Praxis und Erfahrungen mit Fahrradstraßen

Die folgenden Informationen stammen aus dem [Schlussbericht Evaluierung Fahrradstraßen](#) der Landeshauptstadt München.

- Die Erfahrungen, die bisher mit Fahrradstraßen gemacht wurden, sind ganz überwiegend positiv.
- Die Verkehrssicherheit in Fahrradstraßen ist positiv zu bewerten. Die Anzahl der Konflikte ist nach den vorliegenden Untersuchungen nach Einrichtung von Fahrradstraßen rückläufig, da der Autoverkehr – eine eindeutige Kennzeichnung der Fahrradstraße vorausgesetzt –



Verkehrszeichen „Beginn Fahrradstraße“ mit Zusatzschild „Kraftfahrzeuge frei“

langsamer, vorsichtiger und mit mehr Rücksicht auf Radfahrende fährt. Unfälle stellen in den untersuchten Fahrradstraßen trotz vergleichsweise starkem Radverkehr äußerst seltene Ereignisse dar, die Unfallschwere ist nur gering.

- Die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs können reduziert werden. Insbesondere bei Präsenz von vielen Radfahrenden passen Autofahrende ihr Geschwindigkeitsniveau an. Allerdings zeigen Fahrradstraßen mit Bevorrechtigung gegenüber kreuzenden Straßen auch, dass dies zu hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs begünstigen kann, wenn nicht wirksame Maßnahmen der Verkehrsberuhigung ergriffen werden.
- Die Radfahrenden fühlen sich in einer Fahrradstraße subjektiv sicherer. Sie verhalten sich allerdings ganz überwiegend angepasst und behindern den Autoverkehr kaum. So fahren sie nach wie vor rechts orientiert (zum Teil nach wie vor zu dicht neben parkenden Fahrzeugen) und lassen auch nachfolgende Kfz überholen.
- Nach Einrichtung von Fahrradstraßen fahren weniger Radfahrende auf den Gehwegen als zuvor bzw. im Durchschnitt von Erschließungsstraßen. Davon profitieren auch die Fußgänger.
- Mit der Einrichtung von Fahrradstraßen sind zum Teil erhebliche Radverkehrszunahmen zu verzeichnen, insbesondere wenn diese im Zuge durchgängiger Radverkehrsverbindungen liegen. Neben einer Zunahme des Radverkehrs insgesamt liegt dies auch an einem hohen Bündelungseffekt, der von Fahrradstraßen ausgehen kann. Bei entsprechender Lage verlagern Radfahrende ihre Route teilweise von parallel geführten Hauptverkehrsstraßen. Da diese Hauptverkehrsstraßen in aller Regel konflikt- und unfallträchtiger sind als die meist gering Kfz-belasteten Fahrradstraßen, verbessert sich die Verkehrssicherheit auch bei einer flächen- oder netzbezogenen Betrachtung.
- Sowohl Radfahrende als auch Autofahrende bewerten Fahrradstraßen überwiegend positiv. Allerdings zeigen Befragungen auch, dass die Kenntnis über die Regelung oft noch verbesserungsfähig ist. Hier liegt die Aufgabe einer gezielten Öffentlichkeitsarbeit, insbesondere, wenn Fahrradstraßen in der Stadt oder dem Stadtteil bisher noch nicht zum Einsatz gekommen sind.

Unterstützer

Dieser Antrag wird unterstützt von:

- ADFC Kreisverband STA e.V.
- Bund Naturschutz Ortsgruppe Weßling e.V.
- Elternbeirat der Grundschule Weßling
- Energiewende Starnberg Ortsgruppe Weßling (SoKo) e.V.
- Mobilitätswende Weßling
- Nachbarschaftshilfe Weßling/Hochstadt/Oberpfaffenhofen e.V.
- SC Weßling e.V.
- UNSER DORF e.V.
- VCD Kreisverband FFB-STA e.V.
- Verkehrsberuhigung für Weßling e.V.

Beschlussvorschlag

Der Gemeinderat beschließt die versuchsweise Einrichtung der beiden oben beschriebenen, für den Kraftverkehr freigegebenen Fahrradstraßen. Er beauftragt die Gemeindeverwaltung, die nötigen Schritte dafür einzuleiten. Der Versuch soll 12 Monate dauern. Anschließend wird der Antrag dem Gemeinderat zur endgültigen Beschlussfassung erneut vorgelegt.