

MODELLPROJEKT: FAHRRADPIKTOGRAMME AUF DER FAHRBAHN

STRECKENVORSCHLAG 1: WEßLING, HAUPTSTRASSE

Lage und Ausstattung:

- Gemeinde Weßling, Hauptstraße (St 2068)
- Innerorts von Einmündung Gautinger Straße bis Einmündung Nelkenweg
- Länge des Untersuchungsabschnitts: rund 410 m
- Breite der Fahrbahn: 6 m
- Derzeit gemeinsamer Geh- und Radweg auf der südlichen Straßenseite mit einer Breite von 2,50 m. Der Radweg ist benutzungspflichtig (Verkehrszeichen 240).

Zugelassene Höchstgeschwindigkeit:

- 50 km/h

Verkehrsaufkommen Kfz:

- Nach der Verkehrszählung des Staatlichen Bauamts Weilheim im Jahr 2015 liegt das Verkehrsaufkommen bei 15.497 Kfz/24 h. Informationen über Werte in den Spitzenstunden sind nicht vorhanden. Die Verkehrszählung ist allerdings veraltet, da sich die verkehrliche Situation in Weßling in den letzten Jahren stark verändert hat.
- Seit 2016 ist eine neue Umfahrungsstraße (St 2349) für den Verkehr freigegeben, die zwischen Delling und südlichem Ortseingang von Weßling nach Norden zur Autobahn 96 führt. Damit müssen Autofahrer von Süden kommend nun nicht mehr durch den Ort Weßling fahren, sondern haben einen schnellen Anschluss an die Autobahn in Richtung in München. Aus diesem Grund ist auf der Weßlinger Hauptstraße mit erheblich weniger Kfz-Verkehr zu rechnen. Eine Zählung des Staatlichen Bauamts Weilheim an der Weßlinger Hauptstraße im Sommer/Herbst 2017 ergab, dass nach der Verkehrsfreigabe der neuen Umfahrungsstraße nun rund 6.000 Kfz weniger durch den Ort fahren.

Verkehrsaufkommen Radfahrer:

- Eine Zählung des Radfahrer-Aufkommens liegt nicht vor.
- Allerdings ist der Streckenabschnitt Bestandteil für ein Alltagsradroutennetz im Landkreis Starnberg, das sich derzeit in der Umsetzung befindet. Innerhalb dieses Konzepts liegt der Streckenabschnitt an der Weßlinger Hauptstraße auch auf einer überregionalen Entwicklungsachse, die von Herrsching über Weßling und Gilching nach Germering und in der Folge weiter in die Landeshauptstadt München verläuft.
- Bei einer radverkehrsfreundlichen Ausgestaltung der Weßlinger Hauptstraße ist mit einer steigenden Anzahl von Radfahrern zu rechnen. Bereits heute nutzen Radfahrer die Strecke vom S-Bahnhof Weßling entlang der Hauptstraße zu den nordöstlich gelegenen großen Gewerbegebieten am Sonderflughafen Oberpaffenhofen (Argelsrieder Feld, DLR, Friedrichhafener Straße).

Eignung:

- Derzeitige Situation:
Im Augenblick benutzen Radfahrer zusammen mit den Fußgängern den gemeinsamen Geh- und Radweg auf der südlichen Seite der Weßlinger Hauptstraße. Die Benutzungspflicht ist derzeit noch angeordnet (Verkehrszeichen 240). Dies führt insbesondere im Kreuzungsbereich Hauptstraße/Gautinger Straße zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern. Die Kreuzung liegt bereits im Ortszentrum von Weßling. Dort befinden sich nicht nur ein Bäcker, der von Autofahrern, Radfahrern und Fußgängern gleichermaßen angesteuert wird. An der Kreuzung steht auch eine wichtige Ampel für Fußgänger zum Überqueren der Hauptstraße, um zum S-Bahnhof auf der gegenüberliegenden Seite der Hauptstraße zu gelangen.

Außerdem ist der gemeinsame Geh- und Radweg für Radfahrer aufgrund von fehlenden Bordsteinabsenkungen an den Einmündungsbereichen verschiedener Querstraßen in die Hauptstraße nur unkomfortabel zu benutzen.

Der Mängelmelder des Vereins „Mobilitätswende Weßling“ listet folgende Probleme bzw. Gefahrenstellen entlang des Streckenabschnitts auf: Fehlende Randsteinabsenkungen an der Einmündung Gautinger Straße, an der Unterführung zur Tannenwegstraße und an der Einmündung Nelkenweg; schlechte Sichtverhältnisse durch Heckenwuchs an der Einmündung Buchenweg.

- Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht:
Nach der Verkehrsfreigabe der Weßlinger Umfahrungsstraße ist nach der Verkehrszählung des Staatlichen Bauamts Weilheim im Sommer/Herbst 2017 bereits eine deutliche Reduzierung des innerörtlichen Verkehrs eingetreten. Die neue Umfahrungsstrecke wird von den Autofahrern und dem Schwerverkehr angenommen.

Für Radfahrer soll die Benutzungspflicht auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg deshalb aufgehoben werden. Die Radfahrer sollen zukünftig auf der Fahrbahn im Verkehr „mitschwimmen“. Der Streckenabschnitt ist lang gestreckt und daher mit guten Sichtbeziehungen für alle Verkehrsteilnehmer in beide Fahrtrichtungen ausgestattet. Die Fahrbahnbreite liegt durchgehend bei 7 m, so dass hier im Begegnungsfall von zwei Kfz ein Radfahrer noch mit ausreichendem Sicherheitsabstand überholt werden kann.

- Nutzen von Fahrradpiktogrammen:
Die bisherige Regelung an der Weßlinger Hauptstraße mit benutzungspflichtigen Geh- und Radweg besteht schon seit vielen Jahren. Insbesondere die Kfz-Fahrer sind daran gewöhnt, dass Radfahrer auf dem Streckenabschnitt in der Regel nur auf dem Geh- und Radweg zu erwarten sind.

Durch die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht steht zu erwarten, dass es zu Konflikten zwischen Kfz-Verkehr und Radfahrer kommt. Außerdem werden bei einigen Radfahrer auch Ängste bestehen, im Mischverkehr zu fahren.

- Durch das Aufbringen von Fahrradpiktogrammen möchten wir folgende Ziele erreichen:
- Den Radfahrern soll verdeutlicht werden, dass sie nun auf der Straße fahren und sich den Geh- und Radweg nicht mehr mit den Fußgängern teilen müssen.
 - Auf den Kfz-Fahrern sollen die Piktogramme zeigen, dass Radfahrer nun berechtigterweise und von der Verwaltung gewünscht auf der Straße neben ihnen fahren.
 - Mögliche Konflikte zwischen den Mobilitätsarten in Sinne von Konkurrenzkämpfen sollen so verhindert werden.
 - Wir erhoffen uns von allen Verkehrsteilnehmern mehr gegenseitige Rücksichtnahme für ein besseres Miteinander im Verkehr.

- Alternative Maßnahmen:
Andere Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für Radfahrer sind aus unserer Sicht nicht möglich. Insbesondere die Markierung von Schutzstreifen halten wir nicht für sinnvoll, da aufgrund der Straßenbreite beidseitige Schutzstreifen nur mit der Mindestbreite von je 1,25 m möglich sind. Bei Untersuchungen wurde jedoch festgestellt, dass Radfahrer sich bei dieser Breite dann tendenziell eher zur linken Seite des Schutzstreifens, also hin zur Restfahrbahn, orientieren, um vom Bordstein genügend Abstand einhalten zu können (Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen SVK, Aachen/München: Gutachten zum Einsatz und zur Wirkung von einseitigen, alternierenden und beidseitigen Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen innerorts, Projektabschlussbericht, 2014).
- Weitere Projektanforderungen:
Der Streckenabschnitt ist für die Anbringung von Videogeräten geeignet, da Lichtmasten in Fahrbahnnähe vorhanden sind. Emissionsmessgeräte sind entlang des Abschnitts nicht installiert. In den letzten zehn Jahren sind keine Fördermittel für den (Aus-/Um-) Bau der Untersuchungsstrecke geflossen.