

# Modellprojekt Fahrradpiktogramme in Weßling

Stellungnahme der [Mobilitätswende Weßling](#) zum Dokument [Modellprojekt: Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn/Streckenvorschlag 1: Weßling, Hauptstraße](#)

## Sachliche Fehler

Folgende Sachverhalte werden im Dokument falsch dargestellt:

- Die Hauptstraße gehört seit Eröffnung der Umfahrung im November 2016 nicht mehr zur St 2068, sondern zur St 2349.
- Die Umfahrung gehört nicht zur St 2349, sondern zur St 2068.
- Die Fahrbahnbreite wird zuerst mit 6 m, später mit 7 m angegeben. Tatsächlich beträgt sie jedoch 6,50 m.
- Die Breite des Geh- und Radwegs auf der südlichen Straßenseite wird mit 2,50 m angegeben. Tatsächlich ist dieser bis auf einen kurzen Abschnitt am westlichen Ende jedoch 3,50 m breit.
- Entgegen der Darstellung im Dokument ist das aktuelle Kfz-Verkehrsaufkommen im betrachteten Straßenabschnitt bekannt. Im November 2017 hat die Mobilitätswende eine mehrtägige [Verkehrszählung durchgeführt und die Ergebnisse veröffentlicht](#). Es wurden an Werktagen mehr als 12.000 Kfz und in den Spitzenstunden ca. 1.000 Kfz gezählt.
- Statt Tannenwegstraße muss es Tannenbergsstraße heißen.
- Die Mobilitätswende ist kein Verein, sondern eine Bürgerinitiative, und sie betreibt keinen Mängelmelder.

## Diskussion

Es ist richtig, dass der betrachtete Straßenabschnitt einen wichtigen Teil des landkreisweiten Alltagsradrouennetzes mit überregionaler Bedeutung darstellt und daher eine sichere und komfortable Verkehrsführung des Radverkehrs erfordert.

Laut [ERA 2010](#) (Abschnitt 3.1) ist Mischverkehr auf Fahrbahnen mit Breiten zwischen 6,00 m und 7,00 m bei Kraftfahrzeugverkehrsstärken von über 400 Kfz/h problematisch. Bei Begegnungsverkehr von breiten Kfz und/oder Radfahrern in beide Richtungen kann der erforderliche Überholabstand von 1,50 m nicht eingehalten werden, sodass gefährliche Überholvorgänge mit zu geringem Abstand provoziert werden.

Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sind die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Kfz und Radfahrern zu groß für ein „Mitschwimmen“ des Radverkehrs. Daher muss bei Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn die Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt werden, wodurch bekanntlich die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erheblich erhöht wird. Außerdem wird die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum wesentlich verbessert und damit dem Zweck der Ortsumfahrung Rechnung getragen.

An keiner Stelle wird auf den wesentlichen Schwachpunkt der vorgeschlagenen Verkehrsführung eingegangen: Von Osten kommende Radfahrer müssen am Ortseingang, wo Kfz-Verkehr mit überhöhter Geschwindigkeit herrscht, die Straßenseite wechseln. Hier ist mit Konflikten und schweren Unfällen zu rechnen, sofern keine aufwändige Querungsmöglichkeit (Ampel, Unterführung) geschaffen wird.

Außerdem wird nicht der wesentliche Aspekt erwähnt, dass nur ein kleiner Teil der Radfahrer das Fahren auf der Fahrbahn bevorzugt ([UDV-Studie „Aufhebung der Benutzungspflicht von Radwegen“](#), 2018). Die vorgeschlagene Maßnahme ist nur für selbstbewusste, schnelle Radfahrer relevant und daher nicht geeignet, um neue Nutzergruppen zum Radfahren zu bewegen und somit den Radverkehrsanteil zu erhöhen.

## Alternativer Lösungsvorschlag

Um den Radverkehr auf dieser Route mit überörtlicher Bedeutung sicher und komfortabel durch die Hauptstraße zu führen, könnte in einem fahrradfreundlichen Landkreis folgende Lösung gewählt werden:

Die [Fahrradstraße „Bahnhof“](#) wird entlang der Bahngleise bis auf Höhe Nelkenweg nördlich der Straße weitergeführt. Dort quert der Radverkehr die Straße durch eine Unterführung oder mit einer Bedarfsampel, die für Radfahrer durch Induktionsschleifen oder vorgezogene Anforderungstaster mit minimaler Wartezeit passierbar ist.

## Wichtigere Maßnahmen

Insgesamt entsteht der Eindruck, dass die vorgeschlagene Maßnahme vorwiegend zur Selbstdarstellung des vorgeblich fahrradfreundlichen Landkreises Starnberg dienen soll. Um den Radverkehr in Weßling signifikant zu fördern, sollten vom Landratsamt hingegen andere Maßnahmen voran getrieben werden:

1. Bau des straßenbegleitenden Geh- und Radwegs zwischen Oberpfaffenhofen und Unterbrunn.
2. Alltagstauglicher Ausbau des Forstwegs zwischen Weßling und Steinebach.
3. Bau des straßenbegleitenden Geh- und Radwegs zwischen Hochstadt und Unering.
4. Beendigung der Blockadehaltung gegenüber rot eingefärbten Radverkehrsfurten.

Um die hoch priorisierte Radroute von Herrsching nach München attraktiv und sicher zu machen, sollten folgende Maßnahmen angegangen werden:

1. Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr und Bau einer sicheren Quermöglichkeit zwischen Seestraße und Aubachweg in Hechendorf.
2. Lückenschluss des Geh- und Radwegs entlang der Staatsstraße in Meiling.
3. Ausbau der Zufahrten zur Unterführung der Umfahrungsstraße Weßling für zügige Befahrbarkeit ohne Sichtbehinderung.
4. Ausbau des Geh- und Radwegs entlang der Staatsstraße in Delling für zügige Befahrbarkeit ohne Sichtbehinderung.
5. Alltagstauglicher Ausbau des Abschnitts zwischen Herrsching und Hechendorf entlang der Bahngleise.
6. Alltagstauglicher Ausbau des Aubachwegs in Hechendorf.

Als Strecke für das Modellprojekt [Fahrradpiktogramme](#) eignet sich im Übrigen eher die Ammerseestraße in Gauting, wo eine Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht dringend geboten erscheint.

8. Juli 2018, Mobilitätswende Weßling