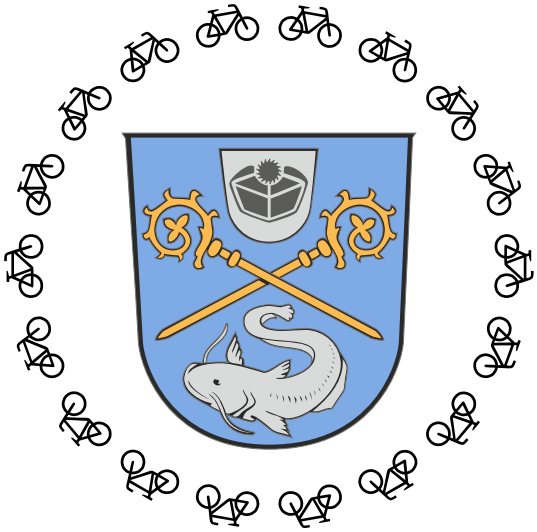
Weßling auf dem Weg zur Fahrradfreundlichen Kommune

Radverkehrskonzept für die Gemeinde Weßling



Mobilitätswende Weßling
22. Februar 2014

Die zahlreichen (blau unterstrichenen) Hyperlinks in diesem Dokument sind nur in seiner elektronischen Form nutzbar:

http://www.mobilitaetswende-wessling.de/daten/2014-02-22_radverkehrskonzept.pdf

1 Motivation

Radfahren ist eine besonders vorteilhafte Form der Nahmobilität. Es stellt eine gesunde, energieeffiziente und umweltfreundliche Fortbewegungsart dar, die sich insbesondere für Strecken bis fünf Kilometer eignet – das entspricht dem Durchmesser der Gemeinde Weßling. Für eine konsequente Förderung des Radverkehrs sprechen vor allem folgende Vorzüge:

- Radfahren ermöglicht effektiven Tür-zu-Tür-Individualverkehr
- Radfahren verbraucht weder endliche fossile, noch wertvolle regenerative Energie
- Radfahren verursacht weder Lärm noch Luftverschmutzung
- Radfahren beansprucht wenig Verkehrsraum
- Radfahren gefährdet andere Verkehrsteilnehmer nur geringfügig
- Radfahren ist gesund und beugt Bewegungsmangel vor
- Radfahren macht Spaß und fördert Kommunikation im öffentlichen Raum

In Weßling ist Radfahren besonders populär. Bei der bundesweiten Aktion Stadtradeln des Klimabündnis belegte die Gemeinde Weßling stets Spitzenplätze in der Kategorie „Fahrradaktivste Kommune mit den meisten Radkilometern je EinwohnerIn“, im Jahr 2013 siegte Weßling sogar mit großem Vorsprung.

Neben den genannten Gründen spricht für die Förderung des Radverkehrs in Weßling, dass die dafür erfolderlichen Maßnahmen vergleichsweise kostengünstig realisierbar sind.

In diesem Dokument stellt die Mobilitätswende Weßling ein Radverkehrskonzept für die Gemeinde Weßling vor, das konkrete Maßnahmen für eine effektive Förderung des Radfahrens aufzeigt. Dabei wird das Ziel verfolgt, Weßling zur AGFK-zertifizierten „fahrradfreundlichen Kommune“ zu entwickeln. Die AGFK (Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern) nimmt Kommunen nur dann auf, wenn ein Gutachter-Team definierte Kriterien der Fahrradfreundlichkeit erfüllt sieht.

2 Gemeinde

a Einsetzung eines Radverkehrsbeauftragten

Die Fahrradfreundlichkeit einer Gemeinde schlägt sich auch in der Organisation der Verwaltung nieder. Hier soll ein Radverkehrsbeauftragter benannt werden, der als Ansprechpartner zum Thema Radverkehr für Bürger und andere öffentliche Verwaltungen (Gemeinden, Landkreis) zur Verfügung steht.

In der relativ kleinen Gemeinde Weßling ist der zu erwartende Arbeitsaufwand für die Radverkehrsbelange zweifellos sehr überschaubar, zumal die Mobilitätswende stets gerne mit Rat und Tat zur Seite steht.

b Verbindliche Einführung der ERA

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) beschreiben die Konzeption und Ausführung von Radverkehrsanlagen praxisnah und wissenschaftlich fundiert. Dabei wird teilweise ein etwas höheres Qualitätsniveau empfohlen, als es in Bayern üblich und förderungsfähig ist. In anderen Bundesländern (Baden Württemberg, Berlin, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfahlen

und Sachsen-Anhalt) sind die ERA hingegen schon heute eingeführt.

Um dem Anspruch der fahrradfreundlichen Gemeinde gerecht zu werden, soll Weßling beschließen, den Bau und die Sanierung von Radverkehrsanlagen verbindlich nach den ERA durchzuführen. Da in Weßling relativ wenige Radverkehrsanlagen existieren, ist der daraus resultierende zusätzliche finanzielle Aufwand unerheblich.

c Abstellplatzsatzung

In einer Fahrradabstellplatzsatzung wird geregelt, wie viele Stellplätze für Fahrräder beim Neubau eines Gebäudes nachgewiesen werden müssen. Neben der Anzahl der Stellplätze sollten auch Qualität und günstige Lage sichergestellt werden. Damit wird der Radverkehr gefördert und Behinderungen durch abgestellte Fahrräder werden vermieden.

Fahrradabstellplatzsatzungen wurden bereits in vielen Kommunen erlassen, z. B. in Gilching und München. Diese können zur Formulierung einer entsprechenden Verordnung für die Gemeinde Weßling herangezogen werden.

3 Abstellanlagen

Qualitativ und quantitativ überzeugende Abstellanlagen erhöhen die Attraktivität des Radfahrens erheblich. Hochwertige, ADFC-zertifizierte Modelle bieten unabhängig von Fahrradgröße und Reifenbreite einen sicheren Stand und ermöglichen, den Rahmen mit einem gewöhnlichen Fahrradschloss zu sichern. Beträgt die Abstelldauer typischerweise mehr als 30 Minuten, sollte eine Überdachung vorgesehen werden.

a Bahnhof

Besonders dringlich ist in Weßling die Erneuerung der Abstellanlage am Bahnhof. Die bestehende Anlage genügt in keiner Weise den genannten Qualitätskriterien und bietet deutlich zu wenige Stellplätze: Laut einer im Jahr 2013 vom MVV durchgeführten Bedarfsermittlung soll die Anzahl der Plätze von 190 auf 230 bis 270 erhöht werden.

Im Januar 2014 haben Vertreter der Bahn AG verschiedene Konzepte für die bevorstehende barrierefreie Umgestaltung des Bahnhofs präsentiert. Alle vorgestellten Lösungen erlauben, den Ort der Fahrradabstellanlage beizubehalten. Um eine größere Anzahl mit ausreichenden Seitenabständen zu ermöglichen, wird allerdings mehr Fläche benötigt. Dafür kommen z. B. folgende Lösungen in Betracht:

- Die vier am westlichen Ende angrenzenden Kfz-Parkplätze werden als zusätzliche Fläche für die Abstellanlage verwendet.
- Ein Teil der Abstellanlage wird am neuen Zugang zum östlichen Ende des Bahnsteigs errichtet.
- Ein Teil der Abstellanlage wird anstelle der Kfz-Parkplätze auf der gegenüberliegenden, südlichen Seite der Bahnhofstraße errichtet.
- Die Abstellanlage wird in Doppelstockausführung errichtet.

Laut von der Mobilitätswende eingeholter Informationen entstehen für die Abstellanlage Kosten von etwa 110.000 € (ohne Grunderwerb). Davon können derzeit bis zu 80 % durch Förderprogramme finanziert werden: 50 % aus Landesmitteln nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) und 30 % auf Grundlage der Kommunalrichtlinie des Bundes.

b Seeufer

Vor allem im Sommer besuchen viele Bürgerinnen und Bürger den Weßlinger See mit dem Fahrrad. Derzeit gibt es allerdings nur wenige, minderwertige Abstellplätze im Bereich des Kiosks, sodass Fußgänger und Radfahrer mitunter durch abgestellte Fahrräder behindert werden. Ferner leidet dadurch auch der optische Eindruck. Um Abhilfe zu schaffen, sollen an folgenden Orten ADFC-zertifizierte Abstellanlagen (ohne Bodenversiegelung und ohne Überdachung) errichtet werden:

- 20 Plätze auf der Rückseite des ehemaligen Rathauses (Café am See)
- 10 Plätze beim Spielplatz am Kreuzberg
- 15 Plätze beim Kiosk am Strand
- 25 Plätze beim alternativen Maibaum

Um das Ortsbild in diesem sensiblen Bereich nicht negativ zu beeinträchtigen, sollen einheitliche, formschöne Modelle gewählt werden. Ähnlich wie bei Sitzbänken üblich, könnten die Abstellanlagen am See durch Sponsoren finanziert werden.

c Andere Standorte

An folgenden öffentlichen Gebäuden sollen ADFC-zertifizierte Fahrradabstellplätze errichtet bzw. erneuert werden:

- 12 Plätze beim Freizeitheim
- 12 Plätze beim Kindergarten Regenbogen
- 6 Plätze beim Kindergarten Sonnenblume
- 5 Plätze bei der Kirche Mariä Himmelfahrt
- 5 Plätze bei der Kirche Sankt Georg

4 Service

Die Gemeinde Weßling soll am Bahnhof Serviceangebote für Radfahrer zur Verfügung stellen.

In Gilching und im DLR werden Radverleihstationen der Firma nextbike errichtet. Dort können Fahrräder ohne Anmeldung ausgeliehen werden. Die Rückgabe muss an einer nextbike-Station erfolgen. Das Angebot ist somit vor allem für Pendler interessant. Die Gemeinde Weßling soll das Angebot erweitern, indem sie nextbike-Stationen am Bahnhof und zentral im Gewerbegebiet Argelsrieder Feld errichtet. Eine weitere Station soll bei der Firma TQ Systems in Delling angeregt werden.

Ferner sollen am Bahnhof wenigstens eine Luftpumpe und ein Schlauchautomat installiert werden. Wenn über die Nutzung der Wartehalle des Bahnhofsgebäudes entschieden wird, soll die Einrichtung einer Fahrradstation in Betracht gezogen werden.

5 Überörtliche Radwege

Im Herbst 2013 hat der Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt und Verkehr des Kreistags beschlossen, Planungen für ein Alltagsradverkehrsnetz aufzunehmen. Die Gemeinde Weßling soll dieses Projekt so gut wie möglich unterstützen, indem ihr Radverkehrsbeauftragter an den Sitzungen des Arbeitskreises Radverkehr teilnimmt und sich für eine optimale Anbindung an das

Radnetz einsetzt.

a Weßling – Gilching

Der Geh- und Radweg entlang der St 2068 zwischen Weßling und Gilching ist seit der Sanierung im Jahr 2013 in sehr gutem Zustand. Wegen des hohen Fußgängeraufkommens und der Blendwirkung durch auf der höher liegenden Straße fahrende Kfz soll auch der Abschnitt zwischen dem Kreisverkehr und der Einfahrt zum DLR mit einer Beleuchtung ausgestattet werden, wie sie 2013 bereits zwischen Weßling und dem Kreisverkehr errichtet wurde. Außerdem sollen auf der gesamten Länge weiße Begrenzungslinien angebracht werden, welche die Orientierung unter Blendeinwirkung erleichtern.

Morgens und am späten Nachmittag stellt die den Weg kreuzende Einfahrt zum DLR wegen des starken Kfz-Verkehrs einen Gefahrenschwerpunkt dar. Hier soll die Furt des Geh- und Radwegs rot eingefärbt werden, um auf kreuzende Radfahrer aufmerksam zu machen.

An der neben der Einfahrt gelgenen Bushaltestelle Oberpfaffenhofen DLR kommt es am späten Nachmittag zu starken Behinderungen, weil der Geh- und Radweg von einer großen Gruppe auf den Bus wartender Personen verstopft wird. Daher soll das Wartehäuschen erheblich vergrößert und der Weg rot eingefärbt werden, oder besser das Häuschen zur Haltestelle verlegt und der Weg auf der Rückseite vorbeigeführt werden.

Zwischen der Einmündung der Claude-Dornier-Straße und der Unterführung in Richtung Gilching verläuft der Weg stark abschüssig mit einer engen Kurve. Vor allem im Winter stürzen hier häufig Radfahrer. Diese Gefahrenstelle soll unter Einbeziehung eines Verkehrsplaners entschärft werden.

Die Radverkehrsanlagen sollen gemäß der ERA ausgeführt werden.

b Weßling – Weichselbaum

Mit dem Fahrrad ist der Ortsteil Weichselbaum nur durch Überquerung der sehr stark befahrenen St 2068 an der DLR-Einfahrt oder mit sehr großem Umweg bis zum Gilchinger Gemeindegrund erreichbar. Bei der geplanten Umgestaltung der DLR-Zufahrt mit Kreisverkehr soll eine Unterführung für Radfahrer und Fußgänger gebaut werden. Die Radverkehrsanlage soll gemäß der ERA ausgeführt werden.

Die Strecke von Herrsching über Weßling nach München wird in ferner Zukunft möglicherweise als Radschnellweg ausgebaut. Hierbei wäre zwischen Weßling und Gilching eine Streckenführung ohne Straßenquerung zwischen den S-Bahngleisen und der St 2068 von Vorteil. Diese Möglchkeit sollte bei Umgestaltungen in diesem Bereich bedacht werden.

c Weßling – Delling

Der Geh- und Radweg entlang der St 2068 zwischen Weßling und Delling wird für die geplante Westumfahrung mit einer Unterführung versehen. Die Radverkehrsanlage im Bereich des Kreisverkehrs soll gemäß der ERA ausgeführt werden.

Für Ortsfremde soll auf Höhe der Skater-Anlage ein Ortsschild angebracht werden.

d Weßling – Etterschlag

Die St 2349 bzw. Grünsinker Straße zwischen Weßling und der Zufahrt zum Golfplatz gehört zum Kreisradwanderweg und zum Ammerseeweg-Radweg. Es muss sichergestellt werden, dass diese wichtige Alltagsradverbindung nach Etterschlag beim Bau der Westumgehung erhalten bleibt. Dazu

soll die Straße hinter Grünsink zu einem asphaltierten, winterdiensttauglichen Geh- und Radweg rückgebaut, und die Westumfahrung mit einer Unterführung versehen werden. Als einfache und kostengünstige Lösung kann östlich der Umgehung in Richtung Norden eine ca. 250 m lange Verbindung zur bereits existierenden Unterführung an der Autobahnauffahrt gebaut werden. Diese Möglichkeit wird auch von der unteren Verkehrsbehörde befürwortet. Alle Radverkehrsanlagen sollen gemäß der ERA ausgeführt werden.

e Oberpfaffenhofen – Hochstadt

Der Geh- und Radweg entlang der STA 6 zwischen Oberpfaffenhofen und Hochstadt muss erhöhte Sicherheitsanforderungen erfüllen, damit er auch von Kindern im Grundschulalter benutzt werden kann (Schulweg, Hort). Dafür sind folgende Erweiterungen bzw. Änderungen nötig:

Der Weg soll zwischen dem Vereinsheim und dem Durchgang zwischen den Gebäuden Nr. 5 und 7 in der Ettenhofener Straße fortgeführt werden, sodass er ohne Querung der Hochstadter Straße benutzt werden kann. Um den fehlenden, ca. 330 m langen Abschnitt realisieren zu können, muss möglicherweise der Gehweg auf der gegenüberliegenden Straßenseite aufgelöst werden.

Der Weg führt über die Bushaltestelle Waldsiedlung, die nicht nur vom Schulbus, sondern sporadisch auch von anderen Kfz zum Anhalten genutzt wird. Die Beschilderung ist hier falsch und muss geändert werden, denn die Haltestelle wird aus beiden Richtungen explizit als Geh- und Radweg bezeichnet. Wenn möglich, soll der Weg parallel zur Haltestelle verlegt werden, sodass es nicht zu Behinderungen und Gefährdungen kommen kann. Um dafür Platz zu gewinnen, könnte die Verkehrsinsel zwischen Straße und Haltestelle entfernt werden.

Alle Radverkehrsanlagen sollen gemäß der ERA ausgeführt werden.

Die Einmündung der Neuhochstadter Straße ist außerordentlich gefährlich für Radfahrer und soll unverzüglich wie folgt verändert werden: Das Verkehrszeichen 205 „Vorfahrt gewähren“ soll durch das Zeichen 206 „Halt! Vorfahrt gewähren“ ersetzt werden, und die zugehörige Haltelinie soll westlich der rot zu markierenden Furt des Geh- und Radwegs aufgezeichnet werden. Außerdem soll ein Spiegel installiert werden, der eine Sichtbeziehung zwischen von Oberpfaffenhofen kommenden Radfahrern und aus Neuhochstadt kommenden Fahrzeugen herstellt. Ferner soll der Bewuchs an dieser gefährlichen Ecke zurückgeschnitten werden.

Die Bushaltestelle und die Einmündung der Neuhochstadter Straße sind für schnell fahrende Radfahrer hinderlich und gefährlich. Da Radwege nur dann als benutzungspflichtig gekennzeichnet werden dürfen, wenn „aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse eine erheblich erhöhte Gefährdung für die Verkehrsteilnehmer besteht“, soll der Geh- und Radweg entlang der STA 6 als Gehweg (Zeichen 239) mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ beschildert werden.

f Hochstadt – Unering

Entlang der STA 6 zwischen Hochstadt und Unering wird laut unterer Verkehrsbehörde in absehbarer Zeit ein Geh- und Radweg gebaut. Dieser auf der westlichen Straßenseite verlaufende Weg soll im Ort weitergeführt werden, indem der Gehsteig zwischen Bichl und Dorfstraße verbreitert und als nicht benutzungspflichtiger Geh- und Radweg beschildert wird. Auf Höhe des Horts soll eine für Grundschüler taugliche Querungshilfe (Fußgängerampel oder Fußgängerüberweg, Tempo 30) installiert werden. Falls zwischen Dorfstraße und der Ortseinfahrt zu wenig Platz für eine Fortführung des Geh- und Radweges ist, sollen Schutzsteifen für Radfahrer markiert werden. Die Radverkehrsanlagen sollen gemäß der ERA ausgeführt werden.

g Oberpfaffenhofen – Unterbrunn

Entlang der St 2349 zwischen Oberpfaffenhofen und Unterbrunn wird laut unterer Verkehrsbehörde in absehbarer Zeit ein Geh- und Radweg gebaut. Dieser Weg soll innerorts möglichst günstig weitergeführt werden. Falls die Gautinger Straße für eine Fortführung des Geh- und Radwegs zu schmal ist, sollen Schutzstreifen für Radfahrer markiert werden. Die Radverkehrsanlagen sollen gemäß der ERA ausgeführt werden.

h Hochstadt – Wildpark

Der nicht asphaltierte, abschüssige Weg vom Wildpark ins Krontal gehört zum beschilderten landkreisweiten Radverkehrsnetz. Die Abfahrt ist für Radfahrer sehr gefährlich, weil der Weg im Bereich des Gefälles durch die Witterung stark ausgewaschen wird. (Im August 2012 stürzte hier ein Radfahrer schwer und zog sich einen Oberschenkelhalsbruch zu.) Deshalb soll die Fahrbahn auf diesem Streckenabschnitt befestigt werden.

6 Innerörtliche Radverkehrsanlagen

Im November 2013 stellte die Mobilitätswende Weßling ein Tempo-30-Konzept vor, nach dem die zulässige Geschwindigkeit auf alle Gemeindestraßen auf 30 km/h begrenzt wird. Selbst falls das Konzept nicht vollständig umgesetzt wird, ist davon auszugehen, dass dieser Zustand mittelfristig erreicht wird. Aus diesem Grund brauchen auf den Gemeindestraßen keine neuen Radverkehrsanlagen gebaut zu werden.

a Argelsrieder Straße

Der einseitige Geh- und Radweg entlang der Argelsrieder Straße zwischen Argelsrieder Feld und der Ortseinfahrt Oberpfaffenhofen eignet sich wegen unübersichtlichen Engstellen und Einfahrten im Bereich der Bebauung wenig für schnelle Radfahrer. Da in diesem Streckenabschnitt keine erheblich erhöhte Gefährdung für die Verkehrsteilnehmer besteht, soll der Weg als Gehweg (Zeichen 239) mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ beschildert werden.

Wegen andauernd sehr starkem Kfz-Verkehr stellt die den Weg kreuzende Einfahrt zum Aldi einen erheblichen Gefahrenschwerpunkt dar. Hier soll die Furt des Geh- und Radwegs rot eingefärbt werden, um auf kreuzende Radfahrer aufmerksam zu machen.

Der 40 Meter lange Abschnitt zwischen Aldi-Einfahrt und Kreisverkehr, eindeutig eine Alltagsverbindung, ist nicht asphaltiert und daher nicht für Winterdienst geeignet. Wegen des hohen Verkehrsaufkommens sollte ein Ausweichen auf die Straße allerdings vermieden werden. Deshalb soll dieser Bereich möglichst bald mit einer Asphaltfahrbahn versehen werden. Die Radverkehrsanlage soll gemäß der ERA ausgeführt werden.

b Argelsrieder Feld

Die Beschilderung des Wegs am Argelsrieder Feld ist unklar: Aus der Argelsrieder Straße kommend befindet man sich zunächst auf einem benutzungspflichtigen Geh- und Radweg, der aber bei der ersten Einmündung (Zufahrt bluMartin) mangels weiterer Beschilderung endet. Auch in entgegengesetzter Richtung kann der Weg als fortgeführter Geh- und Radweg interpretiert werden, der bei der ersten Einmündung (Emerson) überraschend endet.

Der Weg wird regelmäßig von größeren Personengruppen genutzt und ist wegen vieler Einfahrten und Bodenwellen nicht für schnelle Radfahrer geeignet. Da in diesem Streckenabschnitt keine erheblich erhöhte Gefährdung für die Verkehrsteilnehmer besteht, soll der Weg als Gehweg

(Zeichen 239) mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ beschildert werden.

c Bahnhofstraße – Schulstraße – Meilinger Weg

Die wichtigste überörtliche Radverkehrsverbindung durch Weßling verläuft wie die St 2068 von Herrsching nach Gilching. Innerorts wird der Radverkehr über die relativ schwach mit Kfz befahrene Route Meilinger Weg – Schulstraße – Bahnhofstraße und nach Querung der Hauptstraße als Geh- und Radweg entlang der St 2068 geführt. Da in diesem Abschnitt auch die Grundschule und der Bahnhof liegen, fahren hier außerordentlich viele Radfahrer, zum großen Teil im Grundschul- und Jugendalter.

Um die Sicherheit zu erhöhen, den Verkehr zu beruhigen und im wahrsten Sinne des Wortes ein Zeichen zu setzen, soll die Route zwischen Turnhalle und Maibaum als Fahrradstraße (Zeichen 244.1) mit Zusatzzeichen „Kfz-Verkehr frei“ beschildert werden, d. h.: Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt und Kraftfahrer müssen gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern, um eine Behinderung oder Gefährdung von Radfahrern zu vermeiden.

Außerdem soll die wegen parkender Kfz zu schmale Fahrbahn zwischen Bahnhof und Maibaum entschärft werden. Das kann durch ein Halteverbot oder durch Einführung einer für den Radverkehr (und ggf. Linienbusse) durchlässigen Einbahnregelung erreicht werden.

An der Kreuzung Schulstraße – Grünsinker Straße soll nach Schließung der St 2349 die Vorfahrtsregelung geändert werden, sodass die Schulstraße vorfahrtsberechtigt ist.

d Hauptstraße – Gautinger Straße

Die Hauptstraße ist im Bereich der Einmündungen der Gautinger Straße und der Bahnhofstraße problematisch für den Radverkehr. Für eine Umgestaltung soll ein Verkehrsplaner eingesetzt werden, der besonderes Augenmerk auf folgende Punkte richtet:

Die stark befahrene Querung zwischen der Bahnhofstraße und dem Geh- und Radweg nach Gilching mittels Ampel führt zu Behinderungen und Gefährdungen von Fußgängern. Auch der schmale Weg zwischen Ampel und Bahnhofstraße bietet nicht ausreichend Platz.

Es ist völlig unklar, wie die Radverkehrsführung aus Richtung Gilching nach Gauting vorgesehen ist. Für dieses Problem hatte die Mobilitätswende Weßling im Jahr 2013 eine Lösung skizziert, bei der Radfahrer über die Verkehrsinsel in der Gautinger Straße geleitet werden.

e Am Seefeld

Der Badestrand am Kiosk ist an der nördlichen und südlichen Zufahrt als Gehweg (Zeichen 239) mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ beschildert. Am Kiosk bzw. an der Zufahrt von der Oberen Seefeldstraße wird jedoch derselbe Bereich als gemeinsamer Geh- und Radweg (Zeichen 240) ausgewiesen. Hier soll eine konsistente Beschilderung hergestellt werden, indem ebenfalls die Zeichen 239 und 1022-10 angebracht werden.

f Bordsteinabsenkungen

Fehlende Bordsteinabsenkungen sind große Hindernisse für alle rollenden Gehwegbenutzer: Radelnde und Laufrad-fahrende Kinder, Inline-Skater, Handwagen- und Rollatorschieber und Rollstuhlfahrer. Die Mobilitätswende hat in Weßling 28 Orte ausgemacht, an denen Gehwege noch nicht mit den benötigten Absenkungen versehen sind. Die Liste ist nach (subjektiv beurteilter) Priorität geordnet: Die Grade von eins bis fünf stehen für das Spektrum von akuten Gefahrenstellen bis zu unkritischen, wenig frequentierten Orten.

Prio	Ort
1	Einmündung Gautinger Straße – Hauptstraße Ost
1	Einmündung Nelkenweg – Hauptstraße
2	Schulstraße Zufahrt Edeka
2	Kreuzung Schulstraße – Grünsinker Straße
2	Hauptstraße Unterführung zur Tannenbergstraße
3	Einmündung Grünsinker Straße – Hauptstraße Nord
3	Einmündung Bahnhofstraße – Hauptstraße Nord-Ost
3	Einmündung Bahnhofstraße – Hauptstraße Süd-West
3	Einmündung Georg-Schmid-Weg – Ettenhofener Straße
3	Einmündung Adelbergweg – Ettenhofener Straße
3	Einmündung Etterschlager Straße – Grünsinker Straße
3	Einmündung Riedbergweg – Dorfstraße Ost
3	Einmündung Sommerstraße – Walchstadter Weg Süd-Ost
3	Einmündung Sommerstraße – Walchstadter Weg Nord-West
3	Einmündung Am Katzenstein – An der Grundbreite
3	Einmündung Hochweg – Gautinger Straße
4	Einmündung Ringstraße – Fabergstraße Nord-Ost
4	Einmündung Ringstraße – Fabergstraße Süd-West
4	Einmündung Fabergstraße – Walchstadter Weg
4	Einmündung Herbststraße – Walchstadter Weg
4	Einmündung Am Katzenstein – Etterschlager Straße Süd-Ost
4	Einmündung Am Katzenstein – Etterschlager Straße Süd-West
4	Einmündung Bognerweg – Fabergstraße
4	Kreuzung Tulpenweg – Lilienweg Süd-Ost
4	Einmündung Narzissenweg – Rosenstraße
5	Einmündung Veillchenweg – Tulpenweg Süd-West
5	Einmündung Veillchenweg – Tulpenweg Süd-Ost
5	Einmündung Tulpenweg – Rosenstraße

Anhang

a Alltagsradwegenetz im Landkreis Starnberg

Laut Beschluss des Ausschusses für Klimaschutz, Umwelt und Verkehr des Kreistags wird im Jahr 2014 die Planung eines landkreisweiten Alltagsradwegenetzes beauftragt. Der von der unteren Verkehrsbehörde einberufene Arbeitskreis Radverkehr, an dem sich auch Vertreter der Mobilitätswende Weßling beteiligen, hat dazu bereits Qualitätskriterien und ein Wunschliniennetz erarbeitet. Diese Informationen sind für die Gemeinde Weßling insbesondere für die Konzipierung und Gestaltung von Radverkehrsanbindungen in die Nachbargemeinden von Interesse.

Qualitätsziele für die Alltagstauglichkeit von Radverbindungen

Der zielorientierte Alltagsradverkehr bevorzugt schnelle und direkte Wege. Die folgenden Kriterien sind maßgeblich für die Alltagstauglichkeit von Radverkehrsanlagen.

1. Hohes Sicherheitsniveau

   a) Ebener, griffiger Fahrbahnbelag ohne Hindernisse, Rillen oder Kanten

   b) Bestmögliche Sichtbeziehungen an Knotenpunkten, Einmündungen, Unterführungen und Zufahrten

   c) Gemeinsame Führung mit Kfz nur über verkehrsarme Straßen, Wirtschaftswege oder innerorts auf Schutz-/Radfahrstreifen

   d) Möglichst wenige Straßenquerungen

   e) Vermeidung von Blendung durch entgegenkommende Kfz

   f) Beleuchtung für Geh- und Radwege mit starkem Fußgängerverkehr

   g) Soziale Sicherheit durch gute Einsehbarkeit

2. Uneingeschränkte Befahrbarkeit

   a) Keine Einschränkungen in der Benutzung („Radfahrer absteigen“, Umlaufsperren)

   b) Überholen und Begegnen auch mit mehrspurigen Rädern/Anhängern möglich

   c) Winterdienstfähig, beim Winterdienst mit hoher Priorität zu berücksichtigen. Reinigung (z. B. nasses Laub u. s. w.) enstprechend der Leistungsfähigkeit der Straßenbaulastträger zu berücksichtigen

3. Minimale Reisezeit

   a) Asphaltierte oder vergleichbare Fahrbahnoberfläche, möglichst mit geringem Rollwiderstand

   b) Trassierung für Fahrgeschwindigkeiten über 25 km/h (z.B. bzgl. Kurvenradien)

   c) Minimale Umwege und keine unnötigen Steigungen

   d) Minimaler Zeitverlust durch Anhalten

   e) Möglichst radverkehrsgünstige Vorfahrtsregelung

4. Einheitliche und durchgängige Wegweisung mit Kennzeichnung durch drei Kategorien:

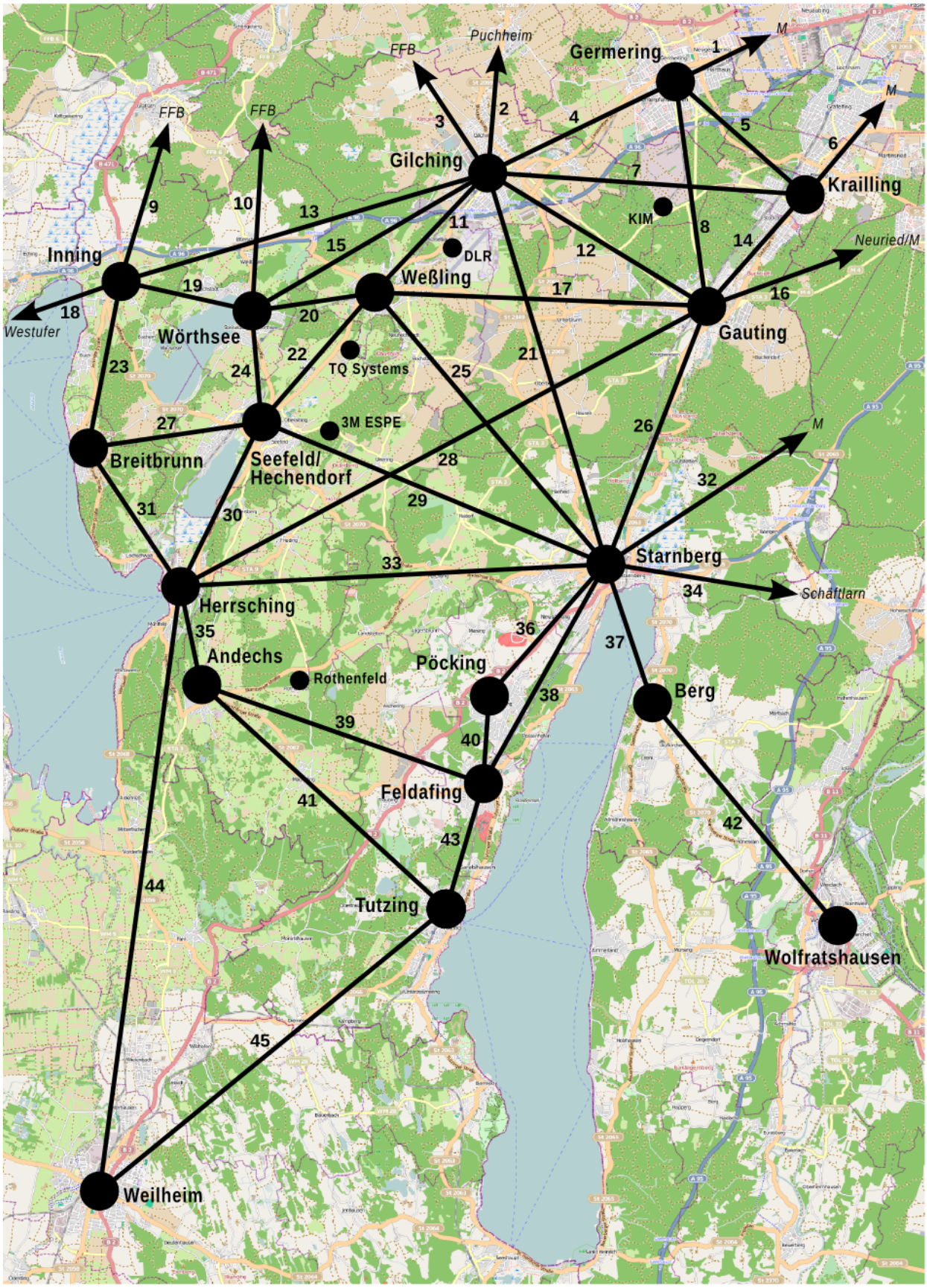
   A alltagstauglich

   B geeignet für alle Fahrradkategorien

C (teilweise) unbefestigter Weg

Im Rahmen der Bewertung des Radroutennetzes bzw. der Neukonzeption eines Alltagsroutennetzes soll die Radwegbenutzungspflicht gemäß aktueller Rechtsprechung überprüft werden.

Die Qualitätsstandards der ERA 2010 sollen berücksichtigt werden.

Wunschliniennetz

Wunschliniennetz Alltagsradverkehr im Landkreis Starnberg Stand 2013-09-19