

Protokoll



Bearbeiter gevas humberg & partner

Betrifft :
Verkehrsentwicklungsplan Gemeinde Karlsfeld – Arbeitskreis Fußgänger- und Radverkehr

Erledigen
durch bis

Kunde: Gemeinde Karlsfeld

Datum: 04.11.2014

Zeit: 18:30 – 21:15

Ort: Gemeinde Karlsfeld

Teilnehmer:

Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Karlsfeld
Vertreter der Gemeinde Karlsfeld
Vertreter des Gemeinderats der Gemeinde Karlsfeld
Vertreter der Polizeiinspektion Dachau
Vertreter von gevas humberg & partner

1 Einführung

Herr Bürgermeister begrüßt die Teilnehmer und führt in das Thema ein. Anschließend wird die vorbereitete Präsentation von gevas humberg & partner vorgestellt. Die Präsentation wurde den Teilnehmern bereits vorab übermittelt.

2 Diskussion

Beim Themenkomplex Fußgänger- und Radverkehr gibt es viele einzelne Ansatzpunkte für mögliche Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots bzw. zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Mögliche Maßnahmen sollten auch dazu dienen, die Verkehrsmittel im Umweltverbund (Fußgänger- und Radverkehr und ÖPNV) zu stärken. Neben den Ansatzpunkten, die in der vorgestellten Präsentation behandelt wurden, werden durch die Teilnehmer weitere Punkte benannt, die im Rahmen der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) für die Gemeinde Karlsfeld behandelt werden.

Die Verbesserung der Situation entlang der Münchner Straße (Gefahrenpunkte,

Protokoll



Überwege an Kreuzungen) ist allen Teilnehmern ein wesentliches Anliegen. Dabei werden beispielsweise die Einrichtung von Fahrradstraßen in, zur Münchner Straße parallel verlaufenden Wohnstraßen, oder die Einrichtung von Radwegen abseits der Münchner Straße benannt. Ein weiterer Aspekt an dieser Stelle ist die Verbesserung der Situation an den Fußgängerüberwegen über die Münchner Straße. Durch kurze Grünphasen für die Fußgänger / Radfahrer sowie die erforderliche Anforderung der Grünphasen für Radfahrer und Fußgänger, enge Aufstellflächen und gleichzeitige Freigabe mit dem Kfz-Verkehr wird die Situation teilweise kritisch eingeschätzt. Dies ist ein weiterer Ansatzpunkt zur Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger, der von allen Teilnehmern begrüßt wird. Jedoch muss hier angemerkt werden, dass die Zuständigkeit bei der Münchner Straße nicht bei der Gemeinde Karlsfeld, sondern dem Staatlichen Bauamt Freising (StBA FS) liegt.

Ein weiterer Aspekt, der von allen Teilnehmern stark diskutiert wird, ist die Regelung „Gehweg mit Radfahrer frei“ bzw. des so genannten „anderen Radwegs“, der wie ein getrennter Geh- und Radweg ausgestaltet ist, jedoch keine Benutzungspflicht für Radfahrer hat. Oftmals werden Radfahrer, die beispielsweise in der Hochstraße oder in der Allacher Straße auf der Straße fahren, von den Autofahrern angehupt o.ä.. Deshalb wird vorgeschlagen und von den Teilnehmern der Sitzung begrüßt, dass für diese Fälle mehr Maßnahmen zur Bürgerinformation ergriffen werden sollen (Mobilitätsmanagement).

In Tempo30-Zonen sowie Tempo30-Straßen ist die Benutzung der Straße durch den Radfahrer die sicherere Alternative zum Gehweg. Bei höher belasteten Straßen (> 1.000 Kfz pro Stunde) in diesen Bereichen kann die Einrichtung eines Schutzstreifens für Radfahrer die Sicherheit erhöhen. Dies kann beispielsweise in der Garten- und der Krenmoosstraße in Erwägung gezogen werden, sofern die notwendigen Breiten der Straßen vorhanden sind. Dies ist vor allem bei Begegnungsverkehr von größeren Fahrzeugen (z.B. Bus – Bus) von Bedeutung. Bei der Einrichtung von Schutzstreifen sind die – in den Regelwerken vorgegebenen – Mindestbreiten zu beachten. Beidseitige Schutzstreifen erfordern entsprechend höhere Fahrbahnbreiten. Bei hohem Schwerverkehrsaufkommen (> 1.000 Fahrzeuge in der Stunde) sollten Schutzstreifen laut der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen vermieden werden.

Ein weiterer Aspekt, der diskutiert und von den anwesenden Teilnehmern befürwortet wird, ist die Einrichtung von so genannten Radschnellwegen. Laut des Klimaschutz-Teilkonzeptes für den Landkreis Dachau ist die Gemeinde Karlsfeld aufgrund der

Protokoll



Entfernung zu wesentlichen Zielen, z.B. nach Dachau oder München, geeignet, um Machbarkeitsuntersuchungen durchzuführen.

Eine weitere Maßnahme, die befürwortet wird, ist die Einrichtung einer zusätzlichen Querung / Brücke für Radfahrer und Fußgänger über die Würm östlich der B304. Diese Maßnahme ist mit der Stadt München zu besprechen, da die Querung bereits auf Münchner Flur liegen würde.

Die Querung der Bayernwerkstraße von / zur Alten Bayernwerkstraße ist für die Teilnehmer auch ein Gefahrenpunkt, da durch die kurvige Straßenführung die Sichtfelder für alle Verkehrsteilnehmer eingeschränkt sind. Die Einrichtung einer Querungsinsel wäre dabei eine mögliche Maßnahme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an dieser Stelle, da beim Überqueren der Bayernwerkstraße über die Insel jeweils nur in eine Richtung geblickt werden muss, ob sich ein Fahrzeug nähert oder nicht. Es ist im Rahmen des VEP zu prüfen, ob die Sichtverhältnisse für eine solche Querung vorhanden sind.

Die Erweiterung des Angebots an Abstellanlagen für Fahrräder (am S-Bahnhof, öffentlichen Einrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten) wird von den Teilnehmern ebenfalls als sinnvoll erachtet. Auch die Qualität der Abstellanlagen im Hinblick auf Beleuchtung und Überdachung ist ein wesentlicher Aspekt. In Karlsfeld gibt es unterschiedliche Arten von Fahrradabstellanlagen: Abstellmöglichkeiten mit „Vorderradklemmer“, Fahrradbügel und vom ADFC empfohlene Abstellanlagen. Die folgende Abbildung zeigt die verschiedenen Typen.



„Vorderradklemmer“



Fahrradbügel



Empfehlung ADFC

Abbildung 1 verschiedene Typen von Fahrradabstellanlagen

Im Zuge der Diskussion zum Thema Abstellanlagen wird auch die Erschließung des S-Bahnhofs in Karlsfeld benannt. Dies betrifft beispielsweise die östliche Seite der S-Bahn: auf der nördlichen Seite ist eine Querung für Fußgänger und Radfahrer vorhanden, auf der südlichen Seite gibt es eine Unterführung, jedoch nur für Fußgänger. Die Straße „Zum Schwabenbächl“ ist eine Einbahnstraße, dennoch sind dort viele „Geisterradler“ unterwegs. Alle Punkte, die den S-Bahnhof in Karlsfeld betreffen, sind mit der Stadt München, der Park & Ride GmbH sowie der Deutschen Bahn als Grundstückseigentümer zu klären, da sich der S-Bahnhof bereits auf Münchner Flur befindet und die Gemeinde Karlsfeld dort keine eigenen Maßnahmen umsetzen kann.

Weiterhin wird während der Arbeitskreissitzung ein kurzes Statement des Vertreters der Polizei Dachau abgegeben: der Radweg entlang der Münchner Straße ist der am

Protokoll



höchsten frequentierte Radweg im gesamten Landkreis Dachau. Im Hinblick auf Fahrradunfälle ist die Münchner Straße in Karlsfeld deshalb ein Schwerpunkt (Einmündungen, Grunstückszu- und -ausfahrten). Der Handlungsbedarf zur Verbesserung der Situation und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird deshalb insbesondere an der Münchner Straße gesehen. Des Weiteren werden Wünsche geäußert, die im Rahmen des VEP weiter betrachtet werden sollten. Dies betrifft den Radwegeschluss der Nibelungenstraße (zwischen Bayernwerkstraße und Allacher Straße) sowie die Umsetzung von Radschnellwegen. Dies könnte beispielsweise gemeinsam mit der Realisierung einer Busspur entlang der Münchner Straße umgesetzt werden.

3 Zusammenfassung und Ausblick

Nach Beendigung der Diskussion werden an alle Teilnehmer (mit Ausnahme der Mitarbeiter/innen der Gemeindeverwaltung und anwesenden Personen von gevas humberg & partner) Karten verteilt, auf die jeder Teilnehmer die fünf wichtigsten Maßnahmen zum Themenfeld MIV notieren kann. Die Karten werden dann eingesammelt, gewichtet und von gevas humberg & partner ausgewertet. Die erste Maßnahme erhält fünf Punkte, die zweite vier Punkte, die dritte drei Punkte, die vierte zwei Punkte und die fünfte einen Punkt. Gleiche Maßnahmen, die von verschiedenen Teilnehmern benannt wurden, werden zusammengefasst. Tabelle 1 zeigt die Ergebnisse der Auswertung.

Protokoll

Maßnahme	Summe
Überwege über die Münchner Straße optimieren (Aufstellflächen, Verkehrsfluss Radfahrer, Wegfall Druckknopfampeln bzw. mindestens Verkürzung Vorlaufzeiten bei Anforderung; z.B. Fußgänger- und Radwegebrücke über die Münchner Straße an der Hochstraße)	47
Bürgerinformation zu Regelungen für Fußgänger und Radfahrer (bei Tempo 30 ist der sicherste Platz auf der Straße; auch Information für Kfz-Fahrer)	21
Lückenschluss zwischen Bayernwerkstraße und Allacher Straße (Nibelungenstraße) für Fußgänger und Radfahrer	17
Schnellradweg an der Münchner Straße bzw. parallel zur Münchner Straße schaffen (überörtliche Verbindungen erweitern, durchgehende Verbindung Rathausstraße)	15
Radwege weg von der Münchner Straße zur Rückseite der Einkaufsmöglichkeiten	14
Verbesserung der Barrierefreiheit (bestehende Wege ausbessern, Hindernisse / Schwellen / Stoßkanten abbauen und Absenkungen prüfen; z.B. Akazienstraße)	11
Schaffung von Radabstellmöglichkeiten (Verbesserung mit Überdachung und Beleuchtung; auf der Nordseite des S-Bahnhofs)	10
Stellplatzsatzung	9
Fahrradstraßen westlich und östlich der Münchner Straße (Nibelungenstraße, Carosaweg, Rathausstraße, An der Wägerwiese, hinter Med	8
neue Querung der Würm (z.B. Brücke Berthold-Litzmann-Straße / Würmkanal)	7
Mittelinsel Bayernwerkstraße / Alte Bayernwerkstraße	7
Radfahrtsicherheit auf der Münchner Straße steigern	5
Rückgängig machen der Regelung "Fußweg mit Radfahrer frei"	5
Radfahrerschutzstreifen ausbauen	5
Querungshilfe Rothschaige vom Hotel Hubertus kommend in die Alte Münchner Straße querend	5
Sinnhaftigkeit des frisch angebrachten Trennungsstrichs Fuß- und Radweg an der Münchner Straße / Hochstraße	5
möglichst störungsfreie Fortbewegung für das Fahrrad ermöglichen (z.B. durchgehender Radweg)	5
S-Bahnhof Ostseite: Trennung des Rad- und Fußwegs, Abstellanlagen	5
Anbindung Radweg bei Hotel Hubertus an B304 optimieren, sicher machen, teeren	4
Leihräder	4
Erschließung Bahnhof Karlsfeld Süd östliche Seite über Karlsfeld Nord östliche Seite	4
alle Radfahrer auf Tempo30-Straßen	4
Fahrrad- / Fußgängerweg Münchner Straße Ost zwischen Rewe und Gartenstraße entfernen	3
Spielstraßen im Bereich zwischen Karlsfelder See und Schulen im Rahmen von Sanierungen	3
Schritttempofür Radfahrer um den Karlsfelder See	3
Fußgängerquerung über B304 bei Media Markt	3
Fußweg / Bürgersteige Birkenstraße	3
Priorisierung von Schutzstreifen / Radfahrstreifen	3
Fahrradbeauftragter am Bauhof, der die Fahrradfahrer vor Ort vertritt	3
Stadt Dachau wegen Entwässerung der Unterführung in Richtung Dachau einbinden	2
Fahrbahnerneuerung Garten- und Krenmoosstraße	2
Lückenschluss im Radwegenetz, Gefahrenpunktoptimierung	2
Trennung Fußgänger- und Radverkehr	2
Vereinheitlichung von Radwegen	2
Überholmöglichkeiten für Radfahrer untereinander	2
Radweg östlich vom Gewerbegebiet an der Bajuwarenstraße als sichere Alternative zum Radweg entlang der Bajuwarenstraße (Alternativverbindung nach Dachau, weiter entlang des Krebsbaches)	2
Abstellflächen Bahnhof Nordostseite für Fahrräder ausbauen	1
gemeinsame Lösung Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer	1

Tabelle 1 Ergebnisse der Maßnahmenauswertung

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass sich die Mehrheit der Teilnehmer (47 Punkte) für eine Optimierung der Fußgängerüberwege an der Münchner Straße ausgesprochen hat. Dies betrifft beispielsweise die Verlängerung der Grünphasen und die Optimierung der Aufstellflächen. An zweiter Stelle (mit 21 Punkten) wurde die Notwendigkeit der Bürgerinformation gesehen, um alle Verkehrsteilnehmer über geänderte, neue Regelungen sowie Empfehlungen zum Verkehrsverhalten zu informieren. Diese könnten beispielsweise über Veröffentlichungen im Karlsfelder Mitteilungsblatt oder im Internet umgesetzt werden. Mit insgesamt 17 Punkten wurde an dritter Stelle die Maßnahme gesehen, die Lücke zwischen der Nibelungenstraße (zwischen Einkaufsmärkte und Lidl) für Fußgänger und Radfahrer zu schließen.

Nach den beiden Arbeitskreisen, die bereits stattgefunden haben, werden zwei weitere

Protokoll



Arbeitskreise im November durchgeführt (Ruhender Verkehr und ÖPNV). Nach Abschluss der vier Arbeitskreissitzungen werden Gespräche mit zuständigen Behörden (z.B. Staatliches Bauamt) durchgeführt, um mögliche Maßnahmen zu besprechen und Stellungnahmen der zuständigen Behörden zu erhalten.

Danach wird entschieden, in welchen Arbeitskreisen erneute Sitzungen erforderlich werden. Die Maßnahmen werden anschließend im Rahmen des VEP einer Prioritätenreihung unterzogen und es wird – soweit als möglich – eine grobe Kostenschätzung erfolgen, damit der Gemeinderat eine fundierte Entscheidungsgrundlage erhält. Die Ergebnisse des VEP werden in einer abschließenden Gemeinderatssitzung behandelt.

gevas humberg & partner
Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik mbH