Verkehr contra Stadtgrün?

Infoveranstaltung zur
Umgestaltung des Münchner Rings

Großer Sitzungssaal Rathaus
17.01.2024

Tino Schlagintweit
Bündnis90/Die Grünen
Unterschleißheim

Früher war alles besser?

Soll ich weg?

San Francisco 1906

Umgestaltung Münchner Ring: Bäume in Gefahr

Soll ich weg?

Bündnis90/Die Grünen
Unterschleißheim

Unterschleißheim 2024

Umgestaltung Münchner Ring: Bäume in Gefahr

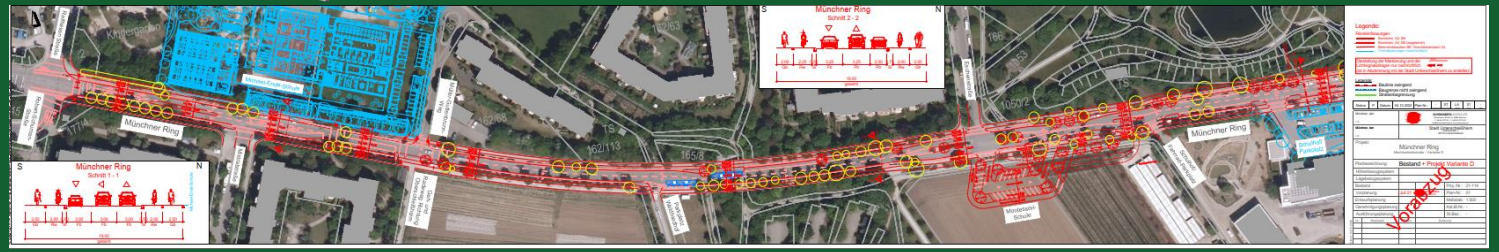
Soll ich weg?

Bündnis90/Die Grünen
Unterschleißheim

Machbarkeitsstudie 2022

-> Variante D

Basis der Detailplanung
vor ME-Schule

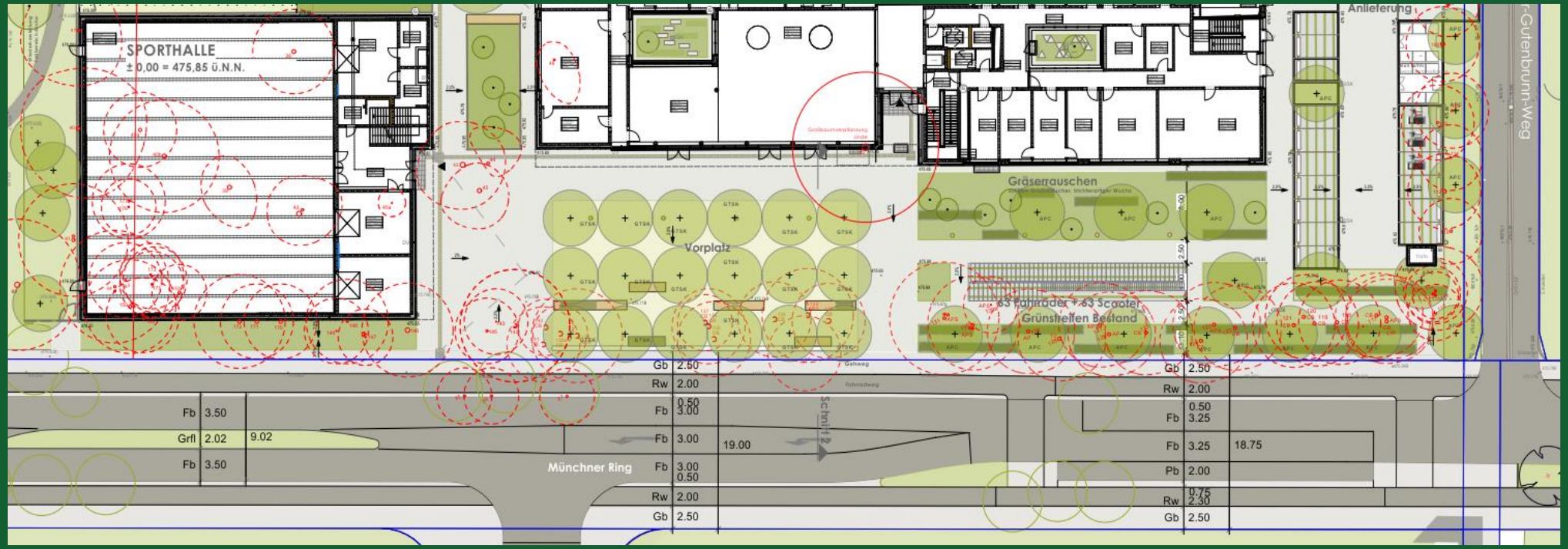


Umgestaltung Münchner Ring: Bäume in Gefahr

Soll ich weg?

Bündnis90/Die Grünen
Unterschleißheim

Vorplatz Michael Ende Schule



Umgestaltung Münchner Ring: Bäume in Gefahr

Soll ich weg?

Bündnis90/Die Grünen
Unterschleißheim

Umgestaltung Münchner Ring: Bäume in Gefahr

Soll ich weg?

Bündnis90/Die Grünen
Unterschleißheim

Umgestaltung Münchner Ring: Bäume in Gefahr

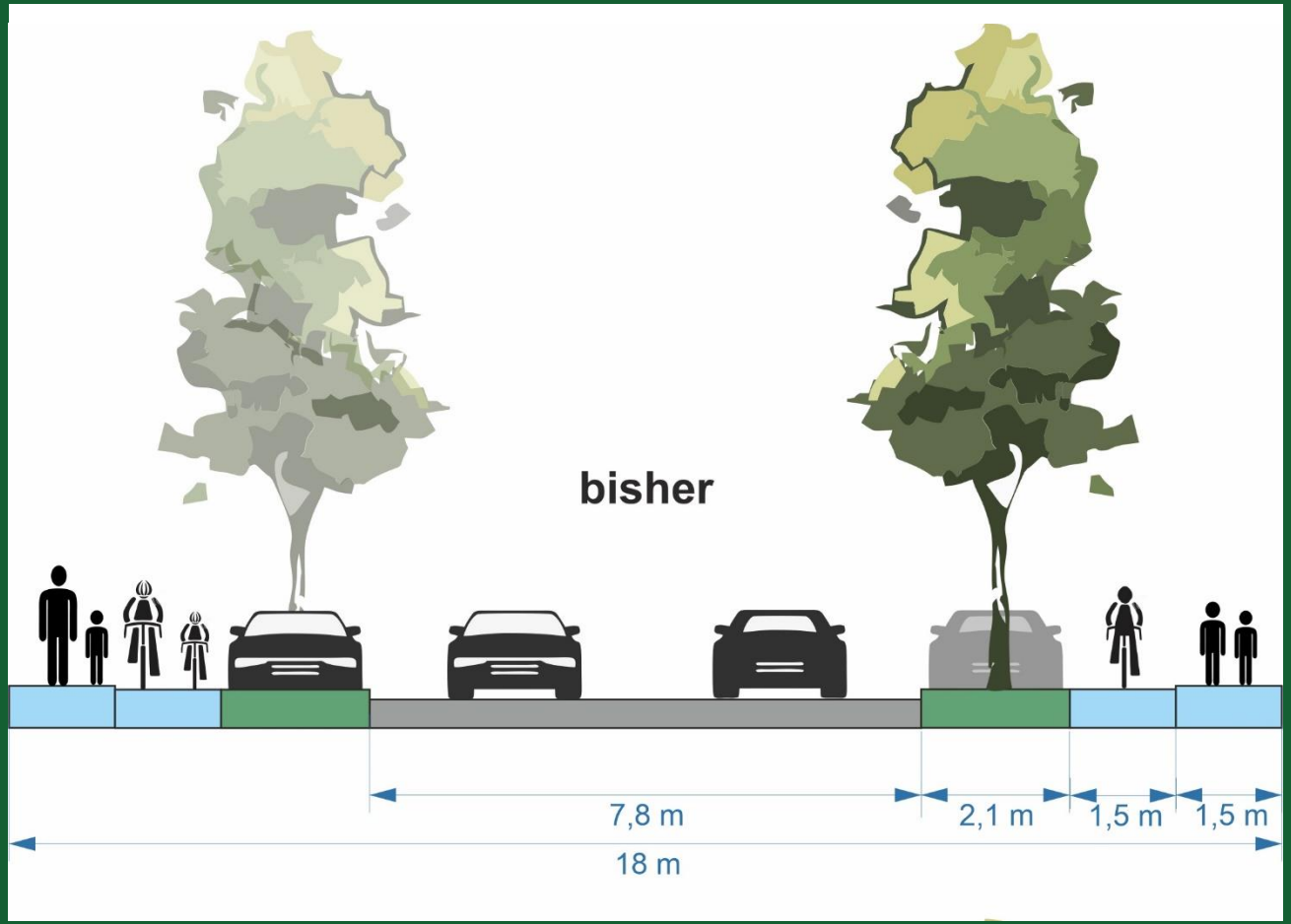
Soll ich weg?

Bündnis90/Die Grünen
Unterschleißheim

Soll ich weg?

Aktuelle Situation

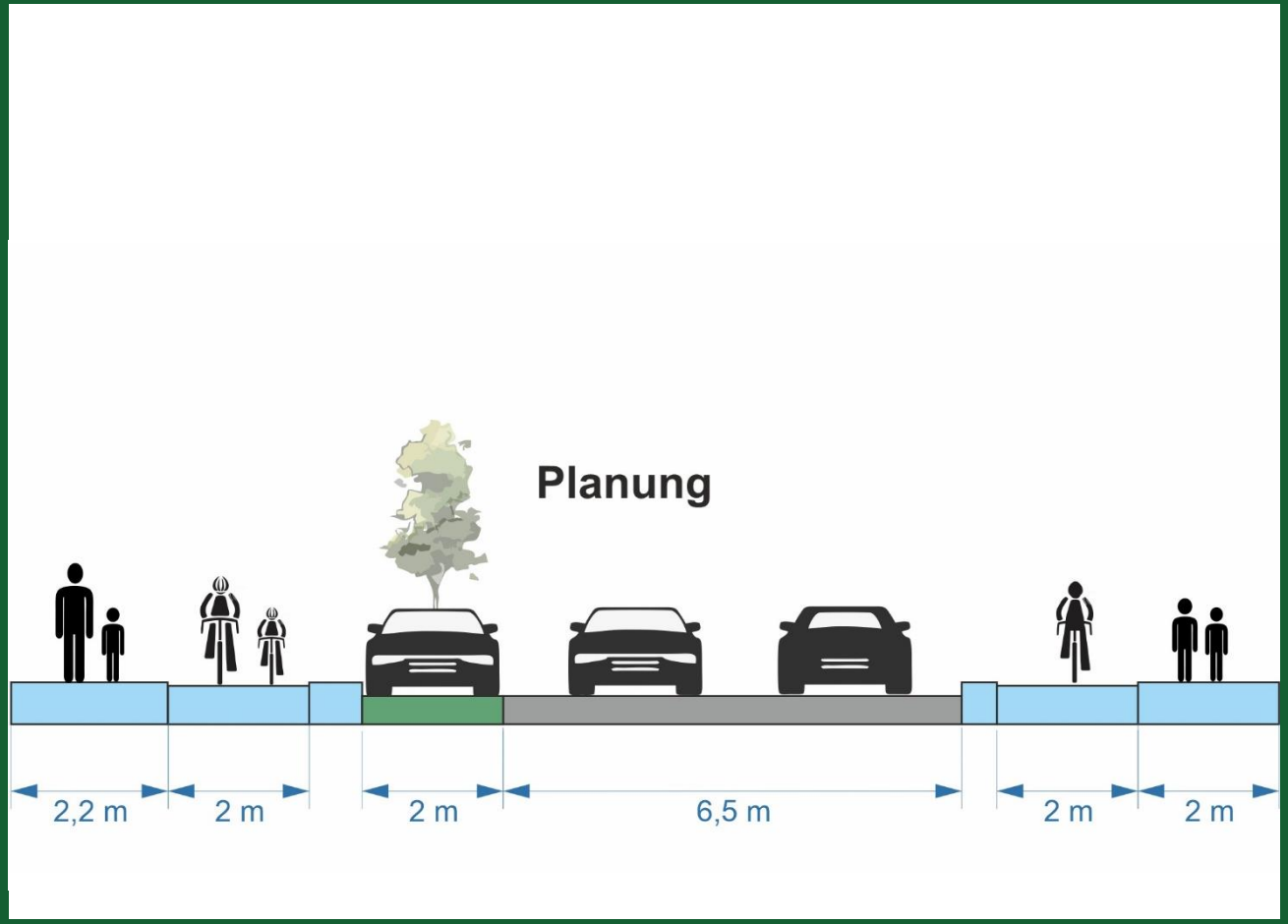
- Positiv: Getrennter Fuß- und Radwegbereich
- Aber: viel zu schmal für alle Radler-Klassen
- ca. 40 Jahre alter Baumbestand: Schatten und Kleinklima
- Dämpfender Effekt auf KFZ-Geschwindigkeiten



Soll ich weg?

Stand der Planung

- Getrennter, breiterer Radweg: hohes Sicherheitsempfinden
- Aber: <u>noch immer</u> zu schmal für alle Radlerklassen: Schüler, Pendler, Senioren, E-Bikes
- Nur noch Jungbäume mit minimaler positiver Wirkung
- Weiterhin hohe Attraktivität als Durchgangsstraße
- Immense Baukosten



Anlagen für Radverkehr in Deutschland

Veraltet!

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V, 50676 Köln
Tel.: (0221) 93 58 3-0
E-Mail: info@fgsv.de

Stand der Technik = ERA + RASt

- ERA = Empfehlungen für Radverkehrsanlagen Planung, Entwurf und Betrieb)
- RASt 06 = Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen

VIA Planungsbüro
Verkehrsplanung
Mobilitätsforschung
Kommunalberatung
Peter Gwiasda
Tel.: 0221/789527-28
peter.gwiasda@viakoeln.de

Führungsformen an Straßen wo Rad- und Fußverkehr getrennt wird

Maßnahmenspektrum: überwiegend Trennen
bei fehlenden Flächen: Verträglichkeit anstreben

Die Maße entsprechen dem Basisstandard der ERA!

Radweg im Seitenraum

2,00 m (Basisstandard)

bei geringem Radverkehr 1,60 m
dann zu begründen

© Planungsbüro VIA

Radweg auf Fahrbahnniveau

2,00 m (Basisstandard)

Schmalere Maße vermeiden, wenn zwischen Hochborden gelegen

Quelle: ARGUS Hamburg

Radfahrstreifen

2,00 m (Basisstandard)

bei geringem Radverkehr 1,60 m
dann zu begründen

© Planungsbüro VIA

Schutzstreifen

ab 1,50 m

Gegenüber der Kernfahrbahn zuerst Schutzstreifen verbreitern

© Planungsbüro VIA

Gemeinsamer Geh- und Radweg

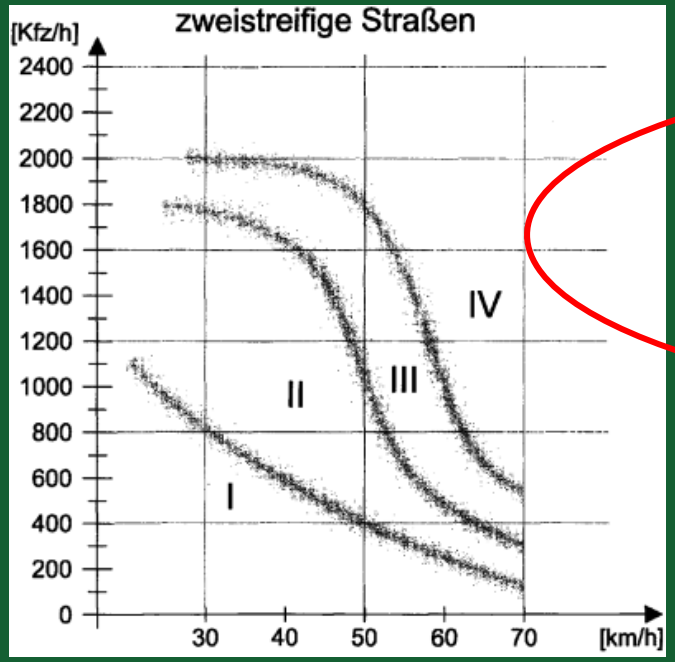
ab 3,00 m

Abhängig von der Fuß- und Radverkehrsstärke

© Planungsbüro VIA

Bündnis90/Die Grünen
Unterschleißheim

Belastungsstufen nach ERA



Regelung zwischen KFZ und Radverkehr

I. Mischen auf der Fahrbahn

II. Schutzstreifen, Gehweg/Radfahrer frei und Radwege ohne Benutzungspflicht

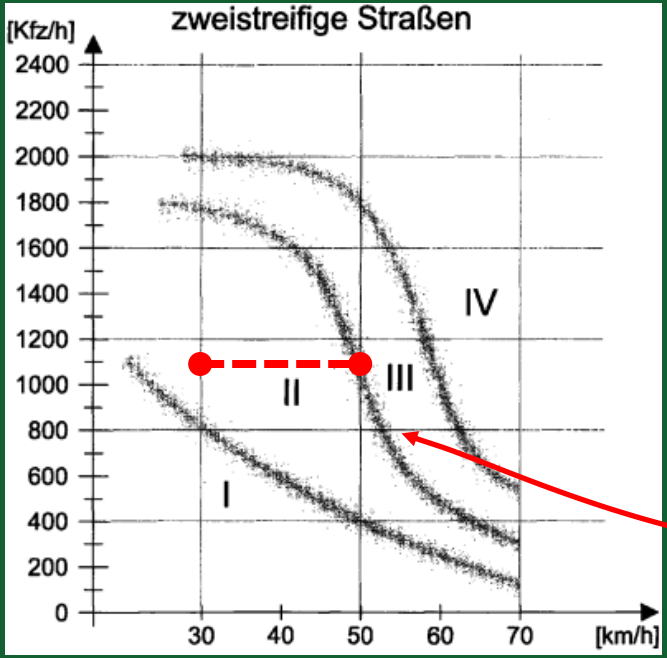
III. Trennen (Radwege, Radfahrstreifen, Gemeinsame Geh- und Radwege)

IV. Trennen vom Kfz-Verkehr unerlässlich

Quelle: FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen)

Bündnis90/Die Grünen
Unterschleißheim

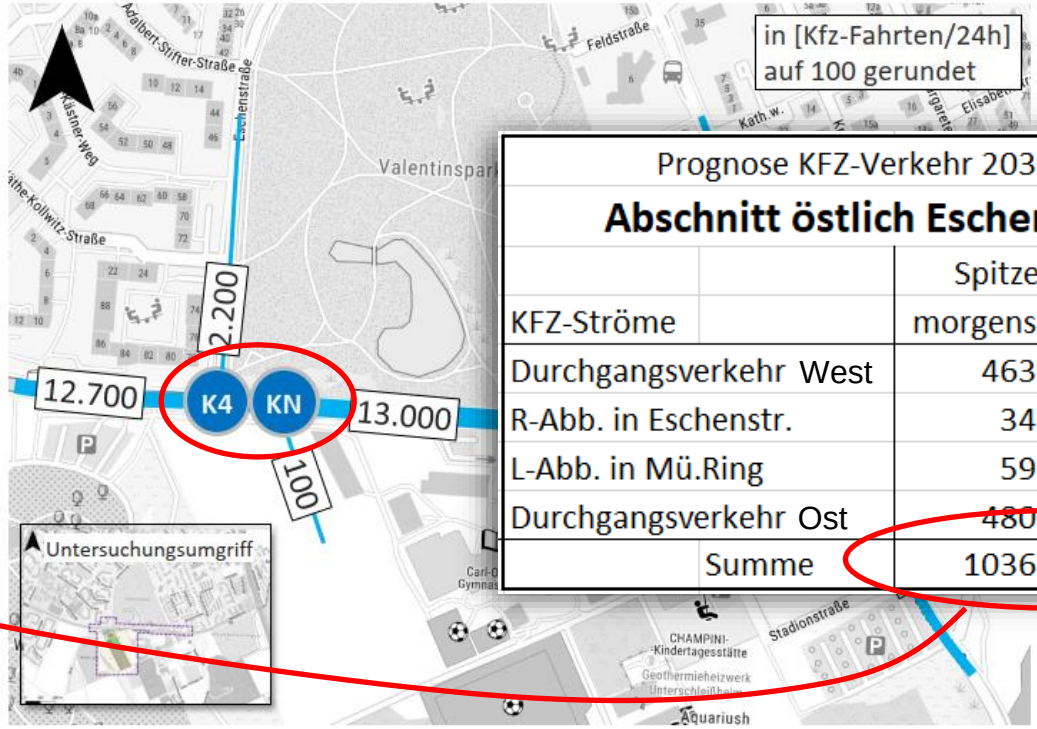
Belastungsstufen nach ERA



4. Prognose-Planfall 2035

Tagesverkehre im Planfall

gevas humberg&partner



Prognose KFZ-Verkehr 2035		
Abschnitt östlich Eschenstr.		
	Spitzenstunde	
KFZ-Ströme	morgens	abends
Durchgangsverkehr West	463	563
R-Abb. in Eschenstr.	34	71
L-Abb. in Mü.Ring	59	26
Durchgangsverkehr Ost	480	467
Summe	1036	1127

in Unterschleißheim

Stadt Unterschleißheim

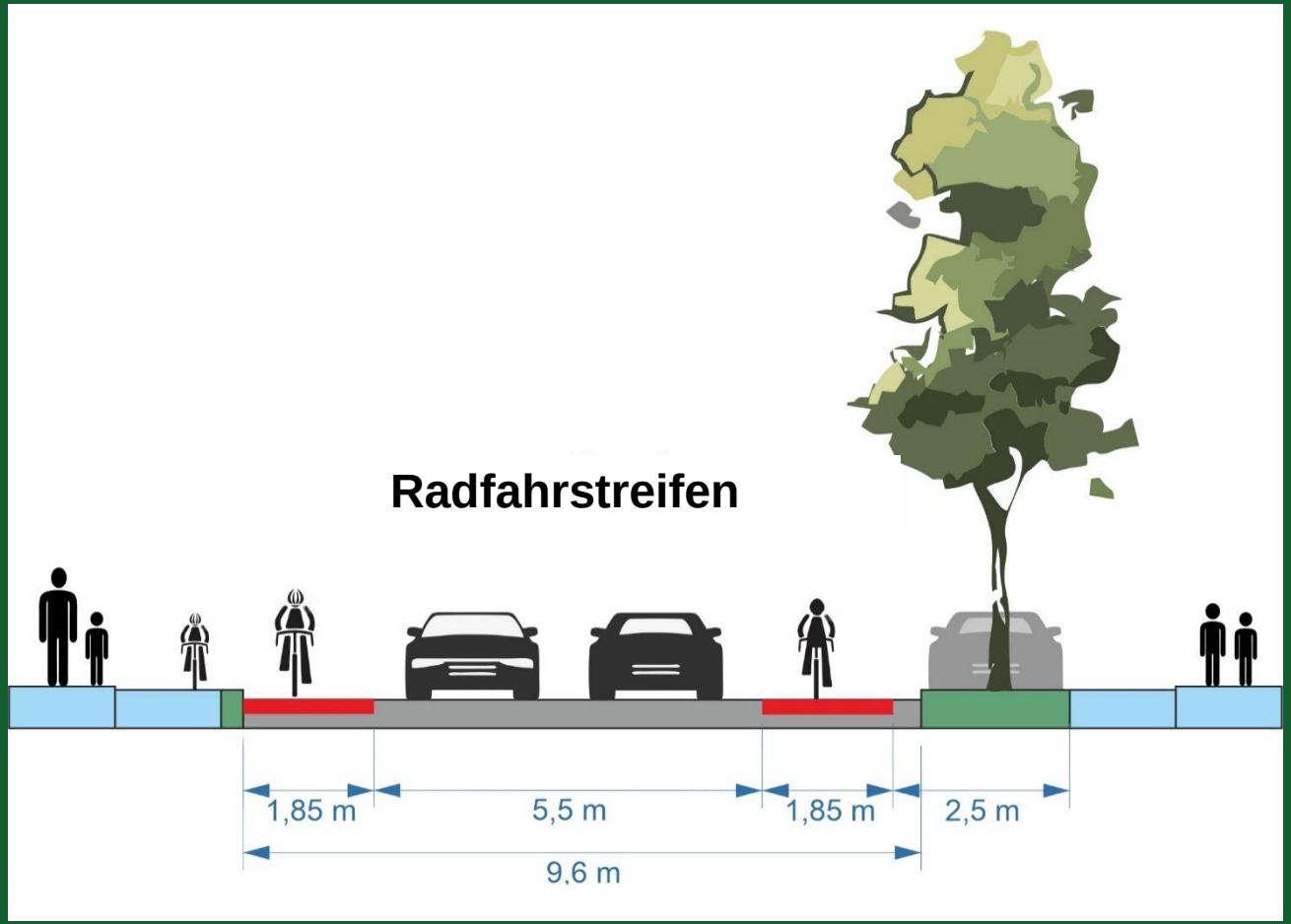
November 2021

Trennung nicht zwingend nötig!

Soll ich weg?

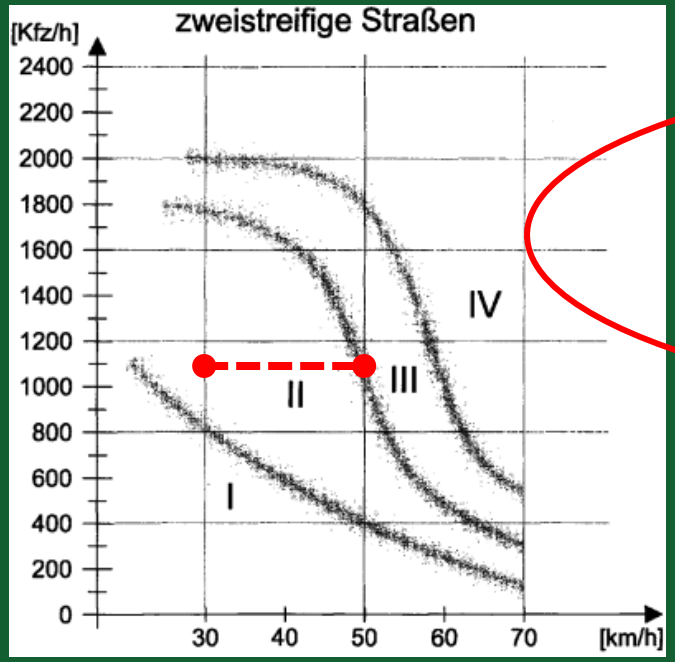
Radfahrstreifen?

- Platz schaffen nur auf einer Straßenseite
- Etwa Hälfte der Bäume/ Parkplätze bleiben erhalten
- Alte Rad- und Fuß-Wege bleiben für die „Schwächsten“
- Fahrstreifen für Schnell- und Lastenradler
- ERAneu-konform



Bündnis90/Die Grünen
Unterschleißheim

Belastungsstufen nach ERA



I. Mischen auf der Fahrbahn

II. Schutzstreifen, Gehweg/Radfahrer frei und Radwege ohne Benutzungspflicht

III. Trennen (Radwege, Radfahrstreifen, Gemeinsame Geh- und Radwege)

IV. Trennen vom Kfz-Verkehr unerlässlich

Quelle: FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen)

Soll ich weg?

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)
§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie

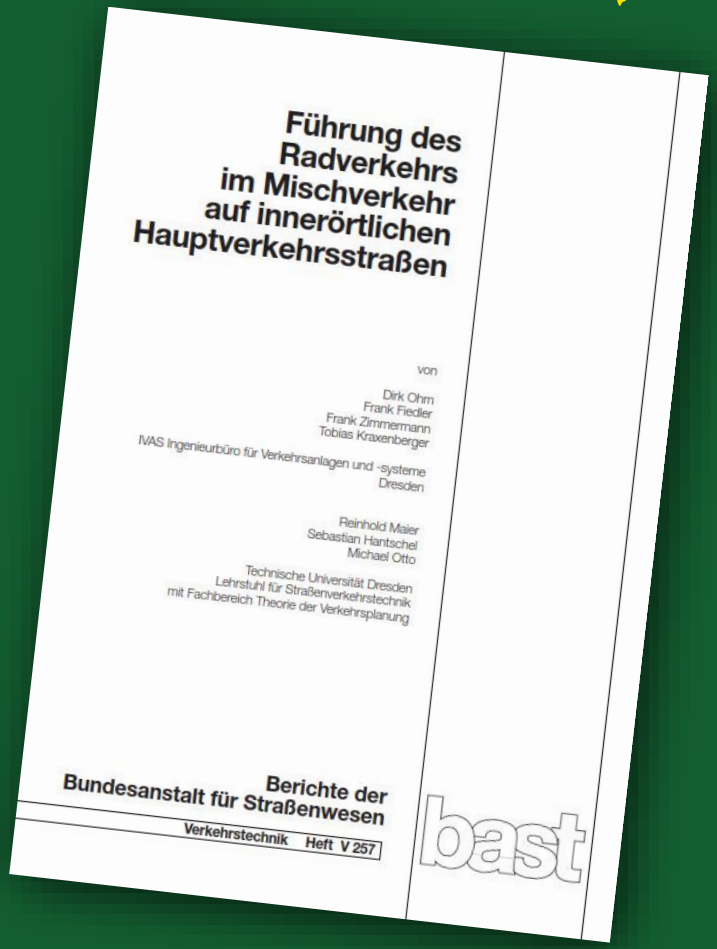
(...)

6) zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.

Schutzstreifen – besser als ihr Ruf

- höhere Akzeptanz für die Fahrbahn
- zügiges Radfahren möglich
- weniger Konflikte im Seitenraum
- Unfälle weniger gravierend
- wenig Störung des KFZ-Verkehrs auch bei höheren Verkehrsstärken

„Ein Schutzstreifen ist eine gute Alternative für eine Radverkehrsführung im Mischverkehr, wenn die Einsatzbedingungen und Entwurfsparameter eingehalten werden.“


Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

von

Dirk Ohm
Frank Fiedler
Frank Zimmermann
Tobias Kraxenberger
IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Dresden

Reinhold Maier
Sebastian Hantschel
Michael Otto
Technische Universität Dresden
Lehrstuhl für Straßenverkehrstechnik
mit Fachbereich Theorie der Verkehrsplanung

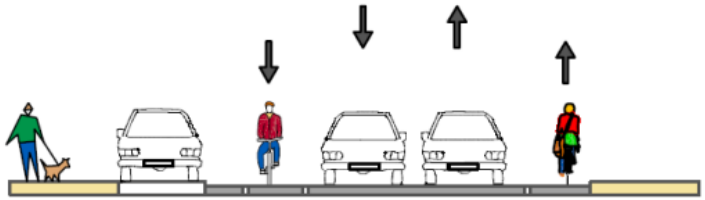
Berichte der
Bundesanstalt für Straßenwesen
Verkehrstechnik Heft V 257

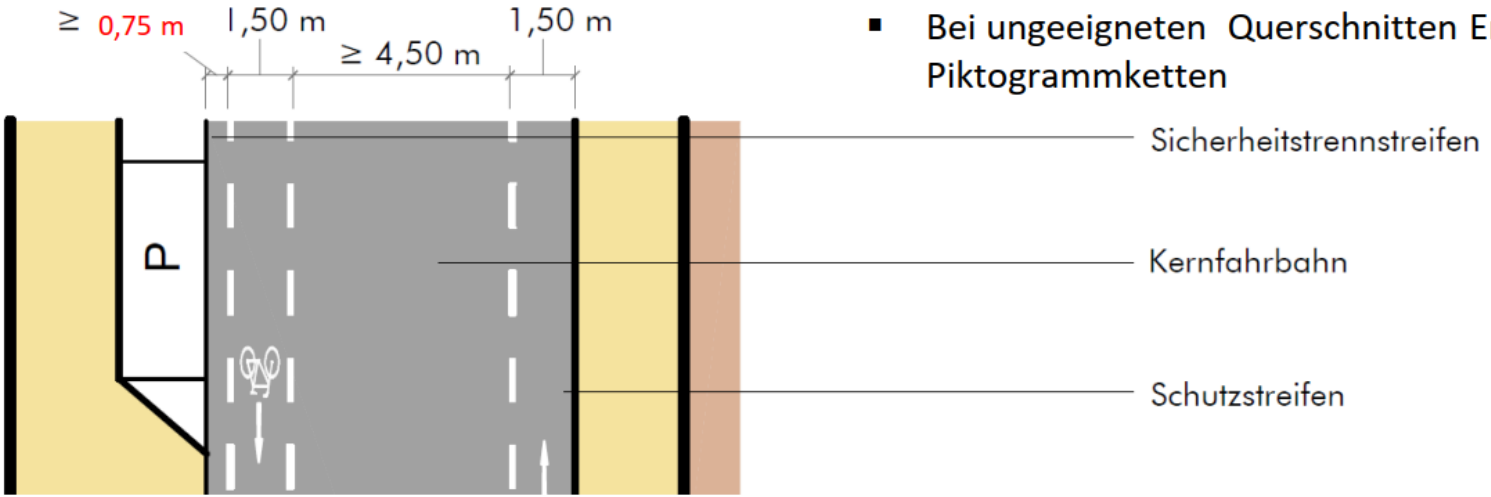
bast

Führungsformen an Hauptverkehrsstraßen

Der Schutzstreifen: Nach wie vor im Basisstandard unentbehrlich

Neu in der ERA 2023!





© Musterlösungen des Landes Hessen

Was ist neu?

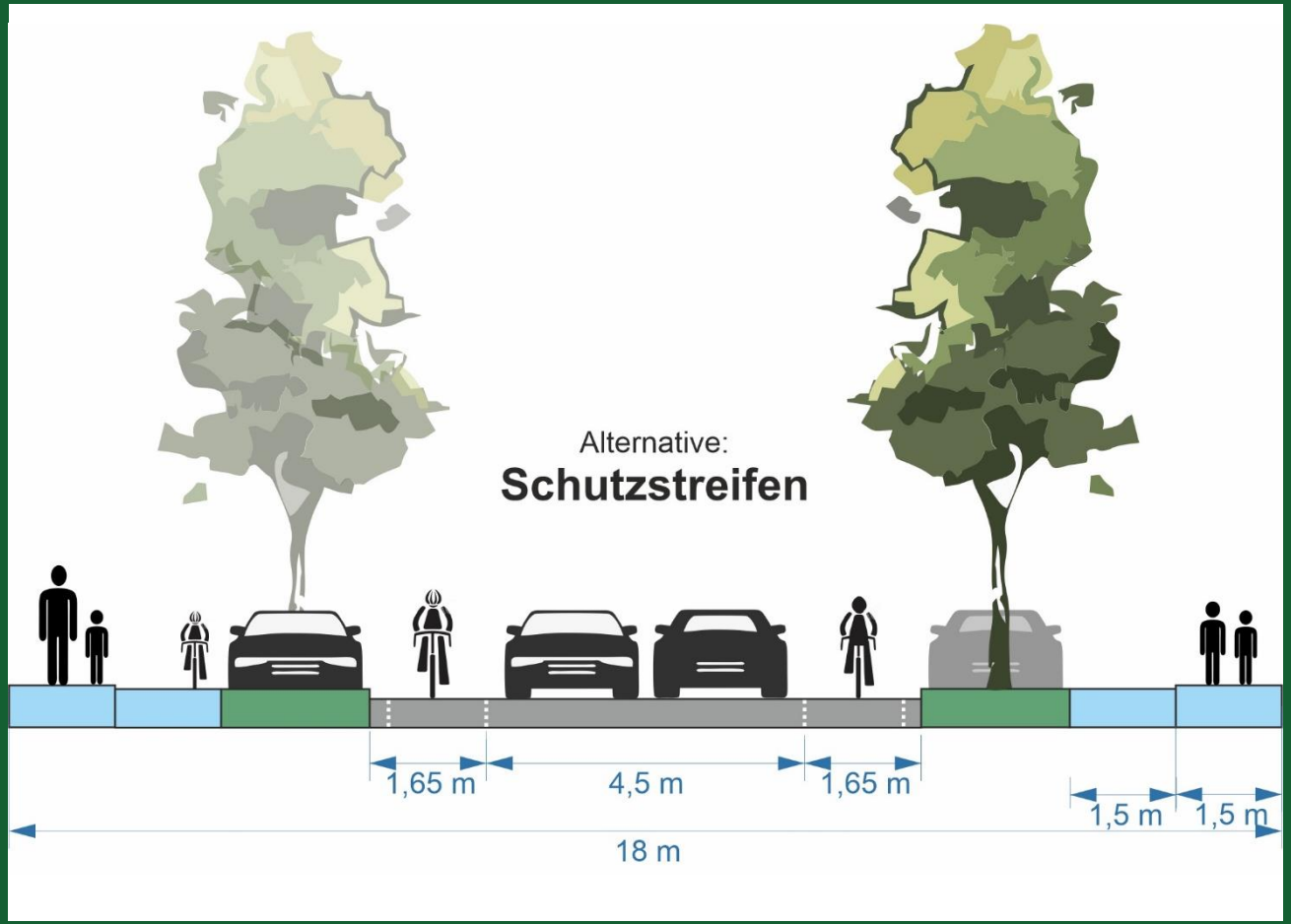
- Sicherheitstrennstreifen zum Parken 0,75 m
- Maß von 1,25 m fällt weg
- Der Einsatzbereich wird dadurch eingeschränkt
- Bei ungeeigneten Querschnitten Ersatz durch Piktogrammketten

Soll ich weg?

Bündnis90/Die Grünen
Unterschleißheim

Schutzstreifen?

- kein Umbau = massive Einsparungen
- Erhalt des kompletten Baumbestands
- Schnell- bzw. Lastenradler von Langsamen/Kindern getrennt
- Machbar wo kein Parken
- z.T. nicht konform mit ERAneu



Soll ich weg?

Die Grundfragen:

- Scharfe Trennung KFZ/Fahrrad?
- Baumbestand = wichtige Rahmenbedingung?
- Groß-Investition?
- Welche Verkehrsformen besonders zu fördern?

Soll ich weg?

Die Forderungen:

1) Studie mit neuen Vorgaben:

- Option Mischverkehr
- Maximaler Baumerhalt
- Stärkere Förderung des Rad-/Fußverkehrs

2) Schutzstreifen – als mehrjähriger Versuch

Soll ich weg?

„Radfahrer machen eine Stadt erst richtig lebendig. Man sieht Gesichter auf der Straße. Die Stadt wird als menschenfreundlich wahrgenommen und dadurch attraktiv. Sie zieht Familien an, aber auch Unternehmen und gut ausgebildete Talente “

Helle Søholt, Chefin von
Gehl Architects, Kopenhagen

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

Tino Schlagintweit
Bündnis90/Die Grünen
Unterschleißheim