Ausgangs-Situation:

Im Tegernseer Tal ist der sichere Radverkehr, insbesondere auf Hauptverkehrsstraßen im Mischverkehr durch mangelnde Infrastruktur, schmale Straßen, überwiegend auf Bundes- und Staatsstraßen, sowie durch besonders hohes Verkehrsaufkommen stark beeinträchtigt.

Konsequenzen:

- Mobilitätswende für den Ziel- und Quellverkehr ist aktuell nicht möglich
- Elterntaxen bleiben an der Tagesordnung
- sehr nachteiliges Erscheinungsbild für eine Premium Erholungs-/ Ferien-/ und Kurregion
- der stark nachgefragte Radtourismus wird in seinem Wachstum gehemmt, das Tegernseer Tal lebt aber vom Tourismus
- Radfahrende weichen auf die Gehwege aus, weil sie sich im Mischverkehr gefährdet fühlen
- die Kommunen, welche AGFK Mitglieder sind, wollen sich weiter entwickeln

Aktuelle Rahmenbedingungen:

<u>StVO Novellen fordern Maßnahmen</u>

2021

In der Novelle 2021 wurde die VwV-StVO § 1 mit dem Grundsatz der Ordnung ergänzt:

„Die Straßenverkehrsordnung (StVO) regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr. Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) **Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen**.“

2024

Im Kern geht es bei der Novellierung darum, die Ziele Klimaschutz, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung neu im Gesetz zu verankern, um den Verkehrsbehörden mehr Spielräume beispielsweise zur Einrichtung von Fahrradstraßen, Busspuren und Fußgängerüberwegen zu verschaffen. Auch die Anordnung von großflächigem Tempo 30 wird erleichtert. Die **Straßenverkehrsbehörde muss konkret darstellen und begründen**, inwieweit andere Verkehrsteilnehmer – und damit **der motorisierte Individualverkehr**, aber auch der gesamte Verkehrsfluß in seiner Leichtigkeit gehindert werden.

Foto: imago images/teamwork

https://www.adfc.de/artikel/bund-und-laender-stimmen-fuer-modernisiertes-strassenverkehrsrecht

https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/stvo-novelle-2023-2229430

Zwischenfazit:

Wir stellen fest, dass die aktuell im Tegernseer Tal geltenden verkehrlichen Maßnahmen auf den Hauptverkehrsstraßen leider das Ziel der StVO-Novellen vor allem in Bezug auf den Radverkehr nicht erreichen. Es besteht dringend Handlungsbedarf!

Nachdem für die Ortsdurchfahrten im Tegernseer Tal das Landratsamt als zuständige Straßenverkehrsbehörde die Verkehrsvorschriften erlässt, sieht die Ortsgruppe Tegernseer Tal das Landratsamt in der Pflicht, diese Straßen sicherer zu gestalten.

Den Kommunen wurde mittlerweile die Möglichkeit gegeben, eine Verbesserung zu beantragen, ohne eine konkrete Gefährung oder Unfallhäufung nachweisen zu müssen. Die einfache Gefahrenlage (Abweichung von der techn. geforderten Norm) reicht aus, um präventiv tätig werden zu müssen.

Aktuell sind die Ortsdurchfahrten im Tegernseer Tal größtenteils nur im sog. Mischverkehr gestaltet

Bundesanstalt für Straßenwesen (BaSt) stellt im Verkehrstechnik Heft V366 aus Februar 2023 u.a. fest**:**

Die Verträglichkeit des Mischverkehrs ist nach Feststellungen der BaSt in verschiedensten Studien international analysiert worden. Allgemein kann man danach sagen, dass eine Verträglichkeit des Radverkehrs im Mischverkehr von folgenden Faktoren abhängt; Fahrbahnbreite, Verkehrsstärke und zul. Höchstgeschwindigkeit.

Verkehrsstärken Fz/24h (Messung 2024) (Beispiel)

Zählstellenliste

Tabelle filtern

TKZST	JAHR	STRASSE	ABSCHNITT	STATION	VON	BIS	DTV	SV	LV
82369202	2024	B 318	100	0, 000	Weißach (B 307)	Bad Wiessee	14578	307	14271
82369203	2024	B 318	100	4, 432	Bad Wiessee	St 2366 (Kaltenbrunn)	15957	409	15548
82369210	2024	B 318	140	0, 000	St 2366 (Kaltenbrunn)	Gmund a.Tegernsee (B 307)	12474	365	12109
82369204	2024	B 318	160	0, 000	Gmund a.Tegernsee (B 318)	Dürnbach (St 2365)	15584	581	15003
82369214	2024	B 318	180	0, 000	Dürnbach (St 2365)	B 472 (Kreuzstraße)	14459	437	14022
82369212	2024	B 318	200	0, 000	B 472 (Kreuzstraße)	MB 7	15200	601	14599

Fazit:

Auf den Hauptverkehrsstraßen im Tegernseer Tal, bei aktuell zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, sind die zulässigen Verkehrsstärken für den sicheren Mischverkehr schon seit Jahren weit überschritten (Tendenz steigend). Bei einer Reduzierung der Vmax. auf 30 km/h ist der Mischverkehr mit einer höheren KFZ-Frequenz machbar.

Weitere Feststellungen:

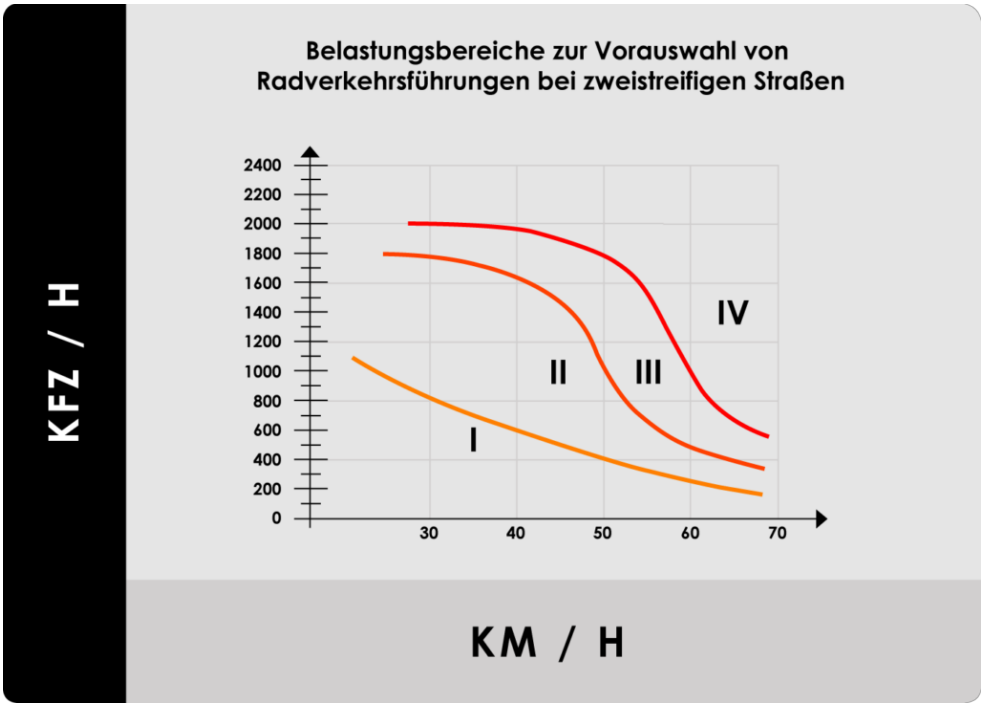
Anhand von Befragungen zur subjektiven Sicherheit durch die BaSt stellte sich heraus, dass ein großer Anteil der Radfahrenden den Mischverkehr als unsicher einschätzt. Dies führt zu Ausweichverhalten des Radverkehrs auf den Gehweg. Die Akzeptanz der Mischverkehrsführung ist

bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h deutlich höher als bei 50 km/h.

Ein vergleichbares Ausweichverhalten des Radverkehrs auf den nicht für den Radverkehr freigegebenen Gehweg ist im Tegernseer Tal verstärkt festzustellen. Entsprechende Aussagen erhält man auch von den angesprochenen Gehwegradelnden.

„Ich bin doch nicht lebensmüde, auf der Fahrbahn mit den schnellen Autos zu radeln!“

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr
I	- Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn
II	- Schutzstreifen - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ - Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht - Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“ - Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht
III / IV	- Radfahrstreifen - Radweg - Gemeinsamer Geh- und Radweg



Unsere allgemeinen Forderungen für die Ortsdurchfahrten, auch im Sinne des ADFC lauten:

Radverkehr braucht Platz

Leitgedanke ist, die Infrastruktur so zu gestalten, dass sie für alle Radfahrenden unabhängig von Alter und Fähigkeiten intuitiv nutzbar und attraktiv ist. Durchgängige und qualitativ hochwertige und direkt verlaufende Radverkehrsnetze sorgen für einen leichten und flüssigen Radverkehr, der auch die notwendige Sicherheit und Akzeptanz bringt.

Radverkehr braucht Platz –für alle, die bereits Rad fahren und für alle, die es zukünftig tun. Die Flächen müssen breit genug sein, damit Radfahrende nebeneinander fahren und überholen können. Auch mehrspurige Fahrräder, Transport- und Lastenräder, sowie Räder mit Anhängern benötigen ausreichend Platz. **Ist kein ausreichender Platz vorhanden, sind andere Schutzmaßnahmen zu ergreifen.**

Radverkehr braucht Schutz

Damit Menschen per Rad und Pedes den Straßenverkehr als angenehmer erleben und um sie vor schweren Unfällen zu schützen, schlägt der ADFC in seinen Leitlinien vor, dass Radfahrende bei wenig Autoverkehr oder Verkehrsberuhigung und **Geschwindigkeiten bis 30km/h im Mischverkehr fahren.**

Bei Geschwindigkeiten über 30 km/h und auf Straßen mit 30km/h und viel Autoverkehr sind Radfahrer auf Radfahrstreifen sicher unterwegs. Bei Geschwindigkeiten über 50km/h fahren Sie sicher auf baulich getrennten Wegen.

Um Menschen mehr Sicherheit beim Radfahren zu vermitteln, können physische Barrieren zwischen Rad- und Autoverkehr helfen. Wie das in der Praxis aussehen kann, zeigen geschützte Radfahrstreifen, die durch Poller, Blumenkübel oder Bordsteine vom Autoverkehr getrennt werden.

Radverkehr braucht Engagement

Attraktiver wird das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel auch, wenn es sich unkompliziert mit anderen Verkehrsmitteln kombinieren lässt. Die Fahrradmitnahme im ÖPNV und Abstellmöglichkeiten am Bahnhof müssen ausgebaut und gefördert werden. Aus Sicht der Ortsgruppe Tegernseer Tal im ADFC sehen wir den Landkreis in der Pflicht, die Betreiber des ÖPNV zu einer stärkeren Kooperation bei der Fahrradmitnahme zu verpflichten.

Diebstahlsichere, barrierefreie und witterungsgeschützte Abstellanlagen sind überall dort notwendig, wo Radfahrten starten und enden – also an Wohngebäuden, Einkaufsstraßen oder zentralen Einrichtungen wie u.a. Schulen und Freizeiteinrichtungen. Hier sind die Kommunen gefordert, ihre Radverkehrskonzepte dahingehend anzupassen.

Konkreter Forderungskatalog der Ortsgruppe Tegernseer Tal im ADFC Landkreis Miesbach zur Sicherstellung eines sicheren Radverkehrs im Mischverkehrs auf den Hauptverkehrsstraßen:

Trotz der räumlichen Enge (Fahrbahnbreite) und der hohen Verkehrsbelastung ist sicherzustellen, dass eine Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf den Hauptverkehrsstraßen im Tegernseer Tal den Anforderungen der StVO-Novellen 2021 und 2024 entspricht. Dabei muss die Verkehrsführung so gewählt werden, dass sie von den Rad fahrenden akzeptiert wird. Wie grundsätzlich im §2 StVO gefordert muß sich der Radverkehr wieder von den Gehwegen auf die Fahrbahn verlagert. (Ausgenommen die für Radfahrer frei gegebenen Gehwege)

Um die Ziele zu erreichen, sehen wir es als erforderlich an, verkehrsregelnde und -sichernde **Maßnahmen nach §45(1) Nr. 6 StVO zu erproben**.

1. <u>Radfahrstreifen im Gemeindebereich Gmund (siehe Skizze)</u>

Quelle: www.geoportal.bayern.de

Nach den Feststellungen des Planungsbüros Kaulen, lassen die Fahrbahnbreiten auf dem dargestellten Abschnitt die Führung des Radverkehrs auf Radfahrstreifen zu.

Quelle: Mainpost.de

2. Fahrradschutzstreifen i.V.m. zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h

Auf der B318 im Ortsbereich Bad Wiessee sollte in Teilbereichen der aktuellen Fahrradschutzstreifen zusätzlich eine zul. Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h festgesetzt werden. Dies würde die Akzeptanz der Schutzstreifen deutlich erhöhen. Insbesondere auch im Ortszentrum, wo die Schutzstreifen wegen zu geringer Fahrbahnbreite weggelassen werden, bringt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h mehr Sicherheit.

Foto: ADFC

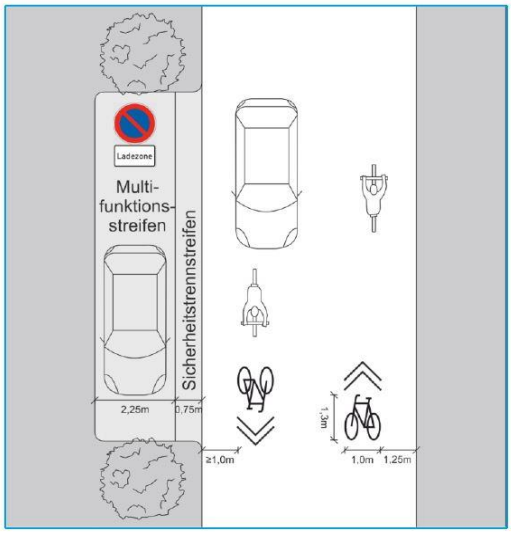
3. Führung im Mischverkehr bei zul. Höchstgeschwindigkeit 30 km/h ohne weitere Maßnahmen auf B 307 im Ortsbereich Tegernsee

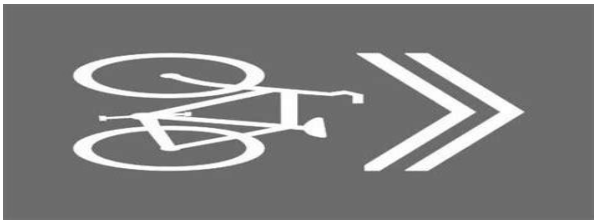
Durch die enge Ortsdurchfahrt sind vermutlich keine zusätzlichen Radverkehrsführungen möglich.

4. Führung im Mischverkehr mit Piktogrammketten

Auch die FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.) empfiehlt diese Maßnahme, um Netzlücken zu schließen & Routen sichtbarer zu gestalten, an Strecken, an denen keine andere Radverkehrsinfrastruktur umsetzbar ist, auf Hauptverkehrsstraßen im Basis-& Vorrangnetz des Radverkehrs. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung ist auch hier eine Höchstgeschwindigkeit von 30km/h sinnvoll.

B307 im zentralen Ortsbereich Rottach Egern





Die auf der Südl. Hauptstraße in Rottach-Egern angedachte einseitige Radverkehrsführung durch Fahrradschutzstreifen ist nochmals zu prüfen.

Die von uns geforderten Maßnahmen können, in Absprache mit den Gemeinden, zeitnah umgesetzt werden. Der Radverkehr muss sichtbarer gemacht und jetzt gefördert werden. Wir fordern die Straßenverkehrsbehörde, in diesem Fall das Landratsamt Miesbach auf, die neuen Gestaltungsmöglichkeiten auszuschöpfen, um die Sicherheit auf den Hauptverkehrsstraßen zu gewährleisten.

Literatur:

https://www.adfc.de/artikel/adfc-leitlinien-zur-radverkehrsinfrastruktur

https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/2743/file/V366_BF_Final.pdf

https://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten/2021/Bundesstrassen-2021.xlsx;jsessionid=EB316168EF8D8871C4F73B204E45D01D.live21324?__blob=publicationFile&v=4

https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/verkehrssicherheit-fuer-entscheider/Verkehrssicherheit-fuer-Entscheider_Rad-und-Fussverkehr-zusammen-oder-getrennt.pdf

https://baysis.bayern.de/internet/verdat/svz/zaehlstelle/index.html