
DIE HAUPTSTRASSE ALS FAHRRADSTRASSE!

BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN, Gemeinderatsfraktion Unterhaching
März 2021



Wir benötigen ein **Mobilitätskonzept für Unterhaching** und hier insbesondere für das Areal vom Gymnasium über den Platz am KUBIZ, die Hauptstraße, den Bahnhofsvorplatz bis zum Kreisel zwischen Münchner und Leipziger Straße unter Berücksichtigung der Rad- und Fußwege westlich der S-Bahn.

In der 8. Sitzung des Gemeinderates am 23.09.2020 wurde dieser Bereich und vor allem die Führung des Radverkehrs erstmals diskutiert. Der Gemeinderat verblieb so, dass die Fraktionen Ihre Ideen bei der Verwaltung einreichen und diese dann einen Entwurf vorlegt.

In diesem Dokument präzisieren wir unseren bereits im September eingebrachten GRÜNEN Vorschlag einer Fahrradstraße.



Inhalte

1. Fahrradverkehr in Unterhaching allgemein
2. Der Grüne Vorschlag: Die Hauptstraße als Fahrradstraße
3. Die Hauptstraße als Teil der Radverbindung von Oberhaching / Taufkirchen nach Giesing / Perlach / Neubiberg
4. Unsere Position zu den anderen Vorschlägen für die Hauptstraße



Fahrradverkehr in Unterhaching

- Kaum eigene Radwege
- Viele für Räder freigegebene Fußwege
 - Radler*innen müssen besondere Rücksicht auf Fußgänger*innen nehmen und dürfen laut StVO nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren.
 - Die meisten fahren schneller
 - Dadurch hohe Gefahr für Fußgänger*innen, vor allem für unsichere, ältere Personen und kleine Kinder
 - Es besteht auf diesen Wegen keine Benutzungspflicht, Radler*innen dürfen auch auf der Straße fahren - einige Autofahrer haben dafür kein Verständnis und verweisen die Radler*innen auf den Fußweg
 - Auf den Fußwegen ist die Zunahme des Radverkehrs, den sich alle Parteien wünschen, nicht mehr abzuwickeln



Fahrradverkehr in Unterhaching

Im Interesse von **Radler*innen UND Fußgänger*innen** brauchen wir Alternativen

Innerorts ist kein Platz für neue Wege - Es bleiben nur die Straßen

Option 1: Autos und Räder **Nebeneinander**

- Radfahrstreifen ersetzen Parkplätze, Abbiegespuren, Bäume
- Nicht überall durchgängig möglich, Räder müssten sich an manchen Stellen in den Autoverkehr einordnen
- Daher hauptsächlich, um Lücken in einem Radverkehrsnetz an Hauptstraßen zu schließen

Option 2: **Sicheres Miteinander** von Autos und Rädern

- Geschwindigkeit der Autos **auf Nebenstraßen** an den Radverkehr anpassen
 - **Fahrradstraßen** und **Überholverbot von Rädern**
 - Günstiger – vor allem Schilder und Markierungen



Die Hauptstraße in Unterhaching

- Hoher Anteil von Radler*innen auf dem westlichen Fußweg, vor allem vor und nach der Schule – dann auch mit besonders vielen Fußgänger*innen
- Nutzung des westlichen Fußwegs vom Kubiz Richtung Bahnhof nicht erlaubt (linksseitiger Radweg)
- Das „Räder verboten“ Schild bei der Post wird weitgehend ignoriert
- Im Zuge des Landkreis-Nahverkehrsplans müssen die Bushaltestellen am Bahnhof verlegt und erweitert werden (Barrierefreiheit, mehr Buslinien)
- Erste Diskussion im Gemeinderat im September 2020



Die GRÜNE Idee: Fahrradstraße

- **Vom Kreisverkehr bis zum KUBIZ**
- Für Kfz freigegeben, die sich aber anpassen müssen
- Fahrräder dürfen nebeneinander fahren
- Autos sollten zur Sicherheit, vor allem der vielen Schüler*innen, nicht überholen können und dürfen
- Geringer baulicher Aufwand
- Parkplätze und Bäume bleiben erhalten
- Ausweichverkehr über Hauptstraße wird weniger attraktiv
- Bereits gute Erfahrung in Unterhaching mit Fahrradstraßen
(Oskar-von-Miller-Straße und Karl-Matthes-Straße)



Hauptstraße: Fahrradstraße - Gestaltungsmöglichkeiten

- Piktogramme auf Straße
- Farbliche Markierung im Kreuzungsbereich
- Evtl. weitere Mittelinseln, um das Überholen zu erschweren
- Evtl. rote Randstreifen, damit Räder nicht zu nah an parkenden Autos vorbeifahren und durch sich öffnende Türen gefährdet werden
- Neue Schilder gemäß StVO: Überholverbot von Zweirädern



http://www.vpe-erlangen.de/fileadmin/user_upload/documents/wissensspeicher/Fahrradstrassen_Anlage_1_Leitlinien_fuer_die_einheitliche_Gestaltung_von_Fahrradstrassen.pdf

Busse und Fahrräder

- Ist es beim MVV und den Busfirmen durchsetzbar, wenn Busse langsamer werden? Wir denken: Ja
 - Gesamte Länge 500 Meter:
Tempo 15 statt 30 = 1 Minute maximaler Zeitverlust, zur Hauptverkehrszeit, wenn der Bus auch heute schon nicht durchgängig 30 km/h fahren kann, wohl eher 30 Sekunden oder noch weniger
 - Erlangen: Bayernstraße – funktioniert laut Stadt gut ¹
 - Regensburg: Busse fahren durch die Fußgängerzone
 - München: Tram 19 quert Fußgängerzone in Theatinerstraße
 - München, Dietlindenstraße + Nürnberg, Nordwestring: Gemeinsame Bus- und Fahrradspur



<https://www.adfc-nuernberg.de/radverkehr/aktuelle-themen/2019/>

(1) <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/fahrradstrassen-erlangen>



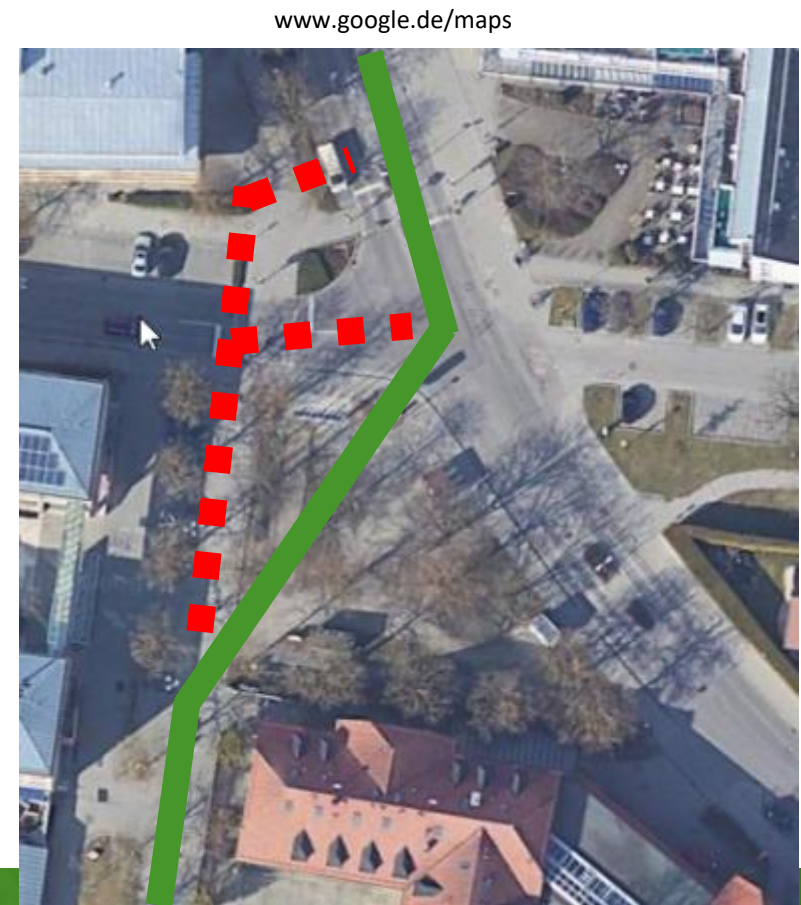
Hauptstraße: Zufahrten

- Damit die Radfahrer*innen – vor allem die Schüler*innen – die Fahrradstraße auch wirklich nutzen, braucht es sichere Zu- und Abfahrten
 - Am KUBIZ
 - Am Bahnhof
 - Am Kreisverkehr Leipziger/Münchner/Witney Straße
- ... sonst fahren sie weiter geradeaus rechtswidrig auf dem westlichen Gehweg
- Die Gestaltung könnte von der Wahl des Landkreises für die „Schnelle tangentielle Radverbindung“ beeinflusst werden, die an einem dieser drei Punkte die Hauptstraße kreuzen könnte



KUBIZ-Vorplatz

- Geradliniger Weg zur Kreuzung, nicht mehr zum westlichen Gehweg hin
- Abflachung des Bordsteins zur Straße
- Uhr und Boule-Bahnen versetzen



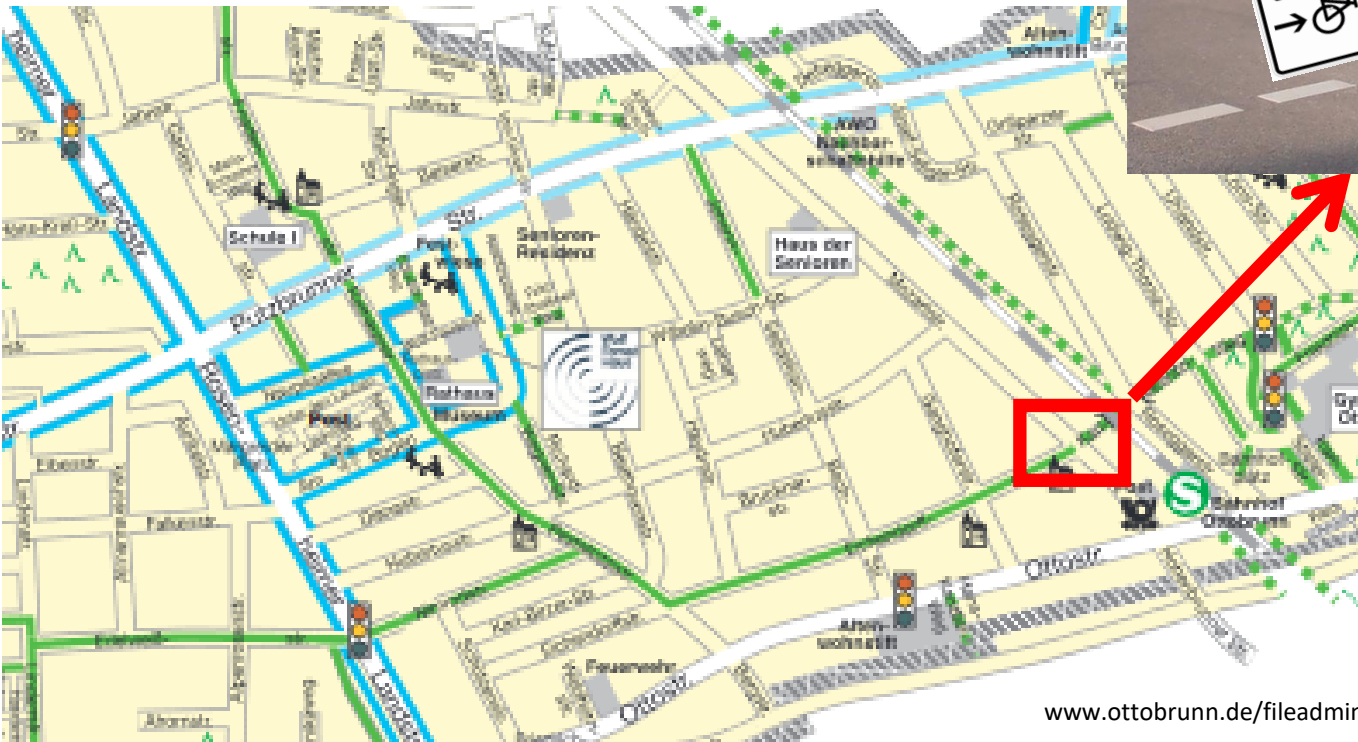
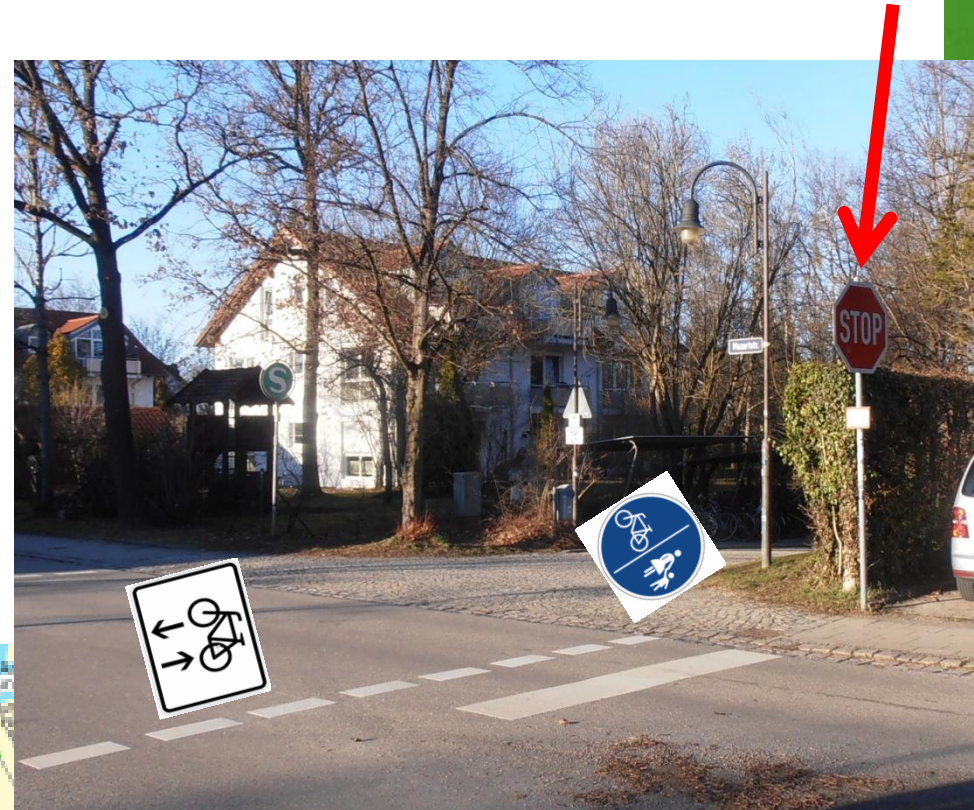
Kreuzung am KUBIZ – Option 1

- Wie kommen die Radler*innen sicher auf die Straße?
 - Kreuzung mit Fahrradstraße als Vorfahrtsstraße unter Beibehaltung der beiden Bedarfsampeln

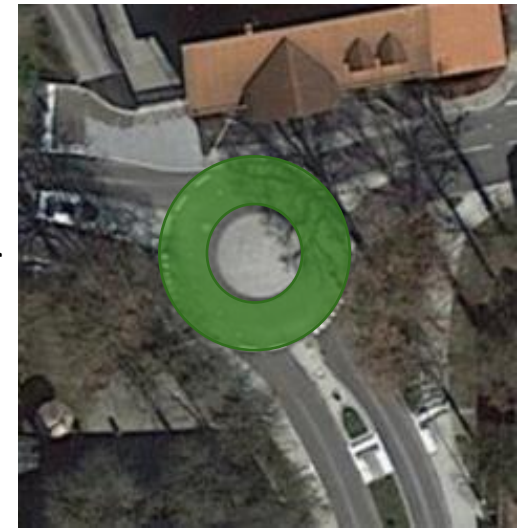
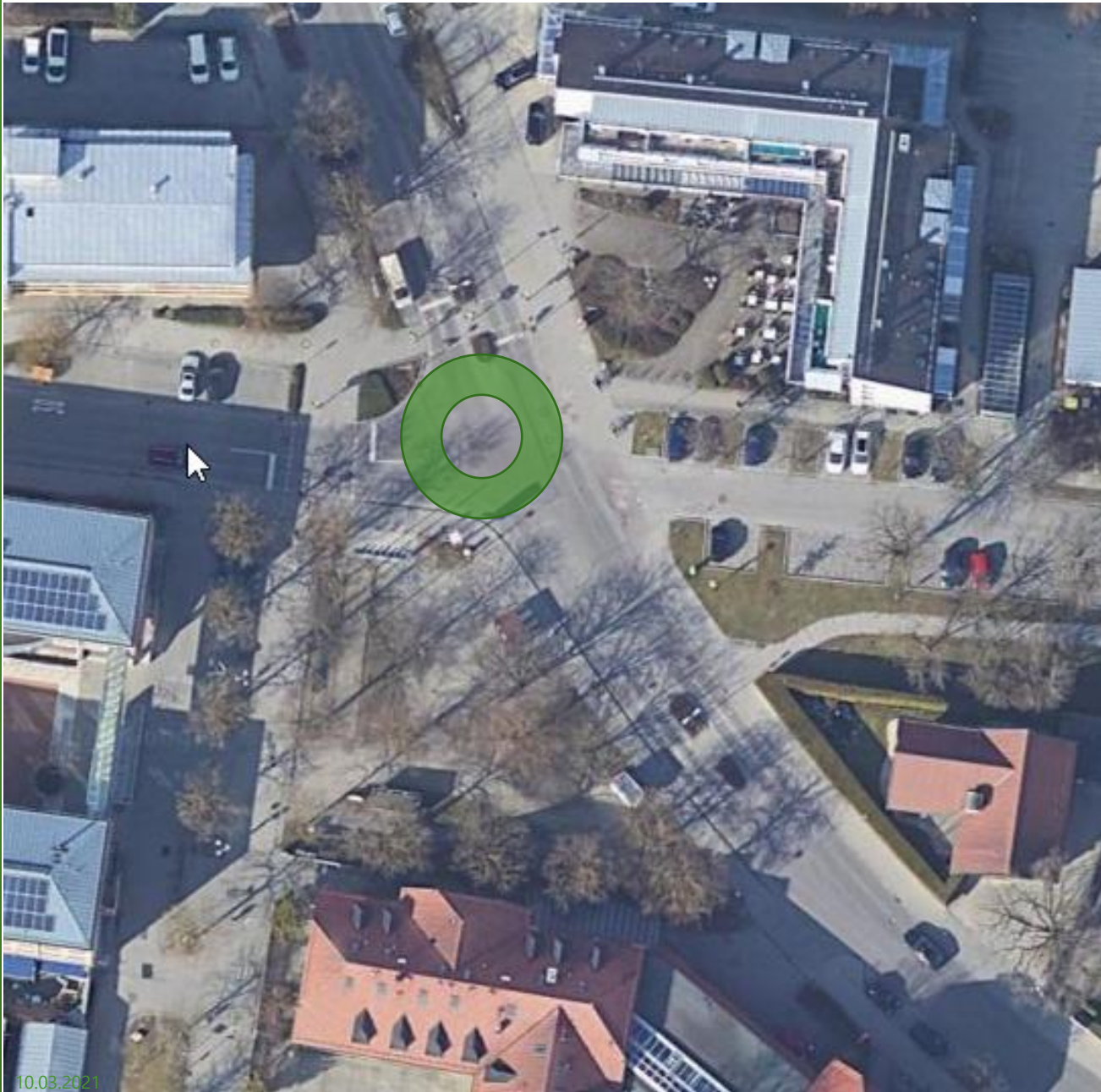


Beispiel Ottobrunn

- Die Fahrradstraße Eichendorffstraße geht in den getrennten Rad-/Fußweg Karl-Valentin-Weg über und hat Vorrang vor der Mozartstraße – dort STOP für Autos
- Teil einer zentralen Fahrradroute



Kreuzung am KUBIZ – Option 2



Ottobrunn / München

Bahnhof / Siegersbrunn / Glonn

Aying / Rosenheim

- Kleiner Kreisverkehr, z.B. in Höhenkirchen, Busse überfahren den gepflasterten Mittelbereich



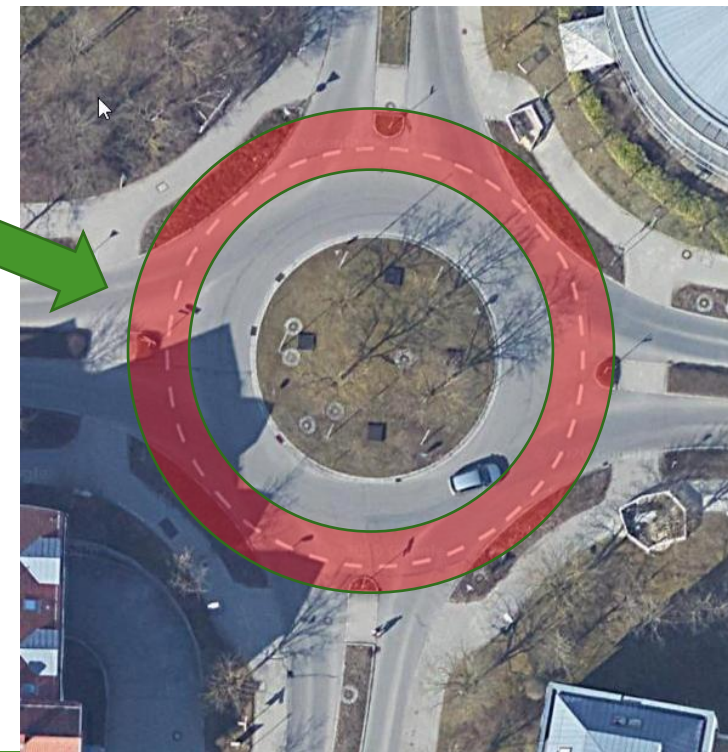
Bahnhofs-Vorplatz

- Möglichst viele Fahrradfahrer*innen Richtung Stumpfweide und Münchner Straße sollten auf der Hauptstraße bleiben, um nicht durch den Engpass am Bahnhofsvorplatz und auf die Fußwege Wolfratshauser Weg und Bahnhofsweg zu müssen.
- Für die, die doch zum Bahnhof wollen, ist die Querung der Hauptstraße einfach möglich, da von der Fahrradstraße aus nur noch eine Fahrbahn gequert werden muss und nicht mehr zwei.
- Es gibt auch weiterhin die Ampel



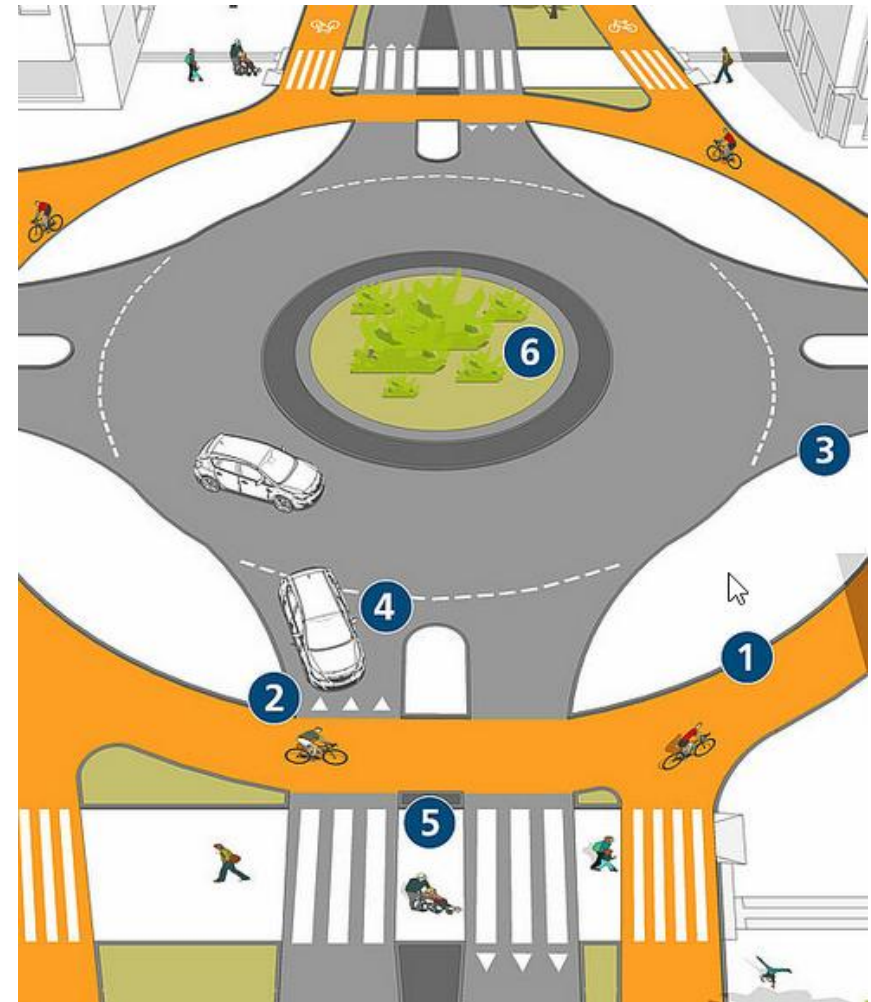
Kreisverkehr Leipziger/Münchner

- Wie erreichen wir eine sichere Kreuzung der Fahrradroute Hauptstraße – Witneystraße mit der Autostraße Münchner – Leipziger Straße am Kreisverkehr?
- z.B. Pflastersteine an den Zufahrten
- z.B. optische Verengungen durch farbliche Gestaltung
- z.B. durch einen Radstreifen direkt neben der Fahrbahn
→ Räder sind für die Autos sichtbar



Kreisverkehr Leipziger/Münchner

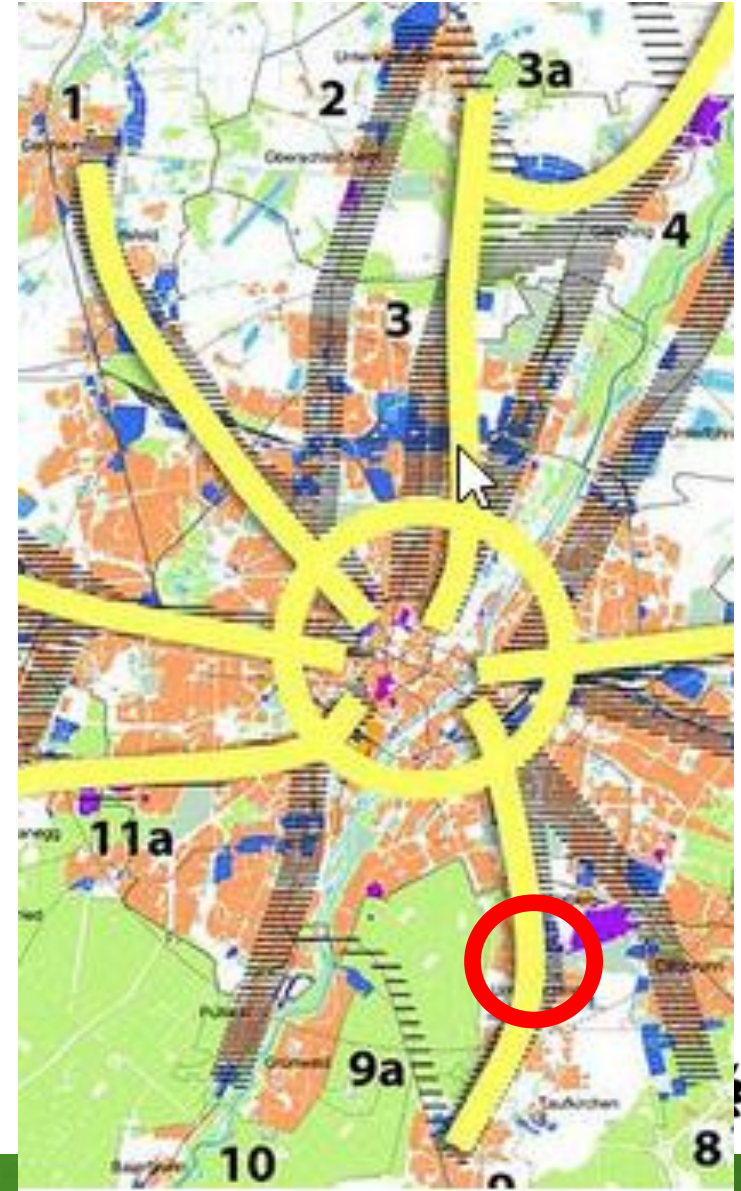
- z.B. Gestaltung nach niederländischem Vorbild
- (1) Farblich eingefärbter Radweg, an den Straßen höher gesetzt
- (2) Vorfahrt für Radfahrer*innen in beiden Richtungen, Haifischzähne für Kfz-Verkehr
- (3) Enge Radien für den Kfz-Verkehr zur Verlangsamung
- (4) Ein Auto hat zwischen Kreisverkehr und Radweg Platz um zu warten
- (5) Verkehrsinseln, wie heute schon
- (6) erhöhte Mittelinsel wie heute schon
- Nicht auf Haupt- und Witneystraße, dort fahren die Räder auf der Straße



Die Hauptstraße als Teil einer Nord-Süd Fahrradroute?

- Eine der radialen Radrouten-Korridore des Landkreises führt durch Unterhaching
- Könnte zusätzliche Kund*innen für die Geschäfte in der Hauptstraße bringen

Aus: <https://www.pv-muenchen.de/themen/veranstaltungen/mobilitaet/radschnellwege/radschnellwege-stand-herausforderungen>

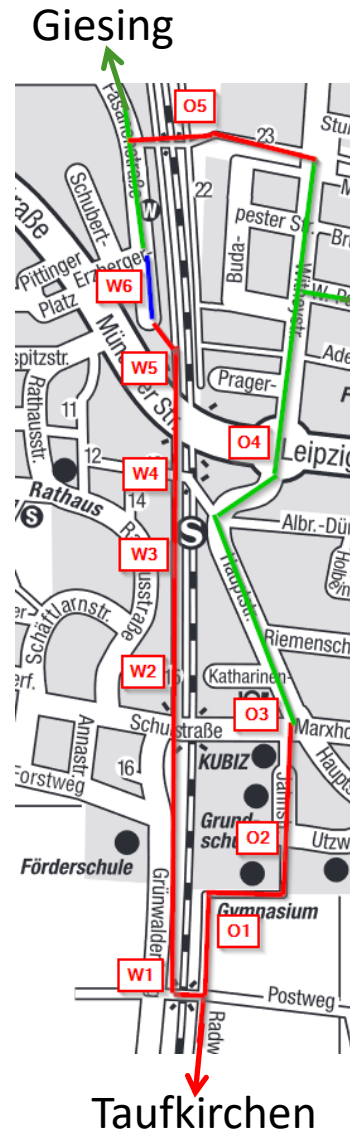


Die Hauptstraße als Teil einer Nord-Süd Fahrradroute?

Westlich S-Bahn: 1,5km,
vorwiegend mit Fußverkehr
(rot), wenig

Gestaltungsspielraum

- W1: unübersichtliche Abzweigung
- W2: Hausausgänge
- W3: S-Bahn Abgänge
- **W4: !!! Fußgängerzone !!!**
- W5: Umlaufsperrn
- W6: Verkehrsberuhigter Bereich (blau)



Neuberg/Perlach

Östlich S-Bahn: 1,9km, zur Hälfte
Fahrradstraße (grün)

- O1: mit Fußgängern –
zwei parallele Wege möglich
- O2: Schulbereich –
Betrieb nur temporär
- O3: Kubiz Kreuzung
- O4: Kreisverkehr
- O5: S-Bahn Unterführung -
ggf. zweiter Weg möglich



Andere Vorschläge: Radweg auf Westseite

- Vorschlag der Gemeindeverwaltung:
 - Zweirichtungs-Radweg auf der Westseite der Hauptstraße bis zur zu erweiternden Bushaltestelle am Bahnhof, dann Übergang in eine „Quasi-Fußgängerzone“
- Gegenargumente
 - Wegfall der für das Mikroklima wichtigen Bäume
 - Gefahrenpotential bei den Grundstücksausfahrten durch Zweirichtungsradweg
 - Gefahrenpotential in der Fußgängerzone, vor allem für ein- und aussteigenden Bus-Fahrgästen
 - Wegfall von Parkplätzen



Andere Vorschläge: Umleitung Radverkehr über Schulstraße

- Von einigen Gemeinderät*innen im Umweltausschuss favorisiert
- Wie soll es dann weitergehen? Vermutlich Deisenhofener Weg
- Fußverkehr dort auch nicht gering!!
- (1) Enormer Konflikt Bahnhofsunterführung
- (2) Starker Konflikt Abgänge S-Bahnsteig
- (3) Konflikt Haus-Ausgänge
- (4) Wie Übergang Schulstraße / Deisenhofener Weg? Aktuell sehr enge Kurven auf Nord- und Südseite
- Eine Brücke über den Bahnhofsweg ist teuer und schwer realisierbar (wenig Platz, Bahn-Grund)



Wir freuen und auf die Diskussion unseres und der anderen Konzepte mit dem Bürgermeister, den anderen Fraktionen, der Gemeindeverwaltung, den Bürger*innen, dem ADFC, dem AK Mobilität der Lokalen Agenda 21, den Senior*innen, dem Behindertenbeirat, den Schüler*innen, der Jugendvertretung, dem Gewerbeverband, der Polizei, dem MVV und dem Landkreis.

Die Verkehrsführung in der Hauptstraße - auch mit der geplanten Erweiterung der Bushaltestellen - ist für uns ein erster Schritt den Bereich zwischen Bahnhof und KUBIZ attraktiver zu gestalten. Weitere Themen sind im Speziellen die Gestaltung der Plätze am Bahnhof und am KUBIZ und ganz allgemein die Frage, wie wir in Zukunft in diesem Areal leben, einkaufen und kommunizieren wollen.

Außerdem ist dies ein Schritt in Unterhaching die Verkehrswende voranzutreiben und in unserem Ort den Fuß- und Radverkehr zu stärken, dem weitere Folgen müssen, wie z.B. die Ausweisung eines sicheren und zügig zu befahrenden Radroutennetzes.

