Verkehrsentwicklungsplan
Gemeinde Karlsfeld

2. Arbeitskreissitzung nicht-motorisierter Individualverkehr

22. Oktober 2015, 18:30 bis 21:00 Uhr

Christoph Hessel, Dr.-Ing.
Darius Philipp Shahinfar, Dipl.-Ing.
Nicole Wörle, Cand. B. Sc.

gevas humberg & partner

Gliederung

1. Vorstellung der Teilnehmer
2. Bestand des Radwegenetzes in der Gemeinde Karlsfeld
3. Vorschläge zu Ausbaumaßnahmen im Radwegenetz
4. Realisierungsmöglichkeiten zu einzelnen ortsbezogenen Vorschlägen
5. Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur und der Situation für Radfahrer
6. Potential Radschnellweg in Karlsfeld
7. Ausblick/ weiteres Vorgehen

1. Vorstellung der Teilnehmer

VEP Karlsfeld

2. Arbeitskreis nMIV

22. Oktober 2015

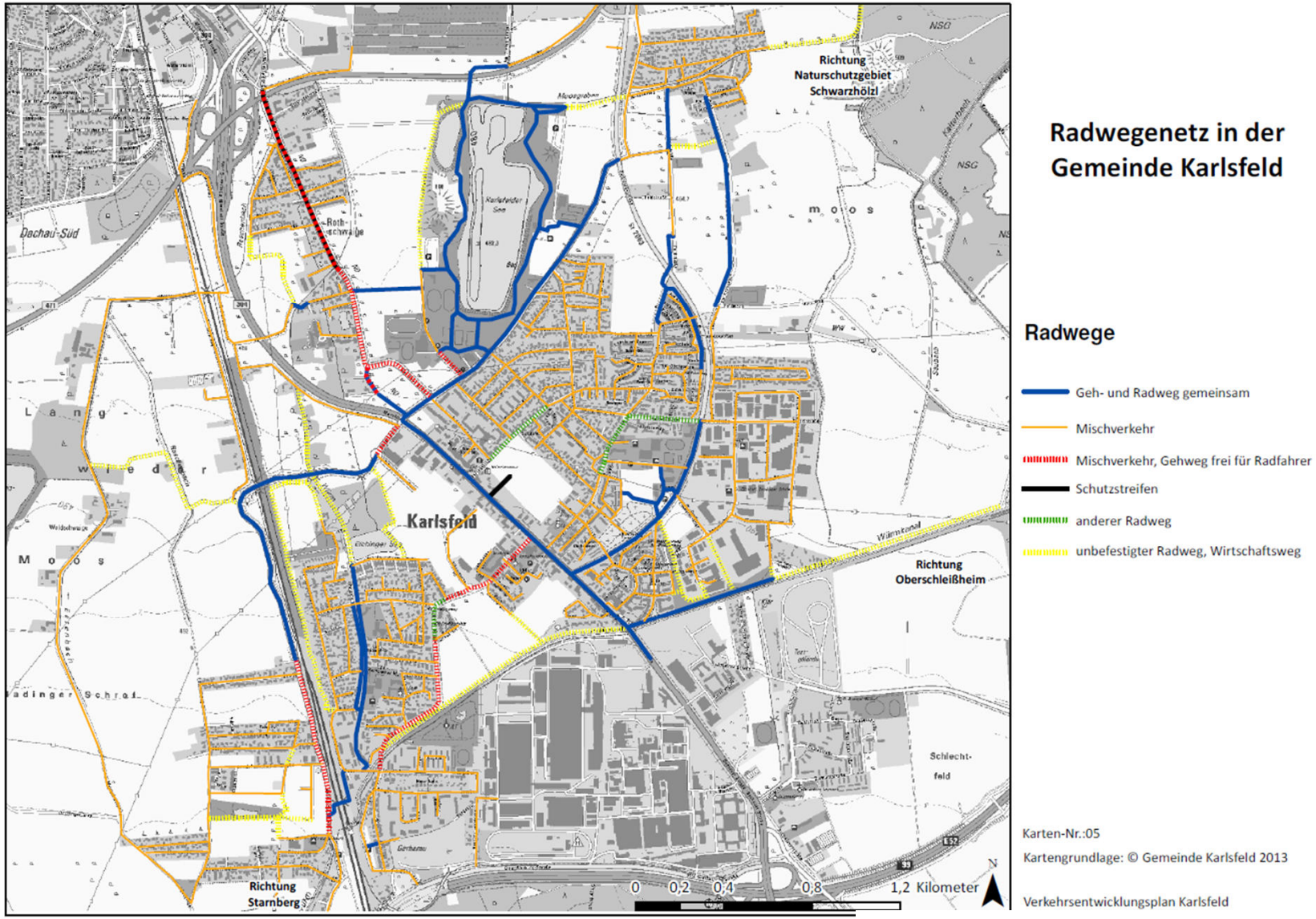
2. Bestand des Radwegenetzes in der Gemeinde Karlsfeld

VEP Karlsfeld

2. Arbeitskreis nMIV

22. Oktober 2015

Bestand des Radwegenetzes in der Gemeinde Karlsfeld



Radwegenetz in der Gemeinde Karlsfeld

Radwege

- Geh- und Radweg gemeinsam
- Mischverkehr
- Mischverkehr, Gehweg frei für Radfahrer
- Schutzstreifen
- anderer Radweg
- unbefestigter Radweg, Wirtschaftsweg

Karten-Nr.:05

Kartengrundlage: © Gemeinde Karlsfeld 2013

Verkehrsentwicklungsplan Karlsfeld

Hintergrundabbildung: Copyright © Gemeinde Karlsfeld

3. Vorschläge zu Ausbaumaßnahmen im Radwegenetz

VEP Karlsfeld

2. Arbeitskreis nMIV

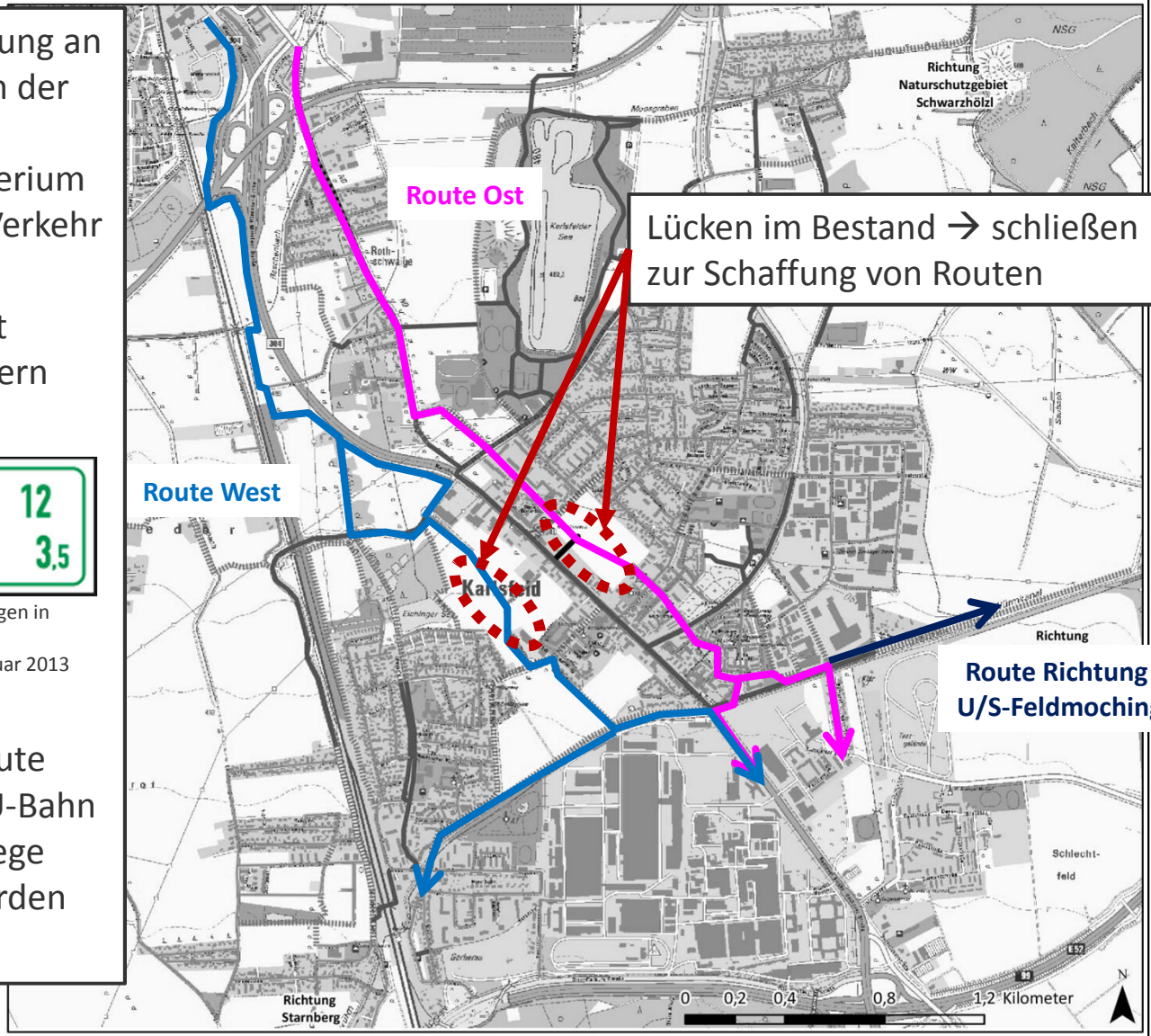
22. Oktober 2015

Vorschläge zum Ausbau von zwei von der B304 unabhängigen Radwegrouten

- Wegweisende Beschilderung an Radwegen in Bayern nach der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr
- Ausweisung der routen-orientierten Radwege mit Piktogramm-Zusatzschildern
- Bsp.:

Quelle: Wegweisende Beschilderung an Radwegen in Bayern, Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, Januar 2013

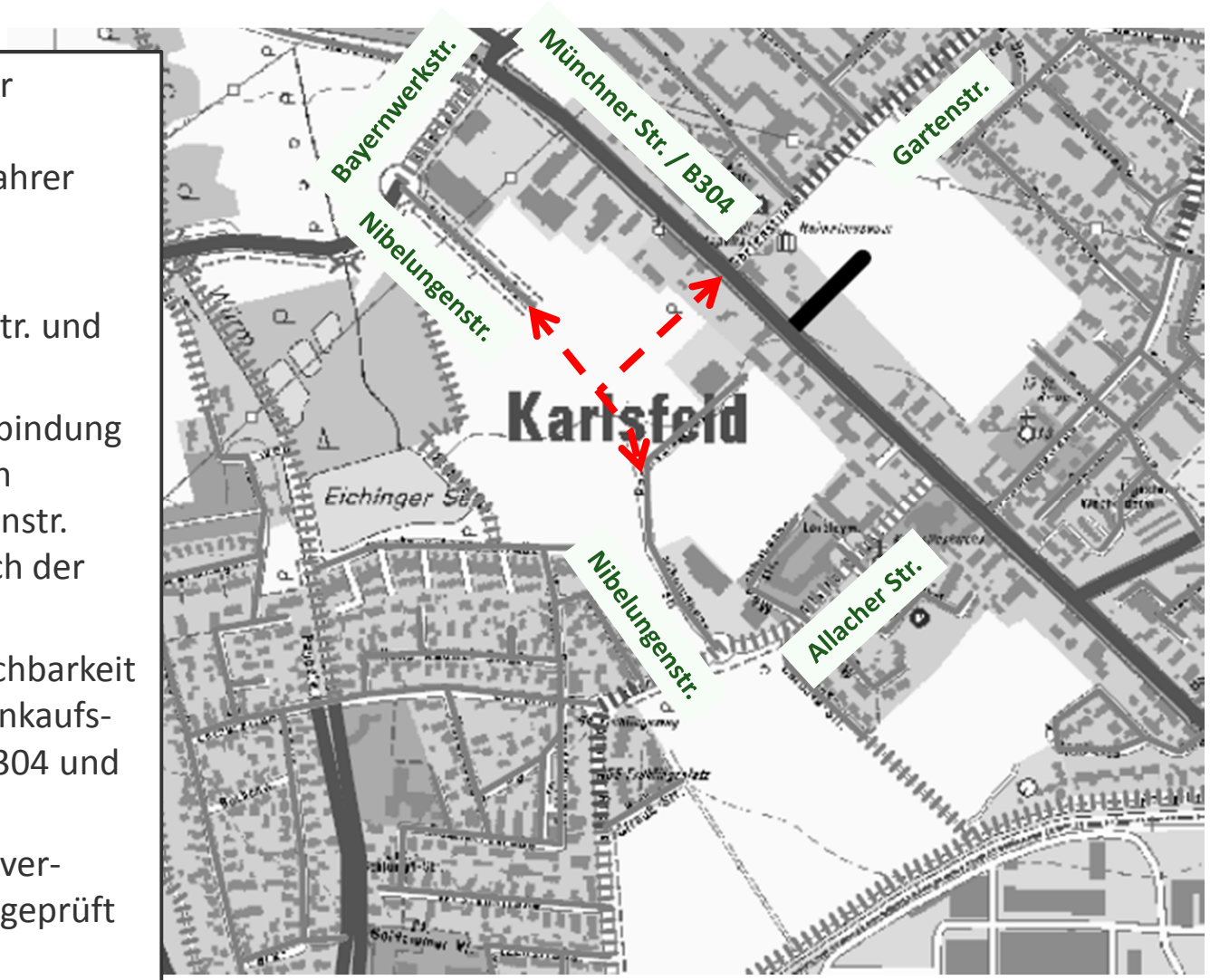
- Vorschlag: zusätzliche Route nach Osten Richtung S-/U-Bahn Feldmoching (U2, S1). Wege müssten hergerichtet werden (LH München)



Hintergrundabbildung: Copyright © Gemeinde Karlsfeld

Lückenschluss Nibelungenstraße

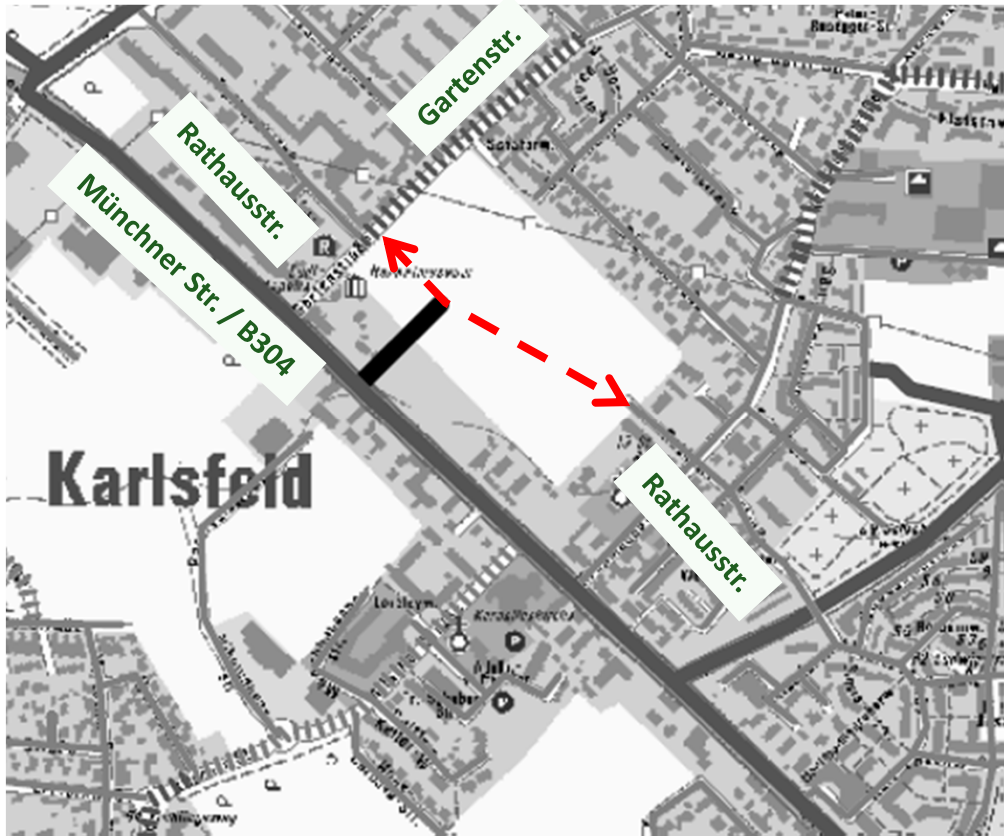
- Lückenschluss in der Nibelungenstraße, zumindest für Radfahrer und Fußgänger
- Direkte Verbindung zwischen Allacher Str. und Bayernwerkstr.
- Plus: neue Querverbindung zur Münchner Str. in Verlängerung Gartenstr. nach Karlsfeld östlich der B304
- Verbesserung Erreichbarkeit der umliegenden Einkaufs-möglichkeiten an B304 und Nibelungenstr.
- Anordnung der Radver-kehrsanlagen muss geprüft werden



Hintergrundabbildung: Copyright © Gemeinde Karlsfeld

Lückenschluss Rathausstraße

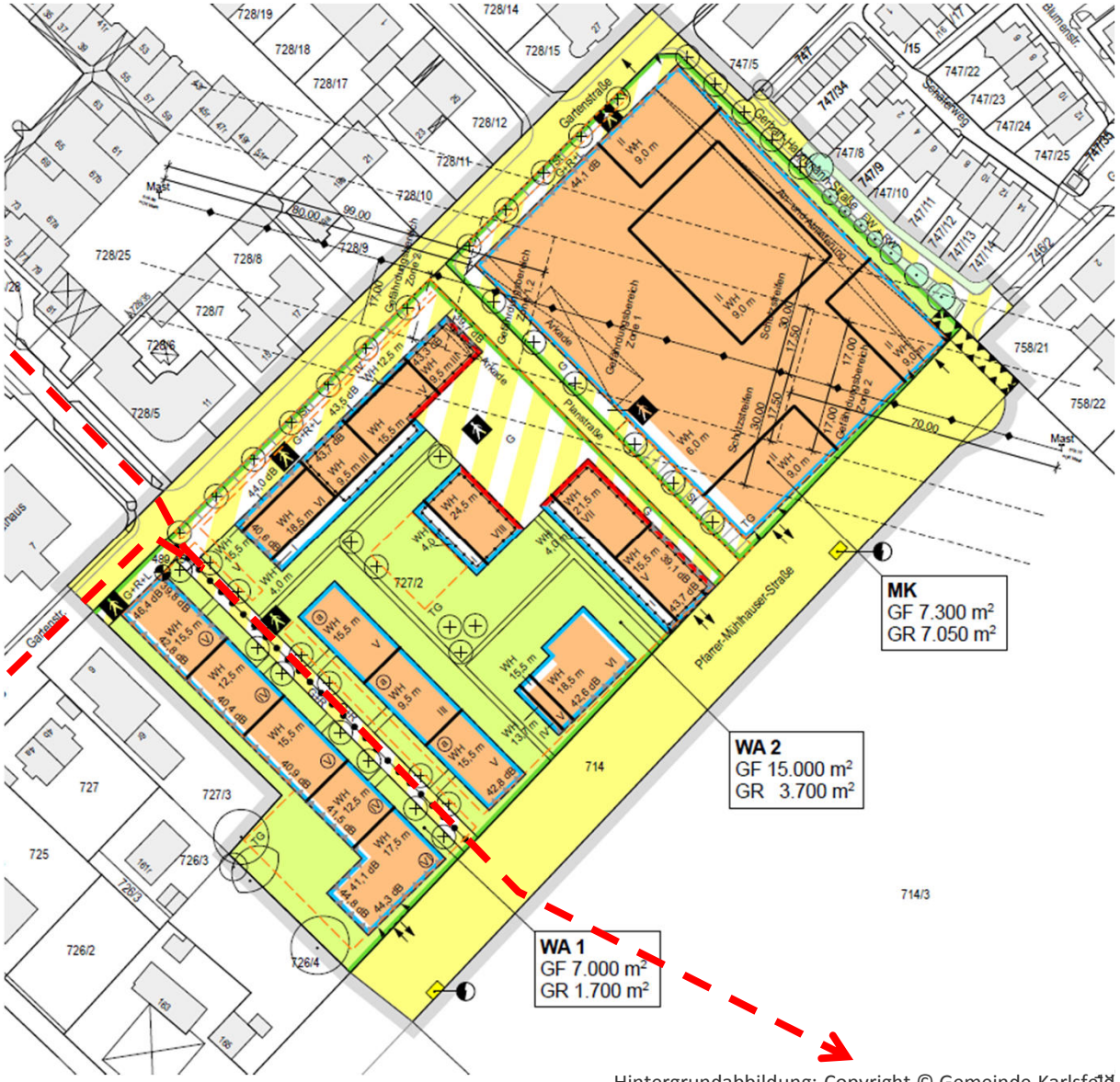
- Lückenschluss für Radfahrer und Fußgänger in der Rathausstr. durch die Neue Mitte Karlsfeld und darüber hinaus
- Schnelle Durchquerung des Gemeindekerns mit dem Rad
- Schaffung durchgehender Nord-Süd-Verbindung
- Gute Erreichbarkeit der umliegenden Einkaufs-möglichkeiten in der Neuen Mitte
- Anordnung der Radver-kehrsanlagen muss geprüft werden



Hintergrundabbildung: Copyright © Gemeinde Karlsfeld

Geplante Rad-/ Fußgängerführung in der Neuen Mitte Karlsfeld

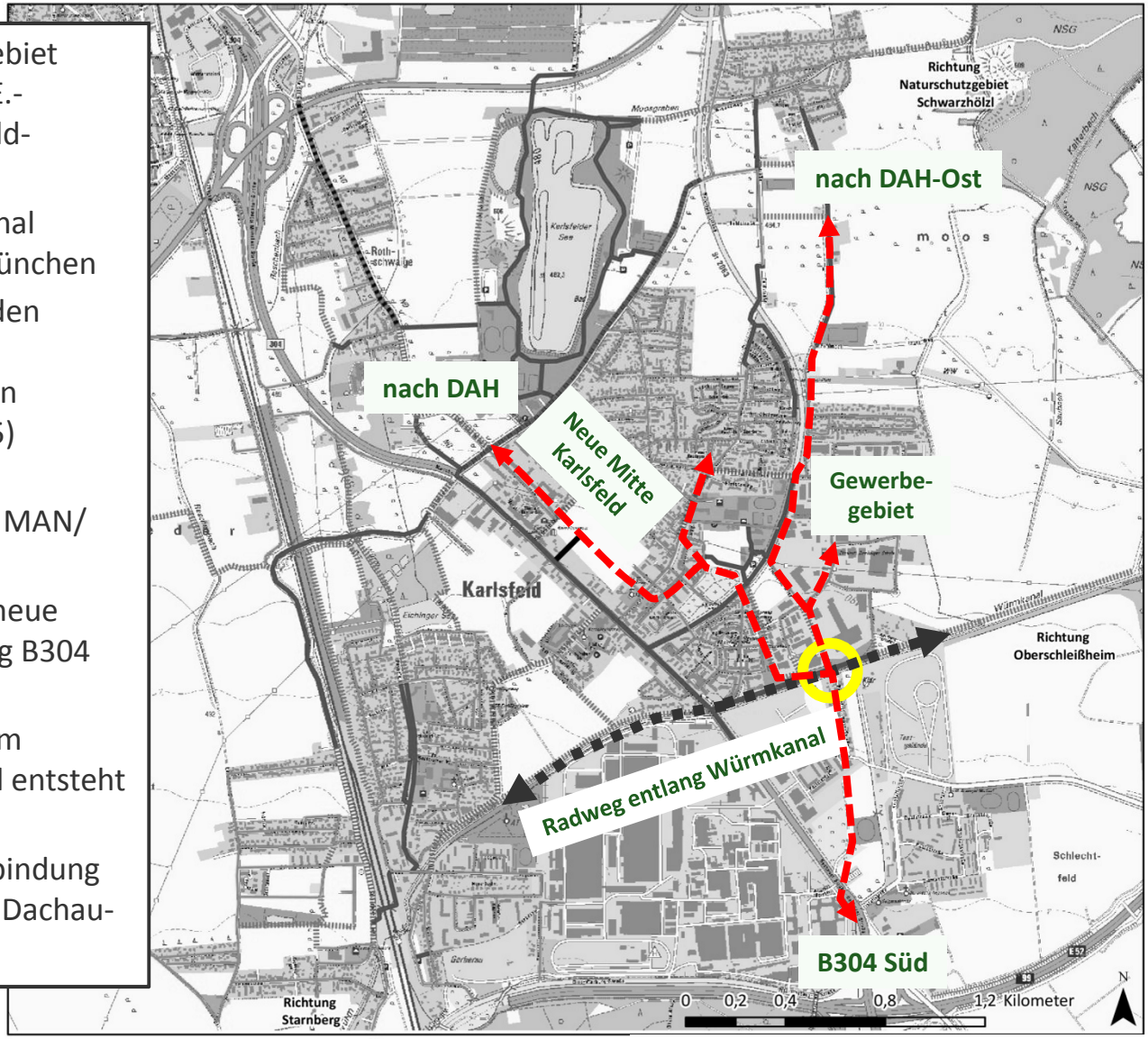
- Bebauungsplan für die Neue Mitte Karlsfeld mit vorgesehenen Rad- und Fußwegen
- Für die weitere Verkehrsführung nach Süden über noch unbebautes Grundstück gibt es noch keinen Bebauungsplan
- Vorschlag: Fortführung bis zur südlichen Rathausstr.
  → Lückenschluss



Hintergrundabbildung: Copyright © Gemeinde Karlsfeld

Zusätzliche Querung Würmkanal

- Querung in Höhe Gewerbegebiet Karlsfeld, entlang Achse Dr.-E.-Zimmermann-Allee – Berthold-Litzmann-Str.
- Lückenschluss über Würmkanal zwischen Karlsfeld und LH München
- Auch die LH München sieht den Lückenschluss zur besseren Vernetzung als erforderlich an (Runder Tisch am 22.07.2015)
- Schnelle Verbindung von Gewerbegebiet Karlsfeld mit MAN/ MTU + Würmkanal-Radweg
- Insbesondere für Radfahrer neue Möglichkeiten zur Umfahrung B304 im Gemeindegebiet
- In Kombination mit geplantem Radweg Neue Mitte Karlsfeld entsteht Route parallel zur B304
- Schaffung großräumiger Verbindung B304 Süd mit Karlsfeld-Ost + Dachau-Ost/ -West



Hintergrundabbildung: Copyright © Gemeinde Karlsfeld

4. Realisierungsmöglichkeiten zu einzelnen ortsbezogenen Vorschlägen

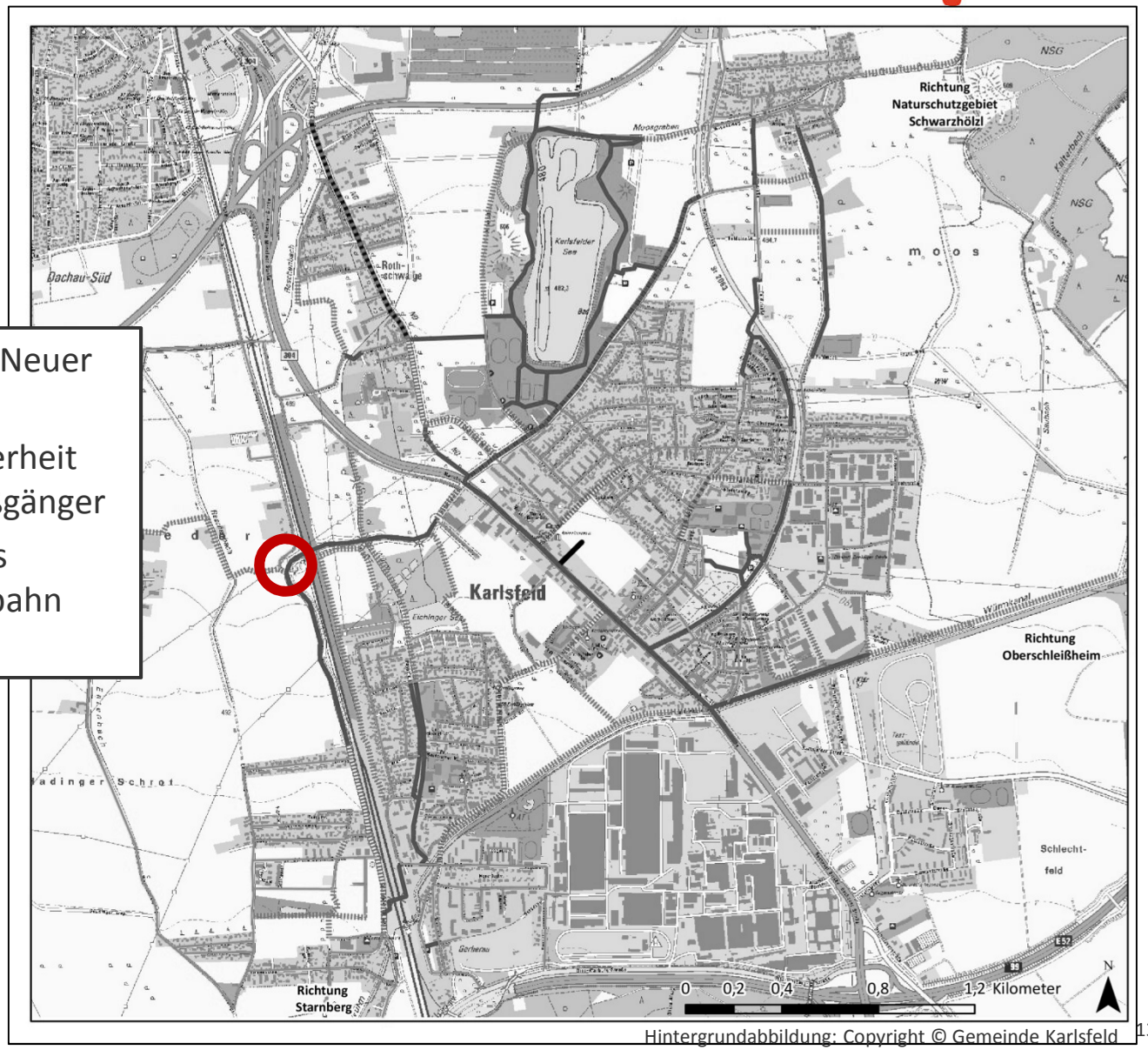
VEP Karlsfeld

2. Arbeitskreis nMIV

22. Oktober 2015

Querungshilfe in der Alten Bayernwerkstraße

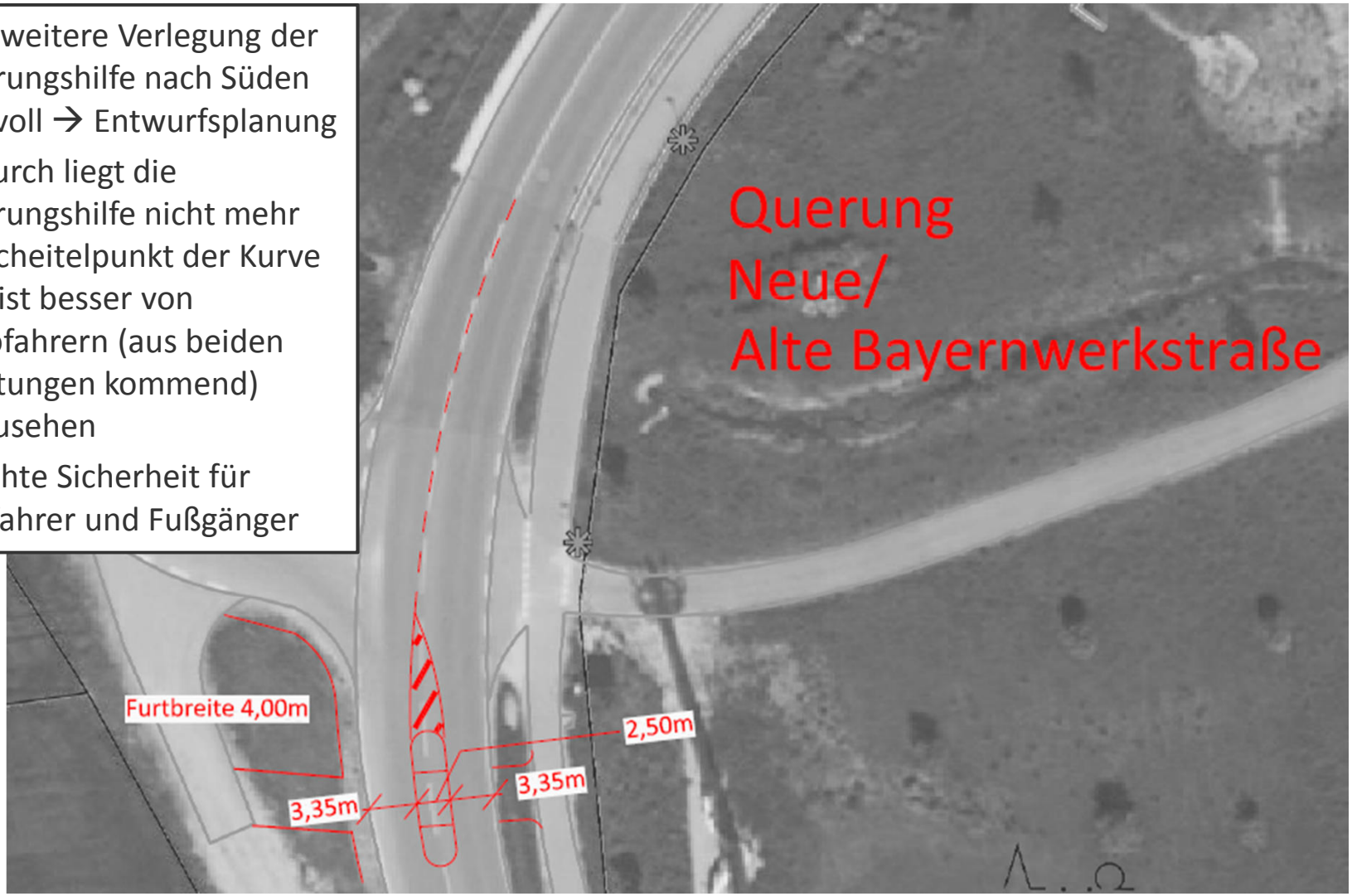
- Querung von Alter zu Neuer Bayernwerkstraße
- Erhöhte Verkehrssicherheit für Radfahrer und Fußgänger
- Sicheres und schnelles Überqueren der Fahrbahn durch nMIV möglich



Hintergrundabbildung: Copyright © Gemeinde Karlsfeld

Querungshilfe in der Alten Bayernwerkstraße

- u.U. weitere Verlegung der Querungshilfe nach Süden sinnvoll → Entwurfsplanung
- Dadurch liegt die Querungshilfe nicht mehr im Scheitelpunkt der Kurve und ist besser von Autofahrern (aus beiden Richtungen kommend) einzusehen
- Erhöhte Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger



Hintergrundabbildung: Copyright © Gemeinde Karlsfeld

Situation des Radverkehrs in der Hochstraße

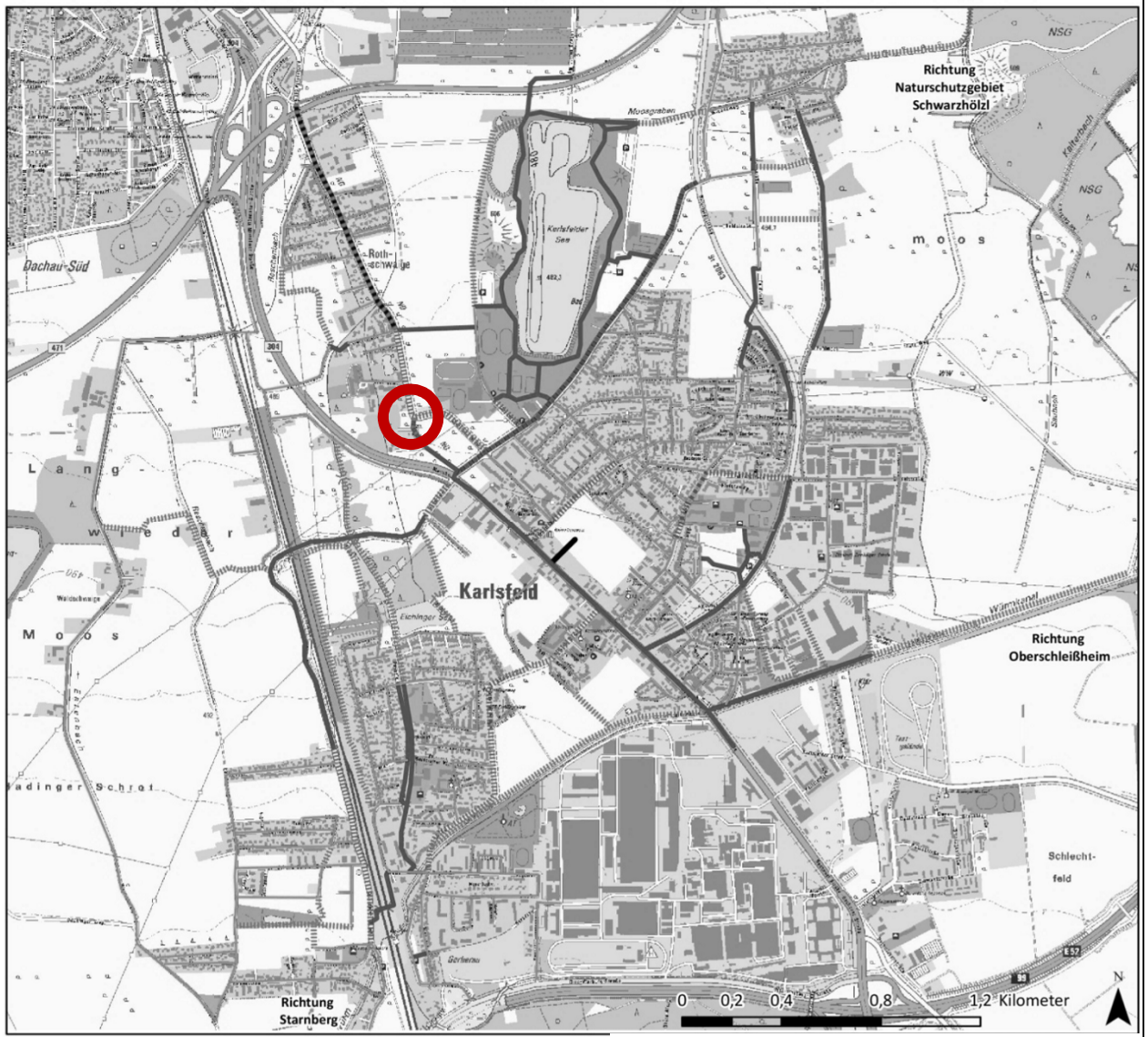
Vorhandener gemeinsamer Rad- & Fußweg laut ADFC „viel zu eng“

- Benutzungspflicht aufgehoben
- Tempo 30 in der Hochstraße → Radfahrer können auch auf der Straße fahren
- Vorschlag: Gehweg – Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ (1022-10 StVO) auf Seeseite
- ‚Land‘-Seite „anderer Radweg“ wie in Abbildung, darf benutzt werden

Hintergrundabbildung: Copyright © Gemeinde Karlsfeld

Fußgänger- und Radfahrersignalanlage (FSA) an der Münchner Straße (Rothschwaige)

- Kreuzender Geh- und Radweg in Kurvenlage Münchner Str. (Rothschw.)
- Starke kreuzende Schüler-Fahrradströme
- Möglichkeit: Einrichtung einer FSA in diesem Bereich
- Erhalt der vorhandenen Querungshilfe
- „Dunkelschaltung“: grün nur auf Anforderung
- FSA so positionieren, dass Sichtbarkeit für Kfz aus beiden Richtungen gegeben ist



Hintergrundabbildung: Copyright © Gemeinde Karlsfeld

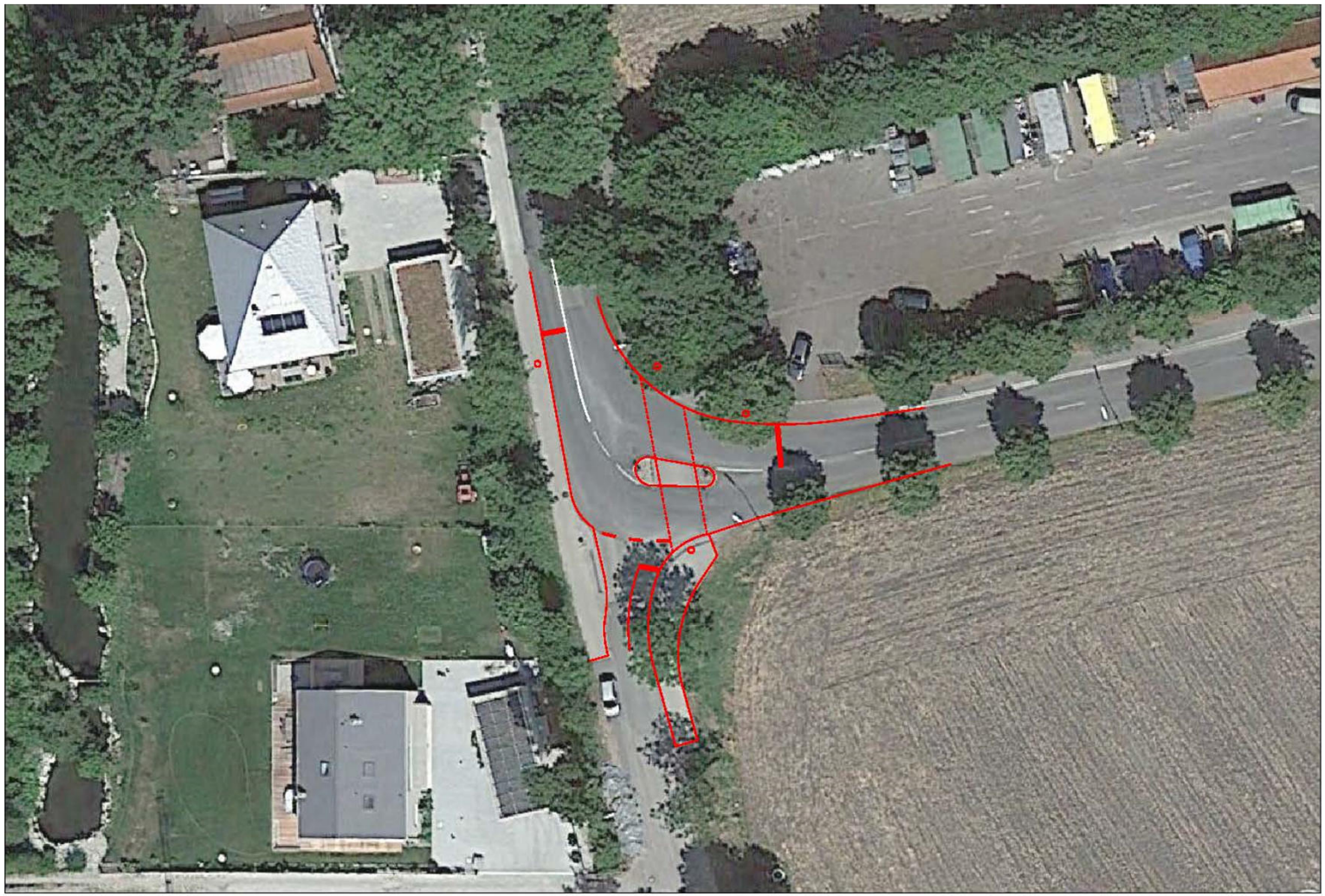
FSA an der Münchner Straße (Rothschwaige)

FSA an der Münchner Straße (Rothschwaige)

FSA an der Münchner Straße (Rothschwaige)

FSA an der Münchner Straße (Rothschwaige)

Variante 1: mit einer Furt (Zufahrt Süd nach Norden frei)



Hintergrundabbildung: Copyright © Google Earth Pro

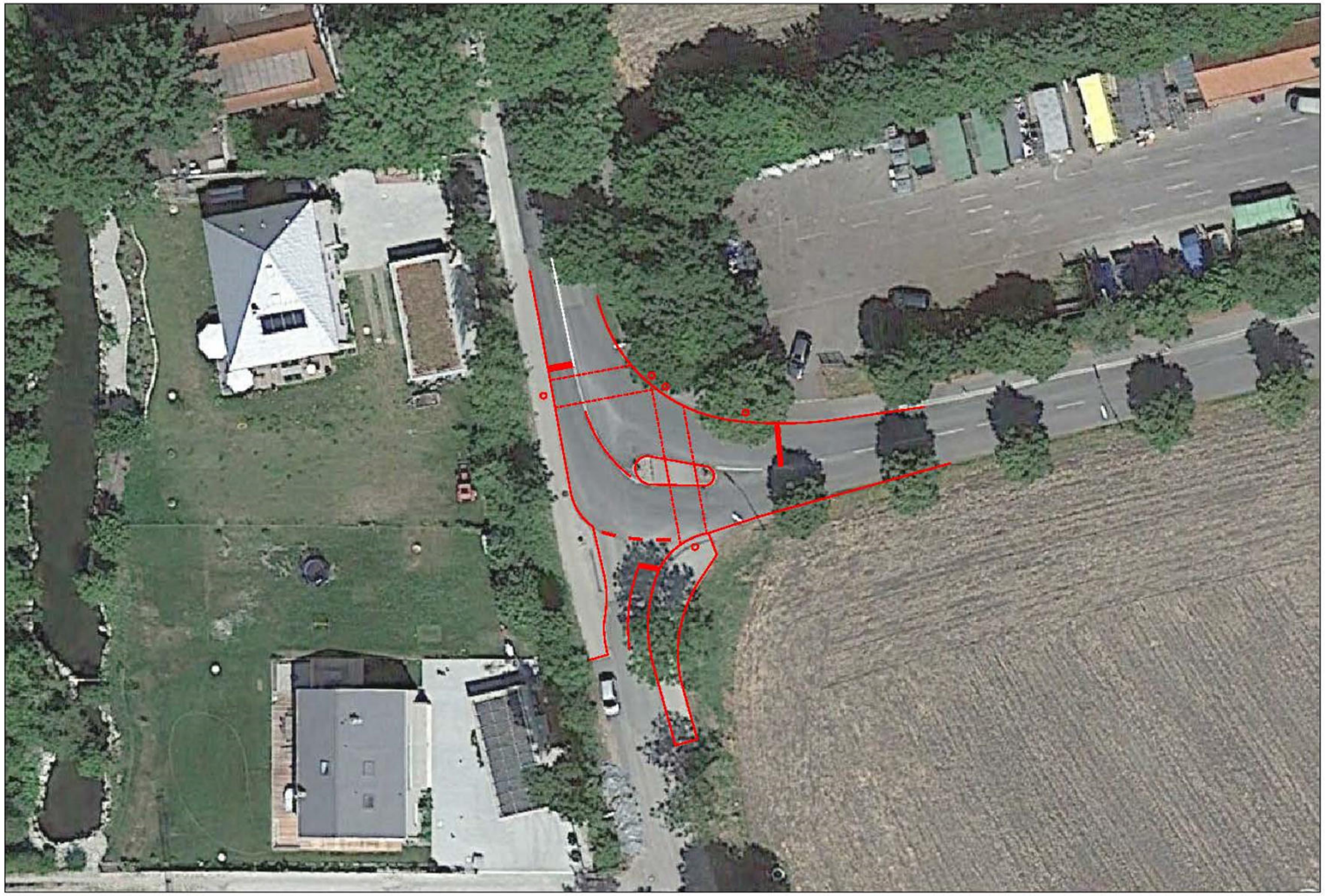
VEP Karlsfeld

2. Arbeitskreis nMIV

22. Oktober 2015

FSA an der Münchner Straße (Rothschwaige)

Variante 2: mit zwei Furten (Zufahrt Süd: für Kfz rot bei F/R-grün)



Hintergrundabbildung: Copyright © Google Earth Pro

VEP Karlsfeld

2. Arbeitskreis nMIV

22. Oktober 2015

Radverkehrsführung in der Augustenfelder Straße (Dachau)

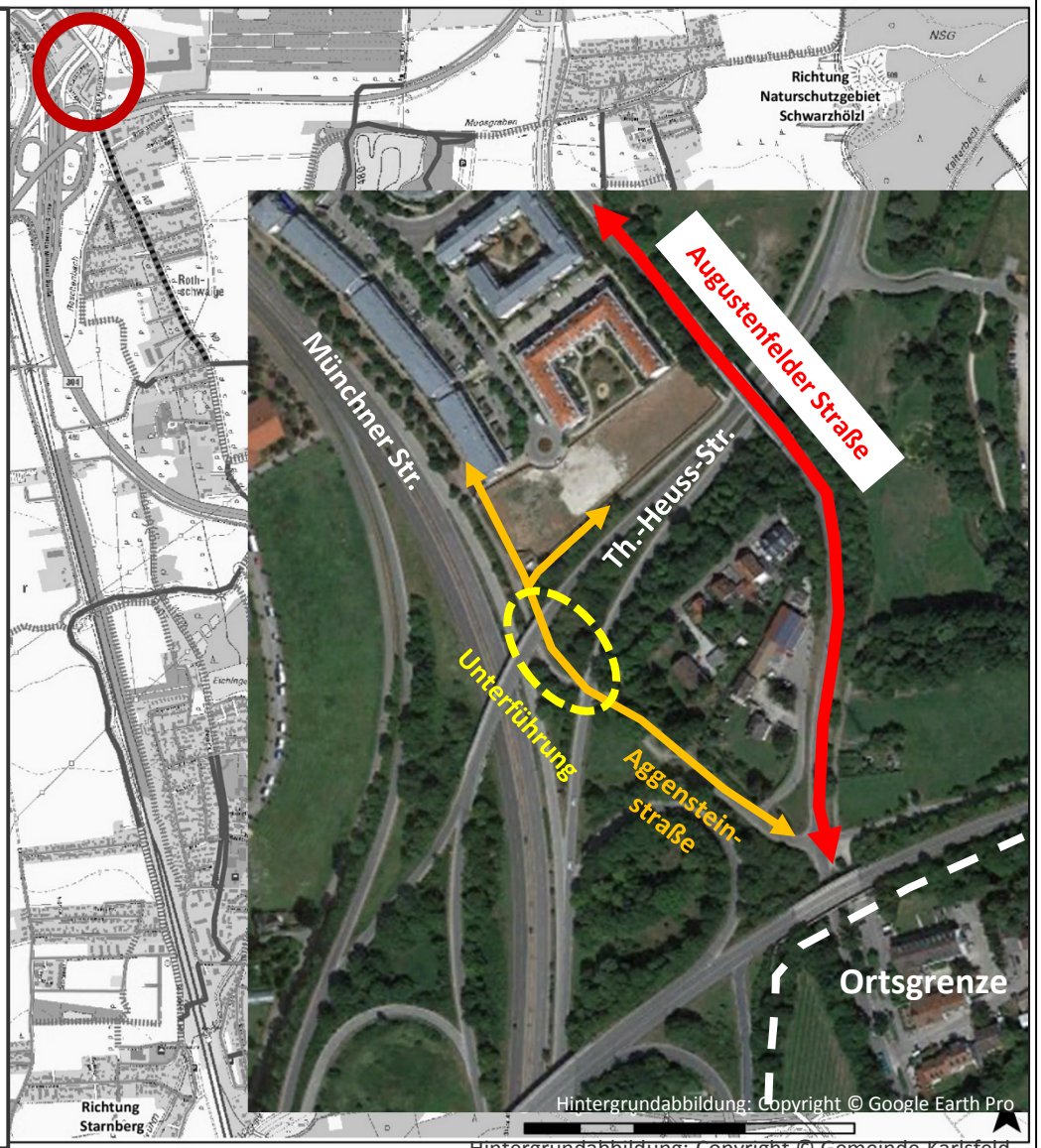
Bestand Augustenfelder Straße:

- Radverbindung östlich der B304 von Karlsfeld nach DAH mit Brücke über Th.-Heuss-Str.
- Mischverkehr Rad auf Fahrbahn, keine befestigten Seitenwege

Möglichkeiten:

- Prüfung Schutzstreifen in Augustenfelder Str.:
  → von der Breite her möglich (7,50m), aber da außerhalb bebauter Gebiete gelegen nicht zulässig
  → außerhalb bebauter Gebiete Regellösung: Sonderwege im 2-Richtungsverkehr für die Führung des Rad- und Fußgängerverkehrs
- Unterführung der Th.-Heuss-Str. für Radler in Verlängerung Aggensteiner Straße vorhanden
  → Querung der Augustenfelder Str. notwendig, Querungshilfe nicht vorhanden
  → Unterführung nicht angenehm für Radler, ggf. Beleuchtung prüfen, ggf. verbessern
- Kostenaufwändige Alternative: Bau parallele Fuß- und Radbrücke zur Augustenfelder Str.

Augustenfelder Straße liegt auf Dachauer Gebiet!
Hier muss Abstimmung mit Stadt Dachau erfolgen!



Hintergrundabbildung: Copyright © Gemeinde Karlsfeld

Maßnahmen entlang B304/ Münchner Straße

- Vergrößerung der Aufstellflächen für Radfahrer und Fußgänger entlang der B304
  - Möglichkeiten werden von StBA geprüft
- Erhöhung der Grünphasen für Fußgänger und Radfahrer
  - Laut StBA sind die Grünphasen für Fußgänger und Radfahrer ausreichend
  - am Knoten Hochstr./ B304/ Bayernwerkstr. ist nach StBA aber eine Erhöhung der Grünphasen um 3 Sekunden, ohne Reduzierung der Leistungsfähigkeit des Kfz-Verkehrs, möglich
- Erneuerung der roten Markierung an Fußgänger- und Radüberwegen entlang der B304

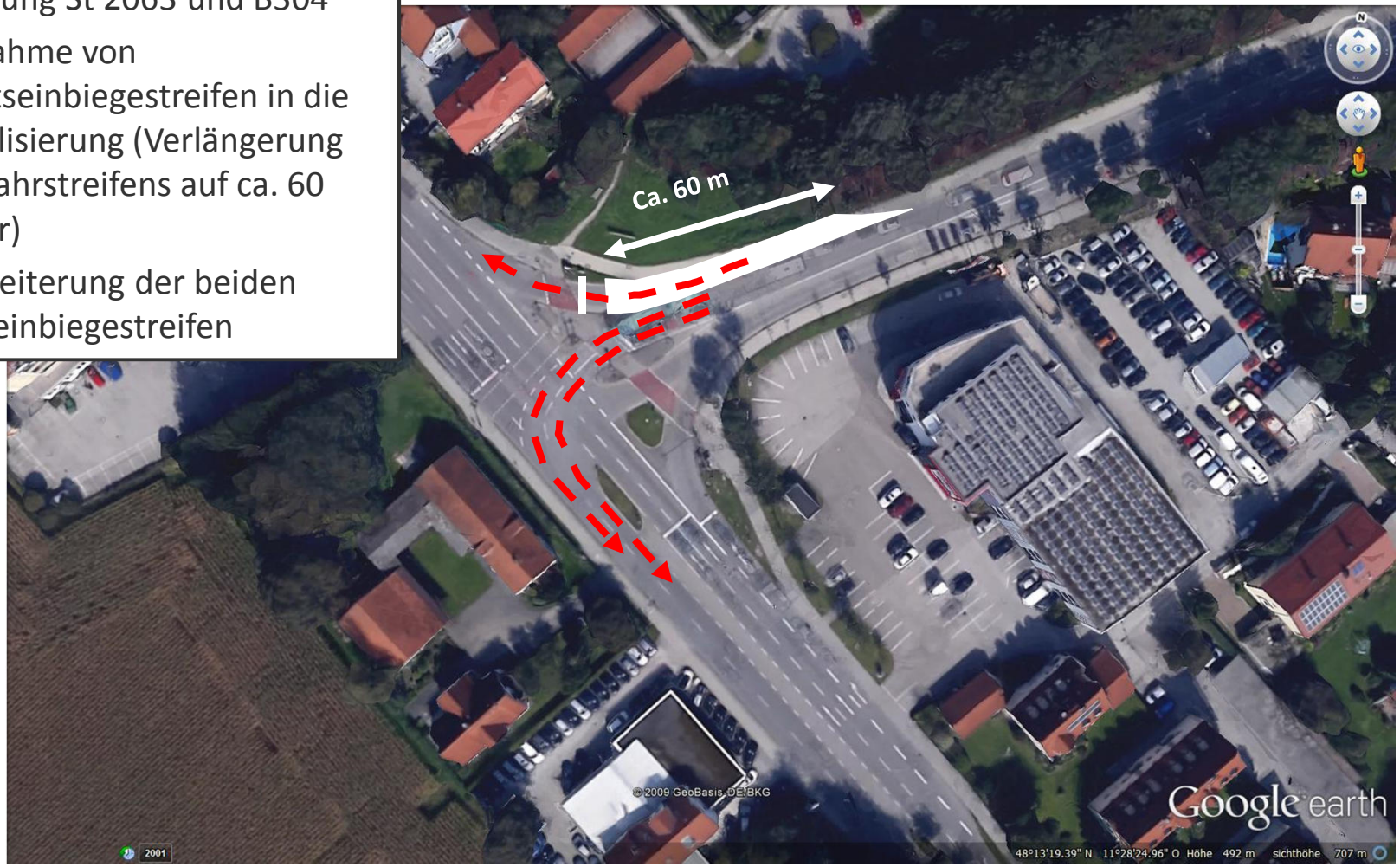
Maßnahmen entlang B304/ Münchner Straße

- Knotenpunkt Bajuwarenstraße (St 2063)/ B304

  - laut StBA Möglichkeit zur Umgestaltung des Knotens
  - Aufnahme von Rechtseinbiegestreifen in die Signalisierung (→ Schutz von Radfahrern und Fußgängern)
  - Bei Rechtseinbiegern aus der St2063 in die B304 laut StBA möglich, da sich benötigtes, angrenzendes Grundstück im Eigentum der Gemeinde Karlsfeld befindet. Wegen zu erwartendem längeren Rückstau ist nach OBERMAYER Planen + Beraten eine Verlängerung des Fahrstreifens auf ca. 60 Meter notwendig
  - Linkseinbiegespuren von der St 2063 in die B304 sollen durch Reduzierung der angrenzenden Dreiecksinsel verbreitert werden

Maßnahmen entlang B304/ Münchner Straße

- Kreuzung St 2063 und B304
- Aufnahme von Rechtseinbiegestreifen in die Signalisierung (Verlängerung des Fahrstreifens auf ca. 60 Meter)
- Verbreiterung der beiden Linkseinbiegestreifen



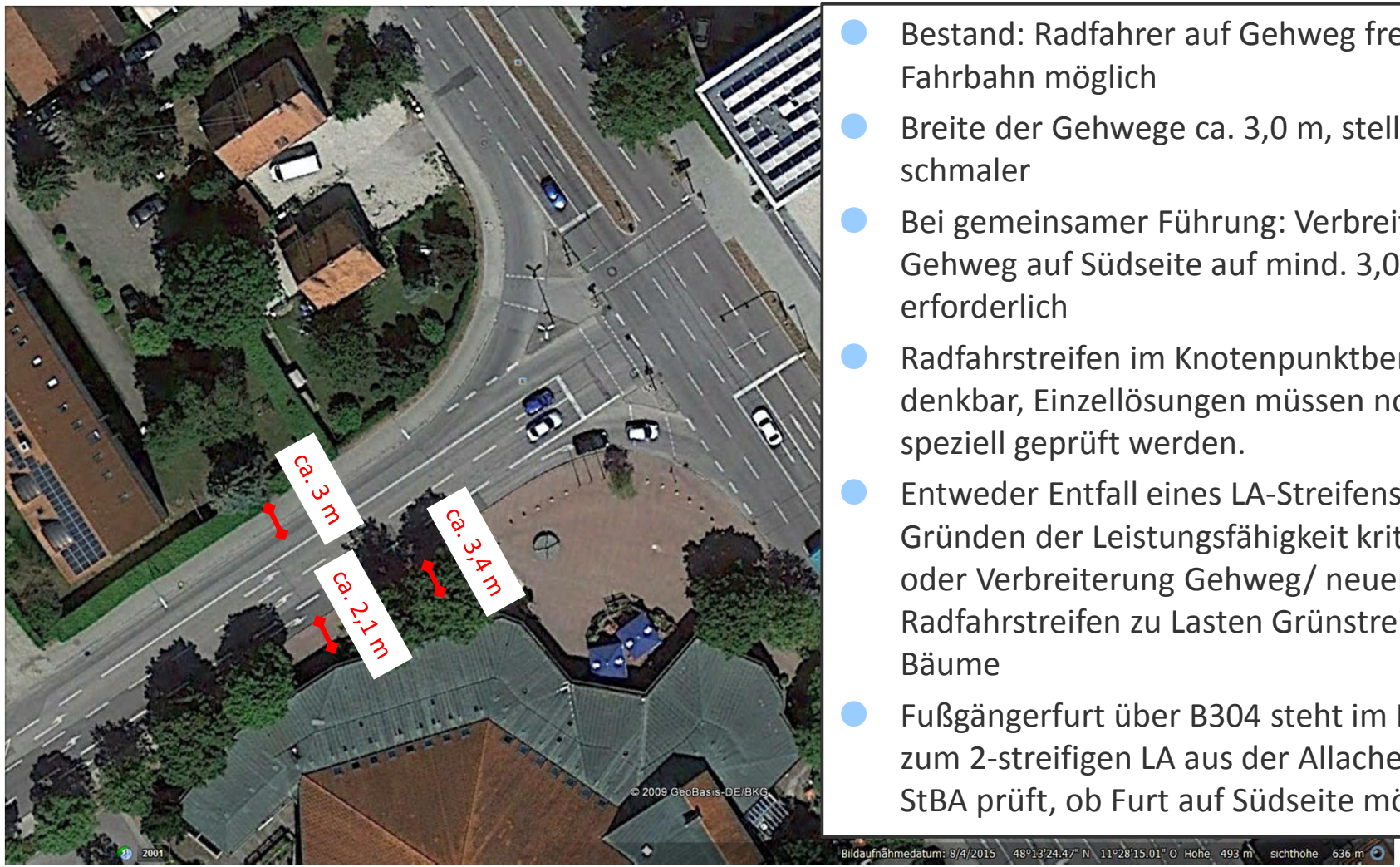
Hintergrundabbildung: Copyright © Google Earth Pro

Maßnahmen entlang B304/ Münchner Straße

- Automatische Grünschaltung für Radfahrer und Fußgänger zu den Hauptverkehrszeiten
  - Laut StBA kritisch
  - In der Praxis wird nicht in jedem Umlauf eine Grünphase angefordert
  - Nur am Knoten Allacher Str./ B304 finden über den Tag verteilt viele Querungsvorgänge statt. Daher wird hier geprüft, ob ein Wegfall der Druckknopfanforderung (und Einführung der Blindensignalisierung) möglich ist
    → Möglicherweise komplette Neugestaltung des Knotens
  - Bei Beibehaltung der Druckknopfanforderung, soll künftig der späteste, technisch mögliche Anforderungszeitpunkt gewählt werden, so dass Fußgänger und Radfahrer nicht einen gesamten Umlauf warten müssen

- Einrichtung von Blindensignalisierungen
  - Prüfung durch StBA
  - Freie Rechtsabbieger müssten in die Signalisierung integriert werden

Situation für Radfahrer an der Allacher Straße



- Bestand: Radfahrer auf Gehweg frei, Fahrbahn möglich
- Breite der Gehwege ca. 3,0 m, stellenweise schmaler
- Bei gemeinsamer Führung: Verbreiterung Gehweg auf Südseite auf mind. 3,0 m erforderlich
- Radfahrstreifen im Knotenpunktbereich denkbar, Einzellösungen müssen noch speziell geprüft werden.
- Entweder Entfall eines LA-Streifens (aus Gründen der Leistungsfähigkeit kritisch) oder Verbreiterung Gehweg/ neuer Radfahrstreifen zu Lasten Grünstreifen und Bäume
- Fußgängerfurt über B304 steht im Konflikt zum 2-streifigen LA aus der Allacher Straße, StBA prüft, ob Furt auf Südseite möglich ist

Hintergrundabbildung: Copyright © Google Earth Pro

5. Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur und der Situation für Radfahrer

VEP Karlsfeld

2. Arbeitskreis nMIV

22. Oktober 2015

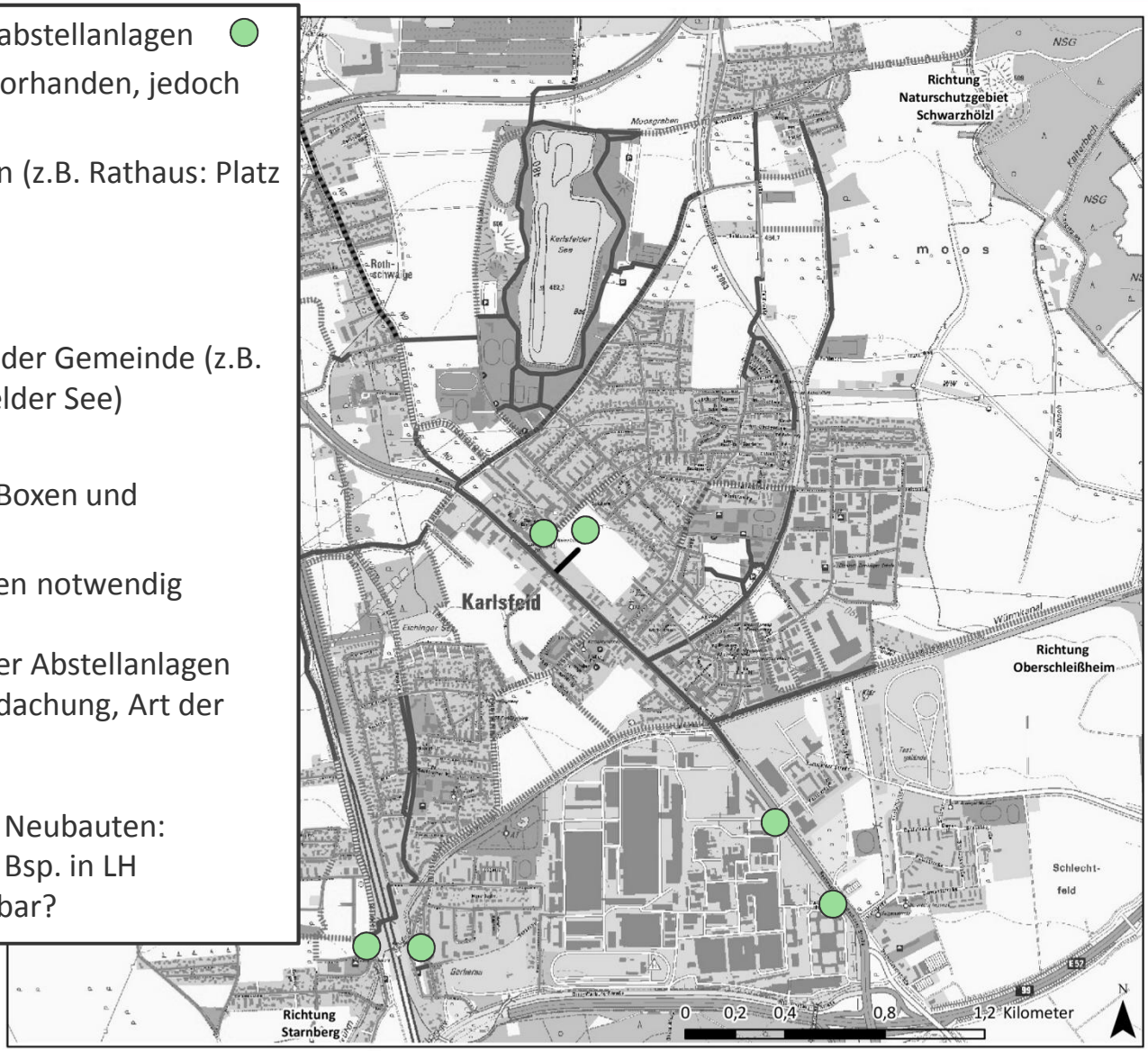
Radabstellanlagen

Erweiterung des Angebots an Radabstellanlagen

- an der S-Bahn: bereits viele vorhanden, jedoch hohe Auslastung
- bei öffentlichen Einrichtungen (z.B. Rathaus: Platz für Erweiterung vorhanden)
- an der Neuen Mitte Karlsfeld
- an Bushaltestellen
- bei großen Anlaufpunkten in der Gemeinde (z.B. Geschäfte, Hallenbad, Karlsfelder See)
- ggf. MAN/MTU
- ggf. Errichtung absperrbarer Boxen und Ladevorrichtungen prüfen
- tiefergehende Untersuchungen notwendig

Dazu Verbesserung der Qualität der Abstellanlagen (z.B. durch Beleuchtung und Überdachung, Art der Radständer)

Zur Schaffung von Stellplätzen bei Neubauten: Fahrradabstellplatzsatzung (wie z. Bsp. in LH München) auch für Karlsfeld denkbar?

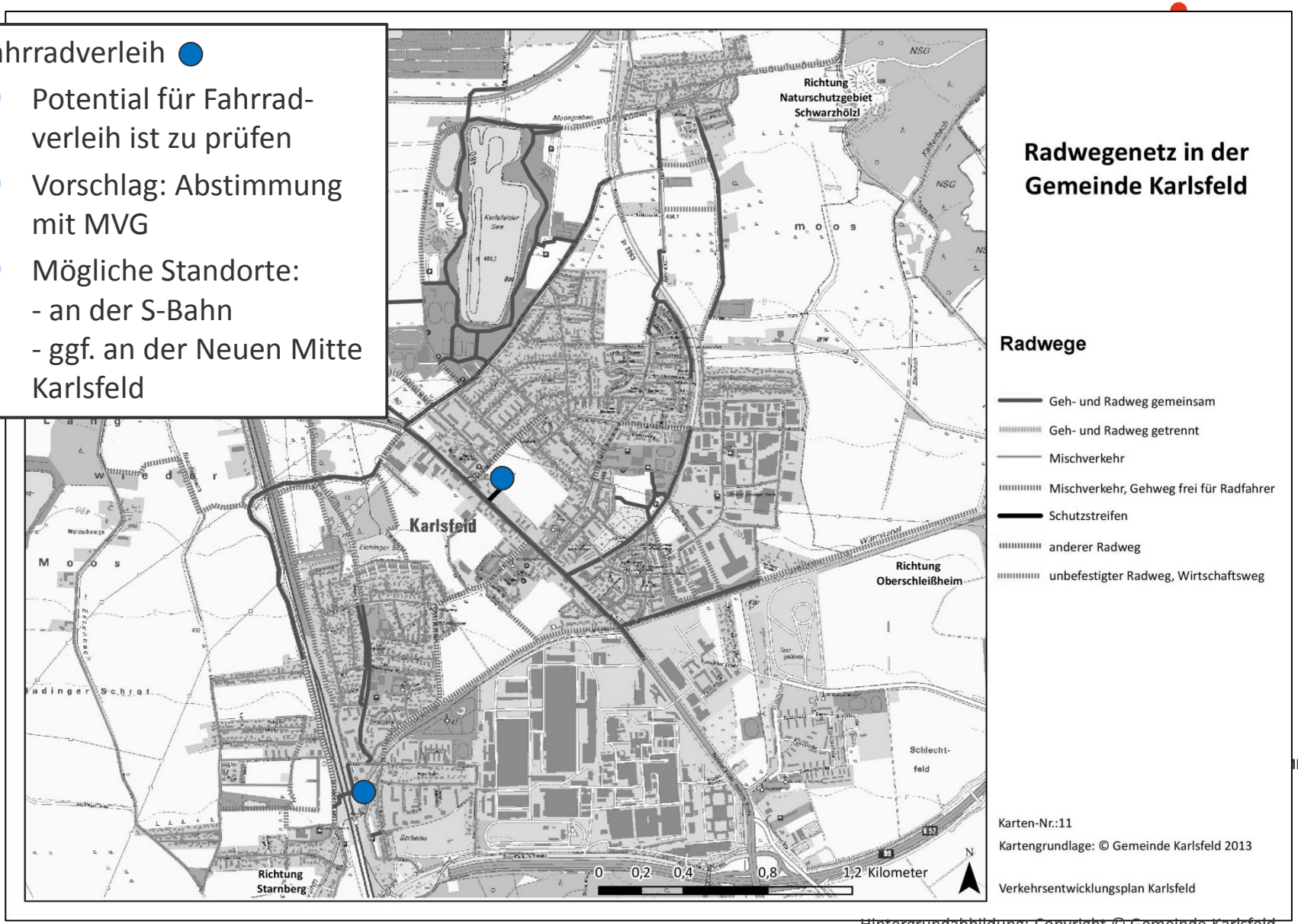


Hintergrundabbildung: Copyright © Gemeinde Karlsfeld

Fahrradverleih

Fahrradverleih ●

- Potential für Fahrrad-verleih ist zu prüfen
- Vorschlag: Abstimmung mit MVG
- Mögliche Standorte:
  - an der S-Bahn
  - ggf. an der Neuen Mitte Karlsfeld



Hintergrundabbildung: Copyright © Gemeinde Karlsfeld

Bürgerinformation zu Regelungen für Fußgänger und Radfahrer

- Veröffentlichung auf Website der Gemeinde
- in Form von Zeitungsberichten
- mit Hilfe von Flyern (z.B. als Beilage im Gemeindeblatt)
- durch Aktionstage für Fußgänger und Radfahrer

Verbesserung der Barrierefreiheit für Fußgänger und Radfahrer

- z.B. durch Absenkung von Bordsteinen

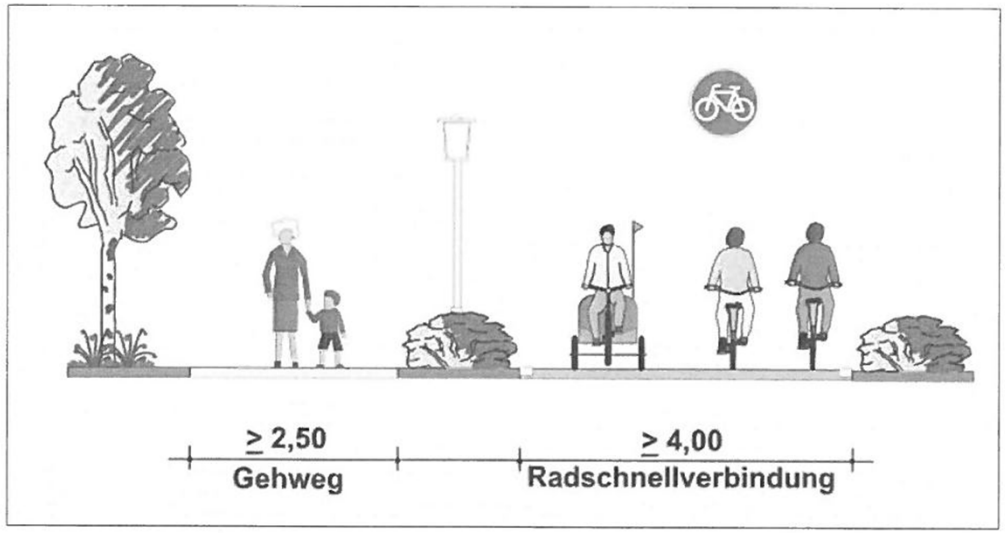
6. Potential Radschnellweg in Karlsfeld

VEP Karlsfeld

2. Arbeitskreis nMIV

22. Oktober 2015

Radschnellwege – Definition



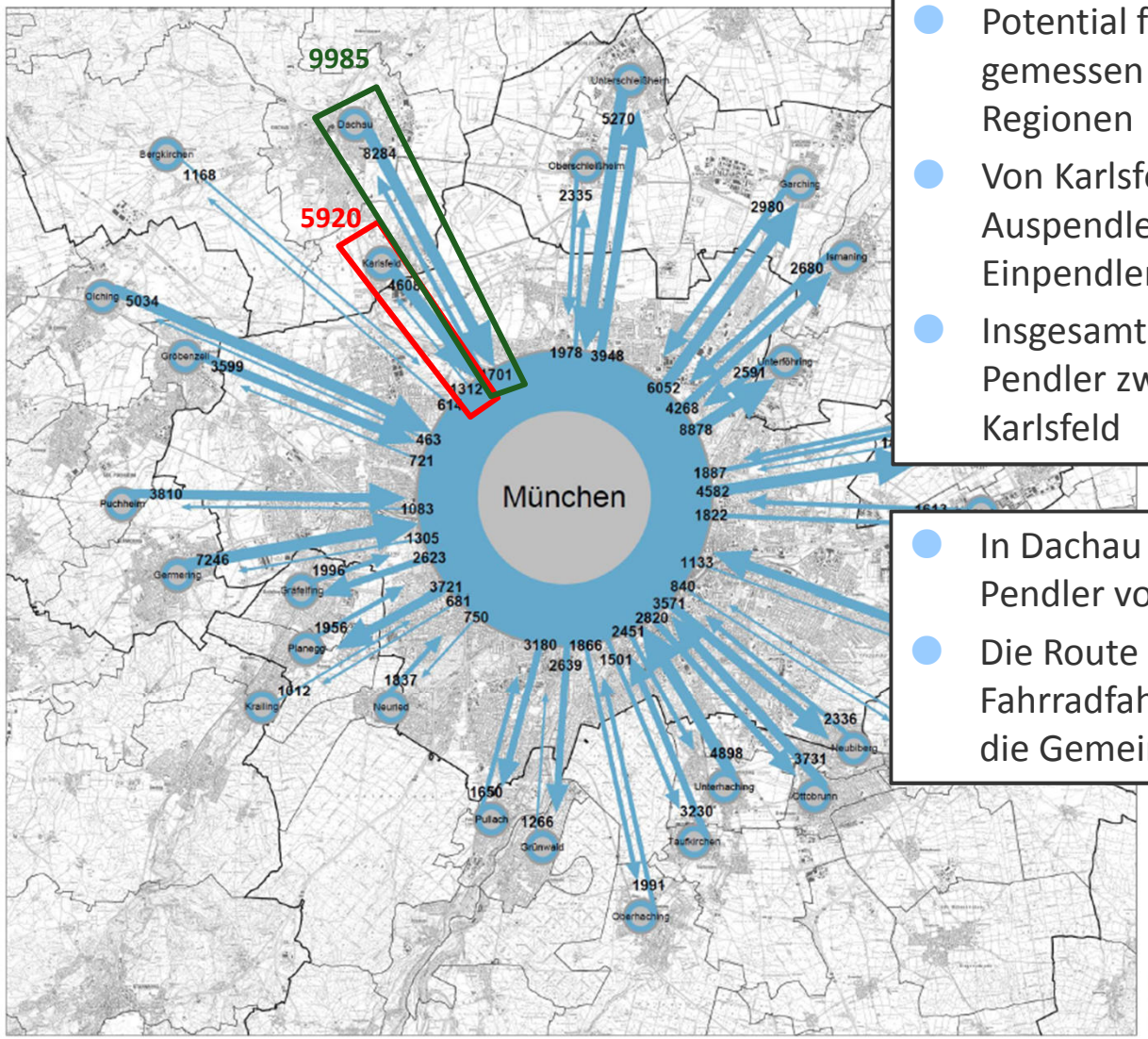
Quelle: Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen, FGSV, Juni 2014

Definition gemäß „Arbeitspapier Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ der FGSV, 2014:

- sollen sicheres und attraktives Befahren mit hohen Reisegeschwindigkeiten ermöglichen
- Verbindung größerer Quell- und Ziel-Potentiale
- anzustrebender Tageswert: ca. 2.000 Fahrradbewegungen im Querschnitt
- Separation vom Fußverkehr, möglichst wenig Beeinträchtigung durch Kfz-Verkehr
- Mindestlänge sollte ca. 5 km betragen
- Zweirichtungsradweg: Breite ≥ 4 m (an Engstellen Ausnahmen)

Potential eines Radschnellweges

(gemäß: Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München)



- Potential für Schnellwege wird gemessen an Pendlern aus den Regionen
- Von Karlsfeld gibt es täglich 4.608 Auspendler nach München und 1.312 Einpendler aus München nach Karlsfeld
- Insgesamt gibt es werktäglich 5.920 Pendler zwischen München und Karlsfeld

- In Dachau gibt es werktäglich 9.985 Pendler von und nach München
- Die Route dieser potentiellen Fahrradfahrer verläuft ebenfalls durch die Gemeinde Karlsfeld

Karlsfeld

beitskreis nMIV

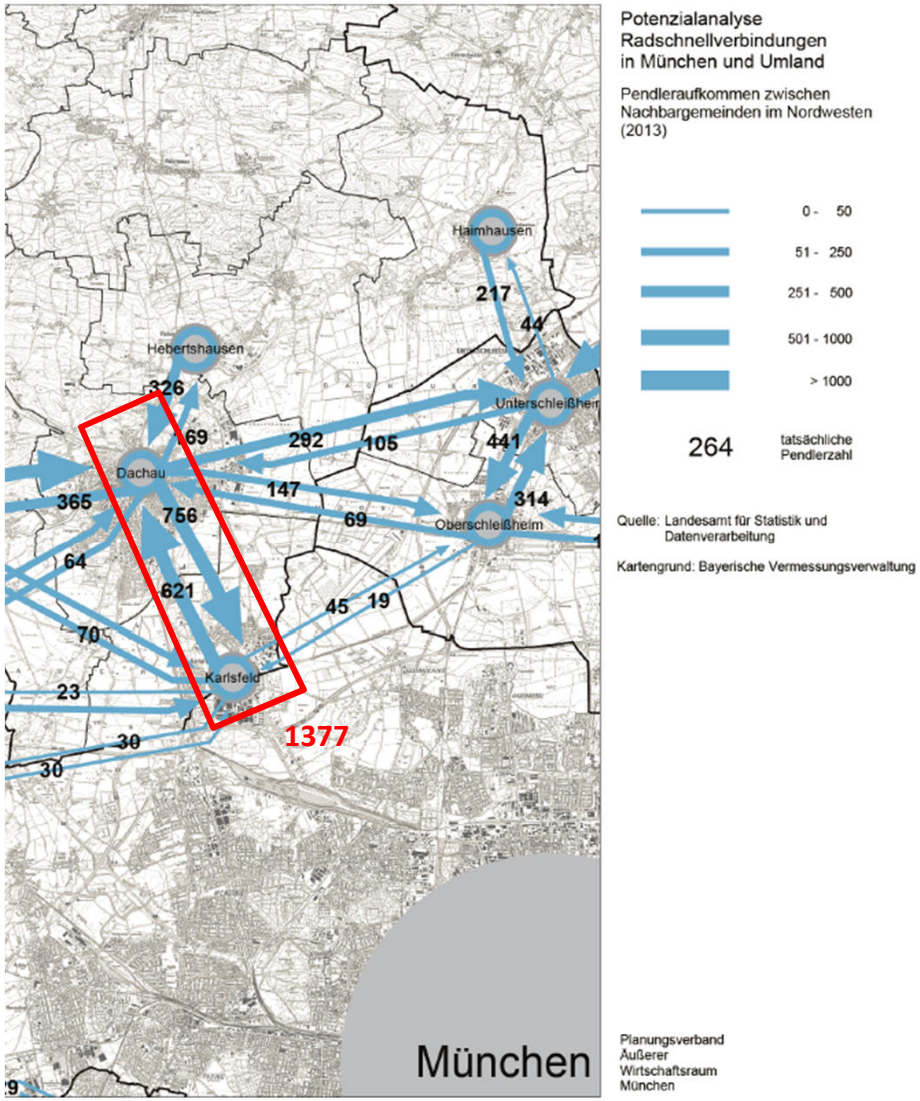
ktober 2015

Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München

Quelle: Radschnellverbindungen in München und Umland, Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München, Mai 2015

Potential eines Radschnellweges

(gemäß: Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München)

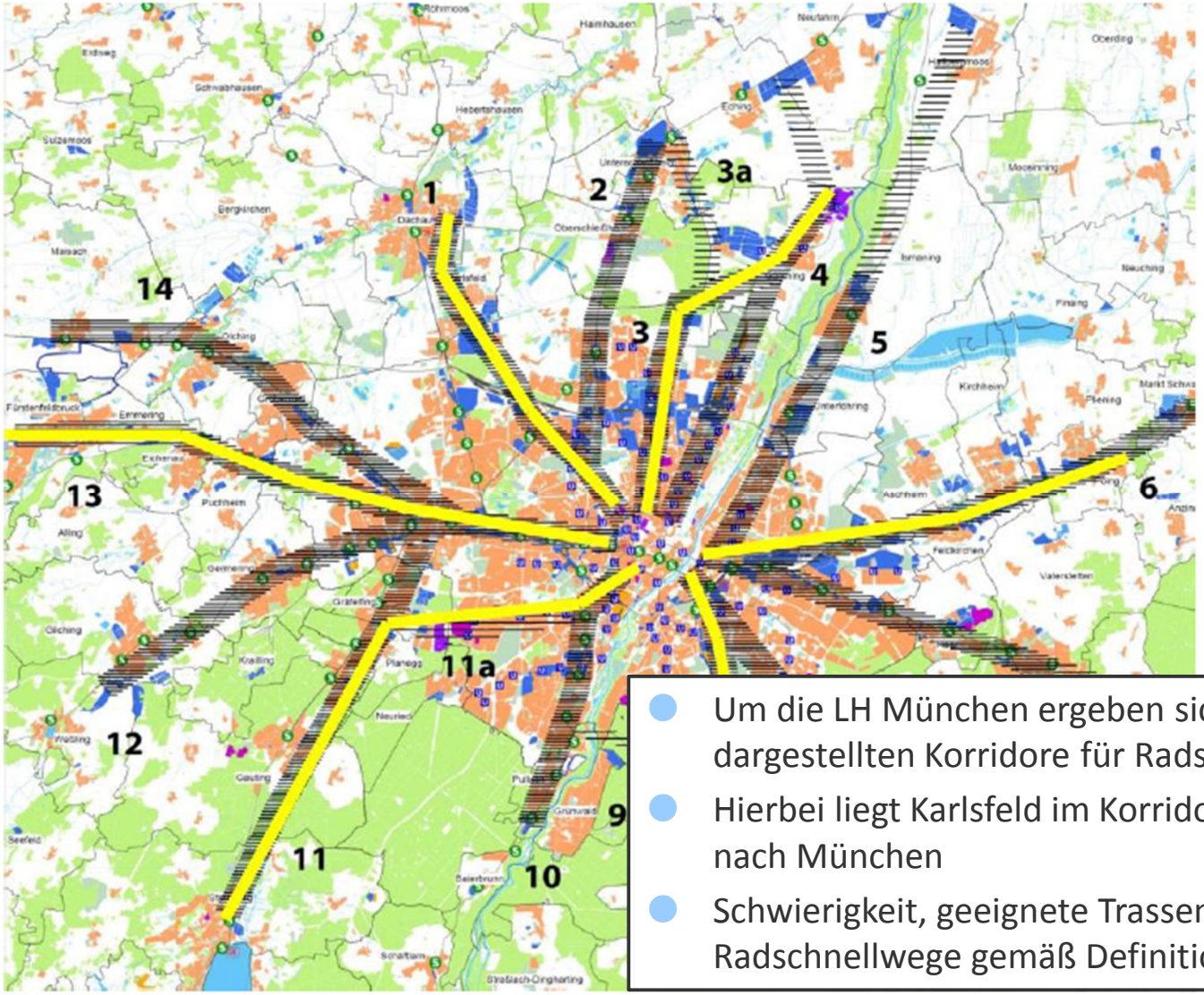


- Zu den genannten Pendlern kommen noch 1.377 zusätzliche Pendler zwischen Karlsfeld und Dachau
- Pendleraufkommen tangential zur LH München gering

Quelle: Radschnellverbindungen in München und Umland, Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München, Mai 2015

Korridore für Radschnellwege

(gemäß: Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München)



- Um die LH München ergeben sich die dargestellten Korridore für Radschnellwege
- Hierbei liegt Karlsfeld im Korridor 1 von Dachau nach München
- Schwierigkeit, geeignete Trassen für Radschnellwege gemäß Definition zu finden

Quelle: Radschnellverbindungen in München und Umland, Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München, Mai 2015

7. Ausblick/ weiteres Vorgehen

Ausblick/ weiteres Vorgehen

- Durchführung eines 2. Arbeitskreises zum Kfz-Verkehr im Herbst 2015
- Herbeiführung einer Entscheidung über zu realisierende Maßnahmen, auch in Abstimmung mit dem StBAFS
- Grobkostenschätzung und Prioritätenaufreihung mit anschließender Behandlung im Gemeinderat
- Einarbeitung in den Bericht zum Verkehrsentwicklungsplan
- Abstimmung mit LHM zu Radschnellwegen & Beschilderung der Radrouten, mit MVG zu Leihradsystemen

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

gevas humberg & partner
muenchen@gevas-ingenieure.de
www.gevas-ingenieure.de