

Gemeinde Vaterstetten
Herr Bürgermeister Niedergesäß
Wendelsteinstraße 7
85591 Vaterstetten

Bahnunterführung an der Möschenfelder Straße

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,
sehr geehrte Damen und Herren,

die Unterführung der Möschenfelder Straße unter der Bahnlinie zählt sicherlich zu den drängendsten Verkehrsproblemen der Gemeinde. Die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern, insbesondere auch der Kinder, die auf ihrem Schulweg zu Fuß oder mit ihrem Fahrrad diese Unterführung durchqueren müssen, ist nicht in ausreichendem Maße gewährleistet. Neben den bekannten Gefahren durch den motorisierten Verkehrs sehen wir noch eine Reihe weiterer Probleme und Gefährdungen:

Kinder über 10 Jahre haben oft Angst, auf der Straße zu fahren; raten ihnen die Eltern auf dem Gehsteig zu fahren (nach den Vorschriften der StVO nicht erlaubt), so konterkarieren sie den Verkehrsunterricht mit möglicherweise fatalen Folgen.

Kinder, vor allem kleinere, die zu Fuß unterwegs sind, bewegen sich nicht geradlinig auf dem Gehsteig; sie sind deshalb einer erhöhten Gefährdung durch die auf dem Gehweg fahrenden Radfahrer ausgesetzt.

Vielen Kindern dienen die Böschungen vor und nach der Unterführung als Spielwiese mit der Gefahr, dass sie auf die Fahrbahn zu rutschen / fallen / laufen.

Deshalb begrüßen wir es sehr, dass die Gemeindeverwaltung die Initiative ergriffen und mit ihrem Vorschlag Dynamik in diese Angelegenheit gebracht hat.

Die örtlichen Gegebenheiten sind – klammert man vom zwar weiterhin wünschenswerten, aber derzeit wohl nicht finanzierbaren parallelen Fuß- und Radwegtunnel aus - so beengt, dass eine sinnvolle Lösung nur in einem Kompromiss zwischen allen beteiligten Verkehrsteilnehmern (motorisierter Verkehr, Fußgänger und Radfahrer) liegen kann. Dabei gilt es einen Kompromiss zu finden, der diese drei Gruppen gleichberechtigt sieht und keine Gruppe zugunsten einer anderen benachteiligt. Es kann u.E. keine Lösung sein, die Gefährdung der Radfahrer durch Autofahrer dadurch zu reduzieren, dass man eine erhöhte Gefährdung der Fußgänger durch Radfahrer in Kauf nimmt. Zudem muss die gefundene Lösung so beschaffen sein, dass alle Betroffenen damit leben können, denn es wird dann für eine längere Zeit keine Änderung mehr möglich sein.

Unter diesen Gesichtspunkten sehen wir im Vorschlag der Verwaltung einige Problempunkte:

1. Der östliche Weg soll als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgebaut werden. Die dabei vorgesehene Breite von 2,5 m entspricht gerade der vorgeschriebenen Mindestbreite für gemeinsame Geh- und Radwege, die nur in Ausnahmefällen unterschritten werden darf (siehe Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung VwV-StVO, innerorts bei Benutzungspflicht).

Bei einer seitlichen Begrenzung (hier Tunnelwand und Geländer) sind Zuschläge zur Breite von jeweils mind. 0,25 m erforderlich. Damit wäre die erforderliche Mindestbreite bereits um 0,5 m unterschritten.

Wird zudem noch eine Fahrradbenutzung in Gegenrichtung (von Nord nach Süd) erlaubt (dazu die VwV-StVO: „Die Benutzung von ... Radwegen in Gegenrichtung ist mit besonderen Gefahren verbunden und deshalb aus Gründen der Verkehrssicherheit grundsätzlich nicht erlaubt. ... Davon soll ... innerorts nur in besonderen Ausnahmefällen Gebrauch gemacht werden.“), ist ein weiterer Zuschlag von mind. 0,5 m erforderlich.

Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Engstelle mit der beidseitigen Begrenzung genau am Ende einer Gefällstrecke liegt, also dort, wo Radfahrer die größte Geschwindigkeit haben.

Dies bedeutet, dass der gemeinsame Geh- und Radweg (mit Gegenverkehr) im Unterführungsbereich im Minimum eine Breite von 3,5 m aufweisen müsste, damit ein gefahrloses Miteinander von Fußgänger und Radfahrer möglich ist.

Es ist deshalb zu befürchten, dass

- es zu einer erhöhten Gefährdung der Fußgänger kommt,
- eine Benutzung des Weges in Gegenrichtung spätestens nach einigen Unfällen nicht mehr erlaubt wird, mit der Folge dass für den Nord-Süd-Verkehr – wegen zu geringer Breite des westlichen Weges - nur noch die Fahrbahn zur Verfügung steht
- Fahrräder mit Anhänger (auch Kinderanhänger) weiterhin auf der Straße fahren müssen.

2. Die vorgesehene Breite des westlichen Weges von ca. 1 m entspricht nicht den Vorschriften für behindertengerechtes Bauen (relevant auch für Kinderwagen)

Einen weiteren Gefahrenpunkt sehen wir darin, dass sich ein 2,5 m breiter Weg in der Unterführung auf ca. 1 m verengt.

3. Die bei Benutzung des östlichen Geh- und Radweges in Nord-Süd-Richtung ist eine doppelte Querung der Möschenfelder Straße erforderlich. Dies bedeutet für Radfahrer eine zusätzliche Gefährdung und Behinderung.

Der Arbeitskreis Verkehr der lokalen Agenda 21 hat sich deshalb auf folgenden Alternativvorschlag mit zwei zeitlich nacheinander zu verwirklichenden Stufen verständigt:

1. Stufe

Die 1. Stufe beinhaltet kostengünstig und schnell zu realisierende Maßnahmen, die aber sicherlich das Problem nur teilweise lösen. Angesichts der realen Gefährdung sollte jedoch jede Möglichkeit einer schnellen (Teil-)Abhilfe genutzt werden.

- a) Öffnung der derzeitigen Gehwege (Breite ca. 2 m) für Radfahrer (Zeichen 239 „Fußgänger“ mit Zusatzschild 1022-10 „Radfahrer frei“)

Folge: Unsichere Radfahrer und Kinder über 10 Jahre dürfen den Gehweg benutzen (Legalisierung der bestehenden Praxis mit ggf. enormen rechtlichen Auswirkungen bei Unfällen).

Bei Kindern über 10 Jahren wird der Konflikt aufgelöst, ggf. im Widerspruch zur Verkehrserziehung die Übertretung von Verkehrsregeln erlauben zu müssen.

Einige unsichere Radfahrer, die, um die Verkehrsregeln nicht zu übertreten (mit allen rechtlichen Folgen) auf der Straße fahren, können dann den Gehweg benutzen.

- b) Anlage von Angebotsstreifen mit ca. 1,3 m Breite auf beiden Straßenseiten

(Angebotsstreifen, auch Schutzstreifen genannt, sind durch eine unterbrochene Linie abmarkierte Bereiche am rechten Fahrbahnrand, die zudem mit einem Fahrrad-Piktogramm gekennzeichnet sind. Radfahrer genießen damit einen gewissen subjektiven und objektiven Schutz, Autofahrern ist bei Bedarf eine Benutzung dieses Straßenraumes erlaubt; wie die Praxis zeigt werden Angebotsstreifen i.d.R. vom motorisierten Verkehr respektiert.)

Folge: eine Reihe von Radfahrern fühlt sich damit sicherer und fährt dann auf der Straße statt auf dem Gehweg

spielende Kinder oder Fußgänger die auf die Straße ausweichen sind tendenziell weniger gefährdet

- c) Bepflanzung des unteren Bereichs der Böschungen mit niedrigen Sträuchern
Folge: Kinder laufen beim Spielen nicht mehr auf den Hang; die Unfallgefahr wird verringert

2. Stufe (bauliche Maßnahmen)

- a) Die derzeitigen Gehwege im Bereich Luitpoldring – Zugspitzstraße mit einer Breite von ca. 2 m werden auf beiden Straßenseiten als reine Radwege (Zeichen 237) mit Benutzungspflicht ausgeschildert. Für die jeweiligen Endungen müssen noch Detaillösungen erarbeitet werden.
- b) Für Fußgänger wird ein eigener Weg durch die Unterführung auf halber Höhe (Galerie) gebaut, der jeweils im Süden und im Norden in die Böschung geschwenkt und dort weitergeführt wird. Die Galerie sollte etwas schmaler als der Radweg sein und könnte so ausgeführt werden, dass keine Stützen nach unten erforderlich sind (leichte Stahlkonstruktion mit Befestigung an Tunnelwand und –decke). Zur Fahrbahnseite könnte die Galerie mit großen Glasplatten abgegrenzt werden.

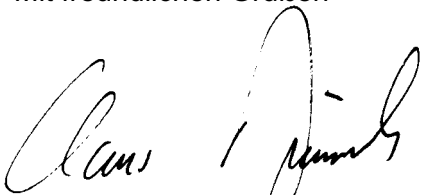
Das größte Problem dieser Lösung liegt, neben der erforderlichen Zustimmung der DB AG, zweifellos in der verfügbaren lichten Höhe der Unterführung. Sowohl für den Geh- als auch für den Radweg müssen Mindesthöhen von 2,25 m zur Verfügung stehen. Dies sollte, ggf. mit Zusatzmaßnahmen (Absenkung des Radweges bei einer entsprechenden Abgrenzung zur Fahrbahn) möglich sein. Damit wäre die nötige Höhe für eine gefahrenfreie Durchquerung der Unterführung gegeben; das subjektive Gefühl von (zu-)wenig Kopffreiheit ist angesichts der realen Gefährdungen bei allen anderen Lösungen hinnehmbar.

Dieser Vorschlag ist verständlicherweise noch nicht vollkommen ausgereift. Er brächte aber, im Gegensatz zu den anderen diskutierten Lösungen, eine Entflechtung und einen eigenen Verkehrsraum für alle drei Verkehrsteilnehmer und kommt damit einer Optimallösung sehr nahe.

Als weiteren Schritt halten wir nach wie vor den Bau einer Fuß- und Radwegunterführung auf Höhe Alte Poststraße / Haydnweg für dringend erforderlich. Er würde (neben anderen Vorteilen) neue Verbindungen gerade auch für Schulwege schaffen und damit zu einer Reduzierung des nichtmotorisierten Verkehrs an der Möschenfelder Straße insgesamt führen.

Wir bitten Sie um einen Gesprächstermin, um unsere Überlegungen und Vorschläge näher darzustellen und zu erläutern. Für die Ausarbeitung von Lösungen für auftretende Detailprobleme stehen wir selbstverständlich ebenfalls gerne zur Verfügung. Wie bitten Sie auch, dieses Schreiben den Damen und Herren des Gemeinderates zukommen zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen



Klaus Breindl
Sprecher des AK Verkehr