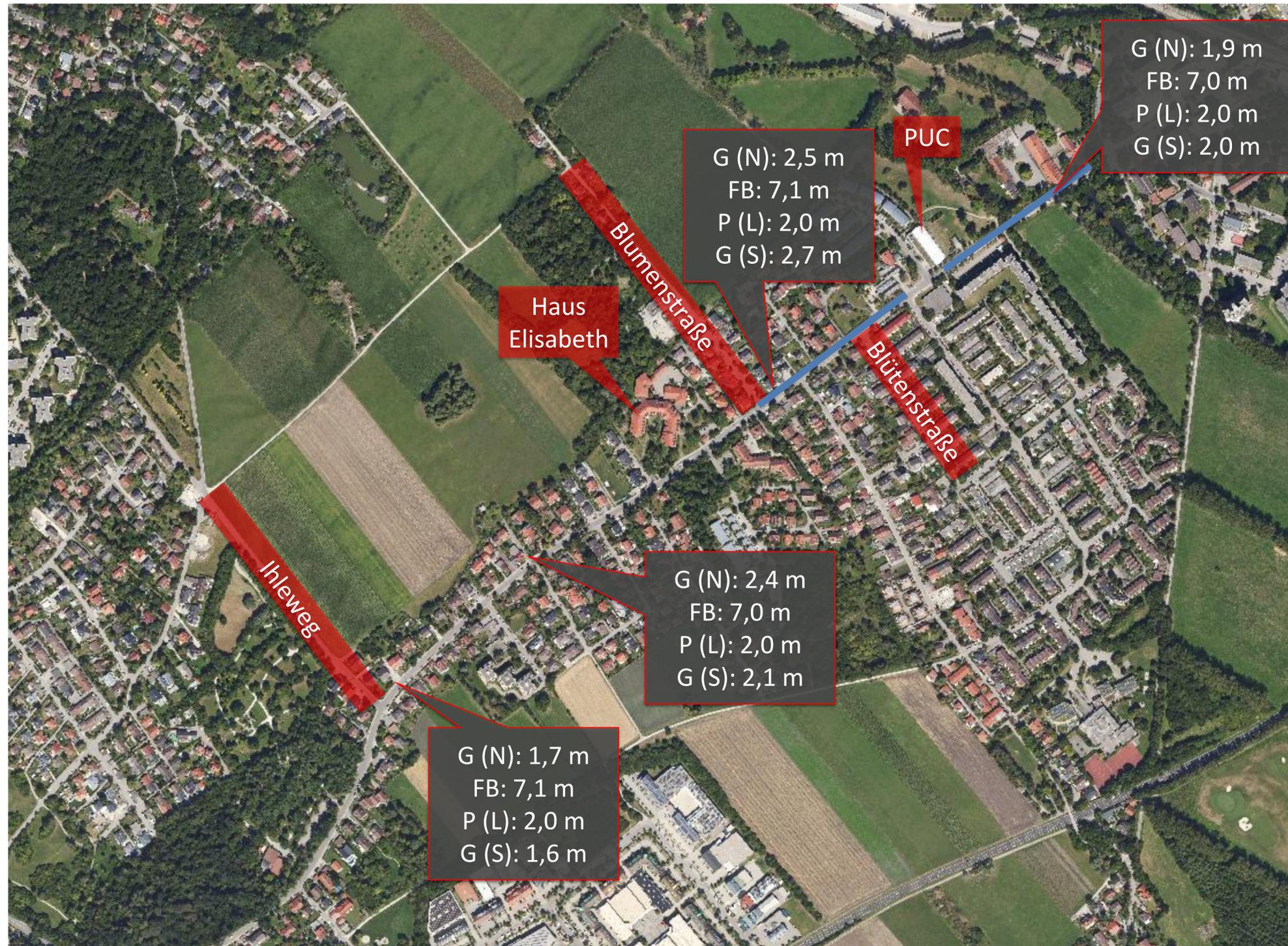




Radfahren in der Allinger Straße – **Analyse Bestand**



- Schutzstreifen stadtauswärts zwischen Ringpromenade und Blumenstraße
- Tempo 30 stadtauswärts bis Blütenstraße

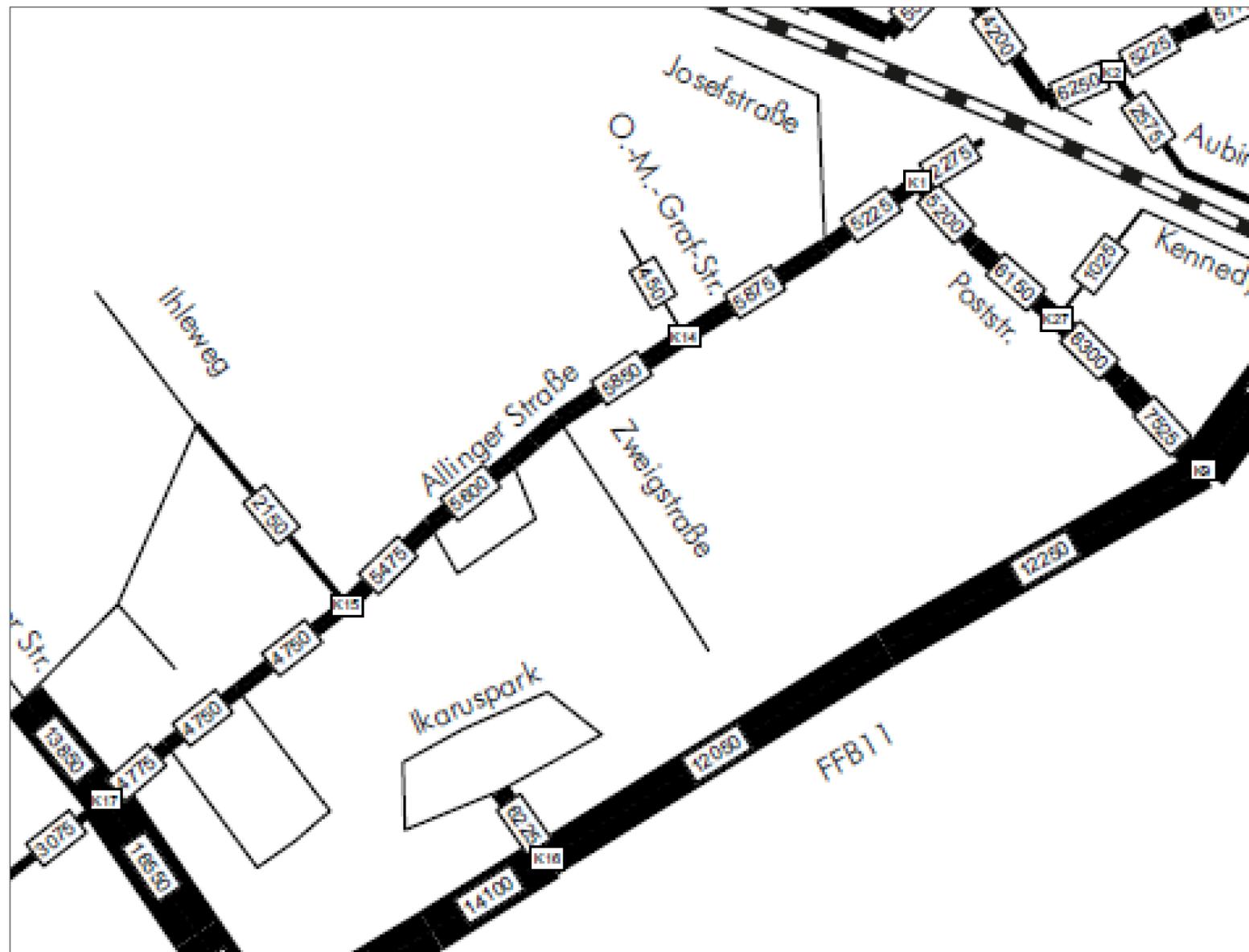
- Fahrbahnbreite von ca. 7,1 m
- Parken stadteinwärts in Parkbuchten möglich
- SW von Blumenstraße (bis Ihleweg): stadtauswärts Parken auf der Fahrbahn, stadteinwärts in Parkbuchten

- Datengrundlage:
- Verkehrsuntersuchung Stadt Puchheim (2015)
 - Radverkehrskonzept Stadt Puchheim (2018)



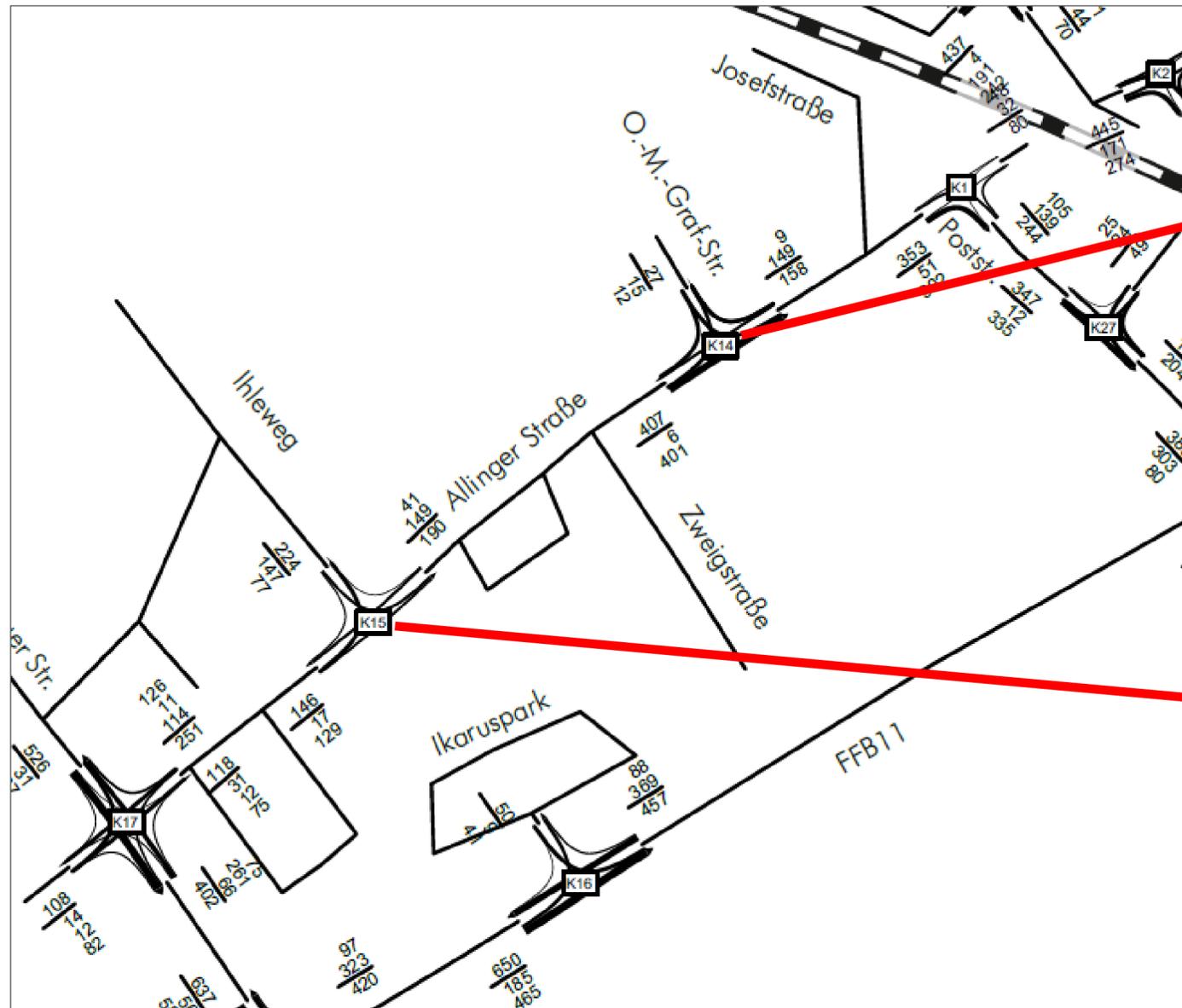
VERKEHRLICHE MÄNGEL

- Stark belastete Sammelstraße (Schleichverkehr)
- Fehlender Fahrradweg entlang der Allinger Straße



STRECKENBELASTUNGEN KFZ / 24H

- Zwischen 4.750 und 5.875 Kfz pro 24h auf der Allinger Straße
- Durchschnitt / h: 198 bis 245
- Max. 3,9 % Schwerverkehr im Straßenverlauf (v.a. Bus)

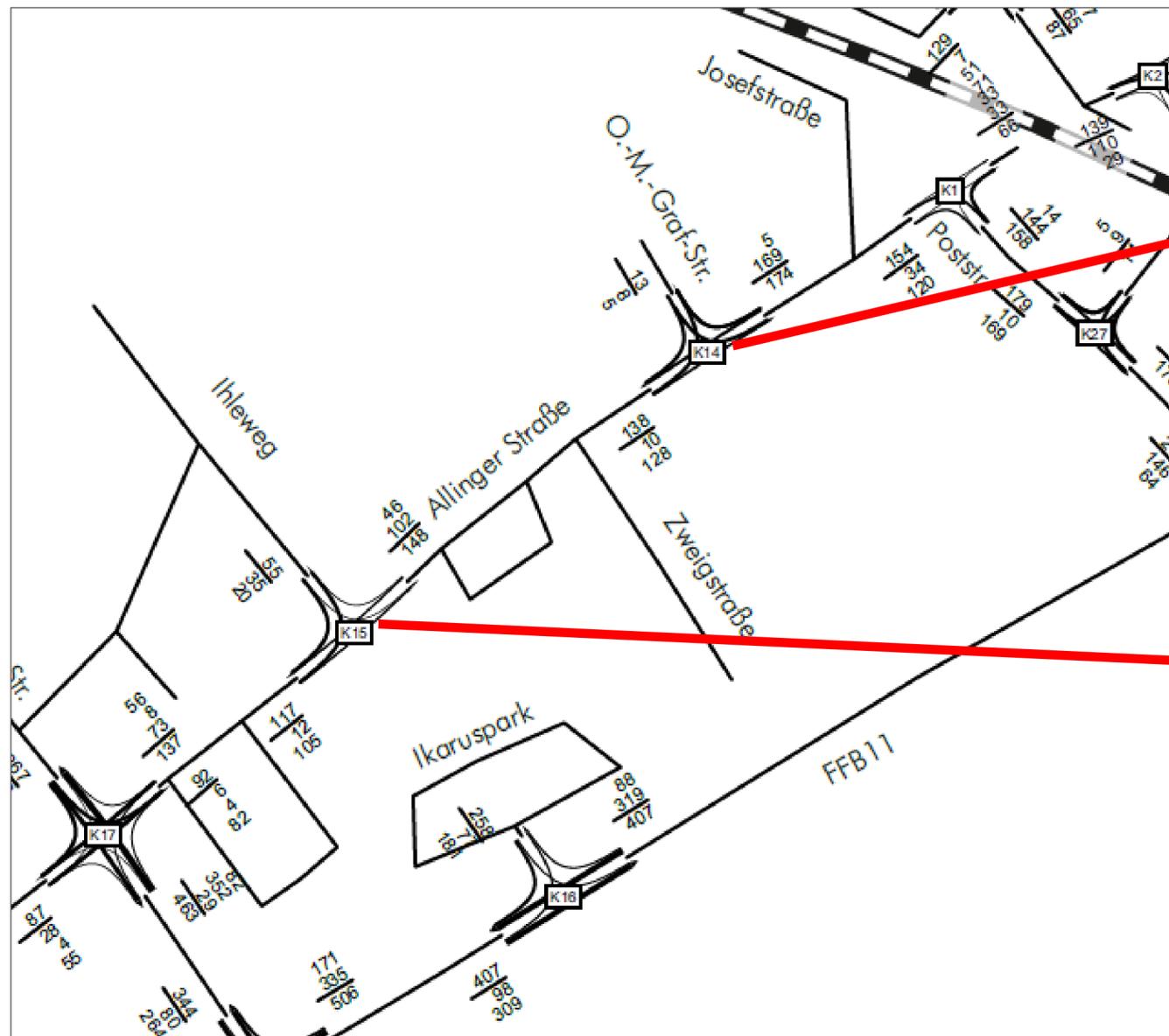


KNOTENBELASTUNGEN KFZ (→ Morgenspitze 7:30 -8:30)

- 158 Kfz Richtung stadtauswärts, 9 biegen in O.-M.-Graf-Str., 149 weiter entlang der Allinger Straße
- 407 Kfz Richtung stadteinwärts, 6 biegen in O.-M.-Graf-Str., 401 weiter entlang der Allinger Straße

KNOTENBELASTUNGEN KFZ (→ Morgenspitze 7:30 -8:30)

- 190 Kfz Richtung stadtauswärts, 41 biegen in Ihleweg, 149 weiter entlang der Allinger Straße
- 146 Kfz Richtung stadteinwärts, 17 biegen in Ihleweg, 129 weiter entlang der Allinger Straße
- 224 Kfz aus Richtung Eichenau, 147 biegen stadteinwärts ab, 77 in Richtung stadtauswärts

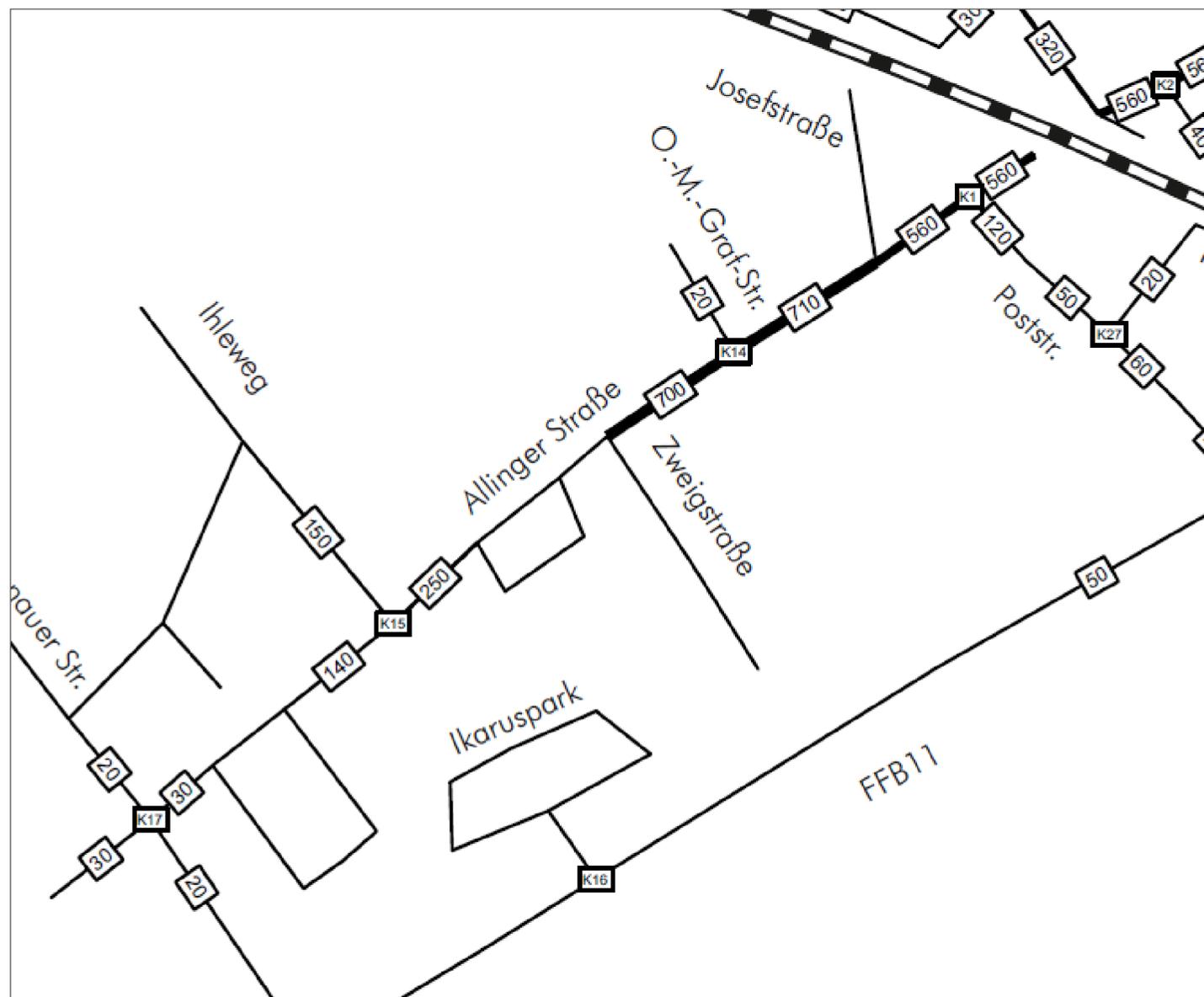


KNOTENBELASTUNGEN KFZ (→ Mittagspitze 12:15 - 13:15)

- Stadtauswärts 16 Kfz mehr
- stadteinwärts deutlich weniger Kfz (-269)

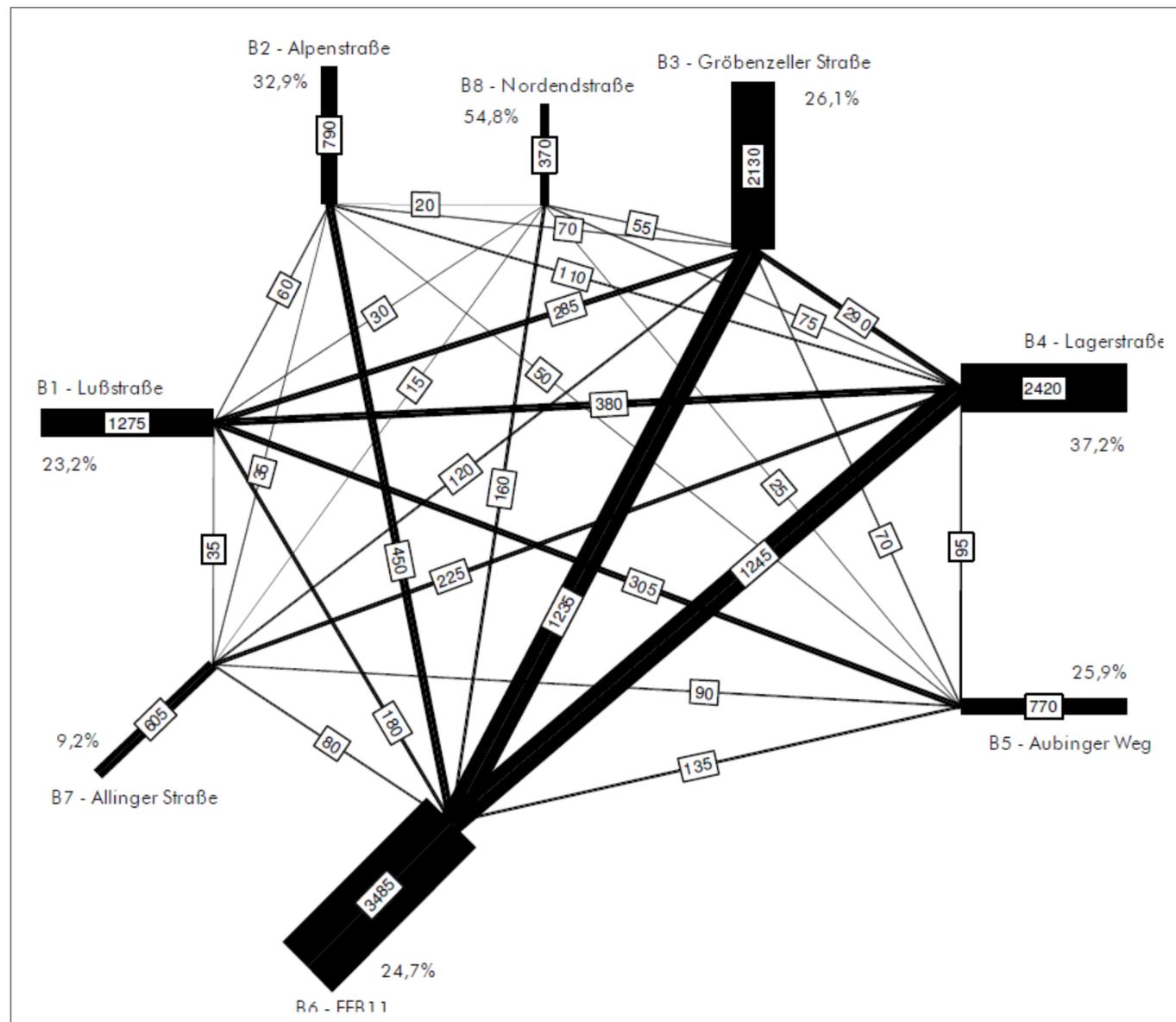
KNOTENBELASTUNGEN KFZ (→ Mittagspitze 12:15 - 13:15)

- Deutlich weniger Einfallverkehr aus Eichenau (-169)
- Stadteinwärts weniger Kfz (-29)
- Stadtauswärts weniger Kfz (-42)



STRECKENBELASTUNGEN RADVERKEHR / 24H

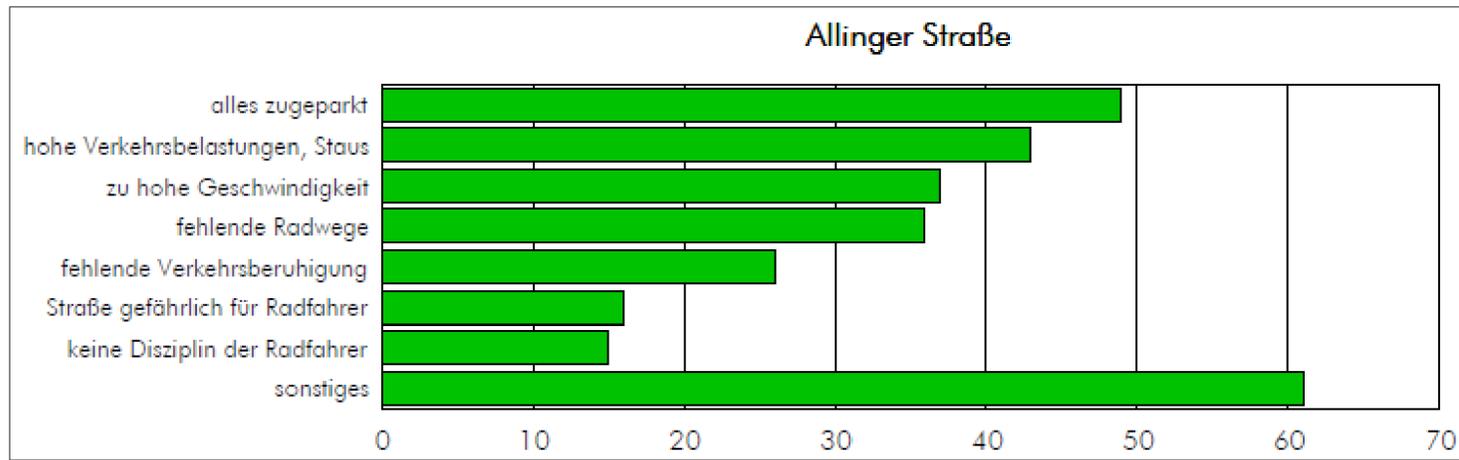
- Am stärksten genutzte Verbindung in ganz Puchheim!
- 710 Radfahrende als Spitzenwert Höhe PUC
- Westlich von Knoten 15 abnehmend
- Zahlen sind angesichts der beobachteten Entwicklungen seit 2015, v.a. in den letzten 3 Jahren, zu bewerten → deutliche Zunahme seitdem anzunehmen
- Zum Vgl.: Zählstelle Bahnhof erfasst bis zu 3.100 Radf. / 24h



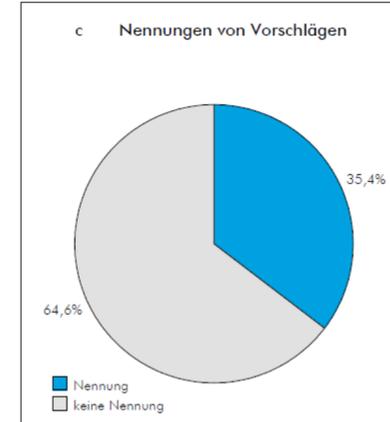
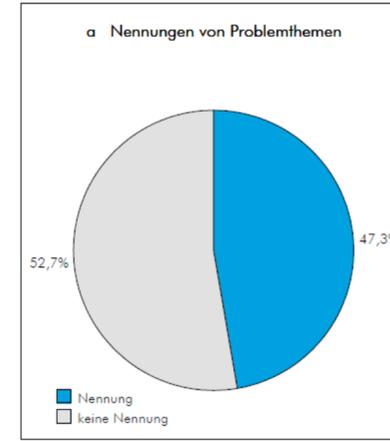
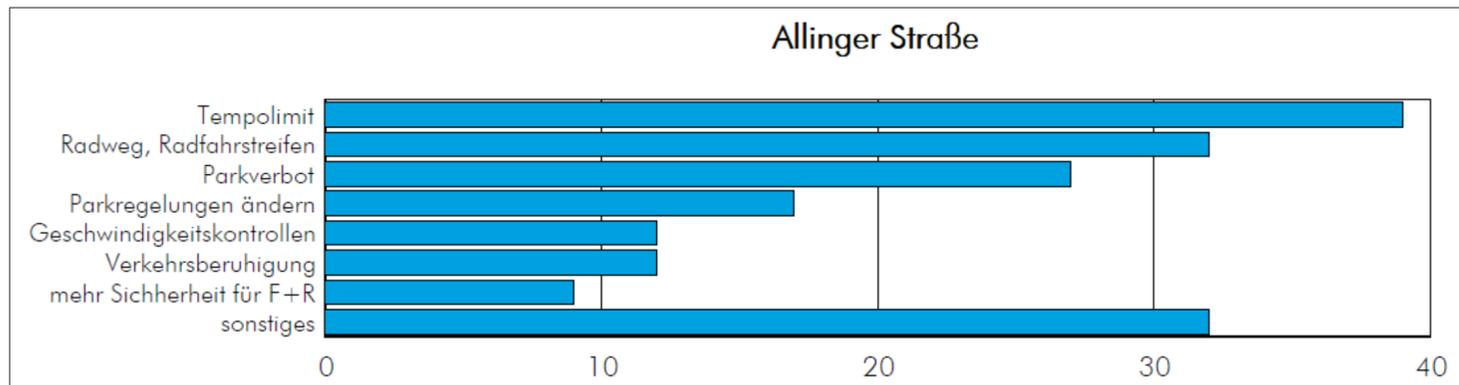
DURCHGANGSVERKEHR PUCHHEIM NACH ZÄHLSTELLEN

- Rund 9% des Verkehrs in der Allinger Straße sind nach Befragung dem Durchgangsverkehr zuzuordnen

PROBLEME

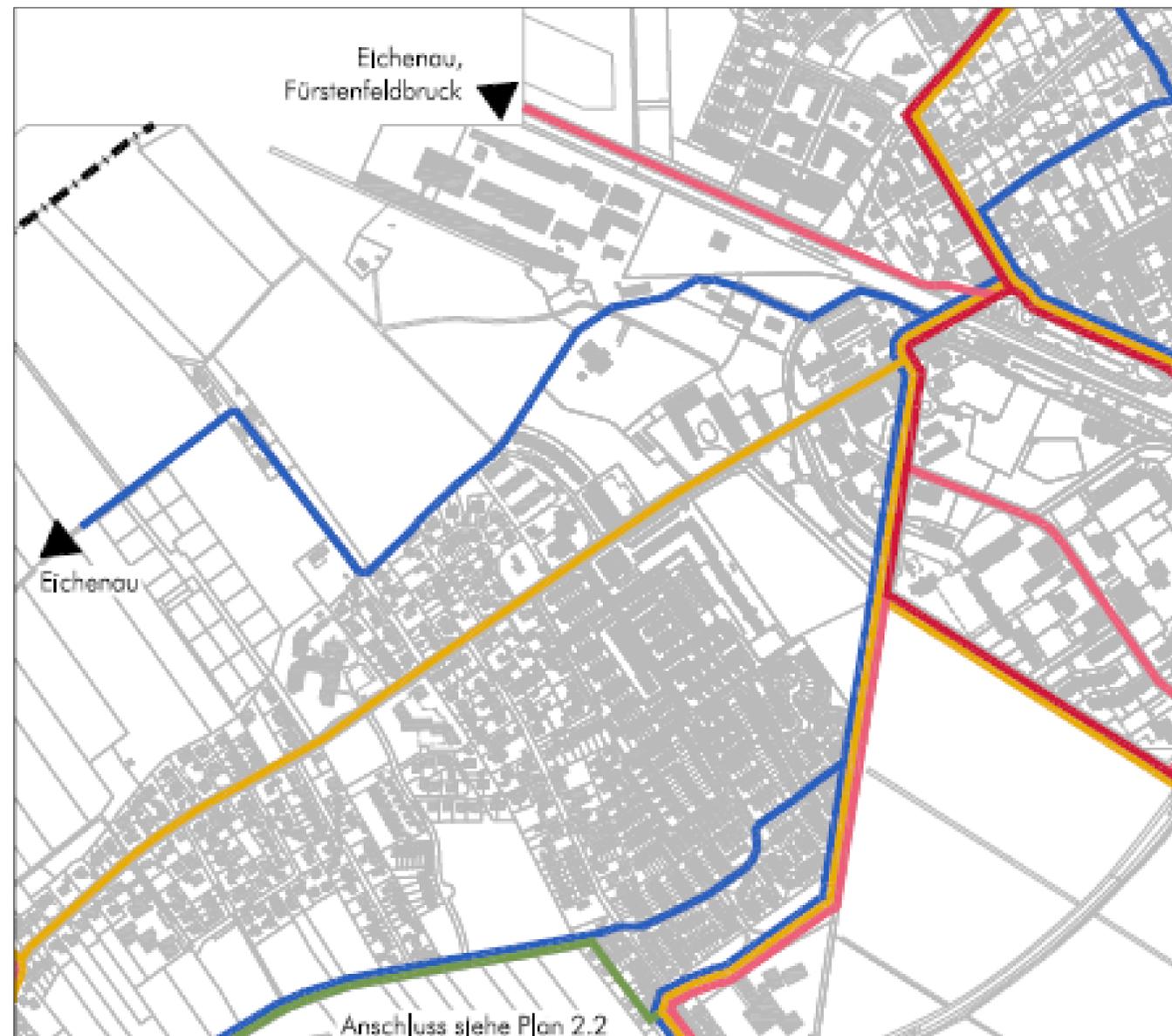


VORSCHLÄGE



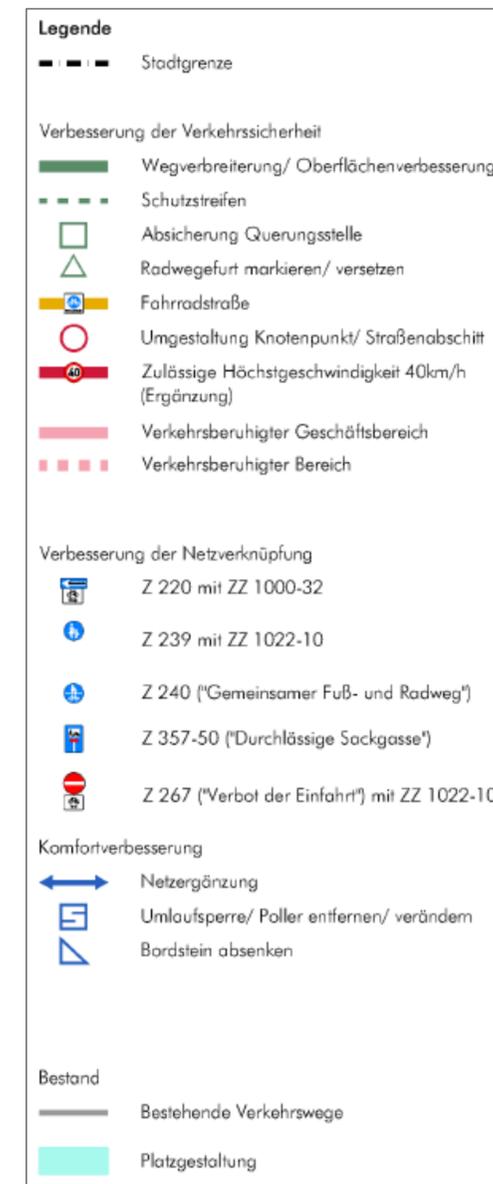
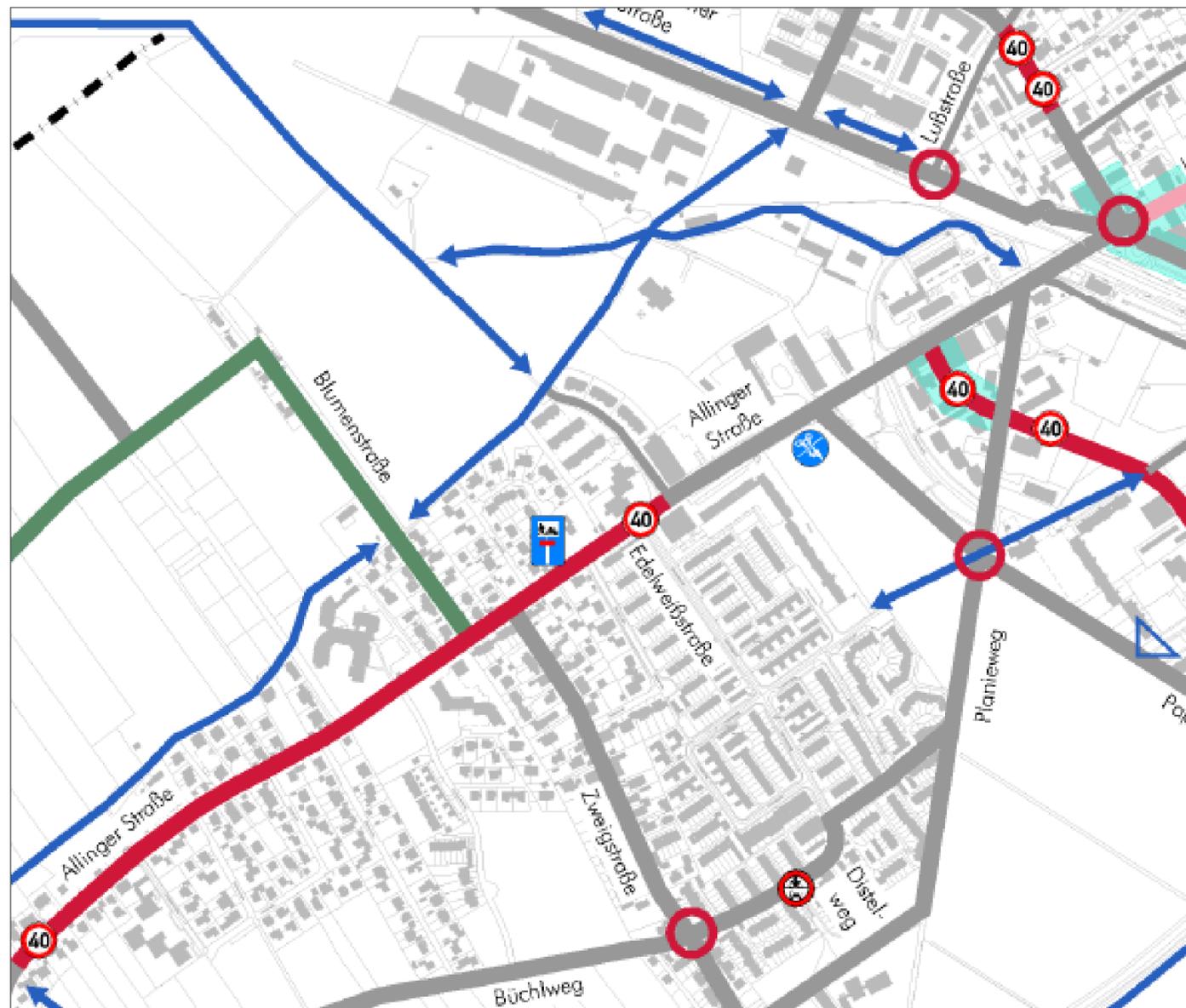
HAUSHALTSBEFRAGUNG – RÜCKLÄUFE ALLINGER STRASSE

- Rund die Hälfte der Befragten benennt Problemthemen, rund ein Drittel nennt dabei Lösungsvorschläge
- Diese Probleme und Handlungsvorschläge wurden bezüglich der Allinger Straße genannt (Zahlen in absoluten Werten)



Legende

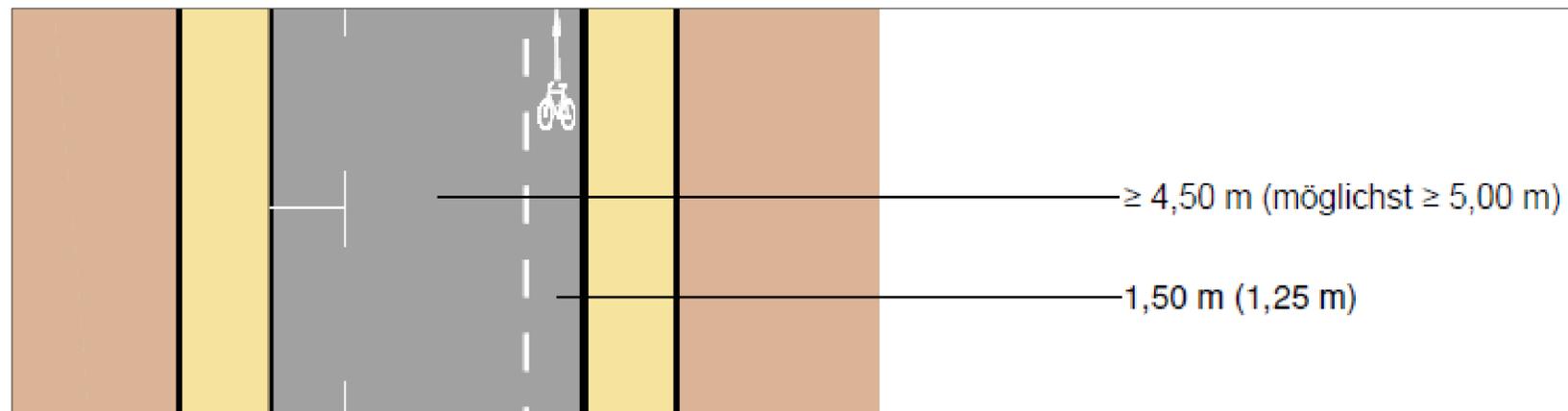
-  Stadtgrenze
-  Regionale Radroute
(Radring München RRM, Isar-Lech-Radweg ILR)
-  Regionale Radroute
(Bestand gemäß Bayerischer Vermessungsverwaltung)
-  Regionale Radroute
(Planung gemäß Landkreis Fürstenfeldbruck)
-  Regionale Radroute
(Ergänzung gemäß Stadt Puchheim)





Radfahren in der Allinger Straße – Planungsvarianten

(Abbildungen: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg 11/2017)

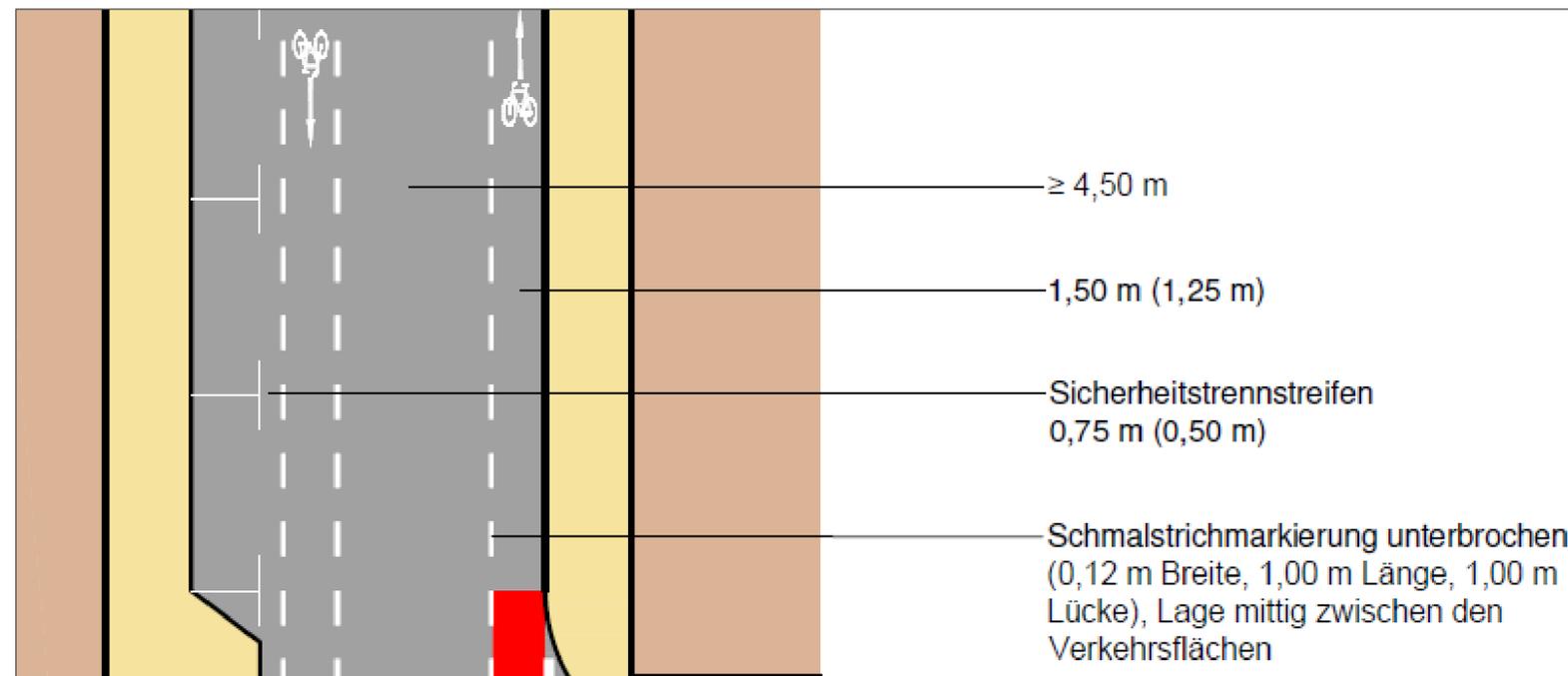


Einseitiger Schutzstreifen (3.2-7)

- Breite Schutzstreifen: 1,5m
- Erforderlicher (Kern-) Fahrbahnbreite $\geq 4,5\text{m}$ (möglichst 5,0m)

→ **Erforderliche Gesamtbreite:**

$$1,5 + 4,5 \text{ (oder } 5,0\text{m)} = 6,00 \text{ m (6,5m)}$$



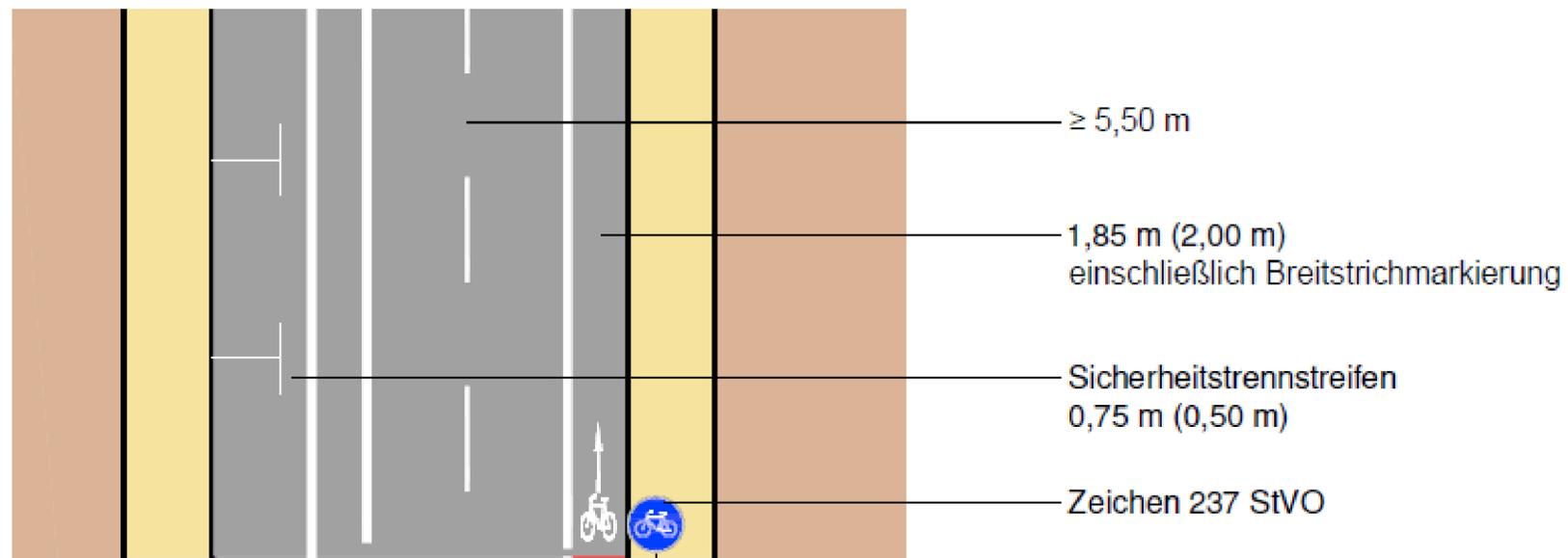
Beidseitiger Schutzstreifen (3.2-1)

- Breite Schutzstreifen: 1,5m
 - Sicherheitstrennstreifen zu Parkflächen: 0,75m
 - Erforderlicher (kern-) Fahrbahnbreite $\geq 4,5$ m
- **Erforderliche Gesamtbreite:**
 $1,5 + 4,5 + 1,5 + 0,75 = 8,25$ m ($\geq 7,5$ m)

kein Parken				einseitiges Parken					beidseitiges Parken							
6,60	1,25	4,10	1,25	6,85	1,25	4,10	1,25	0,25		7,10	0,25	1,25	4,10	1,25	0,25	
6,70	1,30	4,10	1,30	7,10	1,25	4,10	1,25	0,5		7,60	0,5	1,25	4,10	1,25	0,5	
6,80	1,35	4,10	1,35	7,20	1,30	4,10	1,30	0,5	Parken	7,70	Parken	0,5	1,30	4,10	1,30	0,5
6,90	1,40	4,10	1,40	7,30	1,35	4,10	1,35	0,5		7,80	0,5	1,35	4,10	1,35	0,5	Parken
7,00	1,45	4,10	1,45	7,40	1,40	4,10	1,40	0,5		7,90	0,5	1,40	4,10	1,40	0,5	
7,50	1,50	4,50	1,50	7,50	1,45	4,10	1,45	0,5		8,00	0,5	1,45	4,10	1,45	0,5	

Beidseitiger Schutzstreifen mit schmaler Kernfahrbahn (3.2-6)

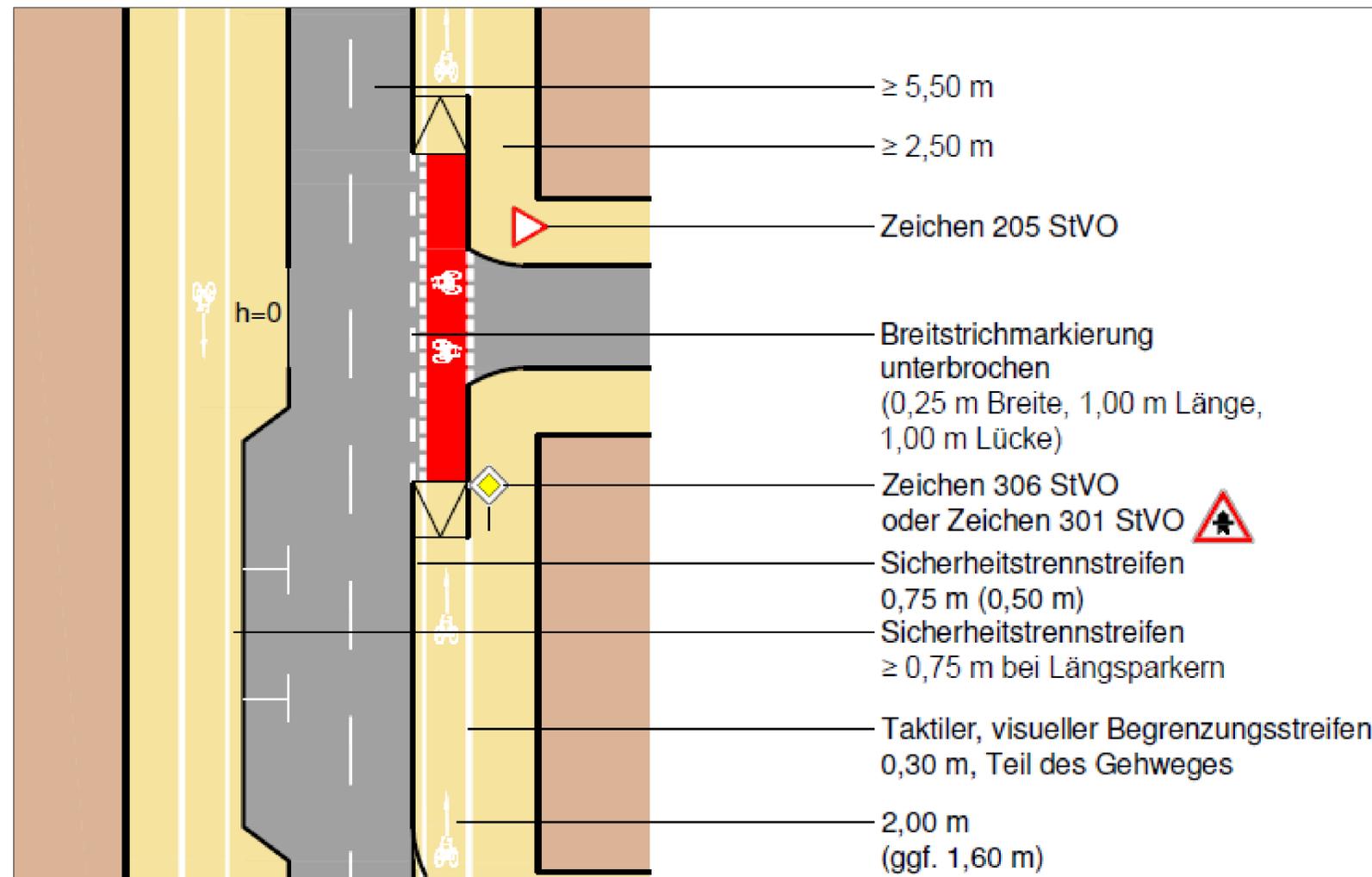
- Ausnahmegenehmigung
- Bei einseitigem Parken mind. 7,1 m Gesamtbreite, besser 7,5 m (ohne Parkfläche)



Beidseitiger Radfahrstreifen (3.3-1)

- Breite Radfahrstreifen: 1,85m (inkl. Markierung)
- Erforderlicher (Kern-) Fahrbahnbreite ≥ 5,5m
- Sicherheitstrennstreifen zu Parkflächen: 0,75m

→ **Erforderliche Gesamtbreite:**
 $1,85 + 5,5 + 1,85 + 0,75 = 9,95 \text{ m}$

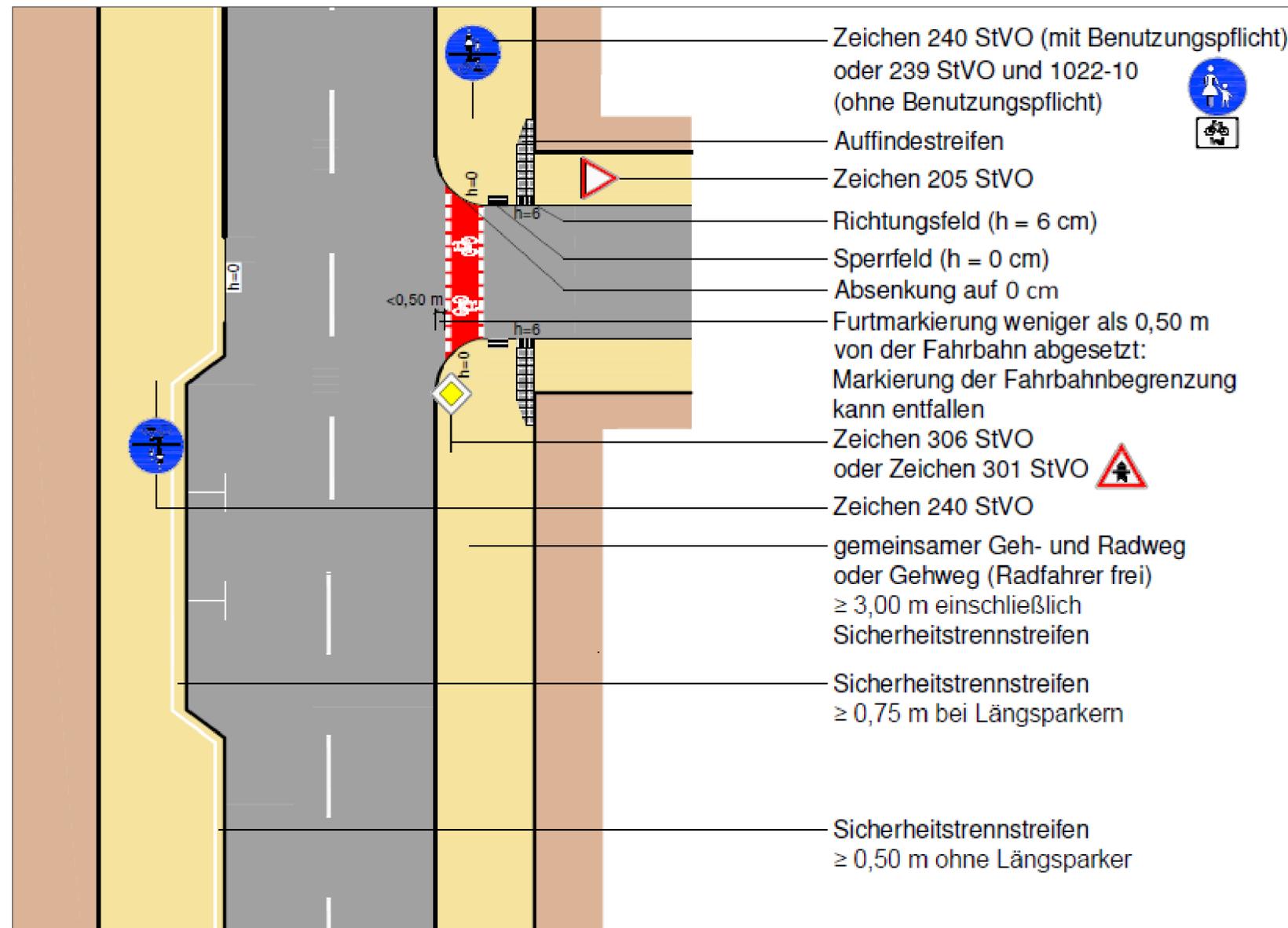


Beidseitiger Radweg (3.4-1)

- Breite Radweg: 2,0m (1,6m)
- Sicherheitstrennstreifen: 0,75m (0,5m)
- Erforderlicher (Kern-) Fahrbahnbreite $\geq 5,5$ m
- Sicherheitstrennstreifen zu Parkflächen $\geq 0,75$ m
- Gehwegbreite $\geq 2,5$ m

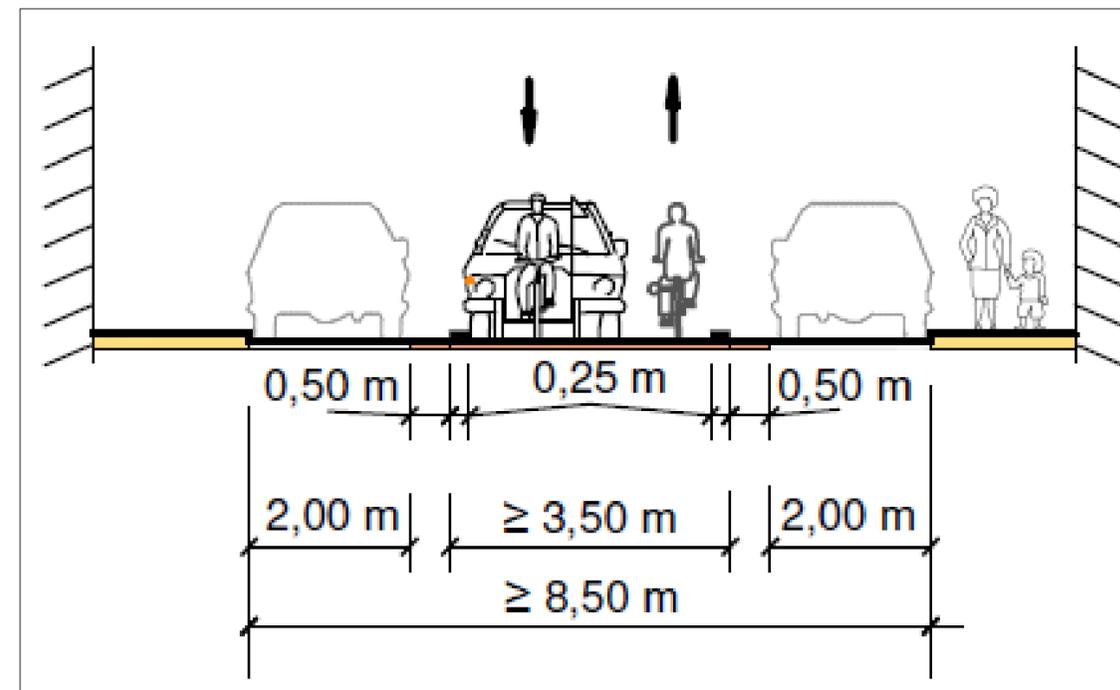
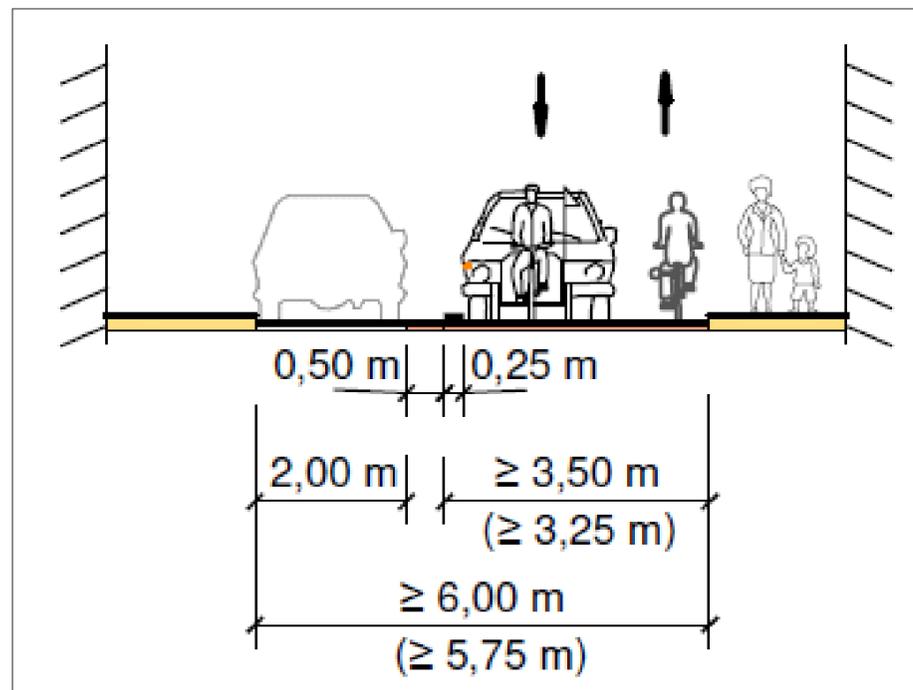
→ Erforderliche Gesamtbreite:

$$2,5 + 2 + 0,75 + 5,5 + 2,5 \text{ (Parkfläche)} + 0,75 + 2 + 2,5 = 18,5 \text{ m}$$



Gemeinsamer Geh- und Radweg (3.6-1)

- Gemeinsamer Geh- und Radweg oder Gehweg (Radfahrer frei) $\geq 3,0\text{m}$
- Sicherheitstrennstreifen (ohne Längsparken): $0,50\text{m}$
- Sicherheitstrennstreifen (mit Längsparken): $0,75\text{m}$



Fahrradstraße (6.3-3)

- Fahrbahnbreite 5,75 – 8,50 m
ODER $\geq 8,50$ m
- Einseitiges oder beidseitiges
Längsparken möglich
- Höchstgeschwindigkeit von 30
km/h
- der Radverkehr darf weder
gefährdet noch behindert werden
- Nebeneinanderfahren von
Fahrrädern hier erlaubt
- Kollision mit ÖPNV-Nutzung zu
bedenken (Linien 853 / 862)



- Ausführungen zum Element Fahrradstraße in den Gesetzes- und Regelwerken sehr überschaubar
→ „*deutschlandweit mittlerweile ein 'bunter Strauß' an Fahrradstraßen*“
 - **Laut StVO:** aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs (§ 45 Abs. 1, Satz 1) oder zur Unterstützung einer städtebaulichen Entwicklung (§ 45 Abs. 1b Nr. 5)
 - **VwV-StVO 2021:**
 - *kommt nur auf Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht.*
 - *Eine hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzen nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist.*
 - *Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird.*
-
- Einrichtung einer Fahrradstraße = eine Beschränkung des Verkehrs (VG Hannover, Urteil vom 13.08.2021 – 7 A 5667/19)
 - Beschränkungen des fließenden Verkehrs dürfen nur bei einer qualifizierten Gefahrenlage wegen besonderer örtlicher Verhältnisse verfügt werden (§ 45 Absatz 9 Satz 3 StVO)
 - Fahrradstraßen sind aber vom Vorliegen einer qualifizierten Gefahrenlage ausgenommen (§ 45 Absatz 9 Satz 4 StVO), müssen demnach lediglich das Kriterium der Erforderlichkeit erfüllen
 - RASt 06: Erschließungsstraßen mit Belastungen bis etwa 400 Kfz/h



Radfahren in der Allinger Straße – **Zusammenfassung**



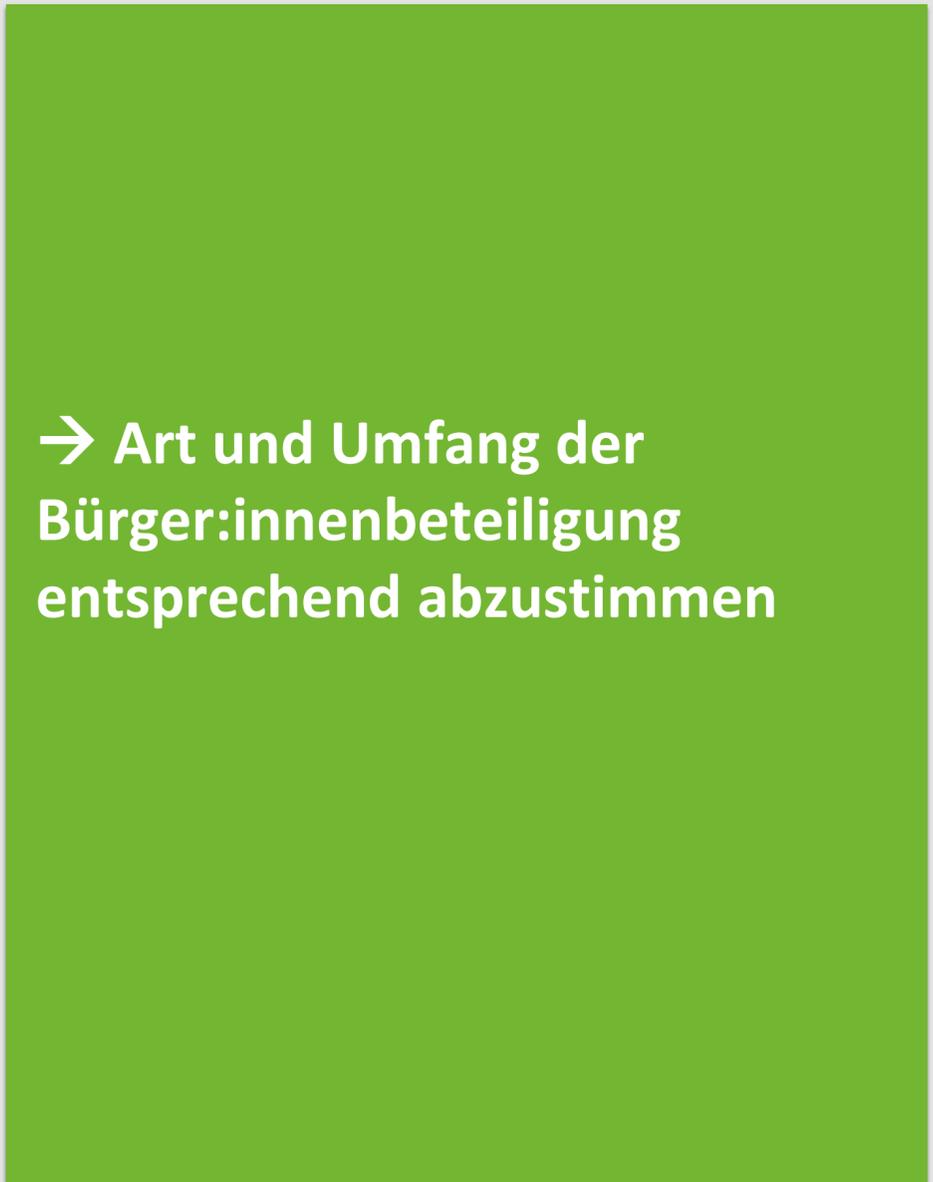
ZUSAMMENFASSUNG

- ▶ **Bestand:** Fahrbahnbreite von 7,0 – 7,1 m, Längsparken in Buchten im Süden, im Norden zw. Blumenstraße und Ihleweg
Parken auf Fahrbahn gestattet
- ▶ **Einseitiger Schutzstreifen stadtauswärts (Verlängerung):** grundsätzlich machbar, aber Parken (Nordseite) muss hierfür entfallen
- ▶ **Beidseitiger Schutzstreifen** erfordert mindestens 7,1 m Gesamtbreite (Ausnahme), besser 7,5 – 8,5 m → geringer Querschnitt im Bestand; wenn überhaupt nur mit Parkverbot im Norden umsetzbar, aber auch dann nochmals detailliert abzustimmen!
- ▶ **Radfahrstreifen** ausgeschlossen, da ca. 10m Querschnitt erforderlich wären!
- ▶ **Gemeinsamer Geh- und Radweg** ausgeschlossen, da Gehweg zu schmal: erforderlich $\geq 3,0\text{m}$, Bestand 1,6 - 2,4m
- ▶ **Fahrradstraße** sehr fraglich, Detailabstimmung erforderlich, ggf. als Verkehrsversuch



UMSETZUNGSOPTIONEN

- ▶ **Option A:** einseitigen Schutzstreifen verlängern, hierfür Entfall Parkmöglichkeiten auf Nordseite notwendig!
- ▶ **Option B:** wie Option A, aber Ausweitung auf beidseitigen Schutzstreifen (Ausnahmegenehmigung erforderlich)
- ▶ **Option C:** Umsetzung Fahrradstraße weiter prüfen und ggf. Verkehrsversuch durchführen



→ Art und Umfang der Bürger:innenbeteiligung entsprechend abzustimmen