

● ● ● **Untersuchung Hauptstraßen**
Anlage 1

März 2022

Christoph Hessel, Dr.-Ing.
Valentin Tangl, M.Sc.

Untersuchung Hauptstraßen

Inhalt

1. Grundlagen
2. Führung des Radverkehrs auf Hauptstraßen
 1. Münchner Straße
 2. Unterer Graben
 3. Pollinger Straße
 4. B2
 5. Schützenstraße
 6. Obere Stadt
 7. Waisenhausstraße
3. Zusammenfassung - Führung des Radverkehrs auf Hauptstraßen

● ● ● **1. Grundlagen**

1. Grundlagen

Mischverkehr

- Mischverkehr > 400 Kfz/h bei 6 - 7 m Fahrbahnbreite sind problematisch
→ Überholvorgänge mit zu geringem Sicherheitsabstand
- Mischverkehr ≤ 700 Kfz/h bei < 6 m Fahrbahnbreite verträglich
- Mischverkehr ≤ 700 Kfz/h bei > 7 m Fahrbahnbreite verträglich
→ ab 7,50 m (eingeschränkt 7,00 m) Fahrbahnbreite sind Schutzstreifen zu prüfen
- Übersteigt die Verkehrsstärke unter Berücksichtigung der Fahrbahnbreite die oben genannten Grenzen ist eine andere Führungsform anzustreben.
- Ist dies nicht möglich, sind verkehrsplanerische oder verkehrstechnische Maßnahmen, die die Sicherheit der Radfahrer erhöhen zu prüfen.
→ andernfalls sind Alternativstrecken im Erschließungsstraßennetz zu prüfen.
- Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h empfohlen

→ Empfehlung

Verwendung der Grenzwerte der ERA 2010 und nicht der RAS 2006 mit teilw. abweichende Abmessungen, da die ERA neuer ist und damit dem aktuelleren Stand der Wissenschaft entspricht

Untersuchung
Hauptstraßen

Anlage 1

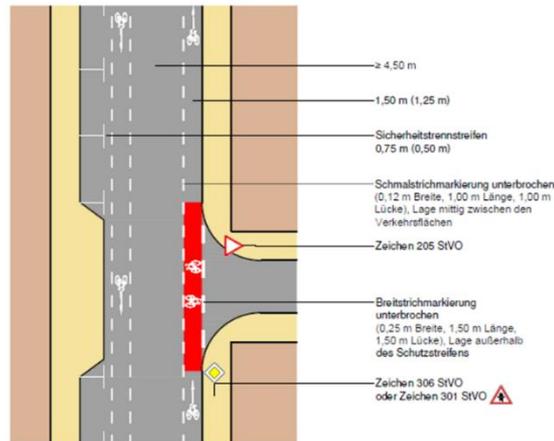
März 2022

1. Grundlagen

Schutzstreifen

empfohlener Einsatzbereich:

- innerorts ($\geq 30\text{km/h}$)
- bei ca. 300-1.800 Kfz/h
- Fahrbahnbreite (2-streifig) 7,00-10,00m (ohne Parkstreifen)
- rote Einfärbung von Furten optional, bei Gefahrenstellen oder besonderer Aufmerksamkeit erforderlich (Einmündung, Grundstückszufahrt)



Regelungen: • ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche: • innerorts ($\geq 30\text{km/h}$) bei Kfz-/Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

- Schutzstreifen: 7,50 m (eingeschränkt 7,00 m) ohne Parkstreifen
- je Parkstreifen
 - auf der Fahrbahn + 2,75 m (min. 2,50 m) (Sicherheitstrennstreifen 0,75 m (0,50 m) + Parken 2,00 m, ggfs. weiterer Zuschlag für Breite Parken)
 - neben der Fahrbahn + 0,75 m (0,50 m) Sicherheitstrennstreifen

Anlage 1

März 2022

ERA 2010 S.18 ff., S.22 f.
ERA 2010 Kapitel 3.2

5

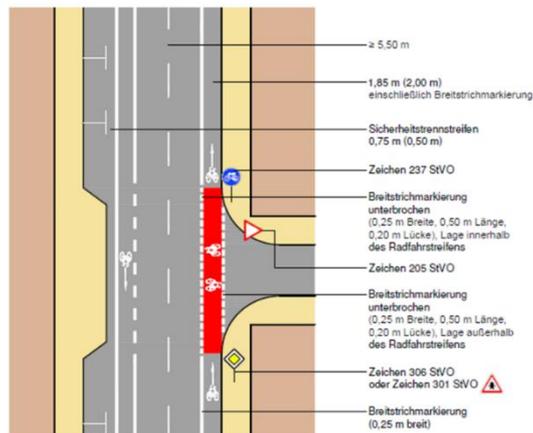
1. Grundlagen Radfahrstreifen

empfohlener Einsatzbereich:

- Innerorts ($\geq 30\text{km/h}$)
- ca. 500-2.000 Kfz/h
- Fahrbahnbreite ab ca. 9,50 m (9,20 m) (ohne Parkstreifen)
- rote Einfärbung von Furten optional, bei Gefahrenstellen oder besonderer Aufmerksamkeit erforderlich (Einmündung, Grundstückzufahrt)

● je Parkstreifen

- auf der Fahrbahn + 2,75 m (min. 2,50 m) (Sicherheitstrennstreifen 0,75 m (0,50 m) + Parken 2,00 m, ggfs. weiterer Zuschlag für Breite parken)
- neben der Fahrbahn + 0,75 m (0,50 m) Sicherheitstrennstreifen



Regelungen: • ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 23 f.

Anwendungsbereiche: • innerorts ($\geq 30\text{ km/h}$) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 500 - 2.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten ab ca. 9,20 m (ohne Parkstreifen)

Anlage 1

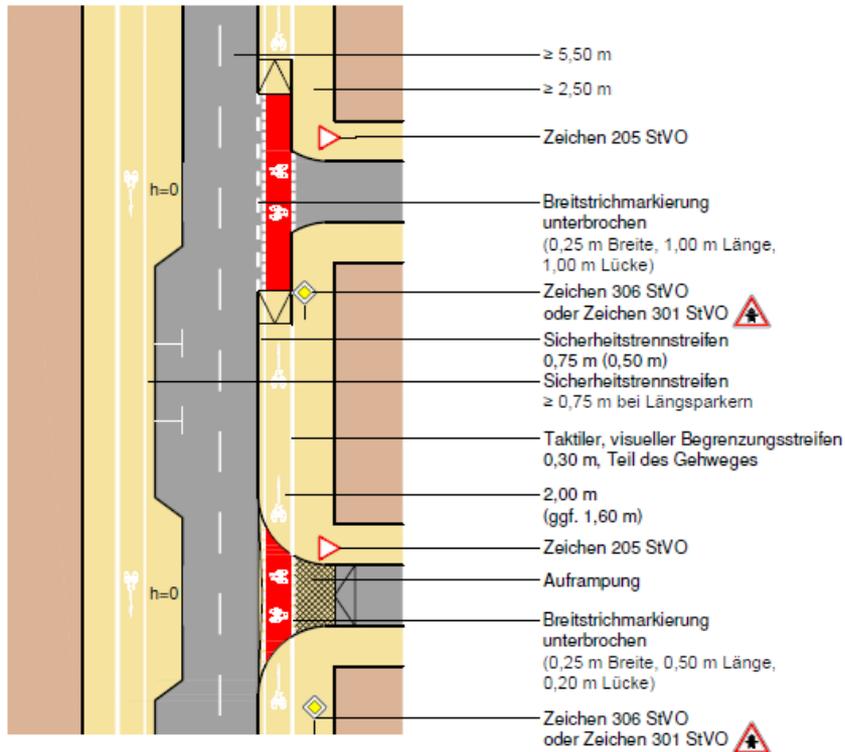
März 2022

ERA 2010 S.18 ff., S.22 f.
ERA 2010 Kapitel 3.2

6

1. Grundlagen

Getrennter Geh- und Radweg



Regelungen: • ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 24 f., S. 77 f.

Anwendungsbereiche: • innerorts (≥ 30 km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. > 1.000 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit

- Breite min. 4,60 m je Seite
 - zu Längsparkern zusätzlich 0,75 m Sicherheitstrennstreifen
- In Weilheim aufgrund der vorhandenen Straßenquerschnitte schwierig umzusetzen

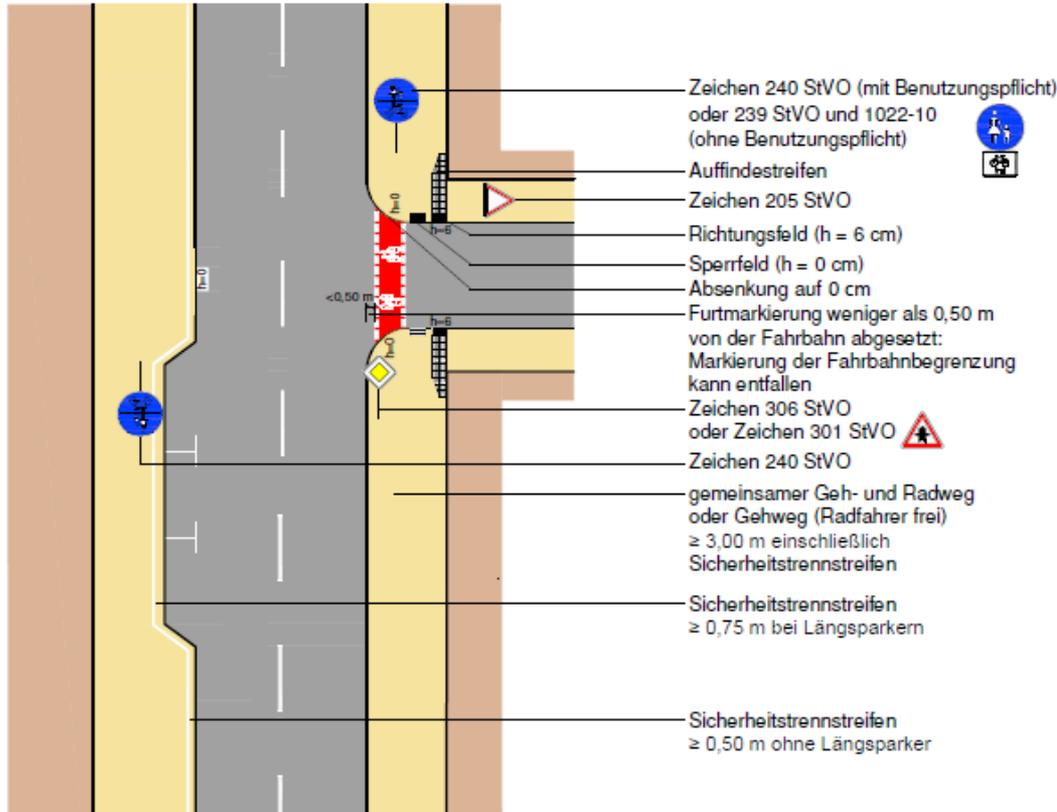
Untersuchung
Hauptstraßen

Anlage 1

März 2022

1. Grundlagen

Gemeinsamer Geh- und Radweg



- Regelungen:**
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.6
- Anwendungsbereiche:**
- beengte Ortslagen oder Ortsrandlagen mit geringem Fußgängerverkehr

- problematisch bei hohen Fuß- und/ oder Radverkehrsmengen
 - min. Breite 2,50 m + Sicherheitstrennstreifen 0,50 m (bei Längsparken 0,75 m)
- innerorts nicht empfohlen für das Hauptradverkehrsnetz

Untersuchung
Hauptstraßen

Anlage 1

März 2022

1. Grundlagen

Messungen

- Alle Breiten sind Messungen aus Luftbildern und können von den tatsächlichen Werten geringfügig abweichen.
- Wenn Schutzstreifen nicht möglich sind, sind es auch Radfahrstreifen nicht. Daher wurden die Straßen vorerst nur auf Schutzstreifen untersucht.

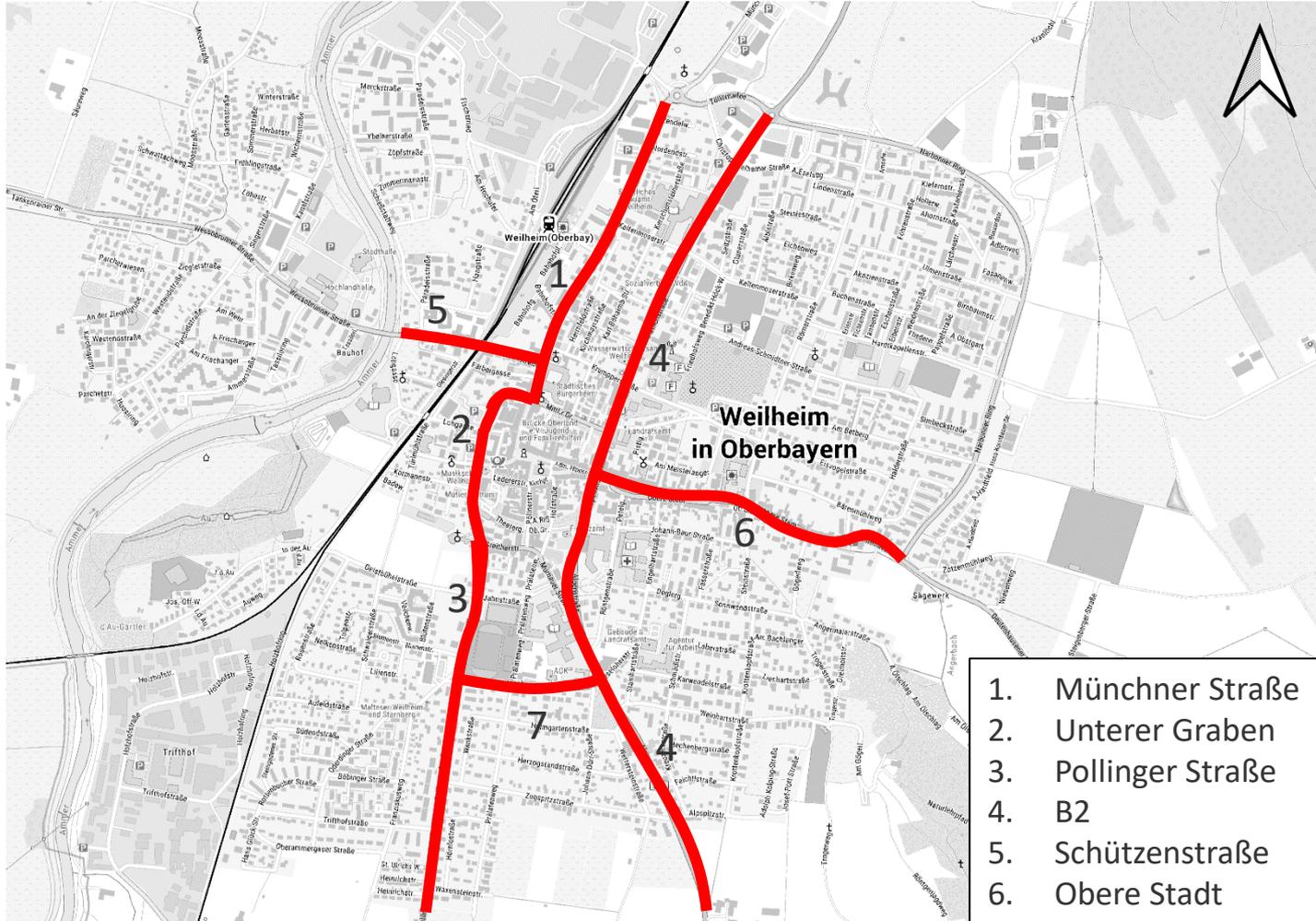
Untersuchung
Hauptstraßen

Anlage 1

März 2022

● ● ● 2. Führung des Radverkehrs auf Hauptstraßen

2. Führung des Radverkehrs auf Hauptstraßen Übersicht



- 1. Münchner Straße
- 2. Unterer Graben
- 3. Pollinger Straße
- 4. B2
- 5. Schützenstraße
- 6. Obere Stadt
- 7. Waisenhausstraße

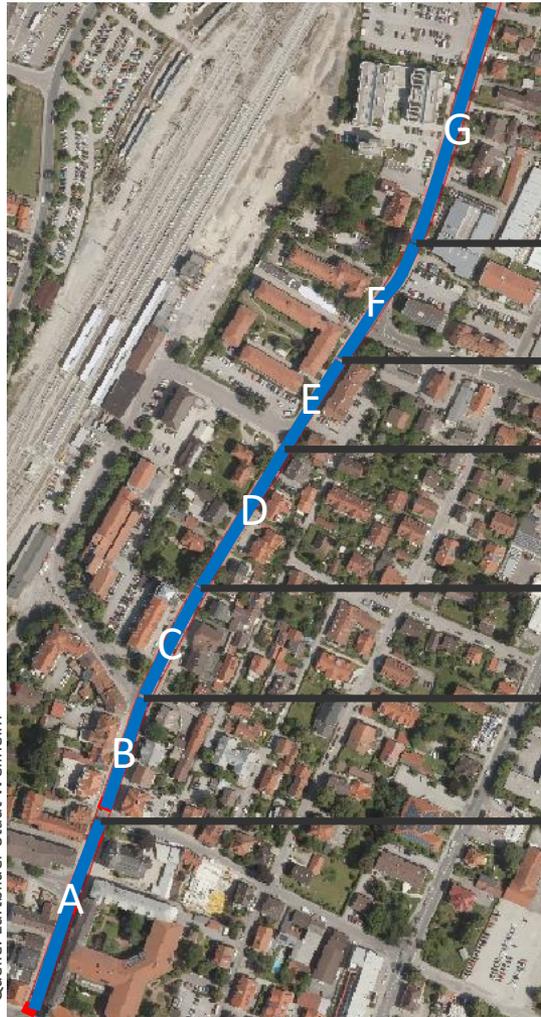
Untersuchung
Hauptstraßen

Anlage 1

März 2022

- ● ● **2. - 1. Münchner Straße**
(Betrachtung von Süd nach Nord)

2. - 1. Münchner Straße - Süd Übersicht



Quelle: Luftbilder Stadt Weilheim

Dreispurig + einseitiges Parken (gemeinsamer Geh- und Radweg vorhanden)	9,00 m
3-streifig	8,70 m
2-streifig	>7,00 - 6,50m
2-streifig	7,50 m
Beidseitiges Parken (ca. 16 Stpl.)	9,70 m
Einseitiges Parken (ca. 10 Stpl.)	8,90 m
3-streifig	9,00 m

Untersuchung
Hauptstraßen

Anlage 1

März 2022

2. - 1. Münchner Straße – Süd/Mitte Übersicht

- Geschwindigkeit 50 km/h
- Fahrbahnbreiten von 6,5 m – 10 m
- Verkehrsmengen:
10.000-13.200 Kfz/24h im Querschnitt
→ ca. 1.000-1.320 Kfz/h in der Spitzenstunde



2. - 1. Münchner Straße – Süd/Mitte Mischverkehr

- Verkehrslage Google Maps
Durchschnitt freitags 12:00 Uhr
- Achse Münchner Straße / Unterer Graben teilweise hoch ausgelastet / überlastet
- B2 bereits jetzt zeitweise überlastet, zusätzliche Verkehrsmengen können voraussichtlich nicht aufgenommen werden
- Alternativ in Betracht kommende Nord-Süd-Routen verlaufen i.d.R. in Wohngebieten

- Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ist nicht zu empfehlen
- Schutz- und Radfahrstreifen zu prüfen



Quelle: Karte Google Earth Pro – Belastungsdarstellungen übernommen aus Google Maps Abruf am: 03.09.2020

Untersuchung
Hauptstraßen

Anlage 1

März 2022

Quelle: Google Maps

2. - 1. Münchner Straße - Süd Schutzstreifen

- Geschwindigkeit 50 km/h
 - Fahrbahnbreiten von 6,5 m – 10 m
(teilweise mit Parken und mehreren Spuren)
 - Verkehrsmengen:
10.000-13.200 Kfz/24h im Querschnitt
→ ca. 1.000-1.320 Kfz/h in der Spitzenstunde
- Verkehrsmengen sind ausreichend niedrig
(Schutzstreifen bei ca. 300-1.800 Kfz/h)
- Fahrbahnbreiten müssen je Abschnitt geprüft werden



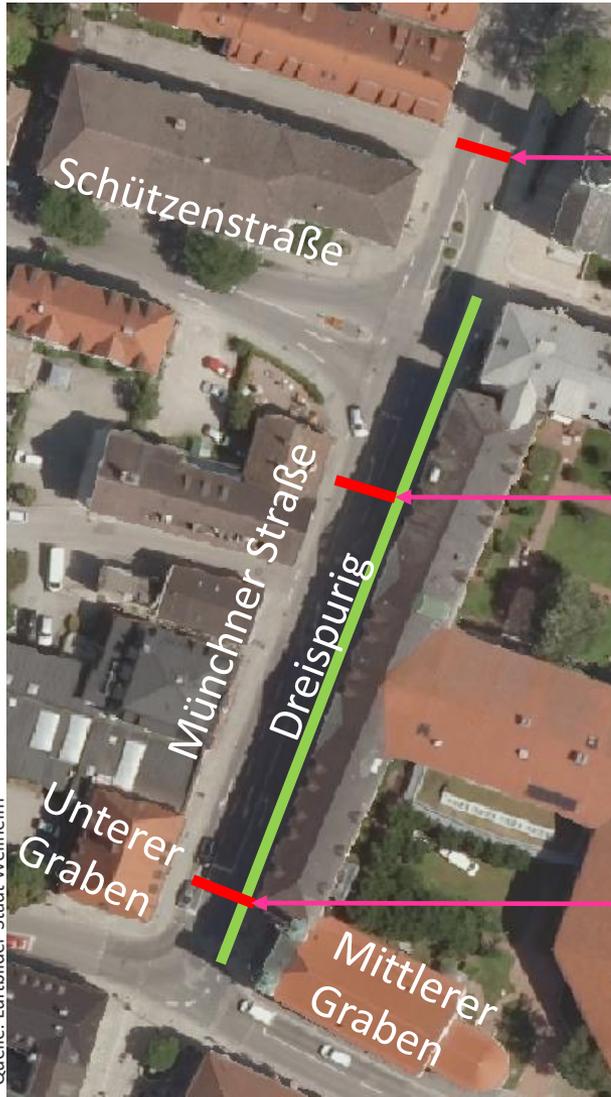
Quelle: Ausschnitt: Verkehrsuntersuchung Entlastung Weilheim
Umfahrung oder Tunnel 2017 - Professor Dr.-Ing. Harald Kurzak
(Zählung Di/Do 4/6 Juli 2017)

Untersuchung
Hauptstraßen

Anlage 1

März 2022

2. - 1. Münchner Straße - Süd Schutzstreifen Bereich A



Quelle: Luftbilder Stadt Weilheim

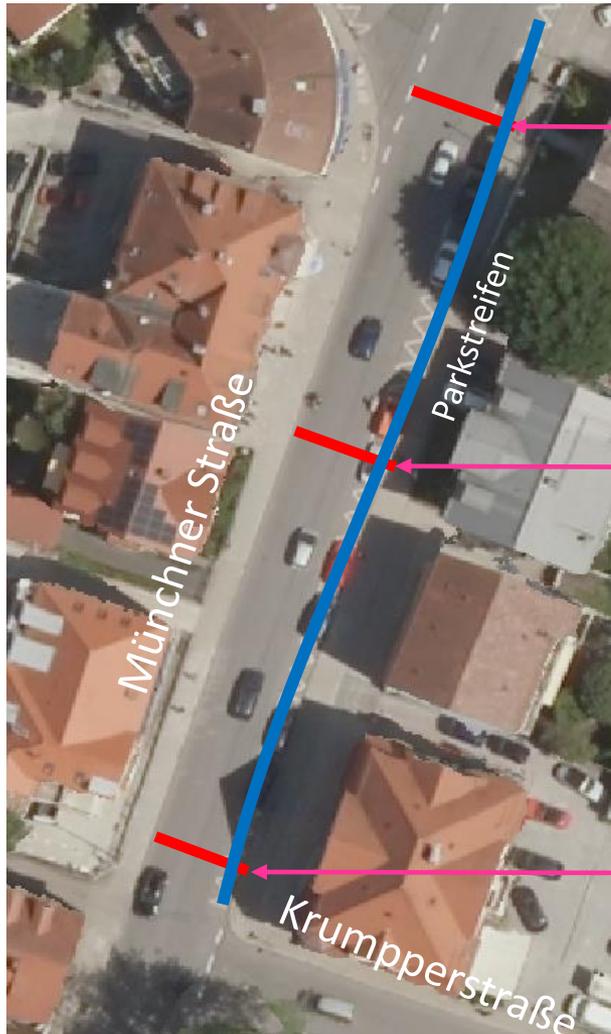
- Eine Spur hat min. 3,00 m
- Incl. Schutzstreifen werden min. 7,00 m bei 2-Streifigkeit und bei 3-Streifigkeit min. 10,50m benötigt
→ 9,00-9,20 m sind nicht ausreichend für Schutzstreifen
- Zwischen Schützenstraße und Unterer Graben müsste eine Fahrspur entfernt werden
→ Schleppkurven müssten überprüft werden, evtl. müssen Haltlinien nach hinten versetzt werden
→ Rechts- und Linksabbieger können nur noch gleichzeitig freigegeben werden
→ kein gleichzeitiges Grün für Unterer Graben und Münchner Straße
→ Leistungsfähigkeit des Knotens vorauss. nicht mehr gegeben

Untersuchung
Hauptstraßen

Anlage 1

März 2022

2. - 1. Münchner Straße Süd Schutzstreifen Bereich B

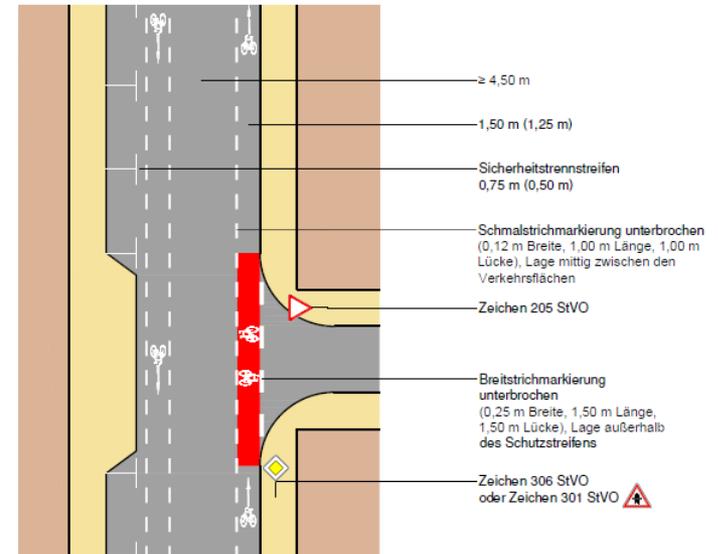


9,10 m

9,00 m

8,90 m

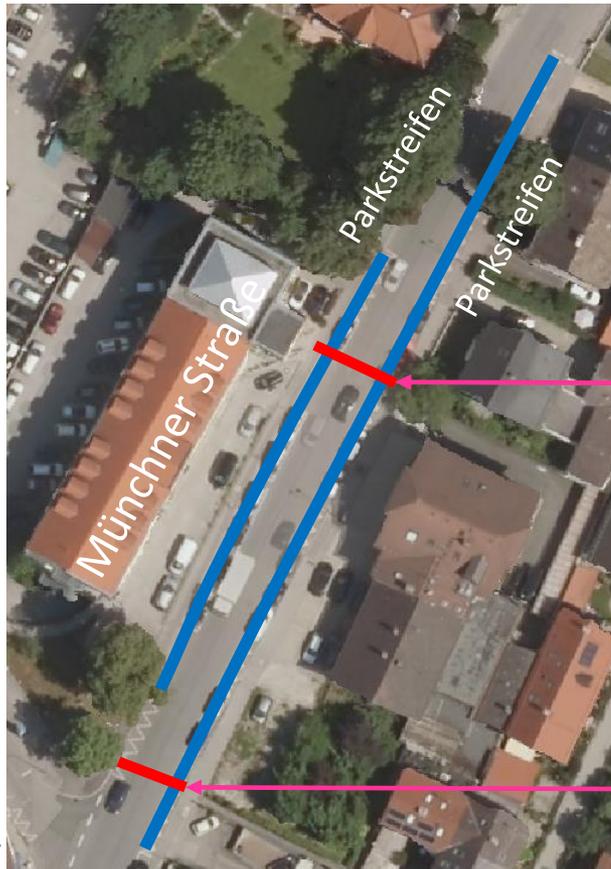
- Mit einseitigem Parkstreifen 10,00 m (min. 9,50 m) Fahrbahnbreite benötigt
→ Stellplätze könnten bei Schutzstreifen nicht erhalten bleiben
- Entfall von ca. 10 Stellplätzen



Regelungen: • ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche: • innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

2. - 1. Münchner Straße - Süd Schutzstreifen Bereich C

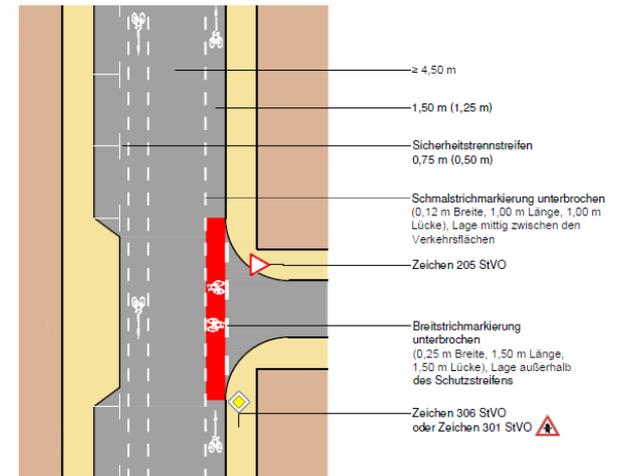


Quelle: Luftbilder Stadt Weilheim

10,30 m

9,50 m

- Mit beidseitigem Parkstreifen 12,50 m (min. 12,00 m) Fahrbahnbreite benötigt
- Mit einseitigem Parkstreifen 10,00 m (min. 9,50 m) Fahrbahnbreite benötigt
→ Stellplätze könnten nur einseitig erhalten bleiben (ggfs. nicht alle Stellplätze)
- Entfall von min. ca. 7 Stellplätzen

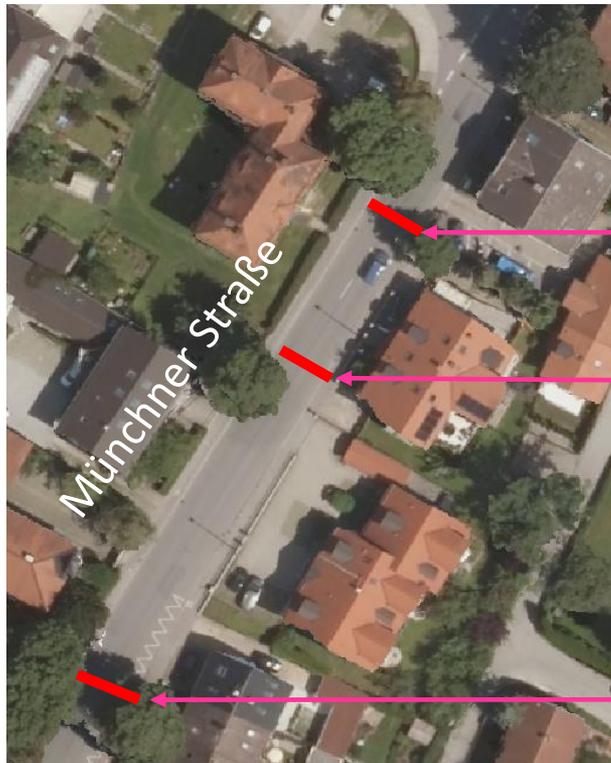


Regelungen: • ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche: • innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrtrahnschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

2. - 1. Münchner Straße - Süd Schutzstreifen Bereich D

- 7,50 m (min. 7,00 m)
Fahrbahnbreite erforderlich
→ Schutzstreifen können
angebracht werden

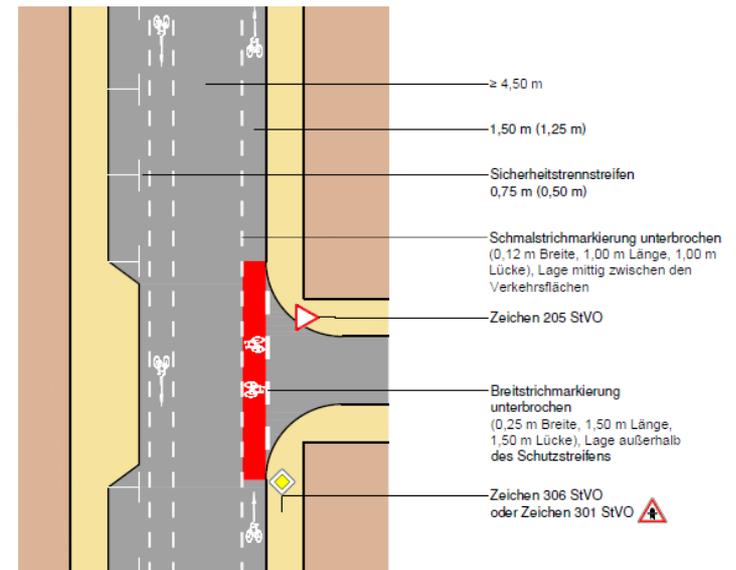


7,50 m

7,50 m

8,30 m

Quelle: Luftbilder Stadt Weilheim

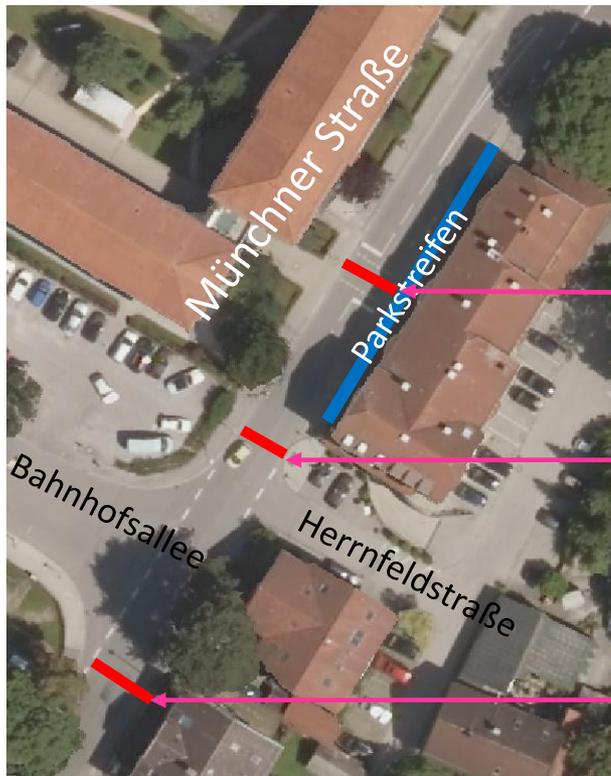


Regelungen: • ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche: • innerorts (≥ 30km/h) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

Z 1

2. - 1. Münchner Straße - Süd Schutzstreifen Bereich E

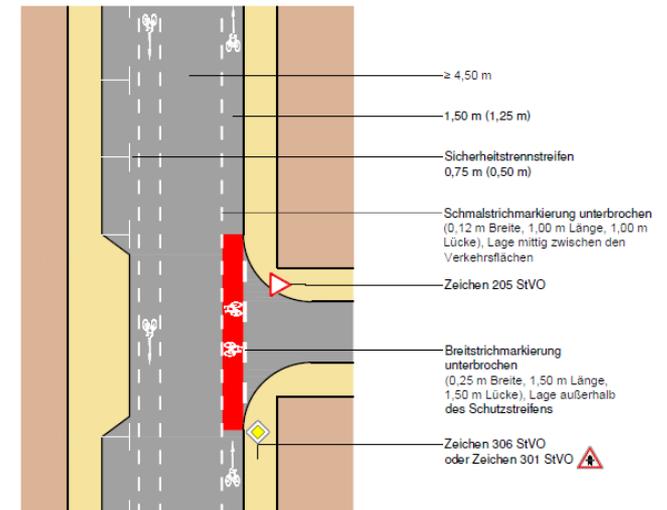


6,70 m

6,60 m

7,00 m

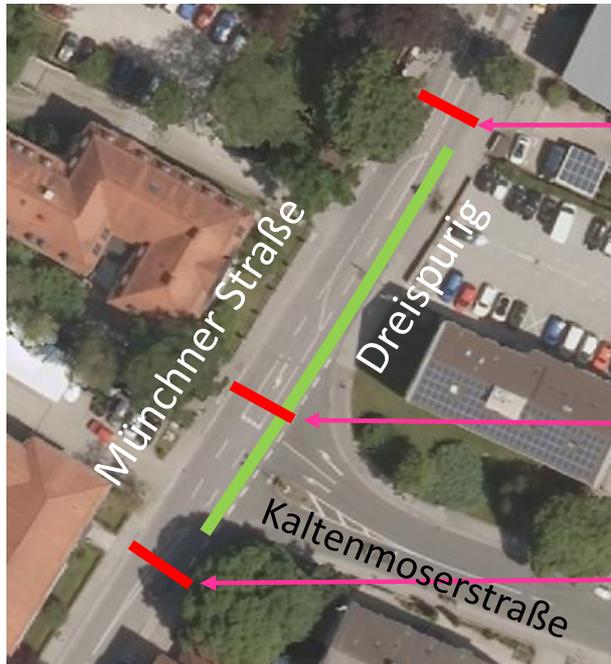
- 7,50 m (min. 7,00 m) Fahrbahnbreite erforderlich bis Parkstreifen, mit Parkstreifen 8,00 m (7,50 m)
→ Fahrbahn zu schmal $\leq 6,60\text{m}$, Komplettumbau wäre erforderlich (Seitenräume ggfs. nicht ausreichend / min. Entfall von ca. 6 Stellplätzen)



Regelungen: • ERA (Ausgabe 2010), S. 18 ff., S. 22 f.

Anwendungsbereiche: • innerorts ($\geq 30\text{km/h}$) bei Kfz-Verkehrsstärken von ca. 300 - 1.800 Kfz/h im Fahrbahnquerschnitt in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bei Fahrbahnbreiten von ca. 7,00 - 10,00 m (ohne Parkstreifen) in Abhängigkeit von den Randbedingungen

2. - 1. Münchner Straße - Süd Schutzstreifen Bereich F



8,30 m

8,80 m

7,60 m

- Incl. Schutzstreifen werden min. 7,00 m bei 2-Streifigkeit und bei 3-Streifigkeit min. 10,50m benötigt
→ 8,30-8,80 m sind nicht ausreichend für Schutzstreifen
- Eine Fahrspur müsste entfernt werden
→ Rückstau durch wartende Linksabbieger voraussichtlich und daraus folgende Defizite in der Leistungsfähigkeit

Untersuchung
Hauptstraßen

Anlage 1

März 2022

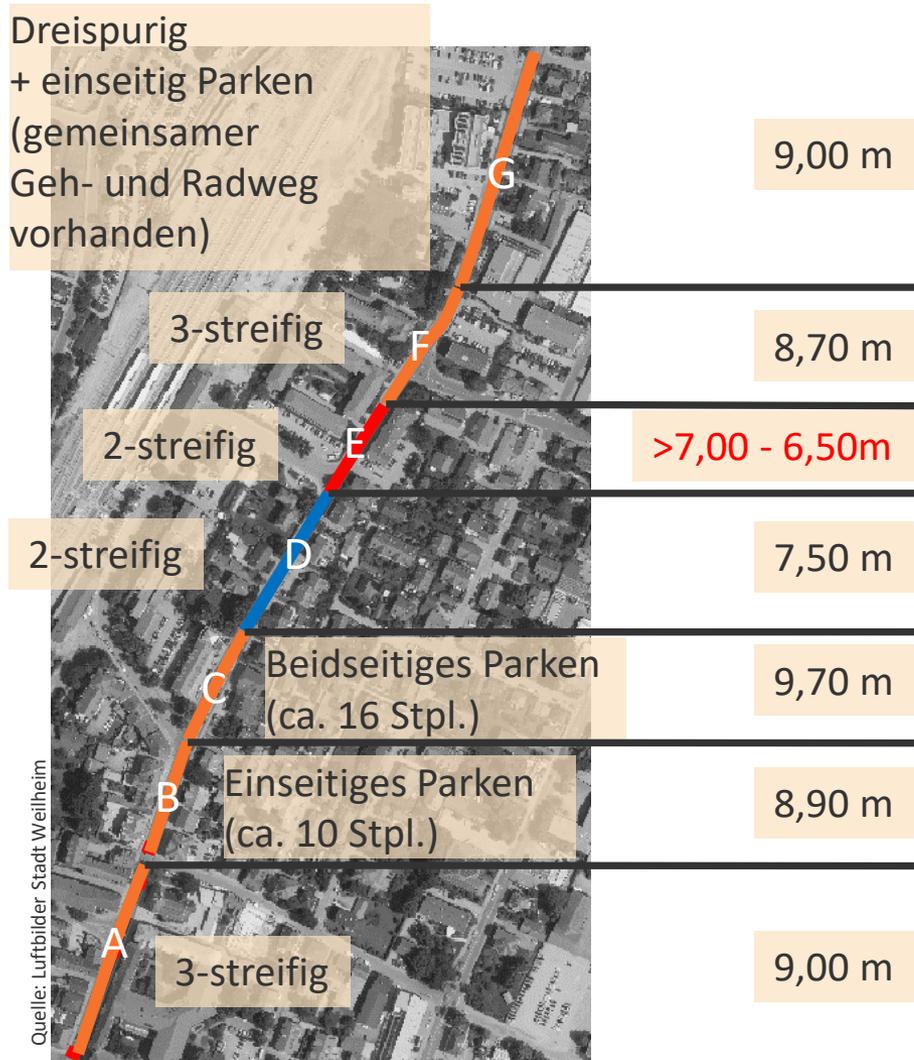
2. - 1. Münchner Straße - Süd Schutzstreifen Bereich G



Quelle: Luftbilder Stadt Weilheim

- Gehweg Rad frei
→ Entspricht nicht den Ansprüchen eines Hauptnetzes
- Fahrbahn dreispurig mit Linksabbiegespuren
- Incl. Schutzstreifen werden min. 7,00 m bei 2-Streifigkeit und bei 3-Streifigkeit min. 10,50m benötigt
→ 9,00 m sind nicht ausreichend für Schutzstreifen
- eine Fahrspur müsste entfernt werden
→ voraussichtlich Defizite in der Leistungsfähigkeit
- oder: Komplettumbau Fahrbahn mit Entfall Parkstreifen (ca. 15 Stellplätze) inkl. Baumbestand

2. - 1. Münchner Straße - Süd Fahrbahnbreiten



- Schutzstreifen:
ab 7,50 m (7,00 m) ohne Parkstreifen
- ➔ Schutzstreifen ohne Änderung nur in einem Segment (D) möglich
- ➔ Ansonsten müssten Spuren reduziert werden und Stellplätze weggenommen werden. Leistungsfähigkeit ist vorauss. nicht mehr gegeben

- Führung:
- problematisch
 - eingeschränkt möglich, jedoch teilweise Probleme in der Leistungsfähigkeit
 - möglich

Anlage 1

März 2022

2. - 1. Münchner Straße - Mitte Übersicht



Gemeinsamer
Zweirichtungsrund- und
Gehweg

Gemeinsamer
Zweirichtungsrund- und
Gehweg Ost
Gehweg- Radfahrer frei West

2. - 1. Münchner Straße - Mitte Schutzstreifen Bereich H



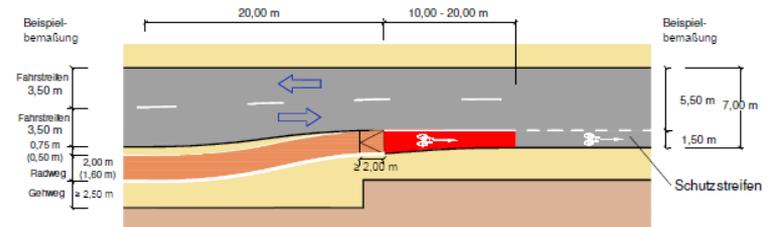
10,30 m

7,00 m

7,60 m

- Gehweg Rad frei
→ Entspricht nicht den Ansprüchen eines Hauptnetzes
- Gemeinsamer Zweirichtungsradweg innerorts
→ Entspricht nicht den Ansprüchen eines Hauptnetzes
→ ggfs. bei geringen Fußverkehrsmengen
- Fahrbahn ausreichend breit für Schutzstreifen
→ min. 7,00 m
- Zusätzliche Führung auf Gehweg empfohlen
- Auflösung vor Kreisverkehr
→ Führung nicht auf Fahrbahn

Zweistreifige Straße



Regelungen: • ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 3.4 und 11.1.6

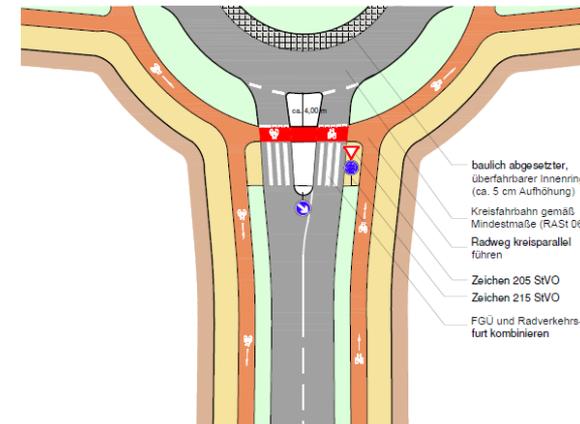
Anwendungsbereiche: • Überführung eines Richtungsradweges in einen Schutzstreifen oder in Fahrbahnführung

2. - 1. Münchner Straße - Mitte Kreisverkehr



Quelle: Luftbilder Stadt Weilheim

- Führung nicht auf Fahrbahn ab ca. 15.000 Kfz/24h (hier ca. 22.000 Kfz/24h).
- Bevorrechtigung Kfz-Verkehr könnte nur entfallen, wenn Leistungsfähigkeit gegeben ist.
- ➔ Bedarf gesonderter Prüfung anhand von Verkehrszahlen.
- ➔ Jedoch nicht empfohlen da: Die Bevorrechtigung des Radverkehrs an Furten in Kreisverkehren erweist sich als die am wenigstens sichere Führungsform für Radfahrer. *



Regelungen:

- RASL Kapitel 6.3.5.9, Radverkehr vorfahrtsberechtigigt im Zuge der vorfahrtsberechtigigten Kreisfahrbahn
- ERA (Ausgabe 2010), Kapitel 4.5.3
- FGÜ an allen Zu- und Ausfahrten, wenn mindestens eine Zu- und Ausfahrt den Kriterien der R-FGÜ genügt

2. - 1. Münchner Straße - Mitte Übersicht



Gemeinsamer
Zweirichtungsrund- und
Gehweg

7,00 m*

Gemeinsamer
Zweirichtungsrund- und
Gehweg Ost
Gehweg- Radfahrer frei West

- Schutzstreifen mit minimal Breiten möglich
- Auflösung vor Kreisverkehr

Untersuchung
Hauptstraßen

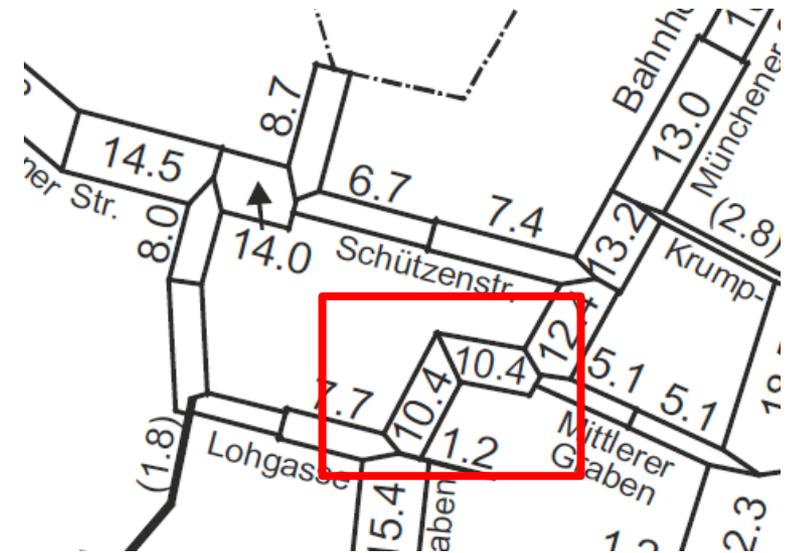
Anlage 1

März 2022

● ● ● 2. - 2. Unterer Graben

2. - 2. Unterer Graben Mischverkehr

- Geschwindigkeit 50 km/h
 - Fahrbahnbreite ca. 6,00 m – 9,00 m
 - Verkehrsmengen:
10.400 Kfz/24h im Querschnitt
→ ca. 1.040 Kfz/h in der Spitzenstunde
- Verkehrsmengen zu hoch
→ Verlagern von min. 3.400 Kfz/24h erforderlich
→ Verlagerung auf B2 ist nicht zu empfehlen -> siehe Münchner Straße



Quelle: Ausschnitt: Verkehrsuntersuchung Entlastung Weilheim
Umfahrung oder Tunnel 2017 - Professor Dr.-Ing. Harald Kurzak
(Zählung Di/Do 4/6 Juli 2017)

2. - 2. Unterer Graben Übersicht



- Schutzstreifen von den Breiten nur in Bereich A möglich, durch Reduzierung der Breite der Sperrfläche
- In Bereich B sind die Breiten nicht ausreichend
 - angrenzende Flächen durch Bebauung und Bäume nicht geeignet für Umbau
 - Knotenpunkt zur Münchner Straße kritisch

Untersuchung
Hauptstraßen

Anlage 1

März 2022

● ● ● 2. - 3. Pollinger Straße

2. - 3. Pollinger Straße Übersicht

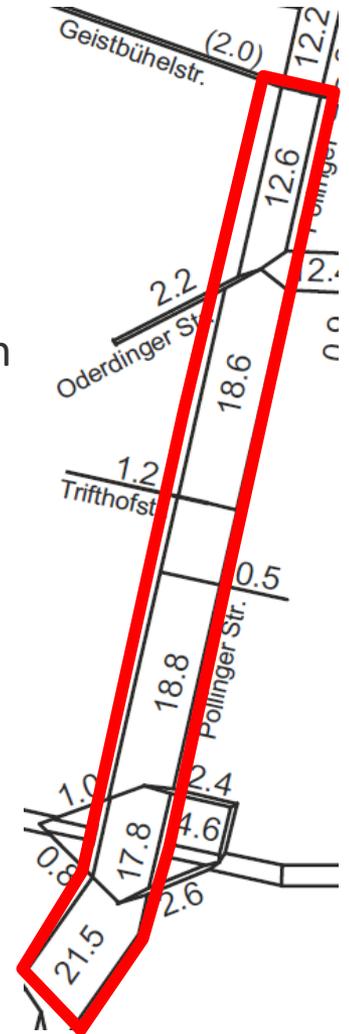


9,80 m
mit beidseitigem
Parken

7,00 m

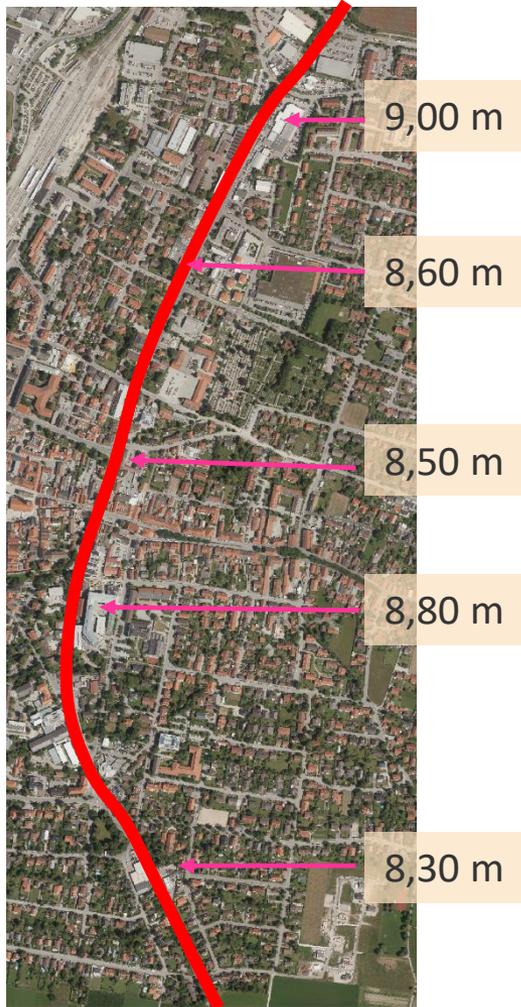
11,00 m
3-streifig

- Geschwindigkeit 50 km/h
- Verkehrsmengen 12.600- 21.500 Kfz/24h
- Verkehrsmengen für Mischverkehr zu hoch
- Verkehrsmengen für Schutzstreifen zu hoch
- Fahrbahnbreiten für Radfahrstreifen nicht ausreichend
- Eine Führung des Radverkehrs auf der Pollinger Straße ist nicht zu empfehlen



● ● ● 2. - 4. B2

2. - 4. B2 Übersicht



- Geschwindigkeit 50 km/h
- Verkehrsmengen 16.700- 25.400 Kfz/24h
- Verkehrsmengen für Mischverkehr nicht möglich
- Verkehrsmengen für Schutzstreifen zu hoch
- Verkehrsmengen für Radfahrstreifen zwischen Mittlerer Graben und Waisenhausstraße zu hoch
- Fahrbahnbreiten für Radfahrstreifen nicht ausreichend

Zweispurig bei allen Querschnitten



Quelle: Ausschnitt: Verkehrsuntersuchung Entlastung Weilheim
Umfahrung oder Tunnel 2017 - Professor Dr.-Ing. Harald Kurzak
(Zählung Di/Do 4/6 Juli 2017)

Untersuchung
Hauptstraßen

Anlage 1

März 2022

● ● ● 2. - 5. Schützenstraße

2. - 5. Schützenstraße Übersicht



- Bereich A erfordert Umbau des Knotenpunktes für Schutzstreifen
→ ggfs. Leistungsfähigkeit nicht mehr gegeben
- Bereich B Schutzstreifen nicht möglich
→ Umbau für Schutzstreifen mit Herausnahme von Stellplätzen erforderlich

Untersuchung
Hauptstraßen

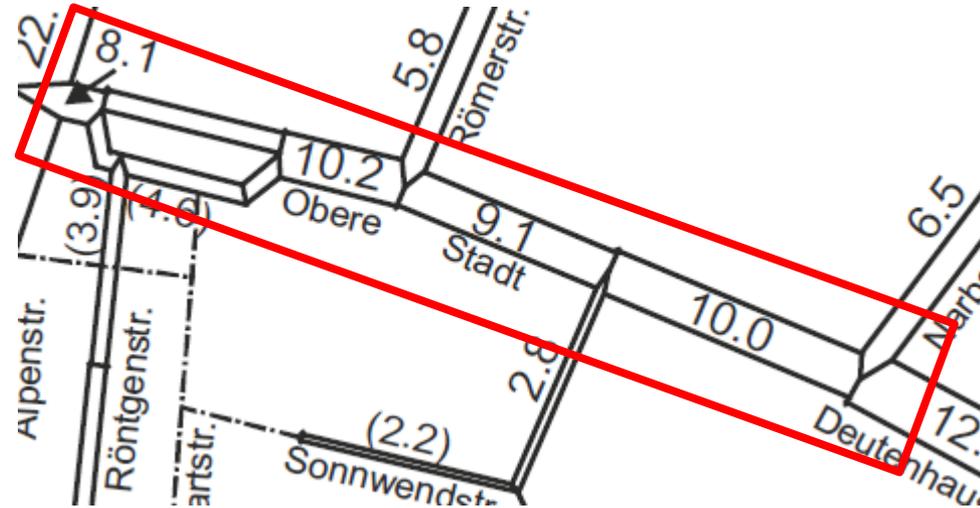
Anlage 1

März 2022

● ● ● 2. - 6. Obere Stadt

2. - 6. Obere Stadt Mischverkehr

- Geschwindigkeit 50 km/h
- Fahrbahnbreite ca. 6,00 m – 9,00 m
- Verkehrsmengen:
8.000-10.200 Kfz/24h im
Querschnitt
→ ca. 800-1.020 Kfz/h in der
Spitzenstunde



Quelle: Ausschnitt: Verkehrsuntersuchung Entlastung Weilheim
Umfahrung oder Tunnel 2017 - Professor Dr.-Ing. Harald Kurzak
(Zählung Di/Do 4/6 Juli 2017 - in Klammern Werte von 1997)

- Verkehrsmengen für Mischverkehr
um ca. 1.100-3.200 Kfz/24h zu
hoch
- Verlagerung ggfs. mit Umfahrung
→ Umsetzung unklar – ohne
zusätzliche Maßnahmen nach
Verkehrsgutachten auch dann
Verlagerung nicht ausreichend
(Reduzierung auf
max. 8.400 Kfz/24h)

Untersuchung
Hauptstraßen

Anlage 1

März 2022

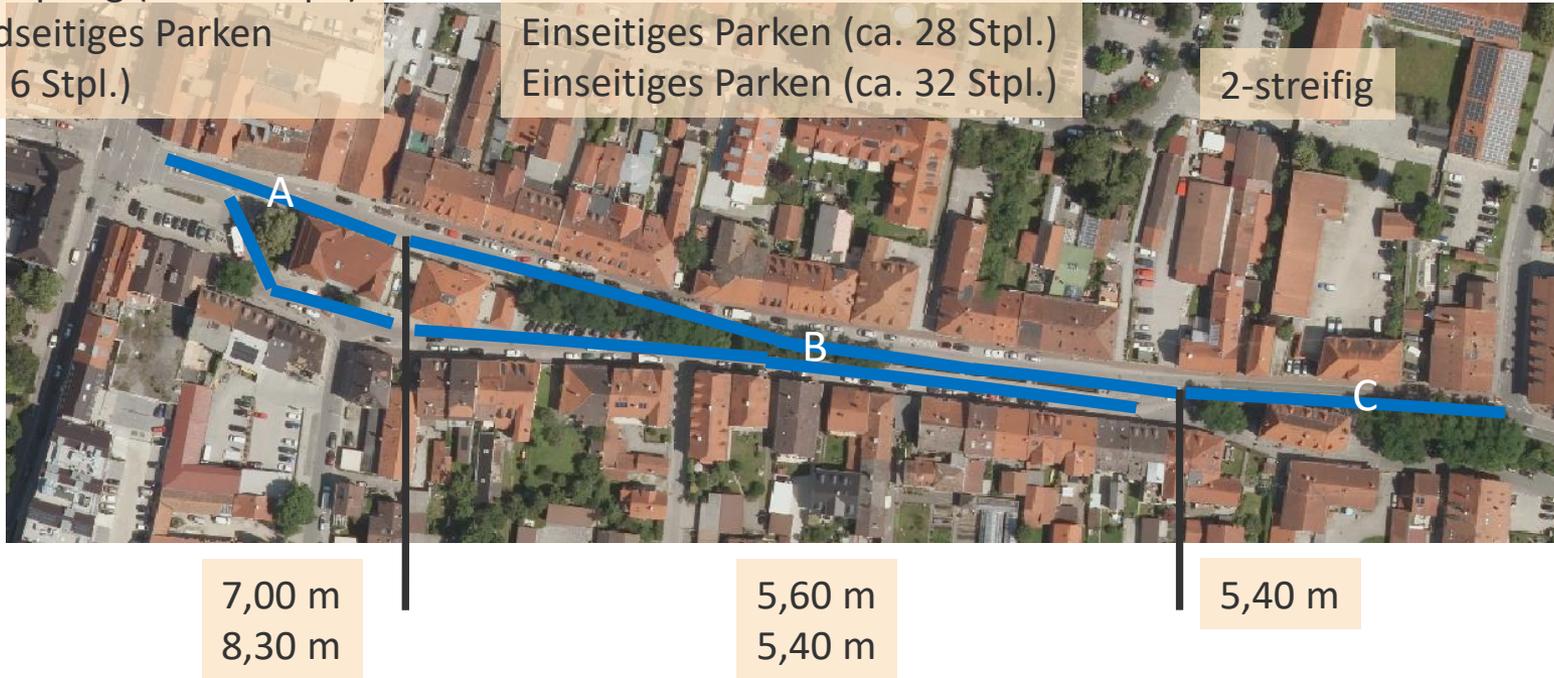
2. - 6. Obere Stadt - West

Übersicht

Zweispurig (+ ca. 2 Stpl.)
 Beidseitiges Parken
 (ca. 6 Stpl.)

Einseitiges Parken (ca. 28 Stpl.)
 Einseitiges Parken (ca. 32 Stpl.)

2-streifig



- Verfügbare Querschnittbreiten nicht ausreichend für durchgängige Schutzstreifen
- Entfall der Stellplätze vermutlich unrealistisch
- Führung im Mischverkehr würde zusätzliche Reduktion der Querschnittsbelastung erfordern, die auch unwahrscheinlich ist

Untersuchung
 Hauptstraßen

Anlage 1

März 2022

2. - 6. Obere Stadt - Ost Übersicht



- Bereich A zu schmal für Schutzstreifen
→ bis Zufahrt Bärenmühlweg (–) möglich
- Schutzstreifen in Bereich B möglich bei 3 Fahrstreifen
(erforderlich min. 10,50 m)

Untersuchung
Hauptstraßen

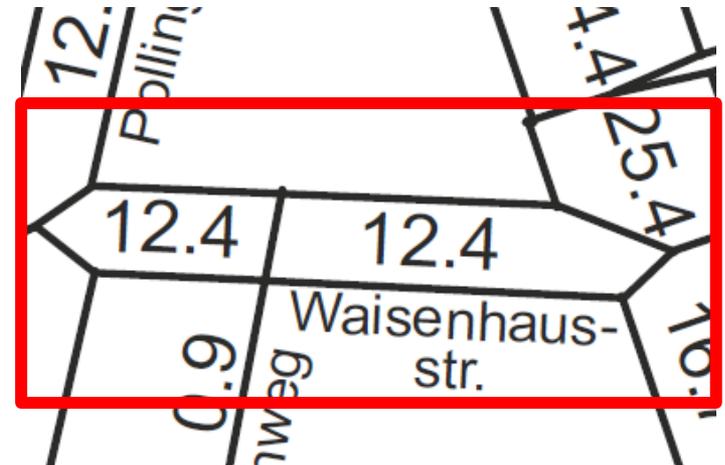
Anlage 1

März 2022

● ● ● 2. - 7. Waisenhausstraße

2. - 7. Waisenhausstraße Mischverkehr

- Geschwindigkeit 50 km/h
 - Fahrbahnbreiten von 7,00 m – 12,50 m
 - Verkehrsmengen:
12.400 Kfz/24h im Querschnitt
→ ca. 1.240 Kfz/h in der Spitzenstunde
- Verkehrsmengen um 5.400 Kfz/24h zu hoch
→ Ob eine Verlagerung über die südliche Querspange in dieser Größenordnung möglich ist, ist fraglich.
- Mischverkehr ist aufgrund der hohen Verkehrsmengen nicht zu empfehlen
- Schutz- und Radfahrstreifen zu prüfen



Quelle: Ausschnitt: Verkehrsuntersuchung Entlastung Weilheim
Umfahrung oder Tunnel 2017 - Professor Dr.-Ing. Harald Kurzak
(Zählung Di/Do 4/6 Juli 2017 - in Klammern Werte von 1997)

Untersuchung
Hauptstraßen

Anlage 1

März 2022

2. - 7. Waisenhausstraße Schutzstreifen



Quelle: Google Earth

13,6 m 7,60 m 7,80 m (12,50 m) 7,60 m 7,80 m
mit beidseitigem
Parkstreifen

- Fahrbahnbreite und Verkehrsmenge für einen Schutzstreifen ausreichend – bis Prälatenweg einseitig bereits vorhanden
- Breite der Straße bei beidseitigem Parken ebenfalls breit genug für einen Schutzstreifen (ca. 12,50 Meter, erforderlich sind 12,00 m), jedoch nicht im Bereich der Querunginseln
- „Gehweg, Rad frei“ für unsichere Fahrradfahrer beibehalten

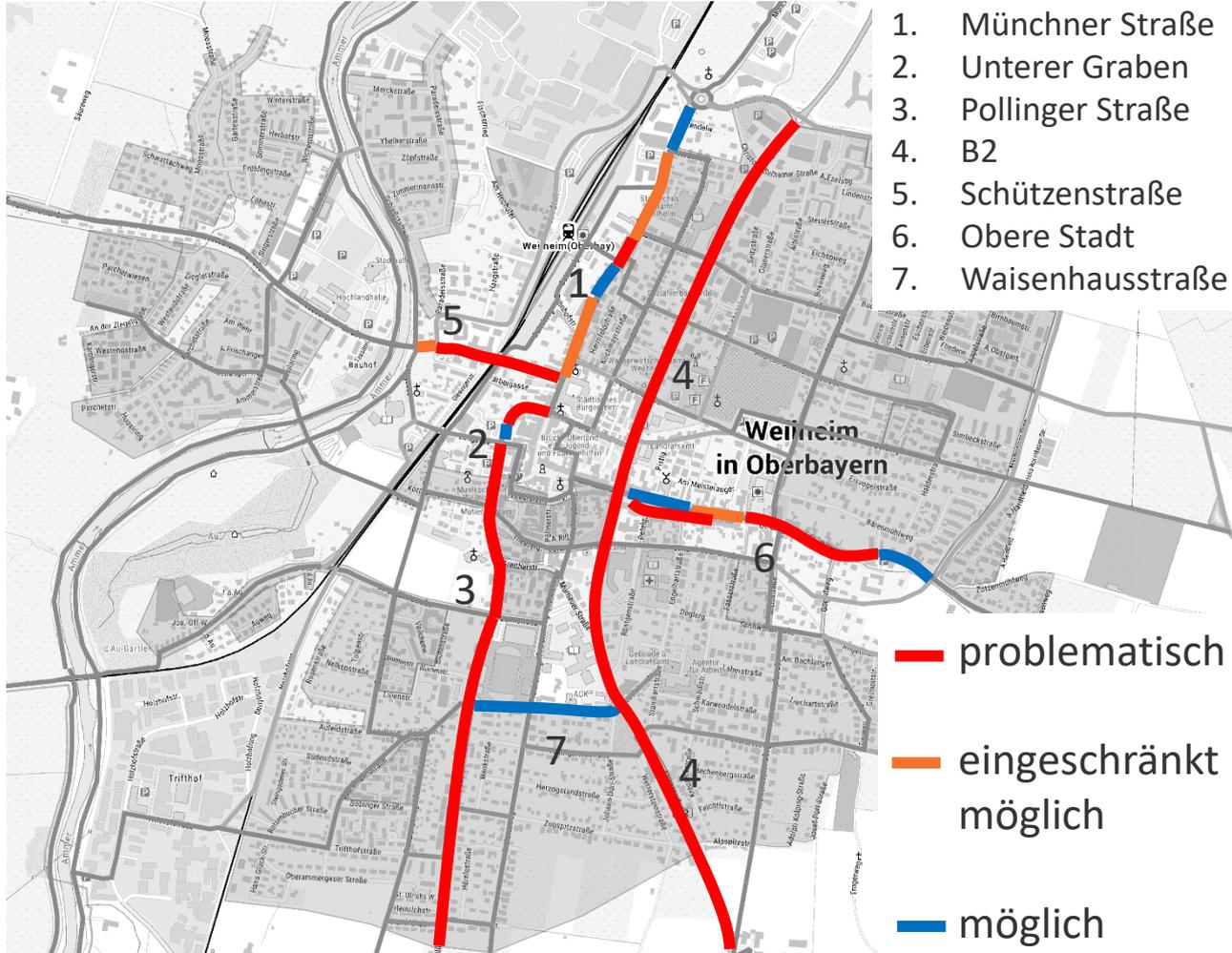
Untersuchung
Hauptstraßen

Anlage 1

März 2022

- ● ● **3. Führung des Radverkehrs auf Hauptstraßen**
- Zusammenfassung

3. Führung des Radverkehrs auf Hauptstraßen Zusammenfassung



1. Münchner Straße
2. Unterer Graben
3. Pollinger Straße
4. B2
5. Schützenstraße
6. Obere Stadt
7. Waisenhausstraße

- bis auf Waisenhausstraße ist keine durchgängige Führung möglich
- stellenweise nur mit großen Einschränkungen für den Kfz-Verkehr
- stellenweise nur mit baulichen Maßnahmen
- stellenweise ist eine sichere Radführung nicht umsetzbar

- problematisch
- eingeschränkt möglich
- möglich

3. Führung des Radverkehrs auf Hauptstraßen

Zusammenfassung

- Führung Radverkehr entlang Kfz-Hauptverkehrsstraßen kaum in ausreichender Qualität möglich
- Führung über Nebenrouten sicherer und daher zu empfehlen
- Das Fahrradhauptnetz auf Nebenrouten muss entsprechende Qualitätsstandards aufweisen.

→ Bündelung der Radverkehre zur sicheren Führung

Untersuchung
Hauptstraßen

Anlage 1

März 2022

● ● ● **Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**

Telefon: 089 / 489085-0

Telefax: 089 / 489085-55

www.gevas-ingenieure.de

muenchen@gevas-ingenieure.de

