

Agenda21 Arbeitskreis FaMö (Fahrradfahren in Möhrendorf)

**Verkehrssicherheit auf den beiden Kreisstraßen
ERH 31 und ERH 32 in Möhrendorf**

07.03.2021

Ansprechpartner: Udo Lang, Amselweg 18, 91096 Möhrendorf; famoe-aktiv@web.de; 0160/ 933 61 222

I. FAZIT/WEITERFÜHRENDE ÜBERLEGUNGEN

II. HINTERGRUND

III. ERH 31 – GEFAHRENSTELLEN FÜR RADFAHRER*INNEN IN MÖHRENDORF

IV. ERH 32 – GEFAHRENSTELLEN FÜR RADFAHRER*INNEN IN MÖHRENDORF

V. LÖSUNGSANSÄTZE

Zur Notwendigkeit einer Streckenbefahrung der beiden Kreisstraßen ERH 31 und ERH 32 in Möhrendorf

1. Im **Ortsbereich von Möhrendorf** weisen die beiden Kreisstraßen **ERH 31** und **ERH 32** für die Möhrendorfer **Alltags-Radfahrer*innen z.T. erhebliche Mängel** auf:
 - Das **subjektive Sicherheitsempfinden** während des Radfahrens ist deutlich beeinträchtigt.
 - Zudem stellt sich u.E. die Frage, ob die **objektive Sicherheit** für die Radfahrer*innen in dem wünschenswerten Maße gegeben ist.
2. Aus Sicht des Agenda21 Arbeitskreises FaMö: es besteht **dringender Handlungsbedarf** (sowohl kurzfristig als auch mittel- und langfristig)!
3. Um die Situation für die Möhrendorfer Radfahrer*innen auf den beiden Kreisstraßen zu verbessern, ist u.E. eine **enge Abstimmung und Zusammenarbeit** zwischen dem **Landkreis** auf der einen Seite und der **Gemeinde Möhrendorf** auf der anderen Seite zu diesem Thema erforderlich.
4. Aus diesem Grunde schlägt der Agenda21 Arbeitskreis eine **gemeinsame Streckenbefahrung** der beiden Kreisstraßen durch Vertreter*innen des **LKR ERH** und Vertreter*innen der **Gemeinde Möhrendorf** vor.

Vorschläge zur Streckenbefahrung der beiden Kreisstraßen ERH 31 und ERH 32 in Möhrendorf

1. Teilnehmer (Einverständnis/Bereitschaft muss noch eingeholt werden)

- Herr Albrecht Gradmann (Radverkehrsbeauftragter für den LKR ERH)
- Vertreter*in des Tiefbauamts ERH
- Herr Thomas Fischer (Bürgermeister Gemeinde Möhrendorf)
- Agenda21 Arbeitskreis FaMö
- Tbd: Gemeinderat Möhrendorf bzw. Vertreter*innen des Gemeinderats
- Tbd: Vertreter*in des Möhrendorfer Bauamts

2. Ablauf

- Streckenbefahrung der beiden Kreisstraßen in Möhrendorf (mit dem Fahrrad)
- Nachbesprechung/Diskussion der weiteren Vorgehensweise (z.B. im Möhrendorf Rathaus?)

3. Timing

- Corona-bedingt ist ein konkretes Timing für die Streckenbefahrung derzeit nicht möglich
- Zielsetzung: April oder Mai

I. FAZIT/WEITERFÜHRENDE ÜBERLEGUNGEN

II. HINTERGRUND

III. ERH 31 – GEFAHRENSTELLEN FÜR RADFAHRER*INNEN IN MÖHRENDORF

IV. ERH 32 – GEFAHRENSTELLEN FÜR RADFAHRER*INNEN IN MÖHRENDORF

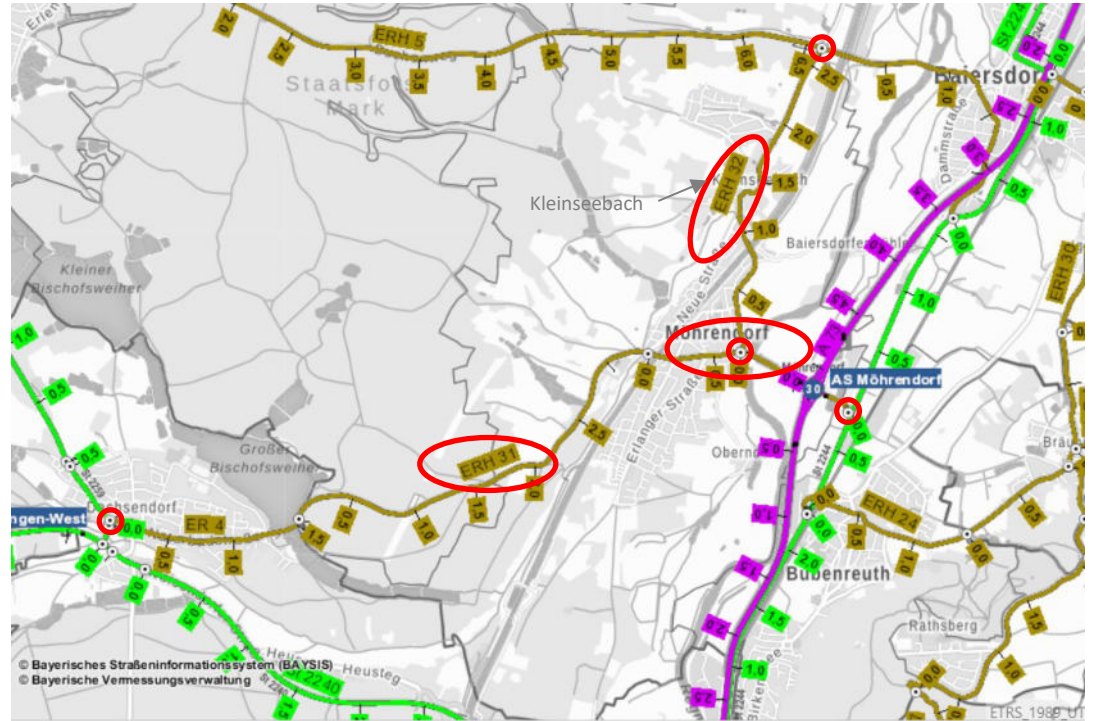
V. LÖSUNGSANSÄTZE

1. Agenda21 Arbeitskreis FaMö

- Seit Januar 2020 gibt es in Möhrendorf den '**Agenda21 Arbeitskreis FaMö (Fahrradfahren in Möhrendorf)**'.
- Zielsetzung des Arbeitskreises ist es, die **Situation** für die Alltags-Radfahrer*innen in Möhrendorf **nachhaltig zu verbessern**.
- Bisherige **Schwerpunkte** der Aktivitäten des Arbeitskreises FaMö:
 - Verkehrsberuhigung **südliche Erlanger Straße** (ggf. mit Einrichtung einer **Fahrradstraße**)
 - Mobilisierung der Möhrendorfer Bevölkerung zur Teilnahme am **Fahrradklimatest 2020** (Möhrendorf mit der zweithöchsten relativen Teilnahmequote unter bundesweit mehr als 1.000 Kommunen)
 - In Planung/im Anlaufen: Mobilisierung der Möhrendorfer Bevölkerung zur Teilnahme an der Aktion **STADTRADELN**
 - **Verbesserung der Situation für die Alltags-Radfahrer*innen auf bei den beiden Kreisstraßen in Möhrendorf**

2. Ausgangspunkt: ERH 31 und ERH 32 in Möhrendorf

- Durch Möhrendorf sowie den Möhrendorfer Ortsteil Kleinseebach verlaufen zwei Kreisstraßen des LKR ERH:
 - **ERH 31**
Von Dechsendorf über Möhrendorf bis zur Staatsstraße 2244
 - **ERH 32**
Vom Knotenpunkt ERH 31/ERH 32 in Möhrendorf bis zum Knotenpunkt ERH 32/ERH 5



Quelle: BAYGIS

3. Verkehrszählungen ERH 31 und ERH 32

BAYSIS – Manuelle Straßenverkehrszählung in 2015 für ERH 31

Zählstelle		Strasse	KFZ-DTV 2015	Fahrrad-DTV 2015	Abschnitt
ERH 31 Flutbrücke	63329762	K ERH 31	9624	789	120-0,114



- In 2015 gab es im LKR 31 Kreisstraßen mit 51 manuellen Zählstellen.
- Die hier vorliegende Zählstelle wies in 2015 unter allen 51 Zählstellen sowohl die höchste Anzahl an
 - KFZ-Verkehr
 - als auch an Fahrrad-Verkehr
 auf!
- Man kann davon ausgehen, dass der komplette MIV sowie der komplette Fahrradverkehr, der die Zählstelle Flutbrücke passiert, auch den Knotenpunkt ERH 31/ERH 32 in Möhrendorf passiert.

3. Verkehrszählungen ERH 31 und ERH 32

BAYSIS – Manuelle Straßenverkehrszählung in 2015 für ERH 32

Zählstelle		Strasse	KFZ-DTV 2015	Fahrrad-DTV 2015	Abschnitt
ERH 32 Höhe Bauhof	63329765	K ERH 32	2565	474	100-0,75



- **Dritthöchste Anzahl an
Fahrradfahrer*innen unter allen 51
manuellen Zählstellen der Kreisstraßen des
LKR ERH in 2015!**

3. Verkehrszählungen ERH 31 und ERH 32

BAYSIS – Manuelle Straßenverkehrszählung in 2015 für

ERH 31

Zählstelle		Strasse	KFZ-DTV 2015	Fahrrad-DTV 2015
ERH 31 Flutbrücke	63329762	K ERH 31	9624	789
Durchschnitt 51 Zählstellen LKR ERH			2868	168

BAYSIS – Manuelle Straßenverkehrszählung in 2015 für

ERH 32

Zählstelle		Strasse	KFZ-DTV 2015	Fahrrad-DTV 2015
ERH 32 Höhe Bauhof	63329765	K ERH 32	2565	474
Durchschnitt 51 Zählstellen LKR ERH			2868	168

- **Sehr hohe Anzahl an Fahrradfahrer*innen auf den beiden Kreisstraßen ERH 31 und ERH 32 in Möhrendorf – im Vergleich der 51 Zählstellen des LKR weit überdurchschnittlich!**
- **ERH 31: Zudem sehr hohe Belastung durch KFZ-Verkehr!**

4. Gutachten des LKR ERH zum Knotenpunkt ERH 31/ERH 32

Gutachten im Auftrag des LKR ERH 'Einmündung der ERH 32 in die ERH 31 in Möhrendorf' (25.10.2013)

- Zu den – für den hier vorliegenden Zusammenhang – relevanten Ergebnissen: vgl. Seiten 18, 20, 21, 24



**Landkreis
Erlangen-Höchststadt**

**Einmündung der
ERH 32 in die ERH 31
in Möhrendorf**

**Ergebnisse der
Verkehrserhebungen**

**Leistungsfähigkeits-
untersuchungen**

Lösungsansätze



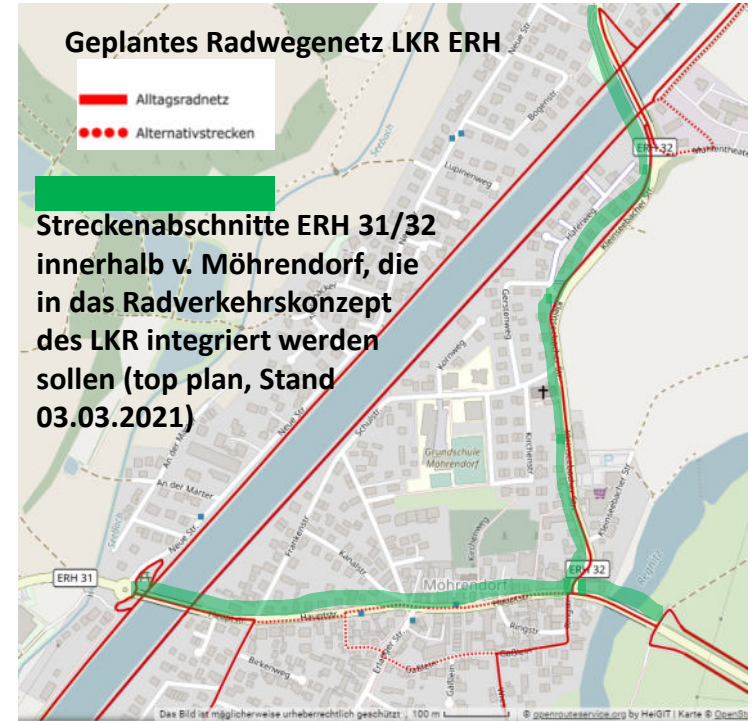
Höhnen & Partner
INGENIEURAKTIVGESELLSCHAFT

Beratende Ingenieure
Hainstraße 18a · 96047 Bamberg
Tel. (0951) 96081-0 Fax (0951) 96081-33
info@hoehnen-partner.de · www.hoehnen-partner.de

5. Radverkehrskonzept des LKR ERH

- Einzelne Streckenabschnitte der ERH 31 bzw. ERH 32 in Möhrendorf sollen in das **Radverkehrskonzept des LKR ERH** integriert werden.

- Eine Überprüfung und ggf. Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur ist schon alleine aus diesem Grunde u.E. naheliegend.

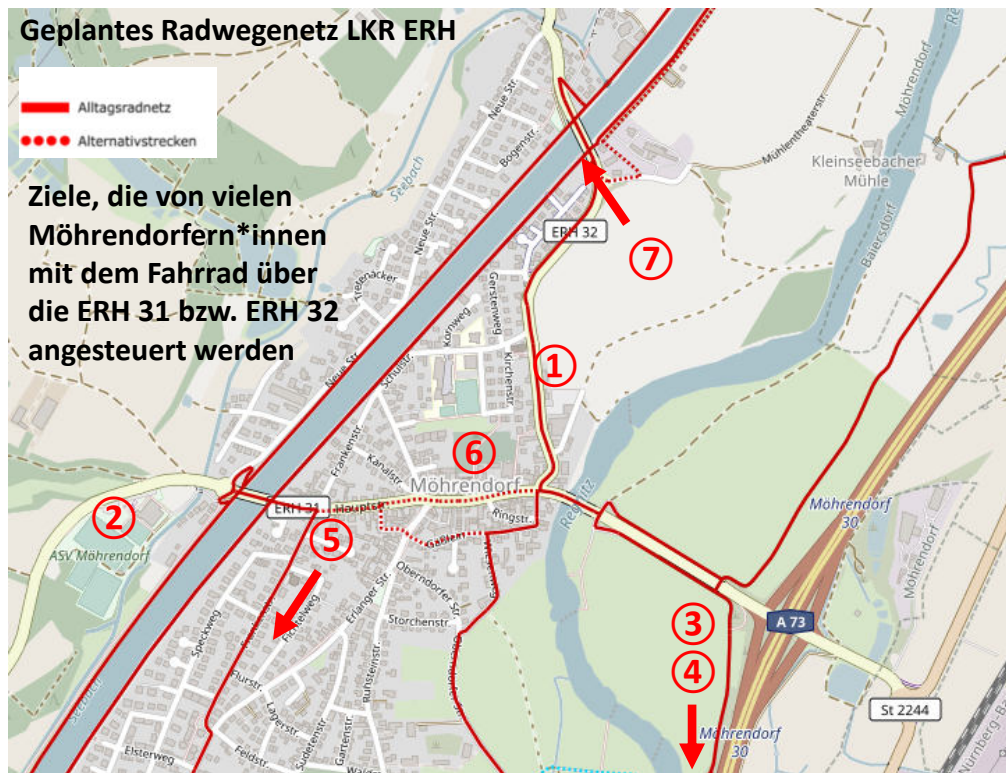


Quelle: top plan, 03.03.2021

6. Notwendigkeit einer Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur

- Um zentrale Ziele innerhalb und außerhalb von Möhrendorf mit dem Fahrrad erreichen zu können, ist die **Benutzung der beiden Kreisstraßen ERH 31/32 unumgänglich** (es sei denn, man nimmt weite und umständliche Umfahrungen in Kauf), z.B.:

1. Nahversorgungszentrum Kleinseebacher Straße (u.a. mit Rewe)
2. ASV Möhrendorf
3. S-Bahn Haltestelle Bubenreuth
4. Erlangen (über Radweg an der A 73)
5. Erlangen (über Frankenstraße, Richtung Langer Johann)
6. Rathaus Möhrendorf
7. Verbindung Möhrendorf - Kleinseebach



6. Notwendigkeit einer Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur

- Im Ortsbereich von Möhrendorf weisen die beiden Kreisstraßen ERH 31 und ERH 32 für die Möhrendorfer Alltags-Radfahrer*innen z.T. **erhebliche Mängel auf** (siehe dazu im Einzelnen die Abschnitte III und IV):
 - Das **subjektive Sicherheitsempfinden** der Radfahrer*innen wird durch die vorhandene bzw. fehlende Radverkehrsinfrastruktur zumindest z.T. beeinträchtigt: ***"Nur wer sich als Radfahrer sicher fühlt, wird das Rad häufig benutzen"*** (Radverkehrsprogramm Bayern 2025 – Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr)
 - Zudem stellt sich u.E. die Frage, ob die **objektive Sicherheit** für die Radfahrer*innen auf einzelnen Streckenabschnitten/zu bestimmten Tageszeiten in dem wünschenswerten Maße gegeben ist.
- Für die Radverkehrsinfrastruktur der ERH 31 und ERH 32 in Möhrendorf ist (auch) der LKR ERH zuständig.
- Aus diesem Grunde trägt der Arbeitskreis FaMö an den LKR die Bitte heran, dass dieser ihm alle zur Verfügung stehenden Mittel ausschöpft, um die Radverkehrsinfrastruktur für alle Radfahrenden Zielgruppen (z.B. auch für Senioren, Familien mit Kindern, 'unsichere' Radfahrer*innen!) auf der ERH 31 und ERH 32 in Möhrendorf attraktiv und sicher zu gestalten!

I. FAZIT/WEITERFÜHRENDE ÜBERLEGUNGEN

II. HINTERGRUND

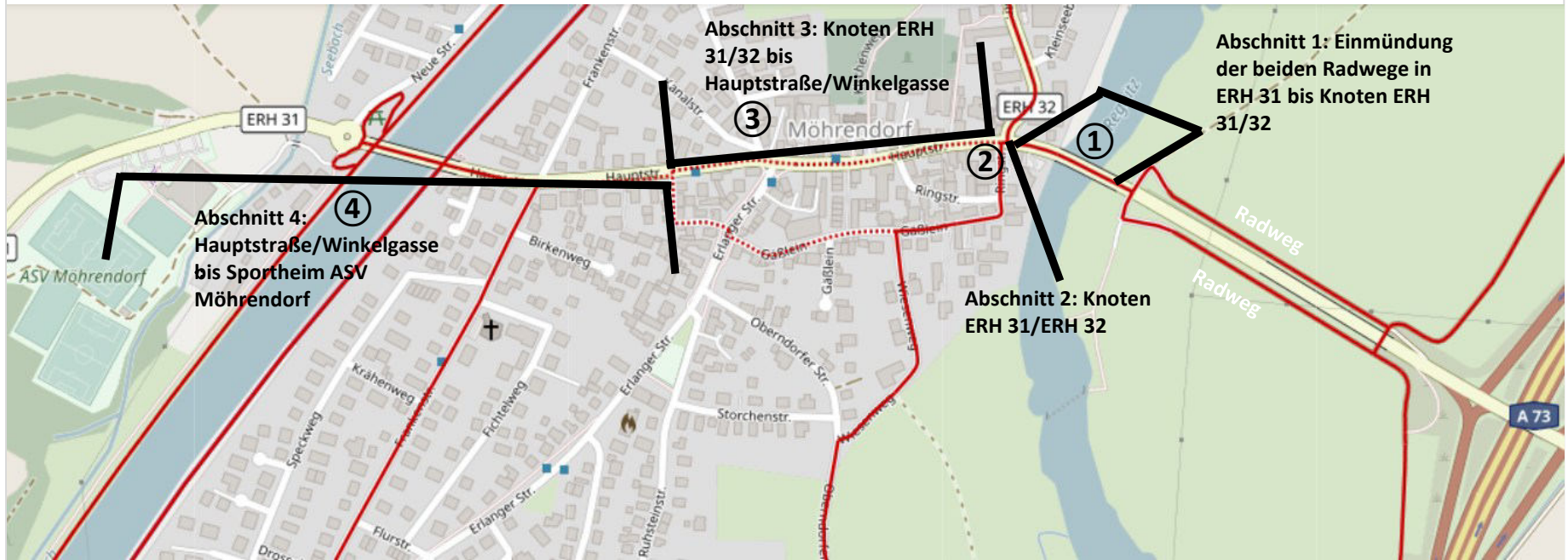
III. ERH 31 – GEFAHRENSTELLEN FÜR RADFAHRER*INNEN IN MÖHRENDORF

IV. ERH 32 – GEFAHRENSTELLEN FÜR RADFAHRER*INNEN IN MÖHRENDORF

V. LÖSUNGSANSÄTZE

1. ERH 31 – Übersicht

Übersicht



Quelle: top plan, 03.03.2021

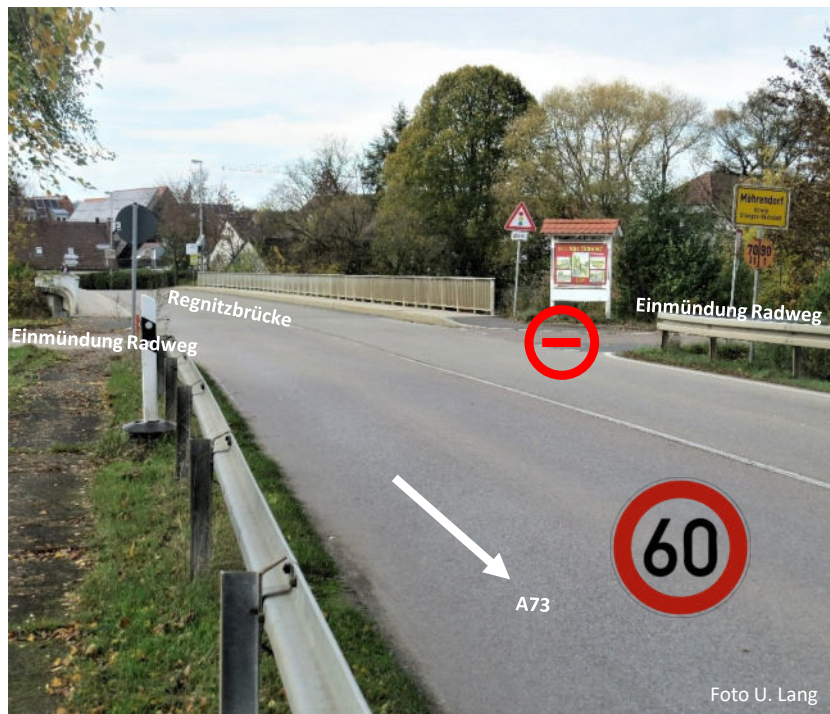
2. ERH 31 – Abschnitt 1

Abschnitt 1: Einmündung der beiden Radwege in ERH 31 bis Knoten ERH 31/32



2. ERH 31 – Abschnitt 1

Abschnitt 1: Einmündung der beiden Radwege in ERH 31 bis Knoten ERH 31/32



- Eine erste Gefahrenquelle stellt insbesondere die **Einmündung des nördlichen Radweges in die ERH 31 in Fahrtrichtung Möhrendorf/Westen** dar.
- Abruptes Ende des Radweges – die Einordnung in den KFZ-Verkehr ist zumindest zu den Stoßzeiten sehr problematisch.
- Nicht zuletzt auch aufgrund der – vermutlich – zu hohen Geschwindigkeiten des KFZ-Verkehrs an dieser Stelle (lt. Gutachten vom 25.10.2013, Messstelle an der allerdings weiter östl. gelegenen Flutbrücke: ca. 75%: schneller als die erlaubten 60km/h; ca. 5%: schneller als 80km/h; ca. 0,8%: schneller als 100km/h – hochgerechnet wären dies 38 KFZ pro Tag in Richtung Möhrendorf, die schneller als 100km/h sind!)
- Es gibt derzeit keinerlei Hinweise/Sicherheitsvorkehrungen für den kreuzenden Radverkehr!

Zahlen sind ca.-Angaben, die auf Basis des Gutachtens von 2013 sowie der BAYSIS-Zählung hochgerechnet wurden

2. ERH 31 – Abschnitt 1

Abschnitt 1: Einmündung der beiden Radwege in ERH 31 bis Knoten ERH 31/32



- Bei einer Übertragung der BAYGIS-Messwerte auf die Regnitzbrücke ergibt sich Folgendes:

KFZ-DTV 2015	Fahrrad-DTV 2015
9624	789

- Mischverkehr KFZ/Fahrrad, wie er in der hier vorliegenden Ausprägung bei keiner einzigen der 51 LKR-Zählstellen in 2015 zu finden war!
- **Es gibt keinerlei (bauliche) Maßnahmen zum Schutz der Fahrradfahrer*innen auf der Regnitzbrücke.**

2. ERH 31 – Abschnitt 1

Abschnitt 1: Einmündung der beiden Radwege in ERH 31 bis Knoten ERH 31/32



- Konsequenz der fehlenden Radverkehrsinfrastruktur und der hohen Verkehrsbelastung beim Überqueren der Regnitzbrücke:
"Aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen durch Kfz-Verkehr nutzen Radfahrer oftmals die sehr schmalen Gehwege."
(Gutachten vom 25.10.2013)



2. ERH 31 – Abschnitt 1

Abschnitt 1: Einmündung der beiden Radwege in ERH 31 bis Knoten ERH 31/32

Empfehlung/Lösungsansatz im Gutachten von 2013 (Einmündung der ERH 32 in die ERH 31 in Möhrendorf)

- "Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse wird angeregt, einen **beidseitigen Schutzstreifen** für Radfahrer (Breite min. 1,25 m) auf der heute ca. 7,5 m breiten Fahrbahn zwischen dem Knotenpunkt und den an der Ostseite der Regnitzbrücke beginnenden Geh- und Radwegen zu markieren."*



Flyer Landkreis Starnberg:
Schutzstreifen machen
Radfahrer sichtbar



- "Mit dieser Maßnahme wäre eine Verknüpfung der Radwege bis nach Möhrendorf hinein möglich. Es wird erwartet, dass durch die dann optisch verschmälerte Fahrbahn (Breite 5,0 m) eine Geschwindigkeitsdämpfung erreicht wird. Die Anlage von weiteren besonderen Flächen für Radfahrer scheidet aufgrund der nicht zur Verfügung stehenden Flächen aus."*

3. ERH 31 – Abschnitt 2

Abschnitt 2: Knoten ERH 31/32



3. ERH 31 – Abschnitt 2

Abschnitt 2: Knoten ERH 31/32



Quelle: top plan, 03.03.2021

- Bei einer Übertragung der BAYSIS-Werte aus 2015 lassen sich für **den Knotenpunkt ERH 31/ERH 32** folgende Zahlen ableiten:

KFZ-DTV 2015	Fahrrad-DTV 2015
9624	789

- Dieser vielbefahrene Knotenpunkt muss von vielen Möhrendorfer Radfahrer*innen passiert werden, um alltägliche Ziele innerhalb und außerhalb von Möhrendorf zu erreichen – und das im **Mischverkehr KFZ/Fahrrad, ohne jegliche Maßnahmen zum Schutz der Fahrradfahrer*innen.**
- Zudem kann man davon ausgehen, dass es potentielle Radfahrer*innen gibt, die aufgrund von **Sicherheitsbedenken** bzgl. des Knotenpunktes ERH 31/32 sich zumindest **situativ für das Auto und gegen das Fahrrad entscheiden.**

3. ERH 31 – Abschnitt 2

Abschnitt 2: Knoten ERH 31/32

Aus dem Gutachten von 2013, Seite 36

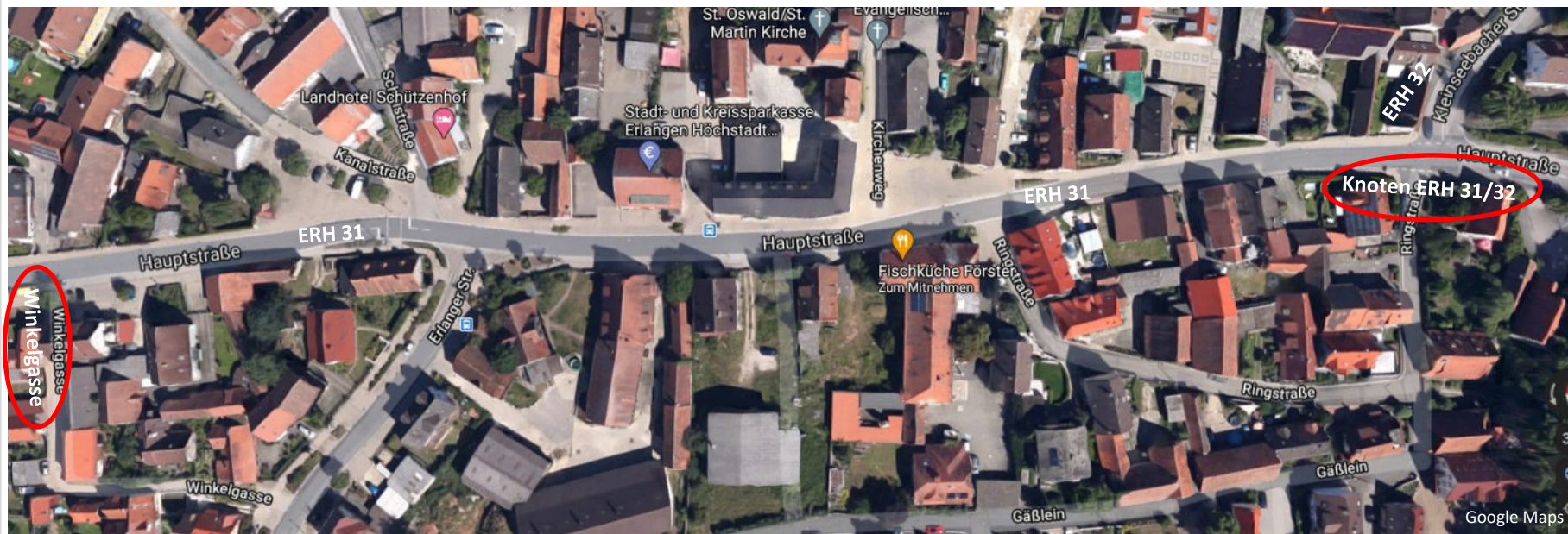


*"Die bestehenden Verkehrsstärken und deren Verteilung in der Hauptstraße (ERH 31) und Kleinseebacherstraße (ERH 32) sind – zumindest in den Spitzenstunden – **für einen Mischverkehr der Radfahrer mit dem MIV auf der Fahrbahn zu hoch (hohes Gefährdungspotential)**. Es sollten alle Möglichkeiten wie Radfahrstreifen, Schutzstreifen, ein- bzw. zweiseitige Führung im Seitenraum in Betracht gezogen werden, um die ungenügende, bestehende Situation grundlegend zu verbessern. Ein besonderes Augenmerk ist auf eine verkehrssichere Gestaltung der Verkehrsbeziehungen des **radfahrenden Schulwegverkehrs** zu legen. Bei möglichen einseitigen Führungen sind verkehrssicher benutzbare Querungsanlagen (Beginn/Ende einseitiger Führungen) zu berücksichtigen."*

- Die zwischenzeitlich eingerichtete 'Pförtner-Ampel' am Knotenpunkt ist zwar grundsätzlich zu begrüßen – diese war u.E. überfällig; sie ist aber nicht geeignet, für die Radfahrer*innen substanzielle Verbesserungen zu erzielen.
- Der Knotenpunkt ERH 31/32 ist für die Möhrendorfer Radfahrer*innen eine der größten Gefahrenstellen – vielleicht sogar die größte! – ein Sachverhalt, der spätestens seit der Veröffentlichung des Gutachtens allgemein bekannt ist!

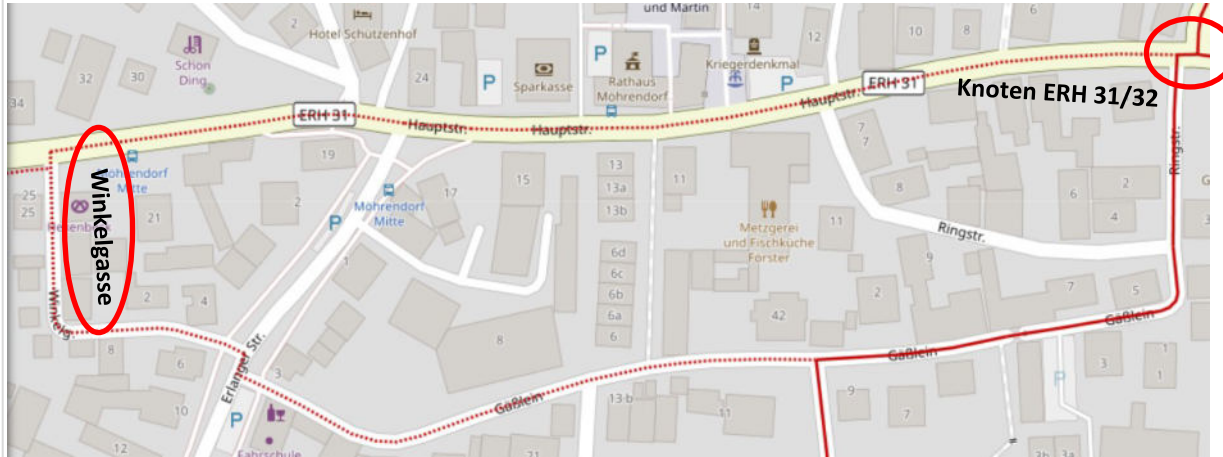
4. ERH 31 – Abschnitt 3

Abschnitt 3: Knoten ERH 31/32 bis Hauptstraße/Winkelgasse



4. ERH 31 – Abschnitt 3

Abschnitt 3: Knoten ERH 31/32 bis Hauptstraße/Winkelgasse



Quelle: top plan, 04.03.2021

- Tempo 50-Gebot
- **Anträge auf Tempo 30** in der Hauptstraße wurden vom LKR ERH mit Verweis auf § 45 Abs. 9 StVO bisher **abgelehnt** (2011/2018).
- Straßenbreite: ca. 6m (keine exakte Vermessung!)

- Verkehrszählungen zu KFZ-DTV sowie Fahrrad-DTV sind dem Arbeitskreis FaMö nicht bekannt (wir gehen davon aus, dass es hierfür auch keine (validen) Messungen gibt – oder gibt es doch welche?)

4. ERH 31 – Abschnitt 3

Abschnitt 3: Knoten ERH 31/32 bis Hauptstraße/Winkelgasse



- Besondere Gefährdungslage durch **Verjüngung** der Fahrbahn/Engstelle auf Rathaushöhe, ...
- ... insbesondere bei **tiefstehender Sonne** (ERH 31 verläuft in Ost-West-Richtung)
- Zu Stoßzeiten 'gefühl't **sehr hohes Verkehrsaufkommen** mit **Mischverkehr** KFZ/Radfahrer*innen
- Immer wieder zu beobachten: **Autofahrer*innen überholen Radfahrer*innen trotz Gegenverkehr**
- Bei Fahrtrichtung West (Dechsendorf) besondere Gefährdungslage für **Links-Abbieger in die Erlanger Straße**

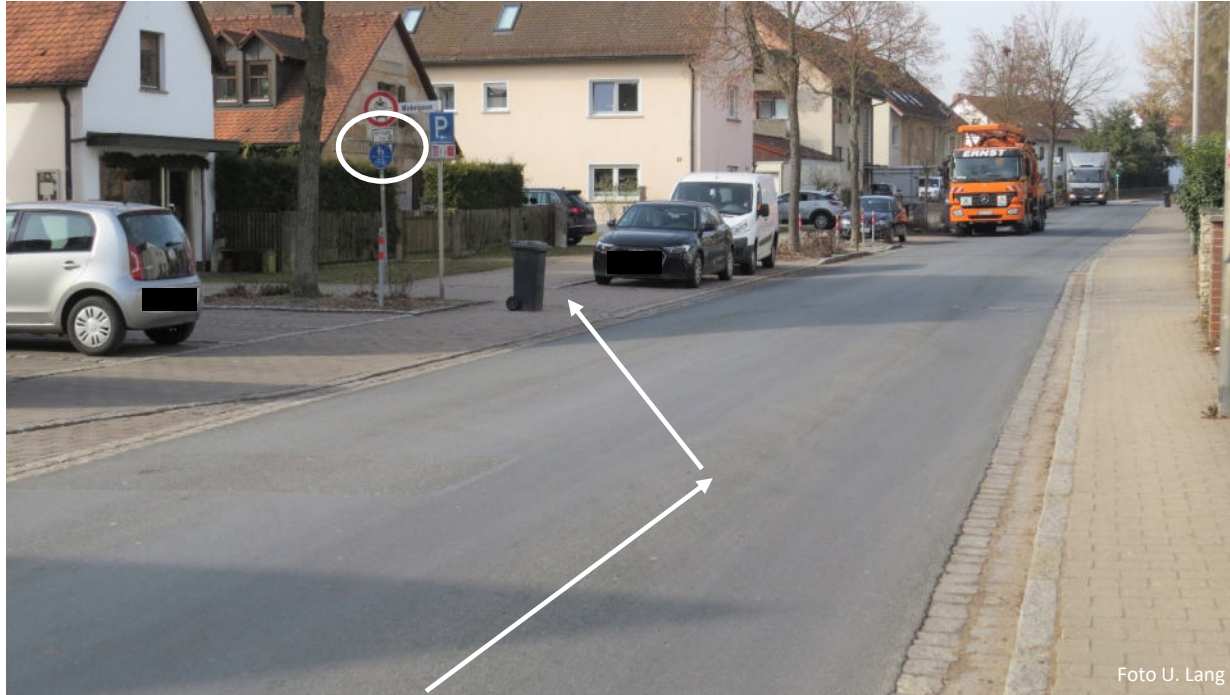
5. ERH 31 – Abschnitt 4

Abschnitt 4: Hauptstraße/Winkelgasse bis Sportheim ASV Möhrendorf



5. ERH 31 – Abschnitt 4

Abschnitt 4: Hauptstraße/Winkelgasse bis Sportheim ASV Möhrendorf



Ab Hauptstraße/Winkelgasse ...

- Richtung
Westen/Dechsendorf
**benutzungspflichtiger
gemeinsamer Geh – und
Radweg.**
- Um auf diesen zu gelangen,
muss man die zumindest
zeitweise **vielf befahrene
Straße kreuzen, ...**

5. ERH 31 – Abschnitt 4

Abschnitt 4: Hauptstraße/Winkelgasse bis Sportheim ASV Möhrendorf



Foto U. Lang

... bis Hauptstraße/Frankenstraße

- ... um sich dann **nach knapp 150m** entscheiden zu müssen, ob man die Weiterfahrt auf dem für Radfahrer*innen freigegebenen Gehweg oder auf der Straße fortsetzt.
- Bei einer Fortsetzung auf der Straße: **Wie gelangt man als Radfahrer*in regelkonform und sicher auf die rechte Straßenseite?**

5. ERH 31 – Abschnitt 4

Abschnitt 4: Hauptstraße/Winkelgasse bis Sportheim ASV Möhrendorf



Dechsendorfer Kanalbrücke

- Auf der **2003** neu errichteten Kanalbrücke nach Dechsendorf gibt es **keine Radwege und keine Schutzmaßnahmen für Radfahrer*innen**.
- Es gibt lediglich einen – in beide Richtungen – für Radfahrer*innen freigegebenen Gehweg auf der südlichen Brückenseite.

5. ERH 31 – Abschnitt 4

Abschnitt 4: Hauptstraße/Winkelgasse bis Sportheim ASV Möhrendorf



In östliche Richtung – ab Sportheim ASV Möhrendorf

- Beginn eines für Radfahrer*innen freigegebenen Gehweges, der ...



- ... für wenige Meter unterbrochen wird, ...
- ... um dann auf der Kanalbrücke wieder als ein für Radfahrer*innen freigegebener Gehweg fortgesetzt zu werden.

I. FAZIT/WEITERFÜHRENDE ÜBERLEGUNGEN

II. HINTERGRUND

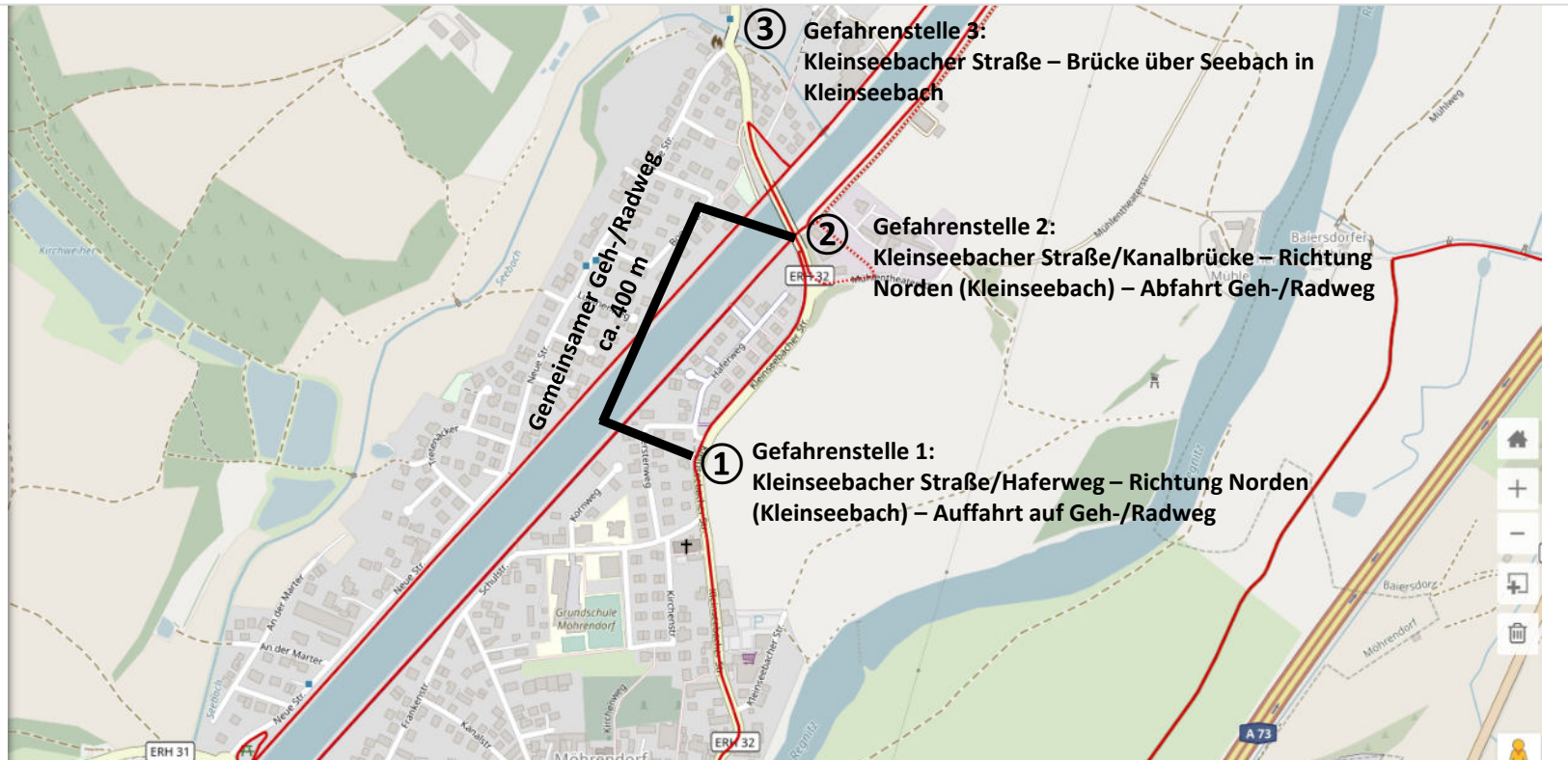
III. ERH 31 – GEFAHRENSTELLEN FÜR RADFAHRER*INNEN IN MÖHRENDORF

IV. ERH 32 – GEFAHRENSTELLEN FÜR RADFAHRER*INNEN IN MÖHRENDORF

V. LÖSUNGSANSÄTZE

1. ERH 32 – Übersicht

Übersicht



Quelle: top plan, 06.03.2021

2. ERH 32 – Gefahrenstelle 1

Gefahrenstelle 1: Kleinseebacher Straße/Haferweg – Richtung Norden (Kleinseebach) – Auffahrt auf Geh-/Radweg



2. ERH 32 – Gefahrenstelle 1

Gefahrenstelle 1: Kleinseebacher Straße/Haferweg – Richtung Norden (Kleinseebach) – Auffahrt auf Geh-/Radweg



- Man wird gezwungen, in einer unübersichtlichen Kurve die ERH 32 zu kreuzen.
- Hinweise auf/ Schutzmaßnahmen für den kreuzenden Radverkehr gibt es nicht.

3. ERH 32 – Gefahrenstelle 2

Gefahrenstelle 2: Kleinseebacher Straße/Kanalbrücke – Richtung Norden (Kleinseebach) – Abfahrt Geh-/Radweg



3. ERH 32 – Gefahrenstelle 2

Gefahrenstelle 2: Kleinseebacher Straße/Kanalbrücke – Richtung Norden (Kleinseebach) – Abfahrt Geh-/Radweg



- Ende des gemeinsamen Geh-/Radweges nach knapp 400m an der Kanalbrücke.
- Wie soll es nun weiter gehen?
 - Auf dem Gehweg schieben?
 - Auf die Fahrbahn wechseln?
 - Immer wieder zu beobachten:
Radfahrer*innen, die auf dem Gehweg **fahren**

3. ERH 32 – Gefahrenstelle 2

Gefahrenstelle 2: Kleinseebacher Straße/Kanalbrücke – Richtung Norden (Kleinseebach) – Abfahrt Geh-/Radweg



- Der erzwungene Wechsel auf die Fahrbahn ist an dieser Stelle aufgrund der schlecht einsehbaren Kurve besonders gefährlich.
- Hinweise auf/ Schutzmaßnahmen für den kreuzenden Radverkehr gibt es nicht.
- Auf der Brücke: Radfahrer*innen werden in den meisten Fällen von Autofahrer*innen überholt. Dabei:
Missachtung von Verkehrszeichen 295.



4. ERH 32 – Gefahrenstelle 3

Gefahrenstelle 3: Kleinseebacher Straße – Brücke über Seebach in Kleinseebach



- Autofahrer*innen überholen Radfahrer*innen immer wieder auf der Seebachbrücke – bzw. kurz vor oder nach der Brücke.
- Auf der Seebachbrücke: Verengung der Fahrbahn, die von den Autofahrer*innen zum Teil nicht bzw. erst sehr spät wahrgenommen wird. Erschwerend kommt der kurvige Streckenverlauf an der Kreuzung Neue Straße/Kleinseebacher Straße hinzu.
- Bei den Überholvorgängen kommt es dadurch immer wieder zu gefährlichen Situationen für die Radfahrer*innen.

I. FAZIT/WEITERFÜHRENDE ÜBERLEGUNGEN

II. HINTERGRUND

III. ERH 31 – GEFAHRENSTELLEN FÜR RADFAHRER*INNEN IN MÖHRENDORF

IV. ERH 32 – GEFAHRENSTELLEN FÜR RADFAHRER*INNEN IN MÖHRENDORF

V. LÖSUNGSANSÄTZE

Der Agenda21 Arbeitskreis FaMö ist sich natürlich bewusst, ...

- ... dass der Handlungsspielraum des LKR ERH/ der Gemeinde Möhrendorf zur Verbesserung der Situation der Radfahrer*innen auf den Kreisstraßen in Möhrendorf infolge **rechtlicher Vorgaben** (z.B. StVO; VwV-StVO; ERA 2010, etc.) gewissen Limitationen unterliegt,
- ... dass **die räumlichen Gegebenheiten** in Möhrendorf häufig den Bau von Radverkehrsanlagen nicht oder zumindest nicht ohne Weiteres zulassen,
- ... dass die oben angesprochenen Probleme zumindest z.T. schon in den **vergangenen Jahren** immer wieder auf der **politischen Agenda standen**,
- ... und dass **konkrete Anträge** in den vergangenen Jahren (z.B. zum Tempo 30-Gebot in der Hauptstraße in 2011 und 2018) aufgrund rechtlicher Bestimmungen **abgelehnt** wurden.

- **Die oben aufgezeigten Probleme bzgl. des Radfahrens auf den Kreisstraßen in Möhrendorf gibt es aber nun einmal.**
- **Und der Problemdruck ist u.E. sehr groß.**
- **Die fehlenden Möglichkeiten/die Limitationen der vergangenen Jahre zur Umsetzung von Optimierungen dürfen u.E. aber nicht dazu führen, dass man darauf verzichtet, nach künftigen Lösungsansätzen zu suchen.**

In den vergangenen Jahren hat es eine ganze Reihe **einschneidender Veränderungen** gegeben, die u.E. die Notwendigkeit einer **Neubewertung der oben angesprochenen Themen** nach sich ziehen:

- Die Notwendigkeit einer **Klima- und Verkehrswende** ist inzwischen breiter gesellschaftlicher Konsens. Die **Förderung des Radverkehrs** ist ein Teil der Verkehrswende (siehe dazu z.B. 'Nationaler Radverkehrsplan 2020'; 'Radverkehrsprogramm Bayern 2025').
- Die **Förderung des Radverkehrs ist eine wichtige Zielsetzung des LKR ERH** (z.B. 'Integriertes Klimaschutzkonzept 2012'; Mitgliedschaft in der AGFK).
- Zum Teil **neue rechtliche Vorgaben** (z.B.: Änderung der StVO in 2020, u.a. mit 'Verbot des Überholens von einspurigen und mehrspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen').
- **Forschungs-/Pilotprojekte** zu besseren Führungsmöglichkeiten für den Radverkehr (z.B. 'Modellversuche für den Radverkehr der AGFK' - Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn; Kennzeichnung von Radwegen ohne Benutzungspflicht; Einseitige Schutzstreifen innerorts; Tempo 30 in Hauptverkehrsstraßen).
- Die einseitige Fokussierung auf eine Erhöhung der objektiven Sicherheit bei der Förderung des Radverkehrs ist inzwischen überholt. Objektive Sicherheit ist natürlich wichtig – will man aber den Radverkehrsanteil im Modal-Split signifikant erhöhen, ist eine **Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls der Radfahrer*innen von zentraler Bedeutung**.

Vor diesem Hintergrund:

- **Lassen Sie uns die Reset-Taste drücken und die aufgezeigten Probleme auf den beiden Kreisstraßen in Möhrendorf neu überdenken – um dann gemeinsam nach neuen Lösungsansätzen zu suchen.**
- **Eine gemeinsame Streckenbefahrung wäre u.E. ein erster Schritt in diese Richtung.**
- **Der Agenda21 Arbeitskreis FaMö würde es sehr begrüßen, wenn wir den LKR ERH für eine Streckenbefahrung in Möhrendorf gewinnen könnten.**

Mögliche Instrumente zur Verbesserung der Situation für die Radfahrer*innen auf den beiden Kreisstraßen in Möhrendorf (Diskussionsvorschläge!)



Fahrradpiktogramme
auf der Fahrbahn



Schutzstreifen



**Für weitere Vorschläge ist der Agenda21
Arbeitskreis FaMö natürlich aufgeschlossen**