

Positionspapier des Bündnis Nachhaltiges Marktoberdorf im Bund Naturschutz und des ADFC Kaufbeuren-Ostallgäu zum Radentscheid Bayern



Was bedeutet der Radentscheid für die Region? Beispiele für Marktoberdorf

25 % Radverkehrsanteil bis 2030

Der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehrsaufkommen soll bis 2030 bayernweit 25 Prozent betragen.

Bei der Verkehrserhebung 2009 wurde in Marktoberdorf ein Radverkehrsanteil von 15%, in der Kernstadt (Marktoberdorf + Thalhofen) von gut 20% gemessen. Gerade in der Kernstadt wurden damals und auch heute noch zu viele Kurzstrecken >60% mit dem PKW zurückgelegt. Um den Radverkehrsanteil zu heben, bzw. Bürger:innen zu bewegen, ihren PKW mal stehen zu lassen, müssen die Rahmenbedingungen für Fuß- und Radverkehr, sowie den ÖPNV verbessert werden.

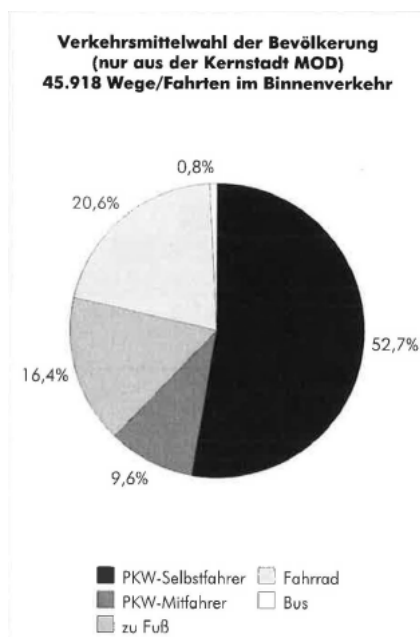


Figure 1: Aus dem Verkehrsentwicklungsplan Marktoberdorf, März 2012 von Lang + Burkardt

Sichere und komfortable Radwege

Schluss mit den Holperpisten, die jahrelang nicht erneuert werden. Kontinuierlicher Unterhalt und Sanierung. Schließen von Radweglücken im Rahmen von Straßenumbau und -neubau. An vielen Stellen reichen auch schon Markierungen, um den Verlauf von Fuß- und Radwegen klar ersichtlich zu machen. Ebenfalls hilfreich ist die Trennung der Verkehrsarten durch eine intelligente Verkehrsführung, z.B. Querungsfrei auf Parallelstraßen. Wo eine Trennung nicht möglich ist, kann man über Einbahnregelungen für einzelne Verkehrsarten Platz oder über eine Geschwindigkeitsreduzierung ein sicheres Miteinander schaffen. Bislang kann Tempo 30 nur in speziellen Ausnahmen oder bei bereits tödlichen Unfällen angeordnet werden. Durch die Gesetzesvorlage des Radentscheids kann die Geschwindigkeit zur Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer vor einem Unfall festgelegt werden.

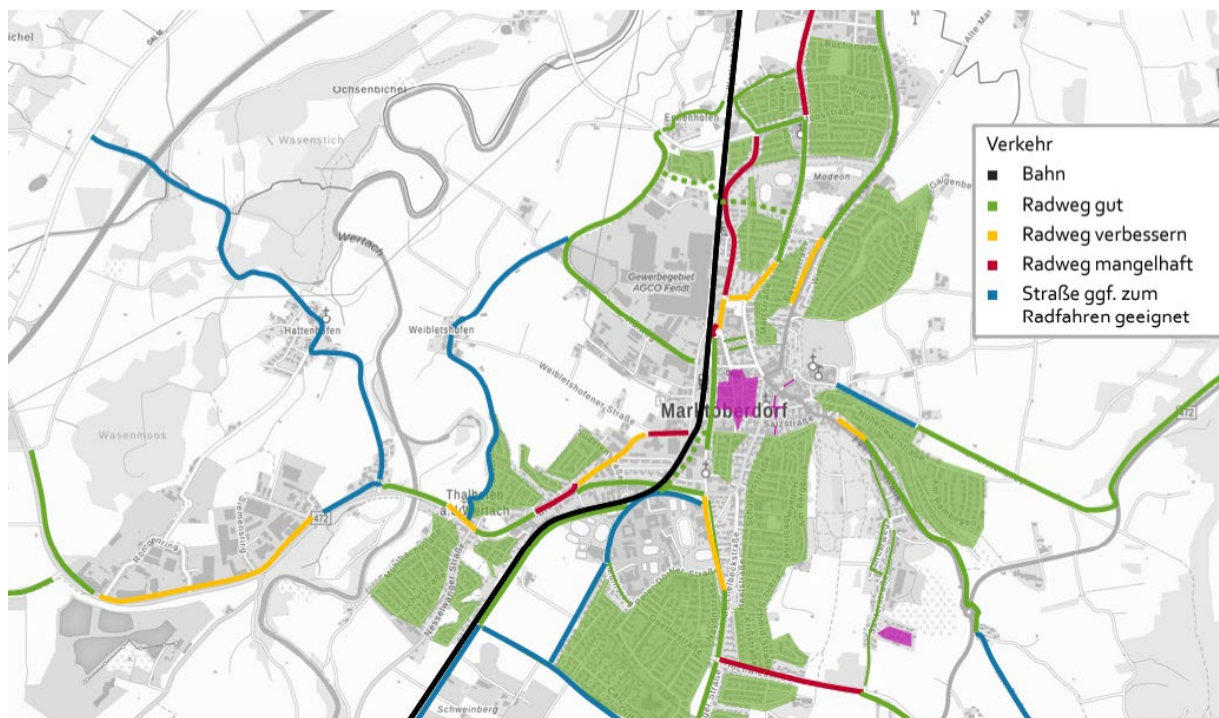


Figure 2: Bestandsaufnahme Radwegenetz Marktoberdorf 2019. Animation: Johannes Auburger, Basiskarte Geoportal Bayern

Ziel 3: Vision Zero

Das Ziel der „Vision Zero“ (= keine Verkehrstoten mehr) soll endlich Realität werden. Sei es durch eine einheitliche selbsterklärende und fehlerverzeihende Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmer.

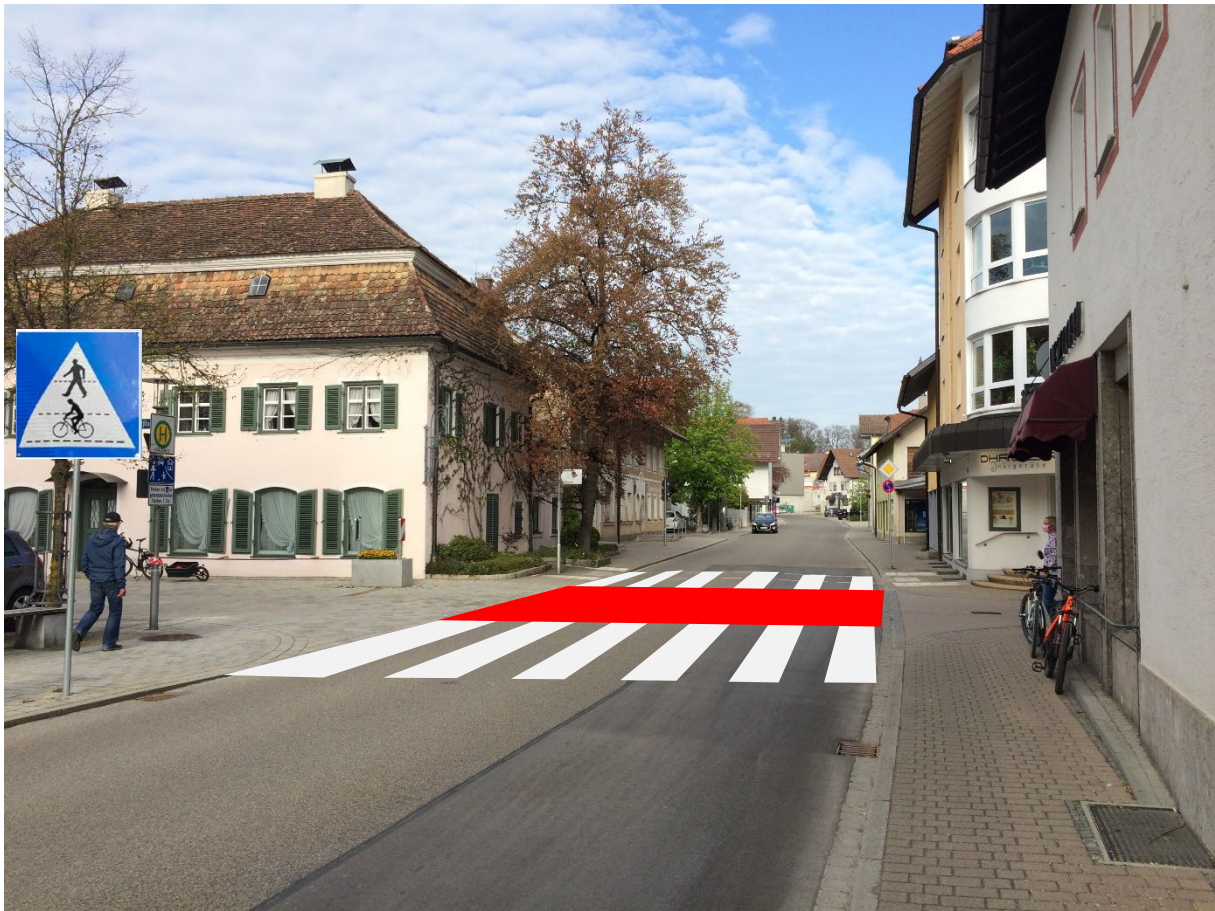


Figure 3: mögliche Querung von der Fahrradstraße Schützenstraße in die Fußgängerzone am Marktplatz als Schulroute von Süden kommend. (Vgl. Kempten Querung Jahnsteg / Illerstraße bei 8000 Kfz pro Tag zur Salzstraße mit 5100 Kfz ohne Ortsumfahrung) Foto und Animation: Johannes Auburger

Sei es durch Streckensperrungen / Schulstraßen nur für Schulbus oder Geschwindigkeitsbegrenzungen speziell im Schulwegbereich oder dort wo Kinder und Jugendliche alleine in der Freizeit unterwegs sind. Auch hier eröffnet der Gesetzesentwurf im Radentscheid Gestaltungsmöglichkeiten, die Vision Zero zu verwirklichen.

Ziel 4: Umweltverbund verknüpfen

Vorrang für den Umweltverbund

Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sollen ausgebaut werden und gut kombinierbar sein. Für eine gute Kombination sind eine barrierefreie Erreichbarkeit der Züge und Busse nötig, sowie eine gute Kombinierbarkeit von Radverkehr mit dem ÖPNV. Sichere und witterungsgeschützte Abstellanlagen mit genügend Stellplätzen sind eine wichtige Voraussetzung, damit Räder für die Anfahrt zur Haltestelle genutzt werden. Gerade mit E-Bikes ergeben sich neue Einzugsgebiete für Pendler. Besitzer teurer Räder wollen ihre Räder auch für diese täglichen Fahrten nutzen und dann am Bahnhof oder am Arbeitsplatz geschützt wissen.

Wo würden Sie Ihr Fahrrad lieber abstellen?

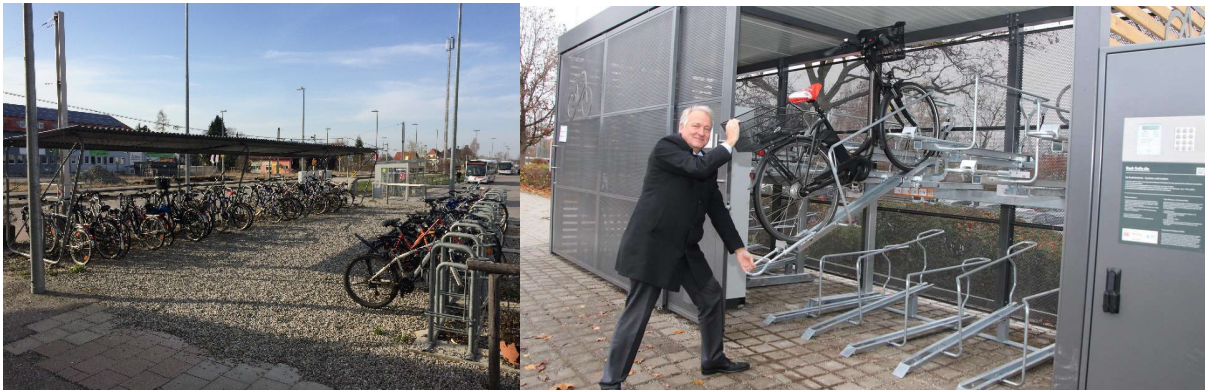


Figure 4: ungeschützte Räder am Bahnhof in Marktoberdorf (links) oder Radabstellanlage wie hier in Eichenau (rechts) oder Günzburg am Bahnhof mit Witterungsschutz und Zugangskontrolle. Foto: Johannes Auburger, Münchner Merkur

Ziel 5: Radschnellwege

Mehr Radschnellverbindungen, bzw. direkte kreuzungsfreie und vorrangberechtigte Fuß- und Radverbindungen durch den Ort und zwischen wichtigen Destinationen im Landkreis ermöglichen gerade im Alltag ein sicheres und zügiges Vorrangkommen mit dem Fahrrad.

Auch direkte Verbindungen nur für den Fuß- und Radverkehr zu öffnen bringen Vorteile, die Verkehrsteilnehmer zum Verzicht aufs Kfz bewegen. Gut zu sehen ist das in Marktoberdorf z.B. am Trainingsgelände des FC Thalhofen, das zu Fuß und mit dem Rad auf direktem Wege zu erreichen ist. Das Auto muss abseits geparkt werden und der Rest zu Fuß gegangen werden. So sieht man beim Training oder an Spieltagen viel mehr Räder als an den anderen Sportplätzen im Stadtgebiet. Nach diesem Beispiel bietet der Gesetzesvorschlag des Radentscheid Bayern auch die Förderung von Vorrangrouten an. Vorrangrouten findet man bereits im Alltagsradwegenentwurf des Landkreises Ostallgäu, sowie im Radwegenetz, das Marktoberdorfer Bürger entworfen haben. Man wird diese auch in dem von der Stadt Marktoberdorf ausgeschriebenen Radverkehrskonzept finden.



Figure 5: Dunkelblau sind die Vorrangrouten, hellblau die Nebenrouten im Alltagsradwegenetz der Marktoberdorfer Bürger-Workshops. Quelle: https://umap.openstreetmap.de/de/map/marktoberdorf-radverkehrsdaten_8014

Beispiele sind die Radverbindung von Marktoberdorf Süd nach Kaufbeuren Nord / Pforzen über Biessenhofen, wie von Kreistagsfraktionen CSU, Grüne, SPD... in 2020 vorgeschlagen.



In Marktoberdorf wären es Vorrangberechtigte Fahrradstraßen durch die Schützenstraße / Heelstraße nach Süden, der Mühlsteig entlang des Schulzentrums mit Anschluss an den Dammweg und den Radwegen entlang des Bahngleises nach Süden, der Langweg als Ost-West-Verbindung, die Straße zum Ettwieser Weiher. Nach Norden wäre es die Schwabenstraße.

Wichtig ist, dass bei Fahrradstraßen ein [Modalfilter](#) den motorisierten-Durchgangsverkehr auf die Hauptstraßen verlagert und Fuß- und Radverkehr entlang dieser Routen vorrangberechtigt geführt werden.

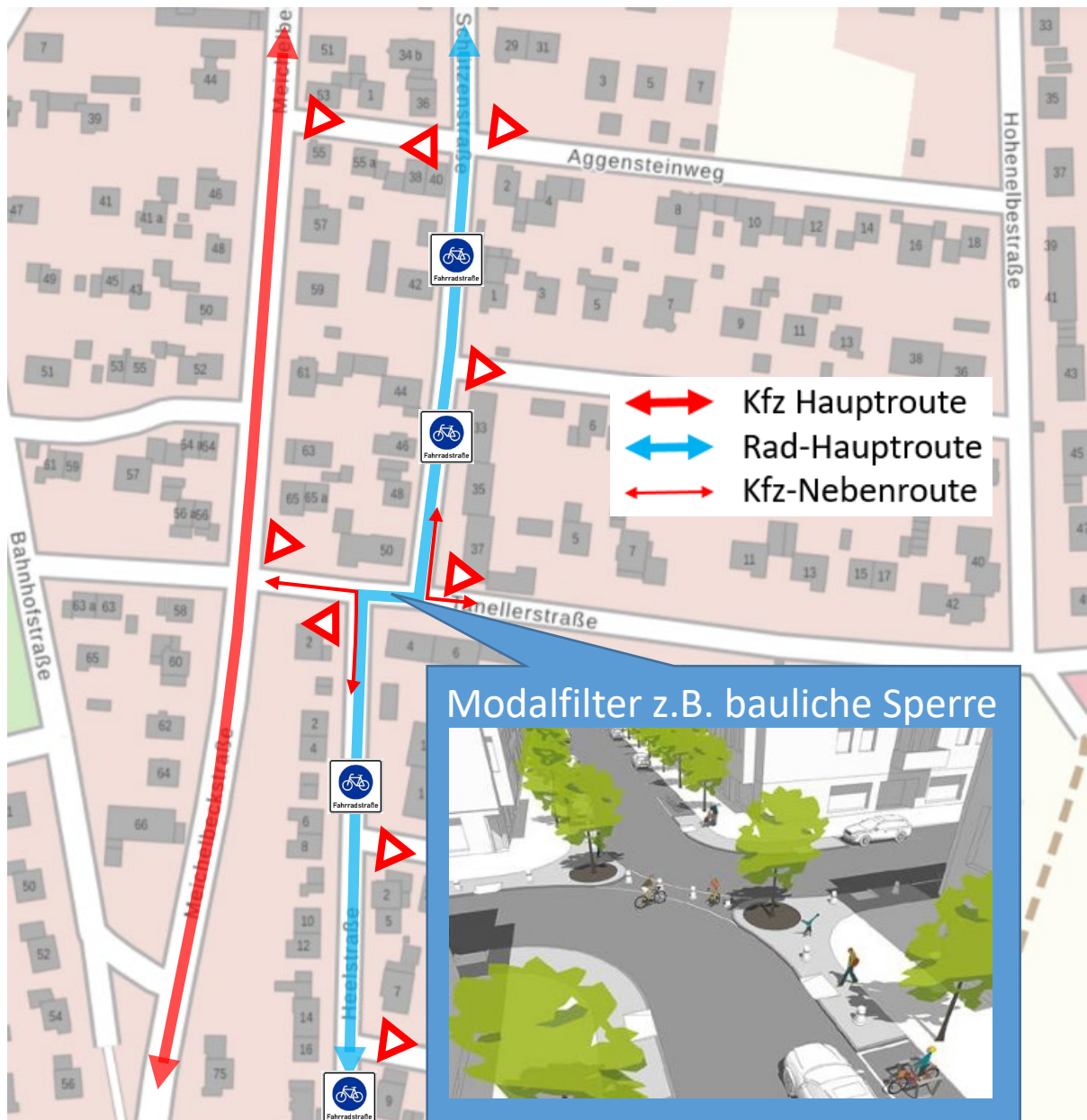


Figure 6: Beispiel Modalfilter anhand einer Fahrradstraße in der Schützenstraße / Heelstraße. Animation: Johannes Auburger, ADFC, Basiskarte: Geoportal Bayern

Wo heute gemeinsame oder getrennte Geh- und Radwege sind, können durch Fahrradstraßen breite Gehwege angelegt werden, die mit Sitzgelegenheiten und Bepflanzung zum Flanieren und Verweilen einladen und so die Aufenthaltsqualität steigern.

Auch in Bayern sollen nach jahrelangen Planungen endlich Radschnellverbindungen geschaffen werden.

Ziel 6: Flächenversiegelung abwägen,

Flächenversiegelung sorgfältig abwägen. Bei Straßenbau ist der Fuß- und Radverkehr mitzudenken. Wie hoch ist das Verkehrsaufkommen, kann die Geschwindigkeit entsprechend niedrig angesetzt werden, dass die Verkehrsfläche gemeinsam genutzt werden kann. Reicht die Fläche außerorts für einen separaten Fuß- und Radweg? Am Beispiel der OAL 7 muss man fragen, warum die Straße unbedingt so breit werden musste? Statt bislang 6 m sind es nun über 7,5 m, da es nur ab dieser Breite eine Förderung vom Freistaat gibt. Auch für einen Radweg hätte es eine Förderung mit ähnlichem Fördersatz gegeben, aber dafür war keine Fläche mehr übrig. Klar, dass der Kreis dann die 80% Förderung für das teurere Gewerk einstreicht, da kommt eine höhere Fördersumme zustande. Diese konkurrierende Förderpraxis muss abgeschafft werden. Ein ganzheitlicher Ansatz muss her. Ebenso muss es möglich sein, Wege etwas abseits der Straße als Alltagsradweg zu ertüchtigen und den Unterhalt (z.B. Winterdienst) durch die Straßenbaulastträger durchführen zu lassen.



Figure 7: Neu gebaute Kreisstraße OAL 7 zwischen Engratsried und Eschenau kurz vor der Eröffnung 2021. Foto Johannes Auburger

Es ist darauf zu achten, dass möglichst wenig Fläche in Anspruch genommen und möglichst wenig versiegelt wird.

Gerade für Alltagsradwege und gemeinsame Geh- und Radwege außerorts, die unbeleuchtet sind, ist es wichtig, dass diese links und rechts mit einem weißen Randstrich markiert sind. Dies mindert die

Blendgefahr, die Strecke kann mit dem Fahrradlicht besser erkannt werden.



Figure 8: Radweg bei Volkratshofen (Stadt Memmingen)

Darüber hinaus ist es wichtig für den Radverkehr zu werben und alle Verkehrsteilnehmer zu schulen und aufzuklären.



Figure 9: Positive Werbung fürs Radfahren direkt auf dem Radweg oder mit Aktionen wie STADTRADELN. Foto links: Stadt Kempten, Foto rechts: Klimabündnis

Weitere Informationen zum Radentscheid Bayern:

[Seite des Radentscheid Bayern](#)

[Vollständiger Gesetzesentwurf](#)

[Wo kann ich unterschreiben?](#)

[Wie kann ich mitmachen und unterstützen?](#)

[Wie kann ich für den Radentscheid spenden?](#)