



### Ausgangssituation

Das Straßenbauamt plant auf der St. Heinricher Straße (Staatsstraße 2064) ab der „Villa Seeschlösschen“ Orts auswärts die Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr, einhergehend mit Parkverbot.

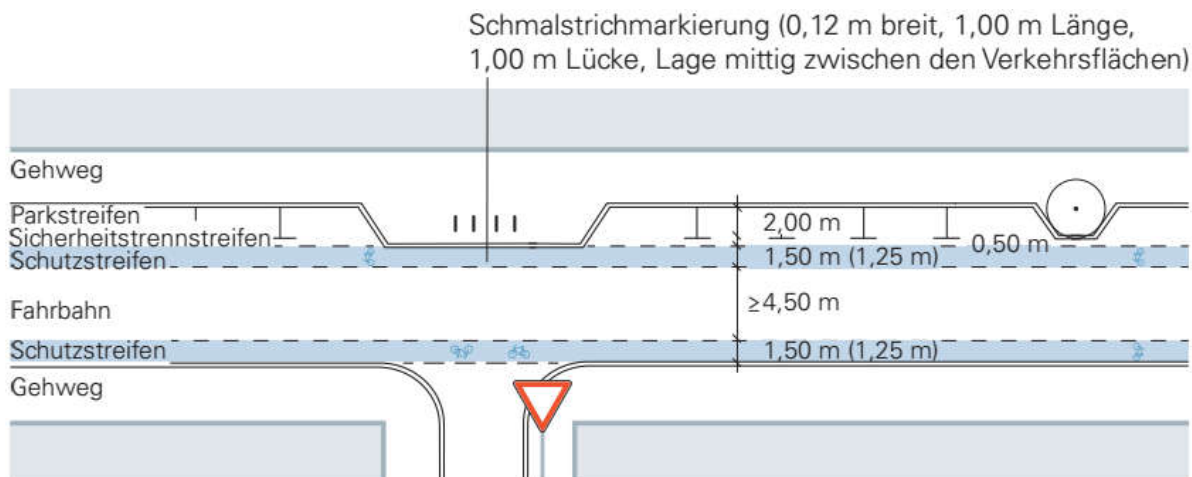
### Runder Tisch: Ort, Datum und Zeit

Der „Runde Tisch“ zur St. Heinricher Straße fand auf Einladung von Bürgermeister Bernwieser am 20.01.2016 von 19 Uhr bis 21:30 Uhr im Sitzungssaal der Gemeinde statt. Eingeladen waren die Vertreter der Behörden, die Anwohner der St. Heinricher Straße und zwei Vertreter aus dem Team Dorfentwicklung Seeshaupt.

### Teilnehmer:

Maximilian Amon, 3. BGM	Leitung der Veranstaltung
Josef Guggemoos	Straßenverkehrsamt Weilheim-Schongau, Sachgebietsleiter
Martin Dondl, TAR	Staatliches Bauamt Weilheim, Abt S1 Lkrs WM-SOG
Uwe Ledermüller	Verkehrspolizeiinspektion Weilheim
Ungefähr 50 Anwohner der St. Heinricher Straße (TN Liste liegt dem Veranstalter vor)	
Jens Benatti	Dorfentwicklung Seeshaupt, Projektgruppe Verkehr
Matthias Fladner	Dorfentwicklung Seeshaupt, Leitung Steuerungsgruppe

### Begriffsklärung: Schutzstreifen für Radfahrer



(Quelle: Radverkehrshandbuch Radland Bayern, Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, S 37)

### Aktuelle Situation

- Straßenquerschnitt i.d.R. ca. 10 m (einschließlich Gehweg)
- Es besteht keine für Radfahrer erlaubte radfreundliche Verbindung zwischen der Dorfmitte und den Einrichtungen im Osten von Seeshaupt (wie Badeplätze, Tennisplätze, Segelvereine etc.), dem Ostufer und in Richtung Schechen
- Das Parken auf der Straße ist teilweise gestattet
- Schmale Gehwege (fast durchgängig) auf beiden Seiten der Straße
- Radfahrende Touristen nutzen regelmäßig verkehrswidrig die schmalen Gehwege der St. Heinricher Straße



## Räumliche Situation



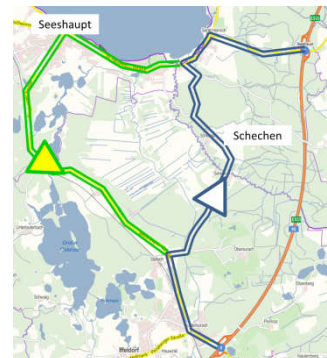
Die St. Heinricher Straße ist laut Herrn Guggemoos von „herausragender Bedeutung“:

- Teil der Staatsstraße 2064
- Autobahnzubringer
- Bedarfsumleitung für die Autobahn

Vor diesem Hintergrund scheint es kaum möglich zu sein, die Straße beispielsweise auf Tempo 30 zu beschränken. Hier würde es einer politischen Lösung bedürfen.

### Idee:

Bedarfsumleitung in nördlicher Richtung über Schechen führen. Vielleicht lässt sich so die Bedeutung der Straße reduzieren?



## Unfallstatistik

- Zwischen 2010 und 2015 gab es insgesamt 18 polizeilich bekannte Unfälle mit einer Beteiligung von Radfahrern.
- Aus Sicht der Behörden ist das bereits eine kritische Größe → Handlungsbedarf.

## Anwohnermeinungen

Auf Seiten der Anwohner bestand in folgenden Punkten weitgehende Übereinstimmung:

- Ein durchgängiges Parkverbot auf der gesamten St. Heinricher Straße ist nicht akzeptabel
  - für die Anwohner und deren Gäste
  - für Lieferanten und Handwerker
  - für Touristen
- Die Situation für die Radfahrer soll im Rahmen der Möglichkeiten auf der St. Heinricher Straße verbessert werden (sowohl Anlieger und als auch „Durchfahrer“; wobei anscheinend nur wenige Anlieger selber auf der St. Heinricher Straße radeln)
- Die Straße ist abschnittsweise zu betrachten. Die Geschwindigkeiten nehmen Orts auswärts zu

- Viele KFZ überschreiten die erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, insbesondere in den Tagesrandzeiten.  
Behördliche Anmerkung (Hr. Ledermüller): Seit 2008 wurden an 142 Tagen Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. 126 Fahrer wurden angezeigt (schneller als 74 km/h). Eine Verwarnung wird erst ab 59 km/h ausgesprochen.
- Es sollen Maßnahmen untersucht werden, um die gefahrenen Geschwindigkeiten zu reduzieren, beispielsweise
  - Tempo 30 wo möglich
  - Schutzstreifen und Zonen mit Parkmöglichkeiten abwechseln  
Behördliche Anmerkung: Die Schutzstreifen müssen eine gewisse Länge haben, vielleicht 150 m, oder bis zu 300 m (keine klare Aussage)?
  - Straßenmarkierungen, um den Straßenraum optisch zu verengen
  - Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen
  - Fest installierte Geschwindigkeitskontrollen  
 (alternativ fest installierte „Smileys“ mit Zählfunktion)
- Eine Führung des Radverkehrs südlich der St. Heinricher Straße wäre wünschenswert (das löst das Problem der Rad fahrenden Anwohner der St. Heinricher Straße nur bedingt)

#### Angeregte Aktivitäten

Was	Verantwortlich
Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen <u>zu allen Tageszeiten</u> durch die kommunale Parküberwachung	Gemeinde Seeshaupt
Abschnittsweise Planung für die gesamte St. Heinricher Straße vorlegen	Straßenbauamt?
Prüfung auf Streckenbezogene Tempo 30 Reduzierung	
Prüfung von möglichen Maßnahmen zur Reduzierung des Schwerlastverkehrs	
(Erneute) Prüfung Führung Radverkehr südlich der St. Heinricher Straße	Gemeinde Seeshaupt

## Anhang

### Leitbild Seeshaupt, Verkehr

Wir haben eine gute regionale und überregionale Verkehrsanbindung, die wir optimieren wollen.

Wir wollen den Verkehr beruhigen, die Situation für Radfahrer und Fußgänger verbessern sowie die Verkehrssicherheit erhöhen.

Dadurch soll ein verträgliches Miteinander für Verkehrsteilnehmer und für Anwohner erreicht werden.

Davon sollen der Ortskern und die Außenbereiche profitieren.

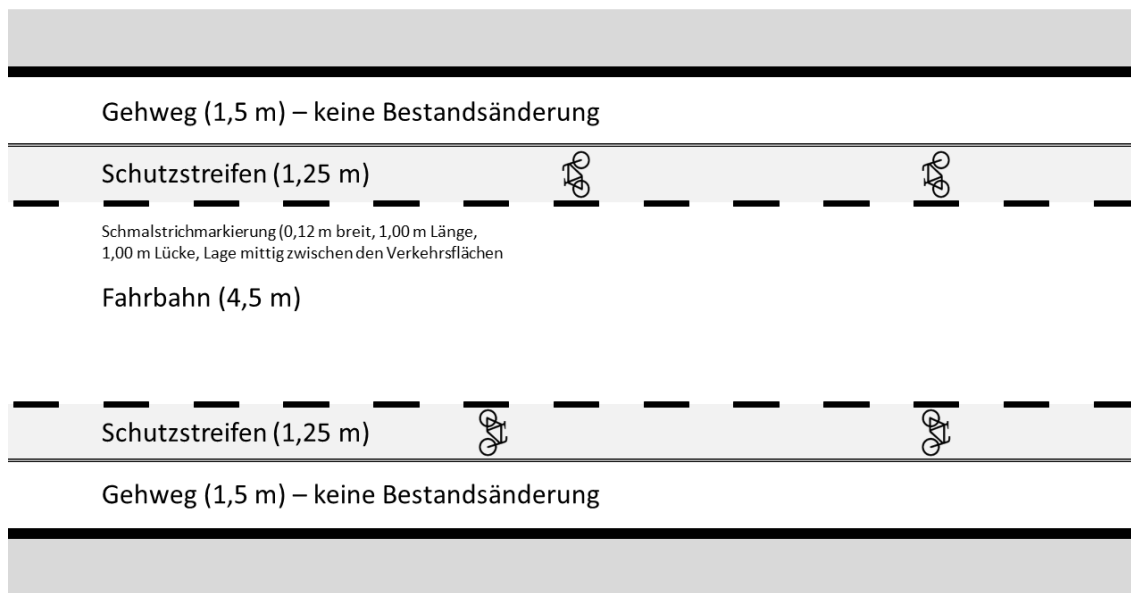
### Realisierungsidee für die St. Heinricher Straße

- Schutzstreifen über weite Strecken
- Verschiedene Abschnitte mit Parkmöglichkeiten (markiert)

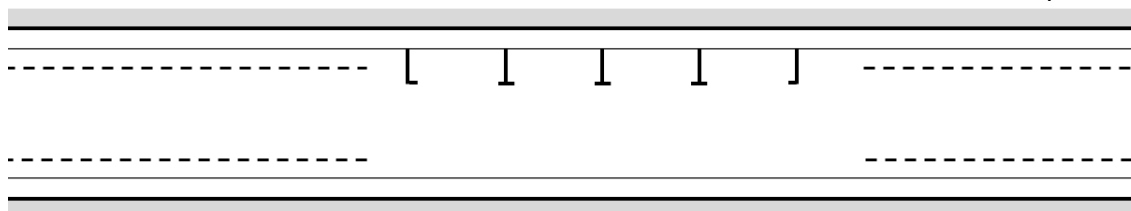
#### Vorteile

- Klare Trennung zwischen Fußgängern und Radfahrern (→ Sicherheit)
- Klares Signal an Kfz-Nutzer: hier gibt es Radfahrer und parkende Autos
- Wirtschaftliche Lösung
- Maßnahme konform mit Leitbild Seeshaupt

... nur Schutzstreifen



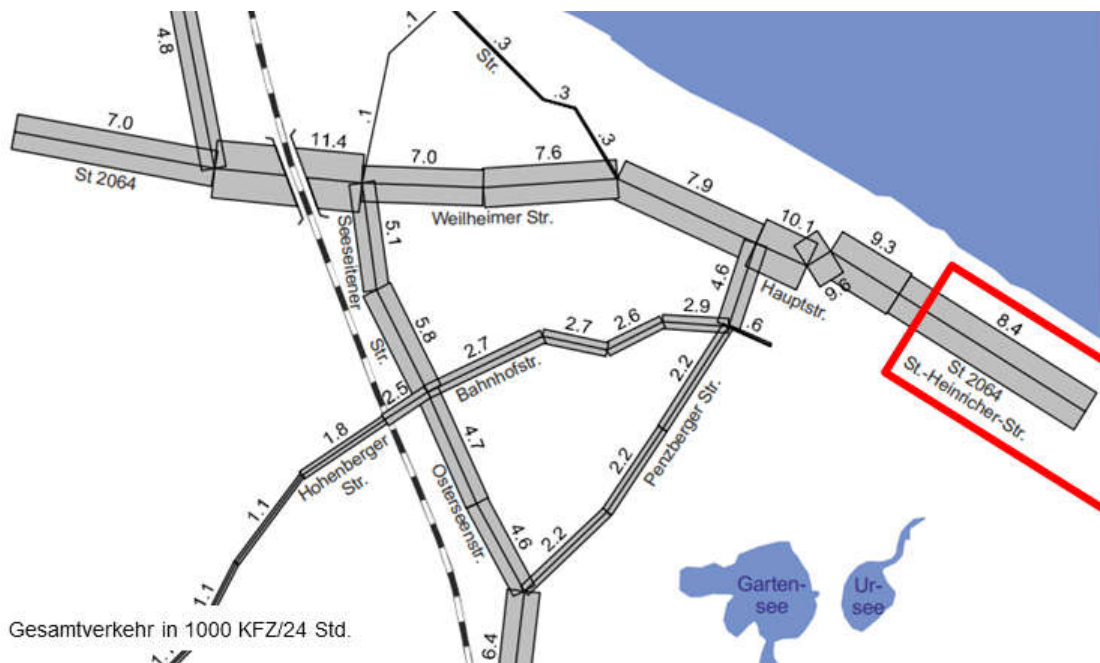
... mit Parkplätzen



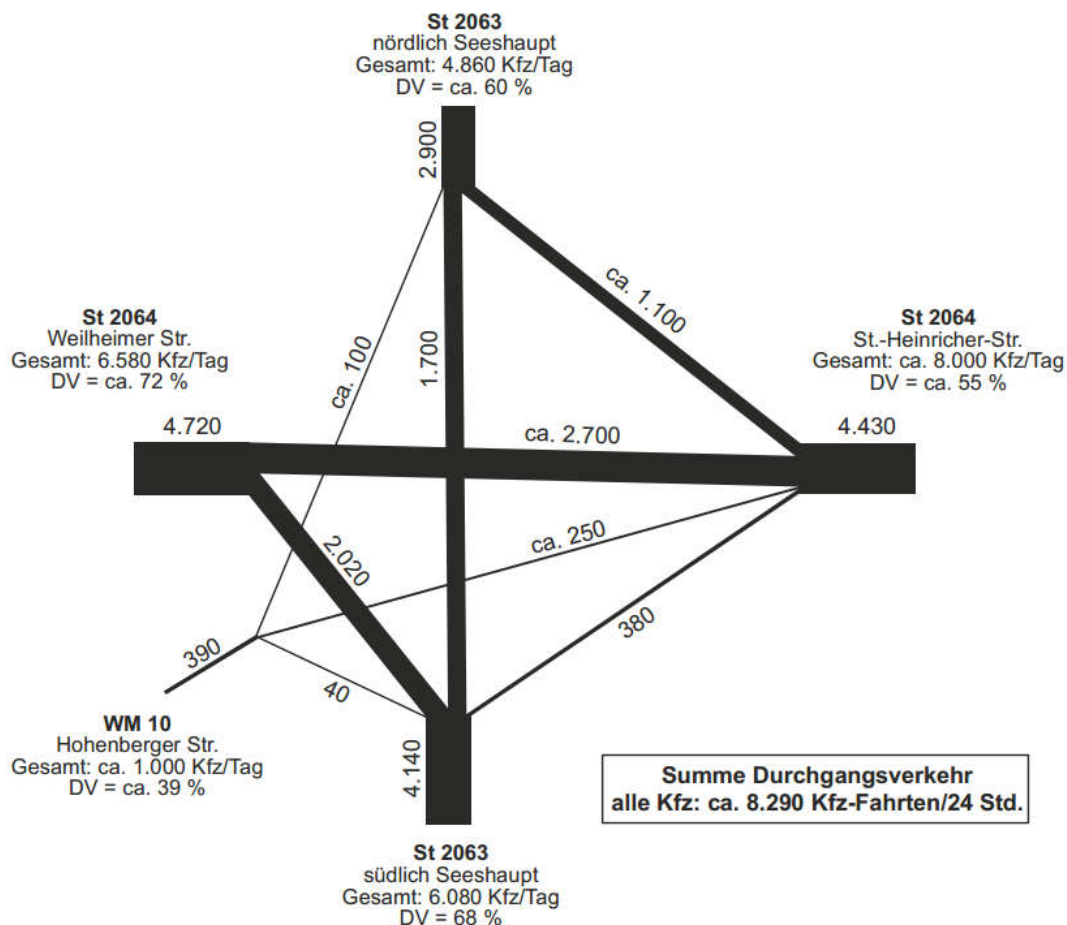


Ausschnitte aus Verkehrsgutachten (Prof. Dr. Kurzack, 17. Januar 2013)

Verkehrsprognose 2030



Durchgangsverkehr – alle KFZ





**Durchgangsverkehr – LKW**

