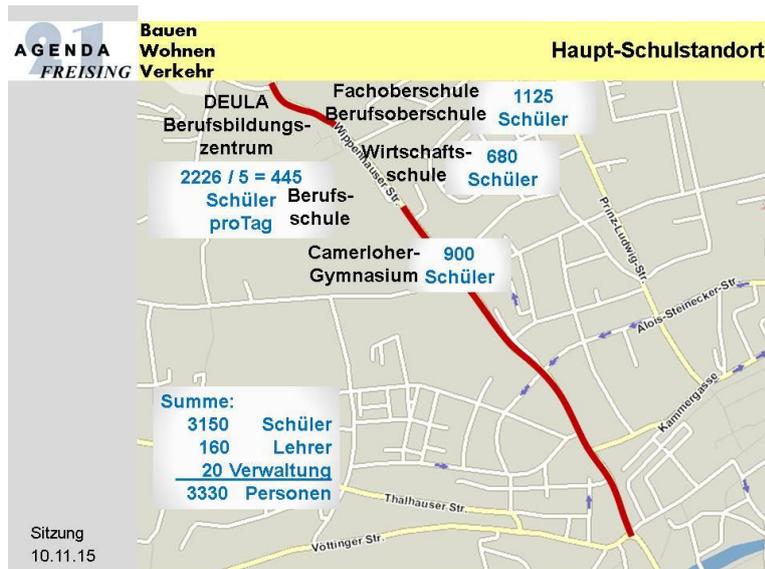


Brennpunkt Wippenhauser Straße

Unterlagen zur Sitzung der Agenda21-Gruppe „Bauen, Wohnen Verkehr“ am 10. Nov. 2015



Die Wippenhauser Straße ist der wichtigste Schulstandort in FS, den täglich über 3000 Schüler erreichen müssen. Dies bedingt einerseits einen stoßweise hohen Verkehr, andererseits auch eine besondere Verantwortung gegenüber den nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern.

Auch die Ausstattung der Schulen mit geeigneten Fahrradabstellplätzen ist dürftig (z.B. Wirtschaftsschule 8 Fahrradabstellplätze für 680 Schüler). Es fehlen generell ADFC-geprüfte, überdachte Abstellplätze.

Rang	Haltestelle	Einsteiger	Aussteiger	Umsteiger	Übersteiger	Summe
1	Freising (S)	1.645	1.238	1.071	4.066	8.020
2	Freising Berufsschule, Freising	1.003	1.331	10	0	2.344
3	P+R Platz, Freising	279	207	505	1.081	2.072
4	Hallbergmoos (S)	42	26	10	1.431	1.509
5	Kriegerdenkmal, Freising	775	519	22	2	1.318

Fahrgäste an MVV-Regionalbus-Haltestellen
je Werktag

„Übersteiger“ sind Umsteiger zwischen zwei Verkehrsmitteln

Quelle:



Sitzung
10.11.15

Es ist daher nicht verwunderlich, dass die Haltestelle Berufsschule der zweitwichtigste MVV-Bus-Haltestpunkt im Landkreis ist. Die Haltestelle wird von etwa doppelt so vielen Menschen genutzt wie die Haltestelle Kriegerdenkmal!

von Vötting

▶ 1	06:59 bis 07:20 (00:21 Std.)	✕ 1x	🚌🚌
▶ 2	07:11 bis 07:33 (00:22 Std.)	✕ 1x	🚶🚌
▶ 3	07:21 bis 07:43 (00:22 Std.)	✕ 0x	🚶🚌
▶ 4	07:21 bis 07:35 (00:14 Std.)	✕ 1x	🚶🚌

ca. 4,5 km/h (incl. An-/Abmarsch)

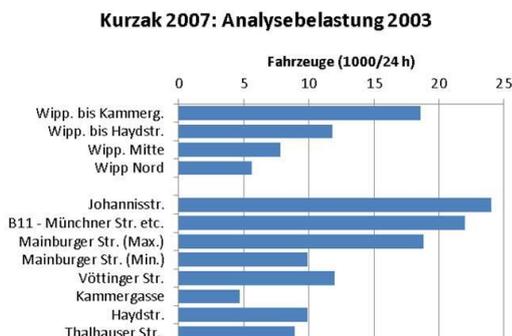
von Neustift

▶ 1	07:12 bis 07:28 (00:16 Std.)	✕ 0x	🚶🚌
▶ 2	07:13 bis 07:30 (00:17 Std.)	✕ 0x	🚶🚌
▶ 3	07:15 bis 07:35 (00:20 Std.)	✕ 1x	🚶🚌

ca. 5,7 km/h (incl. An-/Abmarsch)

Sitzung
10.11.15

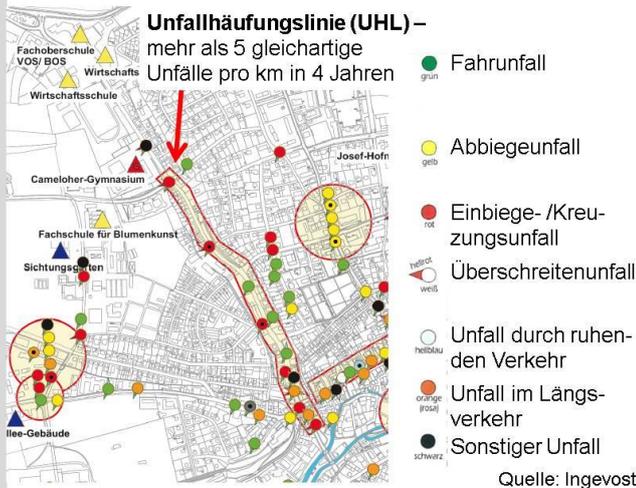
Die innerstädtische Erschließung durch Busse ist jedoch schlecht. Dies gilt selbst für den Bahnhof, der zwar durch Verstärkerbusse besser erschlossen wird, die nur wenig vom Stadtgebiet abdecken.



Sitzung
10.11.15

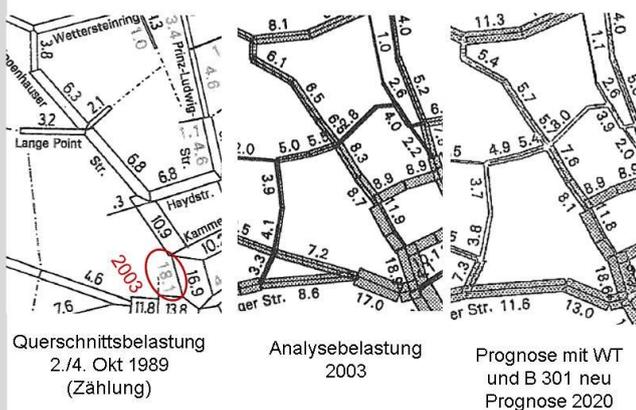
Die Wippenhauser Straße gehört zu den am stärksten von Kfz frequentierten Straßen. Nur die Johannisstraße (Fortsetzung der Wippenhauser Straße) und die B11 sind noch stärker belastet. Selbst der Mainburger Berg ist nicht stärker belastet. Damit besteht ein erheblicher Konflikt mit der dominierenden schulischen Nutzung.

Radverkehrsunfälle



Sitzung
10.11.15

Es ist daher nicht verwunderlich, dass die südliche Wippenhauser Straße als Unfallhäufungslinie im Radverkehr gilt (wobei die absoluten Zahlen wenig sagen, da die Dunkelziffer bei Radunfällen sehr hoch ist).



Sitzung
10.11.15

Quelle: diverse Kurzak-Gutachten

Die Verkehrszählungen bzw. -prognosen zeigen eine starke Abnahme der Kfz-Belastung von Süd nach Nord.

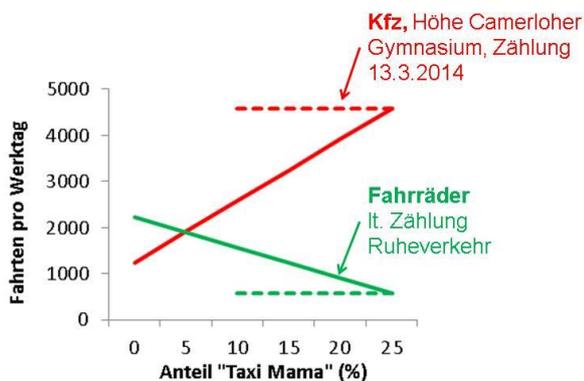
Der Bau von Westtangente und Nordostumfahrung wird die Situation nicht entschärfen (rechte Grafik), sondern der Verkehr wird weiter zunehmen. Es wäre daher fatal, auf die Zukunft zu hoffen.



Sitzung
10.11.15

Auch die Karlwirtkreuzung stellt eine besonders kritische Stelle dar. Sie ist im Wesentlichen für die Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs gestaltet und stellt dadurch insbesondere Rad fahrende Schüler vor große Schwierigkeiten (z.B. kommen viele über den Veitsmüllerweg, der unregelmäßig auf diese Kreuzung trifft).

Der Schwerlastverkehr im Bereich der Wippenhauser Straße ist besonders zu Stoßzeiten (unvermeidlich) zu einem großen Teil durch Busse verursacht, was bei



Sitzung
10.11.15

den beengten Verhältnissen zu Konflikten führt.

Im mittleren bis nördlichen Teil (nördlich Haydstr.) dürfte ein deutlicher Anteil an Fahrten auf "Taxi Mama" zurückzuführen sein. Wenn es gelänge die Straße sicherer zu machen, ließen sich diese Fahrten wesentlich reduzieren. Dadurch würden die Kfz-Fahrten stark abnehmen und die Radfahrer zunehmen.

Rechtliche Aspekte

Das **Grundmaß** für den „Verkehrsraum“ des Fußverkehrs ist auf das Nebeneinandergehen von zwei Personen ausgerichtet → **1,80 m**.

Es ist um seitliche Sicherheitsräume von mindestens 0,20 bis 0,50 m zu ergänzen (RASt, 6.1.6.1, vgl. RAST 4.7) → „lichter Raum“ von **2,20 m**.

Mindestbreite für (Seitenraum-)Gehwege daher: **2,20 m**.
Regelbreite für Gehwege beträgt mindestens **2,50 m** (RASt 6.1.6.1).

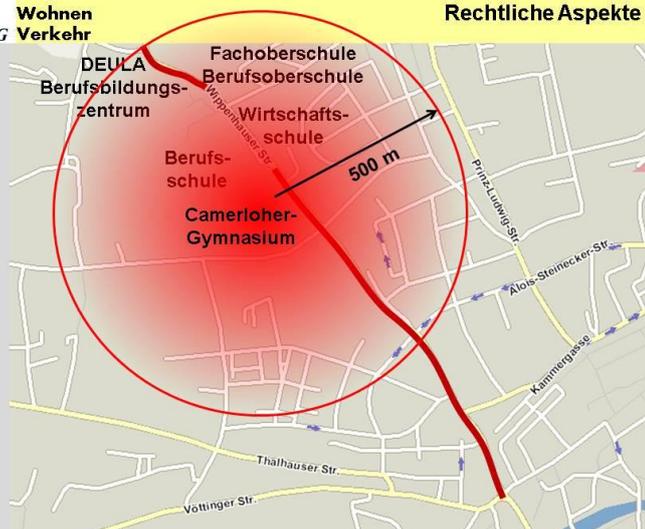
Mehrbreiten je nach örtlicher Situation einzuplanen:
z.B. im Umkreis von ca. 200 bis 500 m um Infrastruktureinrichtungen wie Schulen, Bahnhöfe und Einkaufszentren (EFA, 3.2.2).

Sitzung
10.11.15

RASt: Richtlinie für die Anlage von Straßen
EFA: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen

Die Gehwegbreiten erfüllen in weiten Teilen nicht die Vorgaben von 2,20 bis 2,50 m. Im Umkreis von 200 bis 500 Meter um Schulen sollten diese Breiten eigentlich noch deutlich überschritten werden.

Rechtliche Aspekte



Sitzung
10.11.15

Allein der 500-Meter-Umkreis ums Camerloher-Gymnasium deckt bereits den ganzen nördlichen Teil der Wippenhauser Straße und vieler Zubringerstraßen ab. Hier wären mindestens 2,50 Meter Gehwegbreite notwendig (beidseitig). Derzeit besteht ein erheblicher Platzkonflikt zwischen Fußgängern, Radfahrern und Kfz, der heute stark zugunsten des Kfz gelöst ist.