



Bezirksausschuss des 18. Stadtbezirkes
Untergiesing-Harlaching

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
KVR-I/322

Datum
20.08.2019

Grüne Welle für Fahrräder

Antrag Nr. 14-20 / B 6282 des Bezirksausschusses des
Stadtbezirkes 18 - Untergiesing-Harlaching - vom 21.05.2019

Anlage: Graphische Darstellung – Grüne Welle

Sehr geehrte Damen und Herren des BA 18,

in Ihrem Antrag vom 21.05.19 fordern sie die Einrichtung einer Grünen Welle für Fahrräder mit einer Progressionsgeschwindigkeit von 50 km/h entlang der Seyboth- und Naupliastraße (vom Klinikum Harlaching bis Mangfallplatz)

Grüne Wellen werden in der Regel mit einer Progressionsgeschwindigkeit gleich der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit geplant. Der besagte Streckenzug hat eine zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und ist Streckenbestandteil der bestehenden Grünen Welle Seybothstr./Naupliastr./Peter-Auzinger-Str./Ständlerstraße, wobei die Koordinierungsrichtung, dem Verkehrsaufkommen angepasst, tageszeitabhängig wechselt.

In dem Schreiben, das dem BA-Antrag beigelegt ist, wird vorgeschlagen, eine Progressionsgeschwindigkeit von 60 km/h für die Grüne Welle zu Grunde zu legen; deshalb möchten wir darauf kurz eingehen: Eine Grüne Welle mit einer Progressionsgeschwindigkeit von 60 km/h würde ein Überschreiten der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit fördern und damit die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Wir vermuten, dass dieser Vorschlag auf der Annahme beruht, dass eine Progressionsgeschwindigkeit von 60 km/h sich auch für Fahrzeuge positiv auswirkt, die selbst nur die Hälfte (oder einen anderen Anteil) dieser Geschwindigkeit fahren. Das ist aber leider so nicht richtig. Für Fahrradfahrende, die mit 10, 15, 20, oder 30 km/h - Tempo fahren, würde es auf dieser Strecke keinen Vorteil bringen.

Dies gilt entsprechend auch für eine Grüne Welle mit 50 km/h: sie bedingt keinen „automati-

U-Bahn: Linien U3,U6
Haltestelle Poccistraße
Bus: Linie 62
Haltestelle Poccistraße
Bus: Linie 132
Haltestelle Senserstraße

schen“ Vorteil für Radfahrende, die mit 10, 12,5 oder 25 km/h – Tempo fahren: Aus dem Beispiels-Zeit-Weg-Diagramm der Anlage 1 kann entnommen werden, wie Radfahrende bei angenommenen 25 km/h Geschwindigkeit (die steileren Progressionslinien) immer wieder auf eine rote Ampel treffen, obwohl Kraftfahrzeuge mit 50 km/h den gesamten Streckenabschnitt vom Startpunkt aus durchfahren können).

Verallgemeinert ergibt sich mit halber (oder 1/4, 1/8, ...) Progressionsgeschwindigkeit nicht zwangsläufig wieder eine Koordinierung, denn die entscheidende Rolle spielen in diesem Zusammenhang andere Faktoren, wie der Abstand zwischen den Lichtsignalanlagen, die Umlaufzeit und die Gröndauer der Signalprogramme sowie die Koordinierungsrichtung.

Die „ideale“ Durchschnittsgeschwindigkeit ist nur schwer festzulegen, weil Radlerinnen und Radler nicht in einem Pulk mit nahezu homogener Geschwindigkeit fahren, wie dies KFZ innerorts tun (deren Geschwindigkeit bewegt sich nahe der zulässigen Höchstgeschwindigkeit - so lange sie freie Fahrt haben).

Die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten im Radverkehr differieren in Relation sehr stark. Die Geschwindigkeit von Radfahrenden ist grundsätzlich sehr individuell und wird zudem schon von kleinen und kleinsten Steigungen oder Gefällen, aber auch den Windverhältnissen und sogar von der Außentemperatur mit beeinflusst. Eine Grüne Welle für Fahrradfahrende kann man daher nur mit einer Progressionsgeschwindigkeit planen, die dem zu fördernden Radler-Typus (z.B. junge oder ältere, E-Bike oder schwächere Radlerinnen und Radler fördern) und der Streckentopographie weitgehend entspricht. Wissenschaftliche Grundlagen existieren hierzu bisher nicht.

Geht man realistischerweise von einer Progressionsgeschwindigkeit im Bereich von 20 km/h aus, um eine Grüne Welle für Fahrradfahrende auf dem fraglichen Streckenzug zu planen, ist leicht vorstellbar, welche Auswirkungen das auf die Grüne Welle für die KFZ haben würde: Es gäbe häufigere Halte, mehr Brems- und Beschleunigungsvorgänge und damit einhergehend eine verstärkte Umweltbelastung durch Lärm, Abgase und Feinstaub.

Das Kreisverwaltungsreferat kann nach Abwägung der Vor- und Nachteile deshalb auf dem - als wichtige innerörtliche Verbindung - stark belasteten Streckenzug Seyboth-/Naupliastraße derzeit keine Grüne Welle für den Radverkehr anbieten.

Im Zuge des vom Stadtrat beschlossenen Optimierungsprogramms für alle Grünen Wellen werden wir aber die bestehende Koordinierung für den KFZ-Verkehr im Detail überprüfen, um den Verkehrsfluss nach Möglichkeit zu verstetigen.

Wir gehen davon aus, dass so der Intention Ihres Antrages grundsätzlich entsprochen wird, und stehen Ihnen für weitere Rückfragen jederzeit gern zu Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen