

Große Kreisstadt Germering
Landkreis Fürstenfeldbruck
Studie Beethovenstraße
Projekt-Nr. 12 487

Studie
über die
Verkehrssicherheit
in der Beethovenstraße

Vorhabensträger:
Germering,

Aufgestellt: M.Eng. Lindinger
Germering, 02.03.2018

.....
Große Kreisstadt Germering

.....
Dippold und Gerold
Beratende Ingenieure GmbH

INHALTSVERZEICHNIS

1.1	Bestehende Verhältnisse.....	3
1.2	Variantenuntersuchung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.....	3
1.2.1	Variante 1 / Parkverbot.....	3
1.2.2	Variante 2 / Partielles Parkverbot.....	4
1.2.3	Variante 3 / Verschmälerung Gehweg	4
1.2.4	Variante 4 / Entfernen eines Gehwegs	5
1.2.5	Variante 5 / Einbahnstraßenregelung	5
1.3.	Schlussbemerkung.....	5

1. Darstellung der Maßnahme

Das Ingenieurbüro Dippold und Gerold GmbH aus Germering wurde von der Stadtverwaltung Germering beauftragt für die Beethovenstraße in Germering eine Studie durchzuführen, aus welcher ein Verbesserungspotential bzgl. der Verkehrssicherheit für Nutzer der vorhandenen Gehwege aufgezeigt.

1.1 Bestehende Verhältnisse

Die Beethovenstraße ist gemäß RASSt06 als Wohnstraße zu bezeichnen. Die Straße verfügt auf der Nord- und Südseite jeweils über einen Gehweg mit einer Breite von 2,05 m bis 2,17 m auf der Südseite und 2,00 m bis 2,08 m auf der Nordseite. Die Fahrbahn besitzt im Mittel eine Breite von 6,05 m. Das Parken am südlichen Fahrbahnrand ist gestattet. Die Strecke wird nicht durch den öffentlichen Nahverkehr genutzt. Nach Rücksprache mit der Stadtverwaltung wird diese Strecke durch Schulbusse am Montag, Mittwoch, Donnerstag und Freitag als Hin- und Rückweg zum städtischen Hallenbad genutzt. Es finden 14 Fahrten wöchentlich statt.

Da kein geplanter öffentlicher Nahverkehr in dieser Straße vorhanden ist, kann der RASSt06 für diese Straßenkategorie entnommen werden, dass für den öffentlichen Straßenraum eine Breite von 10,00 m ausreichend ist, sofern keine Parkmöglichkeiten vorhanden sind. Mit Parkmöglichkeiten 12,25 m. Der Flurkarte ist zu entnehmen, dass dem öffentlichen Straßenraum eine Breite von 9,92m bis 10.15 m zur Verfügung steht.

Dem bereitgestellten Gutachten des Büros Schuh & Co ist zu entnehmen, dass der nördliche Gehweg bei Begegnungen von Kraftfahrzeugen zu 25 % mitbenutzt wird, da keine Ausweichstellen vorhanden sind.

1.2 Variantenuntersuchung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit

1.2.1 Variante 1 / Parkverbot

Es besteht die Möglichkeit, dass entlang der Beethovenstraße ein beidseitiges Parkverbot eingeführt wird. Somit würde der Straßenzug gemäß RASSt06 einwandfrei funktionieren und der nördliche Gehweg müsste nicht mehr benutzt werden. Die Straßenbreite von 6,05 m ist für den Begegnungsfall

LKW / PKW ausreichend.

Aufgrund der überwiegend vorhandenen Wohnbebauung würde dies jedoch zu einer Parkplatznot führen und anliegende Straßenzüge damit stark belastet werden.

Wir halten diese Variante für nicht zielführend, da die Anwohner nicht mehr über ausreichend Parkmöglichkeiten verfügen und somit aufgrund des Parkplatzmangels nahezu zum Falschparken gezwungen werden.

1.2.2 Variante 2 / Partielles Parkverbot

Eine weitere denkbare Variante wäre die Einführung von partiellen Parkverböten, damit Ausweichstellen geschaffen werden. Eine Solche Ausweichstelle sollte jedoch eine Mindestlänge von 30 m besitzen, damit das Ein- und Ausscheren von LKWs problemlos möglich ist. Wir würden auf dieser Strecke drei Ausweichmöglichkeiten empfehlen. Dies führt jedoch dazu, dass ca. 15 Parkmöglichkeiten entfallen und sich somit auch auf die benachbarten Straßenzüge eine Parkplatznot einstellen würde.

Wir halten diese Variante für nicht zielführend, da die Erfahrung gezeigt hat, dass „Kurzparker“ (Be- und Entladen) die Ausweichmöglichkeiten nutzen und sich somit wieder die ursprüngliche Situation einstellen würde.

1.2.3 Variante 3 / Verschmälerung Gehweg

Die dritte Variante würde eine Verschmälerung des nördlichen und südlichen Gehwegs beinhalten. Die RAS06 lässt es in Ausnahmefällen zu, dass Gehwege aufgrund von Platzmangel nur eine Mindestbreite von 1,50 m besitzen müssen. Dies führt dazu, dass wir einen Raumgewinn von ca. 1,15 m für die Fahrbahn erhalten. Somit steht eine Fahrbahnbreite von ca. 7,20 m zu Verfügung. Dieser Breite sind jedoch die Parkplatzbreite (2,00m) abzuziehen. Somit ergibt sich eine effektive Straßenbreite von 5,20 m. Diese Straßenbreite ist für den Begegnungsverkehr LKW / PKW ausreichend.

Sollten diese Variante zur Ausführung kommen, würde dies kostenintensive Umbaumaßnahmen (Anpassen der Straßengradiente, Umbau der Straßentwässerung etc.) verursachen.

Diese Variante ist zielführend, würde jedoch enorme Kosten verursachen.

1.2.4 Variante 4 / Entfernen eines Gehwegs

Eine weitere Variante wäre die Entfernung eines Gehwegs. Dies hätte jedoch zur Folge, dass der gesamte Straßenzug komplett überplant werden müsste und somit ausschließlich der Individualverkehr gefördert wird.

Durch den Rückbau eines Gehwegs wäre eine Fahrbahnbreite von ca. 6,20 m (ohne Parkplätze) vorhanden und stellt somit für den Begegnungsfall LKW / LKW keine Probleme dar. Jedoch ist darauf hinzuweisen, dass die Verkehrssicherheit für den Fußgänger stark verschlechtert werden würde.

Diese Variante verursacht enorm hohe Umbaukosten und die Verkehrssicherheit wird stark verschlechtert. Wir können dieser Variante unsere Empfehlung nicht aussprechen.

1.2.5 Variante 5 / Einbahnstraßenregelung

Die letzte Variante beinhaltet, dass die Beethovenstraße zur Einbahnstraße umfunktioniert wird. Ein Einbahnstraßenregelung wäre ab der Eugen – Papst-Straße auf Höhe des Schlüsseldienstes „Pichelmaier“ in Richtung Osten denkbar. Durch diese Regelung ist ein Begegnungsverkehr in diesem Bereich ausgeschlossen, der nördliche Gehweg würde durch den Individualverkehr nicht mehr genutzt, die Parkmöglichkeiten könnten erhalten bleiben. Der Schulbusverkehr, wie unter Punkt 1.1 erläutert, könnte die Hinfahrt wie gewohnt durchführen und der Rückweg könnte über die Richard-Wagner-Straße / Hans-Huber-Straße und Untere Bahnhofstraße erfolgen.

Aus unserer Sicht stellt diese Variante die Sinnvollste dar, da zum Einen mit geringen Kosten eine Einbahnstraßenregelung eingerichtet werden kann, die Verkehrssicherheit der Fußgänger stark ansteigen würde und die Parkmöglichkeiten erhalten bleiben.

1.3. Schlussbemerkung

Ziel dieser Studie ist es, der Stadtverwaltung sowie dem Stadtrat, alle möglichen Varianten aufzuzeigen, welche in diesem Abschnitt umsetzbar wären.

Abschließend ist festzuhalten, dass unter Berücksichtigung aller Umstände, die letzte Variante sich als die effektivste und wirtschaftlichste herauskristallisiert hat.