

Beschluss-Vorlage 2023/0063 zur Sitzung am 09.05.2023
des PLANUNGS- UND BAUAUSSCHUSSES

TOP 1

öffentlich

Betreff: Entscheidung über die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer in die Gegenrichtung

Finanzielle Auswirkungen? Ja X Nein

<u>Kosten laut Beschlussvorschlag:</u>	<u>Kosten der Gesamtmaßnahme</u>	<u>Folgekosten keine</u>
Euro	(nur bei Teilvergaben)	
Kosten lt. Kostenschätzung		
Euro	Euro	Euro

Veranschlagt im Ergebnis-HH 2023	im Investitions-HH 2023	mit Euro	Produktkonto Haushaltsansatz Bereits vergeben
--	----------------------------	-------------	---

Der zuständige Referent Herr StR Hermannsdorfer
wurde gehört hat zugestimmt X

Sachverhalt:

Eines der Themen, die von der Verwaltung auf dem Weg zur fahrradfreundlichen Kommune nach den Kriterien der AGFK (Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommune) anhand der aktuellen Kriterien zu bearbeiten und optimieren ist, ist die Frage der Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer*innen in Gegenrichtung.

Nach der Straßenverkehrsordnung besteht die grundsätzliche Möglichkeit, Einbahnstraßen für Radfahrende in die Gegenrichtung freizugeben.

Beträgt in Einbahnstraßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h, soll Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden, wenn

- eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden ist, ausgenommen an kurzen Engstellen; bei Linienbusverkehr oder bei stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen muss diese mindestens 3,5 m betragen, und
- die Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen übersichtlich ist.

Wo es orts- und verkehrsbezogen erforderlich ist, ist für den Radverkehr ein Schutzraum anzulegen.

Bei der „Begegnungsbreite“ handelt es sich um den unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten

ten tatsächlich beim Begegnen der am Verkehr Teilnehmenden zur Verfügung stehenden Raum.

Nach der ERA (Empfehlung für Radverkehrsanlagen) eignen sich Fahrgassen ab 3,00 m Breite bei ausreichenden Ausweichmöglichkeiten für eine sichere Begegnung zwischen Kraftfahrzeugverkehr und Radverkehr. Bei Linienbusverkehr oder stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen sollte die Fahrgassenbreite 3,50 m oder mehr betragen. Einbahnstraßen mit geringeren Breiten können im Einzelfall geöffnet werden, soweit eine Begegnungswahrscheinlichkeit auf Grund der Verkehrsstärken oder der Länge der Einbahnstraße nur sehr gering ist. Die Öffnung ist bei engen Fahrgassen auch möglich, wenn ausreichende Ausweichmöglichkeiten bestehen (z. B. durch regelmäßige Lücken im Parkstreifen durch Grundstückszufahrten).

Soweit nicht andere Gründe dagegensprechen, sollte einseitiges Parken auf der in Einbahnrichtung linken Seite angeordnet werden, da sich durch Grundstückseinfahrten und unbesetzte Parkstände Ausweichmöglichkeiten ergeben und die Gefahr durch sich öffnende Türen durch den direkten Sichtkontakt geringer ist.

In Einbahnstraßen über 400 Kfz/h können Schutzstreifen entgegen der Einbahnrichtung bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h eingerichtet werden. Dafür sind von parkenden Kfz frei zu haltende Fahrbahnbreiten von mindestens 3,75 m notwendig.

Die Einbahnstraßen in Germering wurden überprüft, wobei die Nibelungenstraße bereits für Radfahrer*innen in die Gegenrichtung frei gegeben wurde.

Es handelt sich um folgende weitere Straßen:

1. Parsbergstraße
2. Oskar-von-Miller-Straße/Cewestraße
3. Kurfürstenstraße
4. Rosenstraße
5. Glockenstraße
6. Sandstraße
7. Schraystraße

Zur Veranschaulichung ist eine Fotodokumentation als Anlage beigefügt
Daten über das Verkehrsaufkommen liegen nicht vor.

Der ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.) und auch der AGFK (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.) sprachen sich insgesamt für die Freigabe von Einbahnstraßen für Radfahrer*innen in die Gegenrichtung aus.

Der Verkehrsreferent befürwortet pauschal eine Öffnung der Einbahnstraßen für Radfahrer und hat keine Stellungnahme zu einzelnen Straßen abgegeben.

Die Polizeiinspektion Germering hat sich zur Freigabe der einzelnen Straßen, wie aus der nachstehenden Aufstellung ersichtlich, geäußert.

Zu 1.:

Die zulässige Geschwindigkeit in der Parsbergstraße ist 30 km/h. Sie wurde in Fahrtrichtung Dornierstraße als Einbahnstraße beschildert. Das Parken ist in Fahrtrichtung rechts zugelassen, auf der linken Fahrbahnseite ist ein absolutes Halteverbot angeordnet. Die verbleibende Restfahrbahnbreite beträgt ca. 3,50 m. Der Straßenverlauf ist gerade.

Eine Freigabe der Einbahnstraße für Radfahrer*innen in die Gegenrichtung ist rechtlich möglich und

wurde sowohl von der Verwaltung, der Polizei, dem Mobilitätsbeauftragten und Fahrradbeauftragten befürwortet.

Das Parken sollte jedoch auf die linke Seite verlegt werden. Es dürften keine Stellplätze wegfallen.

Zu 2.:

Die Oskar-Miller-Straße/Cewestraße befindet sich innerhalb eines Gewerbegebietes mit entsprechendem LKW Verkehr. Sie ist in Fahrtrichtung Industriestraße als Einbahnstraße beschildert. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 30 km/h. Im Verlauf der Straße befindet sich eine 90-Grad-Kurve.

Bis auf ein kurzes Stück auf Höhe des REWE ist das Parken nur auf der linken Fahrbahnseite gestattet, ansonsten besteht ein absolutes Halteverbot. Die Restfahrbahnbreite beträgt trotz parkender Fahrzeuge mindestens 3,50 m.

Sowohl die Verwaltung, die Polizei, der Mobilitätsbeauftragte als auch der Fahrradbeauftragte sprachen sich jedoch aufgrund des nicht einsehbaren Kurvenverlaufs und auch des LKW Verkehrsaufkommens gegen eine Freigabe dieser Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung aus.

Zu 3.:

Die Kurfürstenstraße befindet sich innerhalb einer Tempo 30 Zone und ist als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Wittelsbacher Straße als Einbahnstraße beschildert. Sie grenzt unmittelbar an die Wittelsbacher Schule (Mittelschule) an. In dieser Straße darf in Fahrtrichtung auf dem gesamten Verlauf beidseits geparkt werden. Auf Höhe des dortigen Einkaufszentrums befinden sich private Senkrechtparkplätze. Die Straße soll im Abschnitt zwischen Wittelsbacher Straße und Luitpoldstraße umgebaut werden. An der bisherigen Parksituation wird nichts verändert, lediglich der Gehweg verschmälert. Die dann verbleibende Fahrbahnrestbreite beträgt dann noch 3,50 m.

Aufgrund der hohen Verkehrsdichte (v.a. Radfahrer) durch die angrenzende Schule, das Verkehrsaufkommen vom und zum Einkaufszentrum, aber auch insbesondere der Tatsache, dass sich dort Senkrechtparkplätze befinden, die beim rückwärts Ausparken Gefahren für die Radfahrer*innen bedeuten, sprachen sich die Verwaltung, der Mobilitätsbeauftragte, der Fahrradbeauftragte sowie die Polizei gegen eine Freigabe der Einbahnstraße für Radfahrer*innen in die Gegenrichtung aus.

Zu 4.:

Die Rosenstraße befindet sich innerhalb einer Tempo 30 Zone und ist zwischen der Lilienstraße und Landsberger Straße als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Landsberger Straße beschildert. Das Parken ist dort derzeit nicht geregelt und damit beidseits möglich, die verbleibende Fahrbahnrestbreite beträgt jeweils ca. 3 m.

Eine Freigabe dieses Abschnitts der Rosenstraße wäre nach Auffassung aller möglich, sofern die Halteverbotssituation gemäß der ERA (siehe obige Ausführungen) geregelt, und nur noch einseitiges Parken zugelassen wird. D.h. es muss mittels Beschilderung vorgegeben werden, dass nur noch auf der linken Seite geparkt werden darf. Es dürften keine Stellplätze entfallen.

Sowohl die Verwaltung, die Polizei, der Mobilitätsbeauftragte als auch der Fahrradbeauftragte befürworten eine Freigabe der Rosenstraße für Radfahrer*innen in die Gegenrichtung.

Zu 5.:

Die Glockenstraße befindet sich innerhalb einer Tempo 30 Zone und ist zwischen der Glückstraße und Hartstraße in Fahrtrichtung Hartstraße als Einbahnstraße beschildert. Das Parken ist derzeit einseitig in Fahrtrichtung rechts auf der Seite der Wohnbebauung zugelassen, die Fahrbahnrestbreite beträgt 3 m. Bei Verlegung der parkenden Fahrzeuge auf die andere Seite - und somit in Fahrtrichtung links - (siehe

Ausführungen zu Punkt 4) würden die Verwaltung, die Polizei, der Mobilitätsbeauftragte sowie der Fahrradbeauftragte eine Freigabe der Glockenstraße für Radfahrer*innen in die Gegenrichtung befürworten. Stellplätze würden keine entfallen.

Zu 6.:

Die Sandstraße befindet sich innerhalb einer Tempo 30 Zone und ist ab dem Beginn der 90-Grad-Kurve (Spardabank Rückseite) bis zur Marktstraße in Fahrtrichtung Marktstraße als Einbahnstraße beschildert. Das Parken ist ab dem Kurvenverlauf in Fahrtrichtung links bis zur Nr. 5 sowohl längs als auch senkrecht zulässig. Es befindet sich ein Behindertenstellplatz im Kurvenbereich und ebenso eine Tiefgarage.

Aufgrund dieser unübersichtlichen Situation lehnen sowohl die Verwaltung, die Polizei, der Mobilitätsbeauftragte als auch der Fahrradbeauftragte eine Freigabe der Sandstraße für Radfahrer in die Gegenrichtung ab.

Zu 7.:

Die Schraystraße ist zwischen Planegger Straße und Schraystraße in Fahrtrichtung Schraystraße als Einbahnstraße beschildert. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 30 km/h. Sie ist ca. 5 m breit, so dass ein einseitiges Parken noch möglich ist, das derzeit nicht geregelt ist. Der Verlauf der Straße ist gerade. Vorausgesetzt, das Parken in der Schraystraße wird nur noch in Fahrtrichtung links zugelassen, befürworten die Verwaltung, die Polizei, der Mobilitätsbeauftragte und Fahrradbeauftragter eine Freigabe der Schraystraße für Radfahrer in die Gegenrichtung.

Beschlussvorschlag:

1. Einer Freigabe folgender Einbahnstraßen für Radfahrer in die Gegenrichtung wird unter Änderung der Halteverbotssituation zugestimmt
 - Parsbergstraße
 - Rosenstraße
 - Glockenstraße
2. Einer Freigabe der Schraystraße zwischen der Planegger Straße und Schraystraße für Radfahrer in die Gegenrichtung wird unter Anordnung eines einseitigen Halteverbots in Fahrtrichtung der Einbahnstraße in diesem Abschnitt zugestimmt
3. Eine Freigabe folgender Einbahnstraßen für Radfahrer in die Gegenrichtung wird abgelehnt:
 - Kurfürstenstraße
 - Oskar-von-Miller-Straße
 - Sandstraße

Fischer, Susanne

genehmigt OB

Fotodokumentation der Einbahnstraßen