

Beschluss-Vorlage 2023/0113 zur Sitzung am 13.06.2023
des PLANUNGS- UND BAUAUSSCHUSSES

TOP 2

öffentlich

Betreff: Verkehrssituation in der Unteren Bahnhofstraße zwischen Hans-Huber-Straße und Ludwig-Thoma-Straße

Finanzielle Auswirkungen?

Ja X

Nein

Kosten laut Beschlussvorschlag:
Euro

Kosten der Gesamtmaßnahme
(nur bei Teilvergaben)

Folgekosten
Euro alle 3
Jahre neu

Kosten lt. Kostenschätzung
Euro
Erstmalig :
5000 €

Veranschlagt
im Ergebnis-HH
2023

im Investitions-HH
2023

mit
Euro

Produktkonto
Haushaltsansatz
Bereits vergeben

Der zuständige Referent / Die zuständige Referentin
wurde gehört

hat zugestimmt X

hat nicht zugestimmt

Sachverhalt:

Im Abschnitt der Unteren Bahnhofstraße zwischen Hans-Huber-Straße und Ludwig-Thoma-Straße befahren immer mehr Busse, LKW, aber auch PKW den Gehweg in Fahrtrichtung Augsburgs Straße. Ursache hierfür sind die dort einseitig in Fahrtrichtung Landsberger Straße am Straßenrand parkenden Fahrzeuge und die dadurch verursachte Straßenverengung auf insgesamt 200 m Länge.

Häufig ist auch zu beobachten, dass Radfahrende auf den Gehweg ausweichen, um der beengten und sicher nicht ungefährlichen Situation zu entgehen. Dies führt wiederum zu einer Gefährdung der Fußgänger.

Historie:

Die Untere Bahnhofstraße ist auf gesamter Länge eine Sammelstraße. Die Geschwindigkeit ist aufgrund eines Stadtratsbeschlusses aus 1999 auf 40 km/h beschränkt. Die Gehwege sind aufgrund der geringen Breiten nicht für Radfahrer frei gegeben, die Fahrbahn selbst ist insgesamt (inkl. Parkraum) ca. 7,50 m breit.

In dem Abschnitt der Unteren Bahnhofstraße zwischen Hans-Huber-Straße und Ludwig-Thoma-Straße fahren jeweils im 20 Minuten Takt 3 Buslinien (853, 857, 858), eine Expressbuslinie (X 850) sowie zwei Nachtlinien (N 80 und N 81).

Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung im Jahr 2016 zu der damals bereits vorhandenen Problematik wurde festgestellt, dass dort im Mittel alle 2 Minuten ein Bus oder LKW fährt und somit häufig Begegnungen zwischen Bus/LKW- Bus/LKW zu verzeichnen sind. Deshalb wurde auf Höhe der Hausnummern 26 und 28 auf ca. 30 m Länge ein absolutes Halteverbot als Ausweichfläche angeordnet. Die übrigen Parkflächen in Fahrtrichtung Landsberger Straße wurden nur für PKW frei gegeben.

Eine Nachuntersuchung 2017 ergab, dass sich dadurch die Situation deutlich entschärft hatte. Dennoch kommt das Befahren des Gehwegs in Fahrtrichtung Augsburgener Straße regelmäßig vor.

Rechtliche Würdigung:

Nach der RAST 06 (Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen) und der EÖA (Empfehlung für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs) sind die empfohlenen Fahrbahnbreiten bei großer Begegnungshäufigkeit von Bus/LKW- Bus/LKW mindestens 6,50 m.

Bei einseitig parkenden Fahrzeugen verbleibt im oben genannten Abschnitt lediglich eine Restfahrbahnbreite von ca. 5 m. Somit fehlen gegenüber der zuvor genannten Richtlinie etwa 1,50 m. Das Befahren dieses Streckenabschnitts ist bei Begegnungen größerer Kraftfahrzeuge jeweils nur in eine Fahrtrichtung möglich, dadurch entsteht trotz der vorhandenen Ausweichfläche ein Nadelöhr (s.o.).

Die Situation für die Radfahrer wird durch die geringe Restbreite und das hohe Verkehrsaufkommen als gefährlich empfunden.

Hierbei fällt auf, dass der innerorts vorgeschriebene Sicherheitsabstand von 1,50 m beim Überholen von Radfahrern dort regelmäßig nicht eingehalten wird. Dies mag zwar auch auf die Unwissenheit der Verkehrsteilnehmer über die neue Regelung zurückzuführen sein, da diese Verstöße auch andernorts festgestellt werden. Die beengten Verhältnisse in der Unteren Bahnhofstraße verleiten aber anscheinend die Fahrzeugführer*innen vermehrt dazu, den Fahrradverkehr ohne die erforderliche Rücksichtnahme mit (teilweise deutlich) zu knappen Sicherheitsabständen zu überholen.

Aufgrund der Länge des zulässigen Parkens (knapp 200 m inkl. der Ausweichebucht auf einer Länge von ca. 30 m) müsste sehr vorausschauend gefahren werden, um nicht „festzustecken“.

Viele Verkehrsteilnehmer sind mit dieser Situation offensichtlich überfordert und schätzen die Situation falsch ein. Weitere Ursachen liegen ggfs. auch in der Unkenntnis der straßenverkehrsrechtlichen Regeln wie Regeln zum Vorbeifahren an einer Fahrbahnverengung, einem Hindernis auf der Fahrbahn oder einem haltenden Fahrzeug nach § 6 StVO oder am Fehlen der gebotenen gegenseitigen Rücksichtnahme nach § 1 Abs. 1 StVO.

Von der Ludwig-Thoma-Straße kommende Verkehrsteilnehmer sehen außerdem beim Abbiegevorgang oftmals nicht, dass ihnen ein Fahrzeug entgegenkommt. So kommt es aufgrund der fehlenden Fahrbahnbreiten zu den Ausweichmanövern auf den Gehweg oder auch Rückwärtsfahrten.

Es besteht nach Auffassung der Verwaltung dringender weiterer Handlungsbedarf, um den Verkehrsfluss zu optimieren und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.

Grundsätzlich sind folgende Lösungsansätze denkbar:

1. Verbreiterung der Fahrbahn zu Lasten der Gehwege:

Eine gesetzlich vorgeschriebene Mindestbreite für Gehwege gibt es in Deutschland nicht. Dennoch hat die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in ihren „Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen“ (EFA) Vorgaben zur Gehwegbreite formuliert. Diese sind zwar nicht verbind-

lich, in der Regel orientieren sich die Planer aber daran. Laut den EFA sollte die Breite von Gehwegen mindestens 2,50 m betragen. Da die Gehwege beidseitig stark frequentiert sind und die in der Empfehlung genannten Breiten ohnehin nicht aufweisen, ist diese Maßnahme nicht zielführend.

2. Verlagerung von einigen Buslinien

Eine Verlagerung von Buslinien ist nicht sinnvoll. Die ÖPNV soll aus Gründen des Klimaschutzes und der Verkehrswende erweitert werden, die Bürger dazu animiert werden, anstelle des Fahrzeugs öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Eine Verlagerung von Buslinien würde sich für manche Bürger unter Umständen nachteilig auswirken, so dass sie dann dieses Angebot nicht mehr nutzen.

Eine Rückfrage beim ÖPNV hat ergeben, dass der Einsatz von kleineren Bussen aufgrund der dortigen Auslastung nicht möglich ist.

3. Einbahnregelung

Eine Einbahnregelung würde zur (zusätzlichen) Verdrängung des Verkehrs in die Wohngebiete führen. Ggfs. wäre auch der ÖPNV massiv betroffen.

4. Anordnung von weiteren Halteverboten durch

- Erweiterung der Ausweichbucht um mehrere Stellplätze oder
- Anordnung von Halteverboten auf dem gesamten Abschnitt der Unteren Bahnhofstraße zwischen Hans-Huber-Straße und Ludwig-Thoma-Straße

Bei Anordnung von weiteren Halteverboten (teilweise oder komplett), würde sich die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs für alle Verkehrsteilnehmer deutlich erhöhen.

Konkret ist damit zu rechnen, dass:

- der für eine Sammelstraße typische und notwendige Verkehrsfluss verbessert wird;
- ein Ausweichen von Fahrzeugen auf die Gehwege begegnet werden kann;
- Die Sicherheitsabstände zu Radfahrenden besser eingehalten werden;
- die Busfahrpläne besser eingehalten werden können.

Nachteilig könnte sich jedoch auswirken, dass durch die dann breitere Fahrbahn höhere Geschwindigkeiten gefahren werden können. Dieser Gefahr kann ggf. durch verstärkte Geschwindigkeitskontrollen begegnet werden.

Sofern die bestehende Halteverbotszone deutlich vergrößert würde – z.B. bis zur Grundstücksgrenze des neuen errichteten Hospizes (ca. 90 m insgesamt) – wäre mit einer deutlichen Verbesserung des Verkehrsflusses zu rechnen.

Zu vermuten ist allerdings, dass sich das auf die Sicherheit und das subjektive Sicherheitsempfinden der Radfahrenden nur bedingt auswirken würde. Allerdings würden in diesem Fall noch ca. 12 Parkplätze in dem Straßenabschnitt verbleiben.

Der AGFK (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V.) erstellt derzeit innerstädtisches Radroutennetz. Der betreffende Abschnitt der Unteren Bahnhofstraße ist Teil des geplanten Radroutennetzes von Nord nach Süd (Augsburger Straße – Untere Bahnhofstraße - Planegger Straße).

Bereits 2017 stellte die Firma i.n.s. (Institut für innovative Städte), die von der Stadt Germering zur Erstellung von fahrradfreundlichen Verkehrskonzepten beauftragt wurde, verschiedene Planungsvarianten für den Abschnitt der Unteren Bahnhofstraße vor. Es wurde vorgeschlagen, dort entweder beidseits Fahrradschutzstreifen anzulegen oder Piktogrammketten aufzubringen.

Da die Markierung von Fahrradschutzstreifen nach Prüfung durch das Tiefbauamt im Abschnitt Augsburger Straße bis Landsberger Straße nicht möglich ist – es fehlt an den notwendigen Fahrbahnbreiten (siehe Anlage) - könnten stattdessen zur Verdeutlichung der Radroute Piktogrammketten

ten aufgebracht werden. Diese entfalten zwar keine Ge- und Verbote, weil sie nicht in der StVO verankert sind. Jedoch weisen sie auf das Vorhandensein von Radfahrenden hin und dienen damit ihrem Schutz (Einführungserlass des BayStMI vom 17.05.2022 Nr. C4-3612-10-87). Erforderlich ist sind beidseitige Halteverbote.

Die Aufbringung der Piktogrammketten (50 Piktogramme à 100 €) kostet ca. 5000 € bei der erstmaligen Aufbringung. Diese müsste voraussichtlich ca. alle 5 Jahre erneuert werden.

Eine Rückfrage beim Hospiz hat ergeben, dass den Betreibern sehr daran gelegen ist, dass der Bereich vor dem Hospiz frei bleibt für Anfahrten von Krankenwagen, Bestattern und der gleichem. Es bestünde neben den Stellplätzen in der Tiefgarage auch die Möglichkeit, oberirdisch 3 Besucherstellplätze auf dem Privatgrund auszuweisen, um die entfallenden Stellplätze ein wenig auszugleichen.

Die Verwaltung ist der Auffassung, dass es unter Berücksichtigung aller geschilderten Erwägungen sinnvoll ist, in der Unteren Bahnhofstraße zwischen Hans-Huber-Straße und Ludwig-Thoma-Straße in Fahrtrichtung Landsberger Straße ein absolutes Halteverbot anzuordnen und im gleichen Abschnitt in beide Fahrtrichtungen Piktogrammketten anzubringen. Es würden ca. 20 Stellplätze entfallen.

Es sind jedoch auf allen Grundstücken Stellplätze vorhanden, die aber nach heutigem Rechtsstand nicht ausreichend sind.

Sollte die Anordnung der Halteverbote beschlossen werden, werden die Anwohner über diese Maßnahme schriftlich informiert. Eine Umsetzung der Beschilderung würde voraussichtlich in ca. 6 – 8 Wochen nach dieser Info erfolgen.

Es wurde die Stellungnahme des MVV, der Polizei, des Verkehrsreferenten, des Mobilitätsbeauftragten und des Fahrradbeauftragten eingeholt.

Der MVV, der Verkehrsreferent, der Mobilitätsbeauftragte und auch der Fahrradbeauftragte sprachen sich für die Anordnung eines Halteverbotes auf gesamter Länge aus. Die Polizei sieht dies kritisch wegen der dann fehlenden Stellplätze und befürchtet, dass beim Überholen die Radfahrer trotz der Halteverbote wegen der Nichteinhaltung des Sicherheitsabstandes Gefahren ausgesetzt werden.

Vorschlag zum Beschlussvorschlag:

1. In der Unteren Bahnhofstraße zwischen Hans-Huber-Straße und Ludwig-Thoma-Straße wird in Fahrtrichtung Landsberger Straße ein absolutes Halteverbot angeordnet
2. Im gleichen Abschnitt werden in beide Fahrtrichtungen Piktogrammketten aufgebracht

Fischer, Susanne

genehmigt OB

Einführungserlass Piktogrammketten

Stellungnahme ÖPNV

Stellungnahme Polizei

Stellungnahme Tiefbauamt

Stellungnahme Verkehrsreferent