

Beschluss-Vorlage 2023/0238 zur Sitzung am 13.06.2023
des PLANUNGS- UND BAUAUSSCHUSSES

TOP 1

öffentlich

Betreff: Verkehrssituation am Kleinen Stachus - Überprüfung zur Anlage von Aufstellflächen und Fahrradschutzstreifen für Radfahrende sowie einer Geschwindigkeitsreduzierung in der Unteren Bahnhofsstraße

Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

Kosten laut Beschlussvorschlag:

Euro

Kosten lt. Kostenschätzung

Euro

Kosten der Gesamtmaßnahme

(nur bei Teilvergaben)

Euro

Folgekosten

einmalig

lfd. jährl.

Euro

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

hat nicht zugestimmt

Sachverhalt:

Im Planungs- und Bauausschuss am 17.01.2023 wurde die Verwaltung beauftragt, zu prüfen, ob Fahrradschutzstreifen sowie Aufstellflächen an den Ampelanlagen im Bereich des Kleinen Stachus für Radfahrende angebracht werden können. Ebenso sollte geprüft werden, ob im Kreuzungsbereich Tempo 20, bzw. Tempo 30 gelten kann.

Zur Zulässigkeit der Geschwindigkeitsbeschränkungen:

Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in diesem Bereich kommt nur unter folgenden Voraussetzungen in Betracht:

1. Zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen (§ 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 StVO)
2. § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO

Zu 1:

Hier ist die Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor (Verkehrs-) Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) zu beachten. Dabei wird unter anderem auf die Höhe des Lärmpegels abgestellt, aber auch die Verkehrsstärken, Fahrzeugarten etc. Diese Lärmberechnungen sind vom Straßenbaulastträger durchzuführen (§ 5b Abs. 5 Straßenverkehrsgesetz –StVG). Darstellun-

gen der Lärmsituation in Lärmkarten (§ 47 BImSchG) reichen nicht aus.

Die Klärung, ob die Voraussetzungen für Verkehrsbeschränkungen zum Lärmschutz vorliegen, ist aufgrund der hierfür notwendigen Verkehrszählungen, Lärmmessungen und -berechnungen nicht kurzfristig möglich.

Zu 2:

Gemäß § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Hierzu bedarf es aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse einer konkreten Gefahr, die von der Verkehrsfläche ausgeht, z.B. dem Belag, dem Fahrbahnverlauf etc.

Aus Sicht des Straßenverkehrsamtes, Tiefbauamtes und der Polizei geht vom genannten Abschnitt keine konkrete Gefahr aus, so dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 hier nicht zulässig ist. Auch die in § 45 Abs. 9 StVO genannten Voraussetzungen der Ausnahmetatbestände, namentlich der sog. streckenbezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung gem. § 45 Abs. 9 S. 4 Ziff. 6 StVO liegen nicht vor.

Das Tiefbauamt hat sich am Beispiel des Kleinen Stachus am 01.03.2023 ein neues Messgerät vorführen lassen, das neben den gefahrenen Geschwindigkeiten auch verschiedene Verkehrsteilnehmer sowie Abbiegevorgänge darstellen kann. Wie man anhand der aktuellen, wenn auch nur temporären, Geschwindigkeitsauswertungen (15:24 – 17:29) erkennen kann, ist die Durchschnittsgeschwindigkeit unter 30 km/h (siehe Anlage).

Das bestätigt die Auffassung der o.g. Ämter.

Geschwindigkeitsreduzierung auf 20 (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)

In zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion (verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche) können auch Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen von weniger als 30 km/h angeordnet werden (§ 45 Abs. 1 d StVO).

Dabei sind Fußgänger und Fahrzeugführer baulich und verkehrsrechtlich getrennt zu führen. Radfahrer und Kraftfahrzeuge (Kfz) werden auf der Fahrbahn und Fußgänger auf dem Gehweg geführt. Die Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen sichern dabei die Erreichbarkeit von Geschäften und Restaurants mit dem Kfz. Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche können ein geeignetes Mittel zur kurzfristigen Verbesserung der Verkehrssituation und -beruhigung in sensiblen Straßenabschnitten ohne kostenintensive Umbaumaßnahmen darstellen.

Nicht zuletzt wegen des hohen Verkehrsaufkommens (Durchgangsverkehr 2012: 11- 12.000 FZ/Tag) ist für den Bereich des Kleinen Stachus die überwiegende Aufenthaltsfunktion (derzeit) nicht gegeben. Aktuelle Verkehrszählungen liegen nicht vor. Allerdings wurden bei oben genannter Probemessung für 2 h im Zeitraum 15:24 bis 17:29 Uhr insgesamt 1.719 Fahrzeuge gemessen sowie 439 Fußgänger, so dass eher von einer Zunahme des Verkehrsaufkommens gegenüber der letzten Zählung 2012 auszugehen ist. Der Schwerverkehr war im Erprobungszeitraum (siehe oben) nur gering.

Bereits aufgrund der 2012 gemessenen Zahlen wäre eine Beschilderung des Abschnitts als verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs nur haltbar, wenn der Durchgangsverkehr umgeleitet würde.

Die Polizei lehnt eine Ausweisung des Abschnitts in ihrer Stellungnahme vom 19.09.2022 aus diesen Gründen ab.

Auch der MVV hat sich mit Email vom 02.11.2022 negativ geäußert. Hintergrund ist die Befürchtung, den ohnehin engen Fahrplan nicht mehr zu schaffen und unter Umständen dann mehr Fahrzeuge einsetzen zu müssen.

Markierung von Fahrradschutzstreifen sowie Aufstellflächen:

Allgemeines:

Nach der RAST 06 (Richtlinie für die Anlage von Straßen) und auch der ERA (Empfehlung für Radverkehrsanlagen) dürfen Fahrradschutzstreifen, die Teil der Fahrbahn sind, nur **im Ausnahmefall** befahren werden, vorausgesetzt der Radverkehr wird nicht gefährdet. Fahrzeuge dürfen auf Schutzstreifen nicht parken. Bei Fahrbahnbreiten von 7 m und mehr soll die Anlage von Fahrradschutzstreifen geprüft werden (ERA).

Breite eines Fahrradschutzstreifens:

Nach dem neuen Handlungsleitfaden des Innenministeriums zum Verkehrssicherheitsprogramm 2023 beträgt die Mindestbreite eines Fahrradschutzstreifens 1,50 m plus 0,75 m Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr (2,25 m je Fahrtrichtung).

Im Gegensatz hierzu verlangt die ERA eine Regelbreite von 1,50 m (mindestens jedoch 1,25 m) plus 0,50 m Sicherheitstrennstreifen für Längsparker und 0,75 m für Senkrechtparker (1,75 m bzw. 2 m)

Fahrbahnbreiten:

Nach der ERA ist eine Restfahrbahnbreite (Breite zwischen den Schutzstreifen) von mindestens 4,50 m ausreichend. Beidseitige Schutzstreifen erfordern Fahrbahnbreiten von mindestens 7 m ($4,50\text{ m} + 2 \times 1,25\text{ m}$). Allerdings wird hier nicht von am Fahrbahnrand parkenden Fahrzeugen ausgegangen. Dann käme noch 1 m hinzu ($2 \times 0,50\text{ m}$ Sicherheitstrennstreifen). Insgesamt wären nach der ERA somit entweder 8 m bei Längsparkern bzw., 8,50 m bei Senkrechtparkern erforderlich.

Nach dem Handlungsleitfaden Radverkehr zum Verkehrssicherheitsprogramm 2023 wären 9 m notwendig.

Folgende Fahrbahnbreiten sind insgesamt am Kleinen Stachus gegeben:

Untere Bahnhofstraße: 9 m

Hartstraße: 6,10 m

Kleinfeldstraße: 6,50 m

Otto-Wagner-Straße: 7,39 m und streckenweise (insbesondere im Einmündungsbereich am Kleinen Stachus) deutlich weniger

Planegger Straße: 9 m

Aufgrund der fehlenden Mindestbreiten können sowohl an den Einmündungen des kleinen Stachus zur Hartstraße, Kleinfeldstraße und Otto-Wagner-Straße keine Schutzstreifen eingerichtet werden.

Untere Bahnhofstraße:

In der Unteren Bahnhofstraße gibt es derzeit vom Kreisverkehr bis zur Frühlingsstraße einen getrennten Geh- und Radweg. Der Radfahrer muss dann ab Höhe Frühlingsstraße auf der Fahrbahn weiterfahren. In der Gegenrichtung wird der Radfahrer ab der Südendstraße auf einen getrennten Geh- und Radweg geführt. Eine Aufhebung der benutzungspflichtigen Radwege wird in Betracht gezogen und zurzeit intern geprüft.

In dieser Straße findet Linienbusverkehr mit 2 Linienbussen (Linien 260 – 858) im 20 Minuten Takt von und zum S-Bahnhof statt. Das bedeutet, dass sich regelmäßig und nicht nur ausnahmsweise Busse in beiden Fahrtrichtungen begegnen, die die gesamte Fahrbahn benötigen.

Außerdem gibt es im Abschnitt Kreisverkehr bis Kleiner Stachus zeitlich beschränkte Parkbuchten, die als Längsparkplätze errichtet wurden, um den Kundinnen und Kunden den Besuch der dort zahlreich angesiedelten Einzelhändler zu ermöglichen (Parkbuchten vor der Post: Mo-Sa 6 -9 h Postfahrzeuge mit Parkausweis frei und Mo-Fr 9-20 h und Sa 9-13 h- sowie die übrigen Parkbuchten: Mo-Fr 7-20 h und Sa 7-13 h). Es finden somit über den Tag verteilt zahlreiche Ein- und Ausparkvorgänge mit Querung des Fahrrad- Schutzstreifens statt.

Bedingt durch das hohe Verkehrsaufkommen, aber auch die Tatsache, dass sich in dieser Straße 2 Buslinien begegnen, muss von einem regelmäßigen und nicht nur ausnahmsweise Überfahren der angedachten Fahrradschutzstreifen ausgegangen werden (siehe obige Ausführungen zur Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs). Allein aus diesem Grunde ist die Anlage von Fahrrad-schutzstreifen hier nicht zulässig.

Sicherheitsrelevant sind außerdem faktisch häufig in 2. Reihe haltende/parkende Fahrzeuge (Lieferfahrzeuge, aber auch private PKW).

Planegger Straße:

Die Planegger Straße ist ebenfalls eine Hauptverkehrsstraße (Sammelstraße).

Im Einmündungsbereich zum Kleinen Stachus sind die zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreiten aufgrund der notwendigen Linksabbiege- und Geradeausspur zu schmal. Im weiteren Verlauf der Planegger Straße verfügt diese zum Teil über die notwendigen Fahrbahnbreiten zur Markierung von Fahrradschutzstreifen. In den übrigen Abschnitten wäre eine Markierung von Piktogrammketten möglich. Jedoch parken in einzelnen Abschnitten zahlreiche Fahrzeuge, so dass die Anordnung von Halteverboten über längere Abschnitte notwendig ist. In welchem Maße müsste noch geprüft werden.

Zusammenfassend ist die Verwaltung der Auffassung, dass eine Markierung von Fahrradschutzstreifen und damit eine Führung des Radverkehrs nur dann Sinn macht, wenn sie konsequent und nicht nur punktuell erfolgt. Lediglich Aufstellflächen an Knotenpunkten aufzubringen oder nur in Abschnitten einen Schutzstreifen zu kennzeichnen kann nicht zielführend sein.

Vorschlag zum Beschluss:

Die Mitglieder des Planungs- und Bauausschusses nehmen Kenntnis vom Sachvortrag der Verwaltung.

Fischer, Susanne

genehmigt OB

§ 45 StVO

Auswertungen

Stellungnahme Polizei

Stellungnahme MVV