



Geschäftsbereich / Fachbereich
Geschäftsbereich 2 - Bauwesen und
Naturschutz

Sachbearbeiter
Herr Härta

Az.: 610/11-22/Ht

Beratung	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss	17.07.2018	öffentlich	Entscheidung
Betreff Künftige Führung des Radverkehrs in der Bahnhofstraße in Gauting, Abschnitt zwischen Bahnhofplatz und Einmündung Ammerseestraße			
Anlagen: OBERMEYER_Verkehrskonzept_Bahnhofsareal_PLANUNG_12_veränderte_PuR_Positionierung_02062016 OBERMEYER_Vorplanung_Bahnhofstr_Gauting_Variante_29062018			

Sachverhalt:

I. Im Verkehrskonzept des Ing.-Büros Obermeyer für das Bahnhofsareal von Gauting wird für die Bahnhofstraße im Abschnitt zwischen Bahnhofplatz und Einmündung der Ammerseestraße folgende künftige Aufteilung der öffentlichen Verkehrsflächen vorgeschlagen (vgl. hierzu die anliegende Plandarstellung):

in Richtung Bahnhofplatz (= aufwärts):

3,53 m Gehweg
1,60 m separater Radweg
0,75 Sicherheitsstreifen
2,00 m Parkstreifen für Längsparker

in Richtung Einmündung Ammerseestraße (= abwärts):

4,00 m Gehweg
2,50 m Parkstreifen für Längsparker inkl. 0,50 m Sicherheitsstreifen
1,50 m Radverkehrsschutzstreifen

Die Fahrbahn hat einschließlich des Radverkehrsschutzstreifens eine Breite von insgesamt 6,50 m.

II. Aktuell ist durch das Ing.-Büro Obermeyer die Variante geprüft worden, bei der in der Bahnhofstraße in Richtung Ammerseestraße anstelle eines Radverkehrsschutzstreifens ein separater Radweg angelegt würde. Dies würde zu folgender künftiger Aufteilung der öffentlichen Verkehrsflächen führen (vgl. hierzu die anliegende Plandarstellung):

in Richtung Bahnhofplatz (= aufwärts):

3,02 m Gehweg
1,60 m separater Radweg
0,75 Sicherheitsstreifen
2,00 m Parkstreifen für Längsparker

in Richtung Einmündung Ammerseestraße (= abwärts):

2,50 m Gehweg
1,60 m separater Radweg
0,75 Sicherheitsstreifen
2,00 m Parkstreifen für Längsparker

Die Fahrbahn hat eine Breite von insgesamt 6,50 m.

III. In der Gesamtschau der beiden oben aufgeführten Varianten empfiehlt das Ing.-Büro Obermeyer die Variante, bei der abwärts in Richtung Einmündung Ammerseestraße ein Radverkehrsschutzstreifen angelegt wird, weiterzuverfolgen. Dies wird folgendermaßen begründet:

1. In Anwendung der zuständigen Richtlinie ERA 2010 sollte bergab (> 5%) aufgrund der höheren Geschwindigkeiten und der hieraus resultierenden Differenzgeschwindigkeiten insbesondere zum Fußgängerverkehr eine Führung auf Fahrbahnniveau bevorzugt werden, während bergauf durch die seitlichen Ausgleichsbewegungen oder Schieben des Fahrrads mehr Platz benötigt wird. Eine asymmetrische Querschnittsaufteilung ist daher bei Straßen mit Längsneigung (> 3%) sinnvoll bzw. nicht unüblich. Darüber hinaus treten die Radler nach Ankunft der S-Bahn oft gepulkt auf, so dass die fiktive stündliche Radverkehrsstärke mehr als 100 Radler/h beträgt.

2. Ein weiteres Argument für die Führung des Radfahrverkehrs auf einem Schutzstreifen begleitend zur Fahrbahn ist die noch nicht geklärte Weiterführung des Radverkehrs im signalisierten Kreuzungsbereich mit der Ammerseestraße. Bei Ankunft des Radfahrers auf der Fahrbahn stehen noch beide Lösungsmöglichkeiten zur weiteren Führung (als separater Radweg oder als Radfahrstreifen) zur Verfügung. Im Fall der Ankunft auf einem separaten Radweg ist z.B. der Übergang zu einem Schutz- oder Radfahrstreifen deutlich schwieriger bzw. hinsichtlich der Verkehrssicherheit problematisch.

Bauliche Ausführung des Radverkehrsschutzstreifens:

Gemäß der ERA 2010 werden hier alle Regelwerte eingehalten. Bei keiner der gewählten Abmessungen handelt es sich also nur um Mindestwerte. Die Breite des Schutzstreifens beträgt 1,50 m. Zusätzlich wird ein Sicherheitsstreifen von 0,50 m zum Parkstreifen (2,00 m breit) eingehalten. Die verbleibende Fahrbahnbreite für den motorisierten Verkehr beträgt 5,00 m. Der Radverkehrsschutzstreifen darf durch den motorisierten Verkehr überfahren werden.

Darüber hinaus ist auf folgendes hinzuweisen. Nur bei der Anlegung eines Radverkehrsschutzstreifens abwärts ist es möglich, einen Gehweg in einer Breite von 4,00 m auf dieser Seite der Bahnhofstraße anzulegen. Aufgrund der künftig neuen Ladennutzungen auf dieser Seite der Bahnhofstraße ist hier ein erhöhtes Aufkommen an Fußgängern zu erwarten. Daher ist es sinnvoll, für den verstärkten Fußgängerverkehr einen breiteren Gehweg auf dieser Seite der Bahnhofstraße anzubieten.

Stellungnahmen:

FB 25/ Tiefbau:

Seitens des Fachbereiches Tiefbau wird die Variante „in Richtung Einmündung Ammerseestraße (= abwärts):“

4,00 m breitem Gehweg

2,50 m Parkstreifen für Längsparker inkl. 0,50 m Sicherheitsstreifen

1,50 m Radverkehrsschutzstreifen

favorisiert.

Mit großzügig gestalteten Seitenbereichen, die zudem eine Straßenraumbegrünung zulassen, erhöht sich die Aufenthaltsqualität und es wird trotzdem ausreichend Kapazität geboten, um den verbleibenden Verkehr konfliktfrei fahren zu lassen.

Beschlussvorschlag:

1. Der Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss nimmt Kenntnis von der Beschlussvorlage der Verwaltung (Drucksache Ö 0725) vom 09.07.2018.
2. Der Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss beschließt, dass in der Bahnhofstraße in Gauting im Abschnitt zwischen Bahnhofplatz und Einmündung der Ammerseestraße folgende künftige Aufteilung der öffentlichen Verkehrsflächen realisiert werden soll:

in Richtung Bahnhofplatz (= aufwärts):

3,53 m Gehweg

1,60 m separater Radweg

0,75 Sicherheitsstreifen

2,00 m Parkstreifen für Längsparker

in Richtung Einmündung Ammerseestraße (= abwärts):

4,00 m Gehweg

2,50 m Parkstreifen für Längsparker inkl. 0,50 m Sicherheitsstreifen

1,50 m Radverkehrsschutzstreifen

Gauting, 11.07.2018

Unterschrift