



---

|   |                       |
|---|-----------------------|
| <b>Geschäftsbereich / Fachbereich</b>                   | <b>Sachbearbeiter</b> |
| Geschäftsbereich 3 - Öffentliche Sicherheit und Ordnung | Herr Grusdas          |

Az.:

---

|   |              |                   |                      |
|---|--------------|-------------------|----------------------|
| <b>Beratung</b>                         | <b>Datum</b> | <b>Behandlung</b> | <b>Zuständigkeit</b> |
| Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss | 30.06.2020   | öffentlich        | Entscheidung         |

---

**Betreff**

Vorbereitung der oberen Bahnhofstraße im Zuge der Baumaßnahme am Grundschulareal auf die weitere städtebauliche Transformation; Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

**Anlagen:**

20\_Piktogrammreihe  
Antrag\_UEV\_ObereBahnhofstraße  
OBERMEYER\_Verkehrskonzept\_Bahnhofsareal\_PLANUNG\_12\_veränderte\_PuR\_Positionierung

---

**Sachverhalt:**

Auf beigefügten Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 15.06.2020 wird verwiesen.

Stellungnahme der Verwaltung:

1. Vorverlegung des Tempo 30 Schildes zur besseren Sichtbarkeit vor die Einmündung der Hubert-Deschler-Straße

Die Vorverlegung ist möglich, jedoch ist die Beschilderung nach der Hubert-Deschler-Str. ebenfalls erforderlich, um den ausbiegenden Verkehr auf Tempo 30 hinzuweisen. Somit stehen auf ca. 30 m Abstand zwei inhaltsgleiche Verkehrszeichen. Unserer Einschätzung nach, sollte der jetzige Standort beibehalten werden da er von den Verkehrsteilnehmern ausreichend früh wahrnehmbar ist, ggf. kann der Standort im Rahmen der Fertigstellung des Umbaus modifiziert werden.

2. Anbringung einer moderaten kissenartigen Schwelle auf Höhe des Tempo 30 Schildes zur Verdeutlichung, dass man als Verkehrsteilnehmer die Staatsstraße verlässt und in einen anderen (verkehrsberuhigten) Bereich einfährt.

Der Einbau von Schwellen in der Straße ist, außer in verkehrsberuhigten Bereichen (Schrittgeschwindigkeit), unzulässig. Die Straßenbaubehörde würde damit ihrer Verkehrssicherungspflicht zuwiderhandeln. Zulässig sind sog. Aufpflasterungen in der in den Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE 85) dargestellten Ausführung und Anwendung (vgl. IMBek vom 2.6.1986 MABI S. 259). Auch hierbei muss darauf geachtet werden, dass Fahrzeuge, die zulässiger Weise mit der erlaubten Geschwindigkeit die Aufpflasterungen befahren, dabei keinen Schaden nehmen können. Ansonsten setzt die Haftung des Straßenbaulastträgers ein.

Ergänzung des Fachbereichs Tiefbau:

Die Einsatzmöglichkeiten von Schwellen sind auf Grund ihrer begrenzten Wirkung in Verbindung mit sicherheitstechnischen und gestalterischen Problemen sehr gering und sollten nach [FGSV94] nur in Ausnahmefällen zur Anwendung kommen. Schwellen haben große Nachteile und deren Einbau wird heute als Maßnahme zur Verkehrsberuhigung nicht mehr empfohlen: Ein wesentlicher Nachteil von Schwellen ist die lediglich punktuell in Erscheinung tretende Wirkung. Zudem rufen sie eine unetstetige Fahrweise hervor, die sich in zusätzlichen Brems- und Beschleunigungsmanövern bemerkbar macht. Hierdurch kann eine erhöhte Belastung durch Abgase und Lärm entstehen [FGSV94; NatZ11]. Ferner werden durch das Überfahren der Schwellen sowohl auf die Insassen, bei schweren Fahrzeugen auch auf die Umgebung (z. B. angrenzende Gebäude) ein unangenehmer Stoß bzw. Erschütterungen ausgeübt. Weiterhin können sie die Notfalldienste (Rettungsdienst, Polizei, Feuerwehr) und Winterräumdienste behindern.

3. Beidseitiges Anbringen von Piktogrammketten mit Fahrradsymbolen, als Orientierungs- und Gestaltungsmittel zwischen Einmündung Ammerseestraße und Radweganschluss am Bahnhofplatz

Sachstand des Fachbereichs Tiefbau:

Gem. abgestimmter Planung „Obermeyer“ wird in nördl. Richtung ab der Hubert-Deschler-Straße bis Bahnhofplatz 9 (Hotel Simon) ein von den Parkbuchten und der Gehbahn getrennter Radweg errichtet und in entgegengesetzter Richtung wird für die Radfahrer ein Schutzstreifen ausgebildet (

4. Anbringung eines Fahrradaufstellstreifen an der Einmündung Ammerseestraße in Fahrtrichtung abwärts (Gemeindestraße)

siehe 3.

5. Anforderung auf Anbringung eines Fahrradaufstellstreifens an der Einmündung Ammerseestraße in Fahrtrichtung aufwärts (Staatsstraße)

In der VRAO vom LRA STA vom 28.04.2020 ist derzeit eine vorgezogene Haltelinie für den Radverkehr vorgesehen sowie vor dem Bereich der LSA an der Einmündung der Ammerseestraße sind auf dem Schutzstreifen für Radfahrer mindestens ein Richtungspfeil geradeaus und links ab so aufzubringen, dass Radfahrer mit Ziel Ammerseestraße rechtzeitig den Schutzstreifen verlassen und sich in mit dem Mischverkehr in Linksabbiegespur einordnen können.

## 1. Finanzielle Auswirkungen

JA  (bitte die weiteren Punkte ausfüllen), aktuell jedoch nicht zu beziffern.

### **Stellungnahme des Bereichs Bauleitplanung:**

I. Im Verkehrskonzept des Ing.-Büros Obermeyer für das Bahnhofsareal von Gauting aus dem Jahr 2016 wird für die Bahnhofstraße im Abschnitt zwischen Bahnhofplatz und Einmündung der Ammerseestraße folgende künftige Aufteilung der öffentlichen Verkehrsflächen vorgeschlagen (vgl. hierzu auch 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. 2018 ist durch das Ing.-Büro Obermeyer daneben noch eine 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:

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 hat das Ing.-Büro Obermeyer empfohlen, 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 Bahnhof-

straße 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.

**IV.** Der Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss hat in seiner Sitzung am 17.07.2018 den Beschluss gefasst, dass in der Bahnhofstraße in Gauting im Abschnitt zwischen Bahnhofplatz und Einmündung der Ammerseestraße die oben unter I. aufgeführte Variante (= mit Radverkehrsstreifen abwärts) realisiert werden soll

#### **Beschlussvorschlag gemäß Antrag der Fraktion Bündnis90/Die Grünen:**

1. Der Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss nimmt Kenntnis von der Beschlussvorlage Ö0046.
2. Der Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss beschließt:
  - 2.1. Vorverlegung des Tempo 30 Schildes zur besseren Sichtbarkeit vor die Einmündung der Hubert-Deschler-Straße
  - 2.2. Anbringung einer moderaten kissenartigen Schwelle auf Höhe des Tempo 30 Schildes zur Verdeutlichung, das man als Verkehrsteilnehmer die Staatsstraße verlässt und in einen anderen (verkehrsberuhigten) Bereich einfährt.
  - 2.3. Beidseitiges Anbringen von Piktogrammketten mit Fahrradsymbolen, als Orientierungs- und Gestaltungsmittel zwischen Einmündung Ammerseestraße und Radweganschluss am Bahnhofplatz
  - 2.4. Anbringung eines Fahrradaufstellstreifen an der Einmündung Ammerseestraße in Fahrtrichtung abwärts (Gemeindestraße)
  - 2.5. Anforderung auf Anbringung eines Fahrradaufstellstreifens an der Einmündung Ammerseestraße in Fahrtrichtung aufwärts (Staatsstraße)

**Gauting, 23.06.2020**

---

**Unterschrift**