



Geschäftsbereich / Fachbereich	Sachbearbeiter
Geschäftsbereich 3 - Öffentliche Sicherheit und Ordnung, Ortsrecht	Frau Gillitzer

Az.:

Beratung	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschuss	02.05.2023	öffentlich	Entscheidung

Betreff

Einrichtung einer Fahrradstraße in der Gartenpromenade im Abschnitt zwischen Ammerseestraße und Unterbrunner Straße oder in Gänze mit dem Zusatz „Anlieger Frei,“

Sachverhalt:

In der 10. Sitzung des Umwelt-, Energie- und Verkehrsausschusses am 29.03.2022 hat der Ausschuss die Beschlussvorlage Ö/0353/XV.WP zur Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone (sog. Spielstraße) in der Gartenpromenade abgelehnt. Die Verwaltung wurde mit der Prüfung beauftragt, ob die Gartenpromenade im Abschnitt zwischen Ammerseestraße und Unterbrunner Straße oder in Gänze zur Fahrradstraße mit dem Hinweis Anlieger frei erklärt werden kann.

Mit dem Verkehrszeichen Nr. 244 StVO „Beginn Fahrradstraße“ wird die gesamte Fahrbahn als Sonderweg für Radfahrer ausgewiesen. Je nach Zusatzschild wird zwischen drei Stufen einer Fahrradstraße unterschieden:

- „Echte“ Fahrradstraße: neben Fahrrädern und Elektrokleinstfahrzeugen sind keine anderen Verkehrsmittel zugelassen.
- „Unechte“ Fahrradstraßen: Der Kraftverkehr muss auf Radfahrer besondere Rücksicht nehmen. Radfahrer dürfen nebeneinander fahren.
 - „Kraftfahrzeuge frei“ – durch das Zusatzschild „Kraftfahrzeuge frei“ sind Kraftfahrzeuge wie Autos, Lastwagen, Mofas, Motorroller oder Motorräder zugelassen.
 - „Anlieger frei“ – zugelassen ist ausschließlich Kraftfahrzeugverkehr von Anliegern. Darunter versteht man Verkehr, der zu den angrenzenden Grundstücken hinführt oder von ihnen ausgeht, sog. Ziel- und Quellverkehr. Dem Anliegerverkehr ist darüber hinaus auch der kleinräumige Ziel- und Quellverkehr aus dem betreffenden Bauquartier zuzuordnen.

Bei der Ausweisung der Gartenpromenade als Fahrradstraße mit „Anlieger frei“, blieben die aktuellen Regeln für Höchstgeschwindigkeit und Vorfahrt identisch. Sofern nicht anders beschildert, gilt „rechts vor links“ und Tempo 30 für Fahrräder und Kraftfahrzeuge gleichermaßen. Der Lieferverkehr für Anlieger bleibt zugelassen.

Folgende Änderungen ergäben sich: das Nebeneinanderfahren von Fahrradfahrern wäre erlaubt (auch in Gruppen, z.B. Kinder auf dem Weg zur Schule). Das Tempo wird durch die Radfahrer bestimmt. Autofahrer müssen auf den Radverkehr besondere Rücksicht nehmen und gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern. Radfahrer dürfen den Kraftverkehr weiterhin nicht vorsätzlich behindern, vgl. § 1 Abs. 2 StVO. Die Regelbreite der Fahrbahn muss mindestens 4 m betragen, vgl. Empfehlung des Leitfadens „Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis“.

Notwendige Mindestfahrbahnbreite

Grundsätzlich ist bei der Aufteilung des Straßenraumes in Fahrradstraßen aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Erkennbarkeit zusätzlich zum Seitenraum und zur Fahrbahn ein Sicherheitsraum zwischen ruhendem Verkehr und der Fahrgasse bereitzustellen. Damit ein Fahrrad einem

Kraftfahrzeug begegnen kann, ohne von seiner Fahrlinie abweichen zu müssen, ist eine Regelbreite von 4,00 m notwendig. Die 4,00 m ergeben sich wie folgt: 1,00 m (Verkehrsraum Radfahrer) + 0,75 m (Begegnungsabstand) + 2,25 m (PKW). Die Breite von 4,00 m ermöglicht auch eine problemlose Begegnung von zwei nebeneinander fahrenden Fahrrädern.

Die Gartenpromenade hat im Abschnitt zwischen Ammerseestraße und Unterbrunner Straße eine Breite von ca. 5,50 m. Abzüglich einer PKW-Breite von 2 m - 2,25 m bleibt eine Restbreite von 3,50 m - 3,25 m übrig. Der Abschnitt zwischen Unterbrunner Straße und Pippinstraße weist ähnliche Breiten auf. Die breiteste Stelle beträgt in diesem Abschnitt ca. 5,40 m, die engste Stelle eine Breite von 5,00 m.

Nach der Empfehlung des o.g. Leitfadens soll eine Fahrradstraße eine Mindestbreite von min. 4,00 m aufweisen. Folglich müsste auf der gesamten Länge der Gartenpromenade ein beidseitiges absolutes Haltverbot errichtet werden.

Verhältnismäßigkeit

Die Ausweisung der Gartenpromenade als Fahrradstraße ist grundsätzlich geeignet, den Radverkehr zu fördern. Das Zusatzschild „Anlieger frei“ müsste dabei aber auch das mildeste Mittel zur Erreichung dieses Ziels darstellen. Eine Zusatzbeschilderung mit „Anlieger frei“ ist dann erforderlich, wenn es keine Handlungsalternative gibt, die in die Rechte der Betroffenen weniger eingreift. Nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden, die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Der Erlass einer verkehrsregelnden Anordnung nach § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO setzt eine konkrete Gefahr für die Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs voraus. Hierfür ist nicht erforderlich, dass sich ein Schadensfall bereits realisiert hat. Die hinreichende Wahrscheinlichkeit, dass in absehbarer Zukunft Schadensfälle eintreten können ist ausreichend. Dies beurteilt sich danach, ob die konkrete Situation an einer bestimmten Stelle oder Strecke die Befürchtung nahelegt, dass die zu bekämpfende Gefahrenlage eintritt. Zu einer solchen Gefahrenlage liegen der Verwaltung keine Erkenntnisse vor.

Aus § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO folgt zudem, dass die Anordnung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen aufgrund besonderer Umstände zwingend erforderlich sein muss. Das ist der Fall, wenn die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der Straßenverkehrsordnung für einen sicheren und geordneten Verkehrsablauf nicht ausreichen. Ausgehend von diesen Maßstäben, ist die Voraussetzungen von § 45 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 9 Satz 1 StVO in Gestalt einer konkreten Gefahr für die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs für eine Beschilderung mit dem Zusatzzeichen „Anlieger frei“ aus Sicht der Verwaltung nicht gegeben. Bei der Planung einer Fahrradstraße ist die Abwägung der Belange verschiedener Verkehrsteilnehmer zu beachten. Da das Zusatzschild „Kraftfahrzeuge frei“ die Rechte des Kraftverkehrs weniger einschneidet, stellt es das mildere Mittel dar.

Die Studie des „Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.“, die bundesweit 197 Fahrradstraßen untersucht hat, hat ergeben, dass 63 % der Fahrradstraßen mit dem Zusatzzeichen „Kraftfahrzeuge frei“, 16 % mit dem Zusatzzeichen „Anlieger frei“ und 21 % sonstigen Kombinationen angeordnet wurden.

Eine Ausweisung als Anliegerstraße ist rechtlich möglicherweise problematisch, da dies einen Ausnahmetatbestand darstellt und öffentliche Einrichtungen grundsätzlich allen Bürgerinnen und Bürgern gleichermaßen zur Verfügung stehen. Neben dem Klagerisiko würde auch ein Präzedenzfall für weitere sog. „Privatstraßen“ geschaffen werden, da der Verkehr in anliegende Straßen verdrängt wird.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße ist angemessen, wenn die Nachteile zum angestrebten Erfolg nicht in einem erkennbaren Missverhältnis stehen. Grundsätzlich könnte die Fahrradstraße in der Gartenpromenade einen positiven Effekt auf den Radverkehr haben. Zu bedenken ist, dass Fahrradstraßen über den gesamten Streckenzug möglichst einheitlich gestaltet werden sollen. Der Radverkehr sollte, abgesehen von Kreuzungen mit Hauptverkehrsstraßen, möglichst Vorfahrt erhalten, damit die Fahrradstraße auch ihrer Bedeutung als Infrastrukturelement mit Vorrang Radfahrer gerecht wird. Sofern es aus verkehrstechnischen oder baulichen Gründen nicht möglich ist, einer Fahrradstraße an der überwiegenden Mehrheit der Knotenpunkte Vorfahrt einzuräumen, ist zu hinterfragen, ob die Einrichtung einer Fahrradstraße auf diesem Streckenzug überhaupt sinnvoll ist.

Die Gartenpromenade wird von der Unterbrunner Straße (Hauptverkehrsstraße) geteilt. Die Unterbrunner Straße ist eine stark befahrene Straße, die keinen Fahrradschutzstreifen aufweist. Hier könnte eine Gefahrensituation geschaffen werden, die sich zum Nachteil des Radfahrers auswirken könnte, wenn sich dieser in Sicherheit wiegt und an der Kreuzung Unterbrunner Straße und Gartenpromenade mit einer Gefahrenlage konfrontiert wird. Es gilt zu entscheiden, ob die Vorteile einer Fahrradstraße mit dem Zusatzzeichen „Anlieger frei“ die Nachteile eindeutig überwiegen und die Einrichtung einer Fahrradstraße damit angemessen ist.

Finanzielle Auswirkungen

JA

Stellungnahmen GB 2 Bauwesen, Tiefbau:

Wegen der Unterbrechung der Gartenpromenade durch die Unterbrunner Straße muss die Fahrradstraße 2 x getrennt ausgeschildert werden:

Abschnitt zw. Unterbrunner Straße und Ammerseestraße (ca. 200 m)

- 7 VZ „Halteverbot“ (incl. Rohrpfeiler, Bodenhülse u. Befestigungsmaterial)
265 €/VZ = 1.855 €
150-250 €/VZ = 1.050-1.750 € Kosten Bau- und Betriebshof (Mitarbeiter, Fahrzeug, Arbeitsgeräte, Maschinen)
Σ 2.905-3.605 €
- 4 VZ „Fahrradstraße“ (2 x Beginn FS, 2 x Ende FS), (incl. Rohrpfeiler, Bodenhülse u. Befestigungsmaterial)
- 280-305 €/VZ = 1.120-1.220 €
150-250 €/VZ = 600-1.000 € Kosten Bau- und Betriebshof (Mitarbeiter, Fahrzeug, Arbeitsgeräte, Maschinen)
Σ 1.720-2.220 €
- 2 VZ „Anlieger frei“ (incl. Befestigungsmaterial ohne Rohrpfeiler u. Bodenhülse)
100 €/VZ = 200 €
100 €/VZ = 200 € Kosten Bau- und Betriebshof (Mitarbeiter, Fahrzeug, Arbeitsgeräte, Maschinen)
Σ 400 €
- 2 Piktogramme
ca. 1.000-1.500 € Material-/ Lieferkosten pro Piktogramm
250 €/VZ = 500 € Kosten Bau- und Betriebshof (Mitarbeiter, Fahrzeug, Arbeitsgeräte, Maschinen)
Σ 1.500-2.000 €

Abschnitt zw. Unterbrunner Straße und Pippinstraße (ca. 280 m)

- 10 Halteverbote + ggf. Hülsensetzung
265 €/VZ = 2.650 €
150-250 €/VZ = 1.500-2.500 € Kosten Bau- und Betriebshof (Mitarbeiter, Fahrzeug, Arbeitsgeräte, Maschinen)
Σ 4.150-5.150 €
- 4 Schilder Fahrradstraße (2 x Beginn FS, 2 x Ende FS)
280-305 €/VZ = 1.120-1.220 €
150-250 €/VZ = 600-1.000 € Kosten Bau- und Betriebshof (Mitarbeiter, Fahrzeug, Arbeitsgeräte, Maschinen)
Σ 1.720-2.220 €
- 2 VZ „Anlieger frei“ (incl. Befestigungsmaterial ohne Rohrpfeiler u. Bodenhülse)

100 €/VZ = 200 €

100 €/VZ = 200 € Kosten Bau- und Betriebshof (Mitarbeiter, Fahrzeug, Arbeitsgeräte, Maschinen)

∑ **400 €**

- 2 Piktogramme
- ca. 1.000-1.500 € Material-/ Lieferkosten pro Piktogramm
- 250 €/VZ = 500 € Kosten Bau- und Betriebshof (Mitarbeiter, Fahrzeug, Arbeitsgeräte, Maschinen)
- ∑ **1.500-2.000 €**

∑ **Beschildeungskosten incl. Piktogramme: 9.145 – 10.345 €**

∑ **Kosten Bau- und Betriebshof: 5.150 – 7.870 €**

Gesamte Länge Gartenpromenade: ca. 480 m

- Fahrbahnmarkierung (optional; um ruhenden Verkehr optisch abzugrenzen)
- Fahrstreifenbegrenzung und Fahrbahnbegrenzung (durchgehende oder durchgezogene Linie) 15-20 €/m
beidseitig 960 m = 16.000 - 20.000 € (incl. Baustelleneinrichtung, An-/ Abtransport, Geräte, Maschinen, Kolonne Thermoplastik)
- Leitlinien Trennung gegenläufiger Fahrspuren als Mittelmarkierung (unterbrochene Linie) 15-20 €/m
mittig 480 m = 8.000 – 10.000 € (incl. Baustelleneinrichtung, An-/ Abtransport, Geräte, Maschinen, Kolonne Thermoplastik)

Gemeindestraßen Verkehrszeichen - 1.63000.51370 (Unterhalt und Neubeschaffung VZ)

20.000,00 € HH-Ansatz 2023

10.008,27 € Stand 26.04.2023 verfügbar

Gemeindestraßen Verkehrssicherungsanlagen - 1.63000.51340

15.000,00 € HH-Ansatz 2023

12.303,89 € Stand 26.04.2023 verfügbar

Gemeindestraßen Verkehrsberuhigende Einbauten - 2.63100.95100

HAR

26.04.2023/ Bruns

Beschlussvorschlag:

1. Der Umwelt-, Energie – und Verkehrsausschuss nimmt Kenntnis von der Beschlussvorlage Ö/0499/XV.WP.
2. Der Umwelt-, Energie – und Verkehrsausschuss beschließt, dass in der Gartenpromenade eine Fahrradstraße mit „Anlieger frei“ eingerichtet/nicht eingerichtet wird.

Gauting, 27.04.2023

Unterschrift