

Vorlage Nr.: GB II/367/2018
Status: öffentlich
Geschäftsbereich: GB II Bau - Planung - Umwelt
Stichwort: Rückbau B 471 alt
Aktenzeichen.:
Datum: 11.06.2018
Verfasser: Zettl Klaus

TOP

Rückbau der B 471 alt auf der Ostseite der B 11; Vorstellung der Varianten und weiteres Verfahren

Beratungsfolge:

Datum Gremium

05.07.2018 Bau-, Planungs- und Umweltausschuss

I. SACHVortrag:

Am 04.12.2012 hatte sich der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss erstmals mit dem Rückbau der B 471 alt östlich der ST 2350 bis zum Mühlbach befasst. Vorgestellt wurden die Anlagen 3 – 8 (3 Umbauvarianten). In dieser Sitzung wurde keine Umbauvariante beschlossen, sondern aufgrund der vielen großen Baumaßnahmen im Siedlungsgebiet um den Prof.-Angermair-Ring zurückgestellt. Der mittelfristige Finanzplan der Stadt Garching weist für die Umgestaltung in 2020 150.000 € aus. Aus Sicht der Verwaltung kann die Maßnahme bereits 2019 durchgeführt werden.

Um für den Haushalt 2019 die erforderlichen Mittel beantragen zu können, ist aus Sicht der Verwaltung eine Entscheidung erforderlich, welche der Varianten umgesetzt werden soll.

Im Nachgang zu den o.g. 3 Varianten gibt es einen Antrag zur diesjährigen Bürgerversammlung von Frau Gisela von Woyna. Auf der B 471 alt sollen beidseitig versetzt große Pflanztröge aufgestellt werden, um den Verkehr zu verlangsamen und damit die Lärmemission zu reduzieren.

Herr Stadtrat Kraft schlägt vor, die Fahrradfahrer vom bestehenden Fuß- und Radweg auf die B 471 mittels Fahrradstreifen zu verlagern.

Die Alternative, die B 471 als Fahrradstraße auszuweisen, ist laut Polizei und Ordnungsamt nicht möglich, da diese Straße vorwiegend durch den PKW-Verkehr geprägt ist.

Zum besseren Verständnis liegt als Anlage 1 ein Informationsblatt bei. Hier werden die Begriffe Schutzstreifen bzw. Radfahrstreifen definiert und deren Anforderungen erklärt.

Als Anlage 2 liegt ein Luftbild mit Eintrag des Zwischenraumes zwischen südlichem Fahrbahnrand und Grundstücksgrenze. Der Abstand beträgt im Westen ca. 1,95m und weitet sich Richtung Osten am Mühlbach bis zu ca. 8,2 m auf.

aktuelle Situation:

Zwischen der ST 2350 und dem Mühlfeldweg ist eine überbreite Fahrbahn vorhanden. Nördlich grenzt ein Grünstreifen an, der als Entwässerungsmulde des Straßenkörpers und des angrenzenden Fuß- und Radweges dient. Ab dem Auweg Richtung Mühlfeldweg ist Tempo 30 angeordnet.

Zwischen Mühlfeldweg und dem Mühlbach entwickelt sich gerade ein LKW-Parkplatz (Sonntag 24.06.2018 1 Reisebus, 8 LKW).

Die Ortsansicht von Süden ist aus Sicht der Verwaltung wenig attraktiv und verbesserungswürdig.

Variante 1 (Anlage 3 und 4):

Es wird vorgeschlagen, die beiden Fahrbahnseiten durch einen Grünstreifen zu trennen. Mit mehreren Verschwenkungen versucht die Planung, die Verkehrsgeschwindigkeit zu reduzieren. Die Fahrbahnbreiten sind mit 3,25 m angegeben. Von Seiten der Landwirte wird wegen der landwirtschaftlichen Fuhrparks eine Fahrbahnbreite von 3,50 m gefordert.

Da es sich bei diesem Vorschlag um zwei einspurige Fahrbahnen handelt, genügt auch im Falle eines Schutzstreifens jeweils eine Straßenbreite von 3,50 m (Schutzstreifen 1,25, Fahrbahn 2,25). Ein Schutzstreifen darf überfahren werden. Eine ausreichende Fahrbahnbreite für landwirtschaftliche Fahrzeuge ist gegeben. Mit der Ausweisung eines Schutzstreifens besteht „Benutzungspflicht“. Auf dem Fußweg dürfen Kinder bis 10 Jahre fahren.

Einengungen und Verschwenkungen im Bereich der Fahrbahn lassen erfahrungsgemäß Probleme in der Praxis erwarten (erschwerter Winterdienst, aufwendige Beschilderung, die „Begreifbarkeit“ für den Autofahrer leidet und mögliche vermehrte Beschädigungen der Baumpflanzungen durch KFZ).

Variante 2 (Anlage 5 und 6):

Diese Planung unterscheidet sich von Variante 1 durch Verzicht auf die Verschwenkungen. Durch die „Einbahnstraßen“ wird der Straßenquerschnitt sehr eingeschränkt, so dass zu erwarten ist, dass die Verkehrsteilnehmer langsamer fahren werden. Auch hier ist im Hinblick auf landwirtschaftlichen Verkehr und Schutzstreifen für Radfahrer für jede Fahrbahn eine Breite von 3,50 m erforderlich.

Variante 3 (Anlage 7 und 8):

Dieser Vorschlag verzichtet auf den mittigen Grünstreifen und setzt auf beidseitige wechselnde Baumpflanzungen mit Fahrbahnmarkierungen. Die Fahrbahnbreite beträgt 7,0 m und sieht Begegnungsverkehr vor. In diesem Fall müsste die Fahrbahn auf 7,50 m bis 8,0 m verbreitert werden, da zwischen den Schutzstreifen bei Begegnungsverkehr mindestens 4,50 m und bei hohen Verkehrsstärken mindestens 5,0 m betragen sollten.

Mit einer solchen Straßenbreite lässt sich erfahrungsgemäß keine Temporeduzierung erreichen.

Variante 4 (Anlage 9):

Der Antrag von Frau von Woyna unterscheidet zu Variante 3 lediglich dahingehend, dass statt Baumpflanzungen beidseitig versetzt Pflanztröge aufgestellt werden sollen. Deshalb wird auf die Ausführungen zu Variante 3 verwiesen.

Variante 5 (Anlage 10):

Der Vorschlag, die B 471 alt als Fahrradstraße auszuweisen, ist, wie bereits oben dargestellt, nicht möglich.

Tatsache ist, dass die vorherrschenden Verhältnisse (überbreite Fahrbahn und gute Übersichtlichkeit) ein „Schnellfahren“ begünstigen.

Mit einem Fahrbahnteiler können die Fahrspuren eingeengt werden, was sicherlich zu einer Temporeduzierung beitragen wird. Ferner kann mit einem Grünstreifen die Fläche teilweise entsiegelt werden und ein optisch attraktives Erscheinungsbild (Blumenwiese und vereinzelt Sträucher) erreicht werden. Mit dem Mittelstreifen und der Ausweisung eines Schutzstreifens für Radfahrer könnten auch keine LKW's mehr am Fahrbahnrand parken. Dies wäre dann verboten.

In den Varianten wurde ein Radfahrstreifen bewusst nicht aufgeführt, da dies noch mehr Straßenraum (und somit versiegelte Flächen) bedeuten würde.

Um die Ortsansicht von Süden zu verbessern, bietet sich an, diesen 1,95 m – 8,20 m breiten Streifen (sh. Anlage 2) mit einer Feldhecke zu bepflanzen. Dies wäre auch naturschutzfachlich ein Gewinn.

Bisher (Stand 2012) wurden für die Maßnahme 150.000 € angesetzt. Nicht berücksichtigt war eine evtl. erforderliche zusätzliche Straßenbeleuchtung sowie Markierung des Schutzstreifens für Radfahrer und Pflanzarbeiten. Dies eingerechnet betragen die Kosten ca. 250.000 €.

II. BESCHLUSS:

Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss nimmt den Sachvortrag zur Kenntnis und fasst folgende Beschlüsse:

1. Die Verwaltung wird beauftragt die erforderlichen Mittel für den Haushalt 2019 zu beantragen.
2. Zur Ausführung kommt Variante 2 mit Fahrradschutzstreifen und Straßenbeleuchtung.

III. VERTEILER:

BESCHLUSSVORLAGE:

- zugestellt ☒
- als Tischvorlage an den Stadtrat ☐
- als Tischvorlage an den Ausschuss ☐

ANLAGE(N):

- zugestellt ☒
- als Tischvorlage an den Stadtrat ☐
- als Tischvorlage an den Ausschuss ☐

Anlagen:

Definition Schutzstreifen/Radfahrstreifen = Anlage 1

Luftbild M = 1 : 3.000 = Anlage 2

Variante 1 = Anlage 3 und 4

Variante 2 = Anlage 5 und 6

Variante 3 = Anlage 7 und 8

Variante 4 = Antrag Frau von Woyna = Anlage 9

3 Führungsformen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen

3.1 Radverkehr auf der Fahrbahn

Voraussetzungen

Die Verträglichkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist neben der Kraftfahrzeugverkehrsstärke und -geschwindigkeit auch von der Fahrbahnbreite abhängig.

Problematisch ist Mischverkehr auf Fahrbahnen mit Breiten zwischen 6,00 und 7,00 m bei Kraftfahrzeugverkehrsstärken über 400 Kfz/h.

Bei geringeren Fahrbahnbreiten ist Mischverkehr bis zu einer Kraftfahrzeugverkehrsstärke von 700 Kfz/h verträglich, da der Radverkehr im Begegnungsfall Kfz-Kfz nicht überholt werden kann. Bei Fahrbahnbreiten von 7,00 m und mehr kann im Begegnungsfall mit ausreichendem Sicherheitsabstand überholt werden. Bei Fahrbahnbreiten von 7,50 m und mehr soll die Anlage von Schutzstreifen geprüft werden (vgl. Abschnitt 3.2).

Übersteigt die Verkehrsstärke unter Berücksichtigung der Fahrbahnbreite die oben genannten Grenzen, so ist eine andere Führungsform anzustreben. Ist dies nicht möglich, soll geprüft werden, ob durch verkehrsplanerische oder – in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde – durch verkehrsrechtliche Maßnahmen die Sicherheit des Radverkehrs verbessert werden kann. Anderenfalls sollte geprüft werden, ob dem Radverkehr eine zusätzliche Alternativstrecke im Erschließungsstraßennetz angeboten werden kann.

Parken

Parkstände am Fahrbahnrand sollten (z. B. durch vorgezogene Seitenräume) so angelegt werden, dass zwischen dem Radverkehr und den parkenden Fahrzeugen Sicherheitsabstände entstehen. Diese sollten beim Längsparken mindestens 0,50 m und beim Schräg-/Senkrechtparken 0,75 m betragen. Beeinträchtigungen durch Halten, Laden oder Liefern auf der Fahrbahn sind durch zeitliche Regelungen in Grenzen zu halten.

Vierstreifige Straßen

Radfahren auf der Fahrbahn im Mischverkehr ist auf vierstreifigen Straßen mit mehr als 2.200 Kfz/Stunde nicht verträglich. Bei geringem Schwerverkehrsanteil sollte geprüft werden, ob die Markierung eines Schutzstreifens innerhalb eines überbreiten rechten Fahrstreifens (3,75 m) möglich ist. Darf auf dem rechten Fahrstreifen geparkt werden, sollte dieser mindestens 3,75 m breit sein, damit für den Radverkehr ein ausreichender Restfahrstreifen verbleibt.

3.2 Schutzstreifen

Voraussetzungen

Der Schutzstreifen ist Teil der Fahrbahn. Er darf von Kraftfahrzeugen nur im Bedarfsfall (z. B. Begegnung mit Lastkraftwagen) befahren werden. Schutzstreifen sollen daher bei hohem Schwerverkehrsaufkommen (> 1.000 Fahrzeuge des Schwerverkehrs am Tag) vermieden werden.

Beschilderung

Schutzstreifen werden nicht beschildert. Fahrzeuge dürfen auf Schutzstreifen nicht parken. Soll zusätzlich das Halten von Kraftfahrzeugen auf Abschnitten verhindert werden, ist die Anordnung eines Haltverbotes erforderlich.

Markierung

Schutzstreifen werden durch Leitlinien (Zeichen 340 StVO) mit Schmalstrichen von 1,00 m Länge und 1,00 m Lücke markiert und sind in dieser Form im Zuge vorfahrtsberechtigter Straßen an Kreuzungen und Einmündungen fortzusetzen. Ist die verbleibende Fahrgasse schmaler als 5,50 m, darf keine Leitlinie in der Fahrbahnmitte markiert werden.

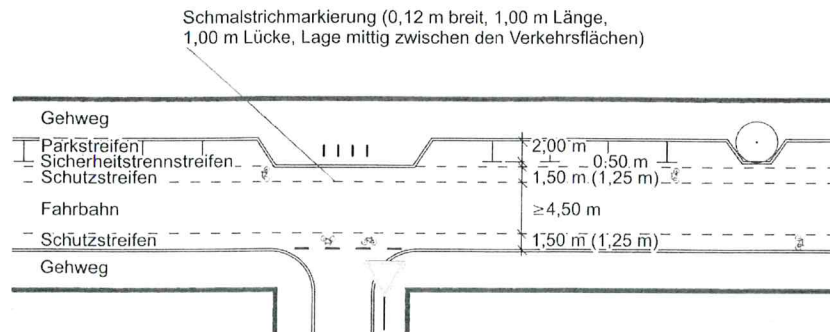


Bild 9: Mögliche Ausprägungen eines Schutzstreifens

Die Zweckbestimmung von Schutzstreifen soll durch Fahrbahnmarkierungen mit dem Sinnbild „Fahrrad“ verdeutlicht werden.

Breite

Ein Schutzstreifen ist in der Regel 1,50 m, mindestens aber 1,25 m breit. Diese Maße sollten vergrößert werden, wenn die nutzbare Breite des Schutzstreifens eingeschränkt ist (z. B. durch nicht gut befahrbare Rinnen o. Ä.).

Breite angrenzender Fahrstreifen

Die Breite des zwischen Schutzstreifen verbleibenden Teils der Fahrbahn soll mindestens 4,50 m und bei hohen Verkehrsstärken besser 5,00 m betragen. Damit ist ein Begegnen von Pkw möglich. Beidseitige Schutzstreifen erfordern somit Fahrbahnbreiten von mindestens 7,00 m (ohne Parken). Bei hohen Schwerverkehrsstärken ist die Breite von 4,50 m zwischen den Schutzstreifen in der Regel nicht ausreichend.

Bei Mittelinseln oder Mittelstreifen können Schutzstreifen angelegt werden, wenn eine Breite von mindestens 2,25 m zwischen dem Schutzstreifen und der Mittelinsel bzw. dem Mittelstreifen verbleibt. Dies entspricht bei einem Schutzstreifen von 1,50 m einer Fahrbahnbreite von 3,75 m. Verbleiben weniger als 2,25 m Restfahrbahn, so endet der Schutzstreifen ca. 20 m vor der Mittelinsel.

Parken

Bei angrenzenden Längsparkstreifen soll bei häufigem Parkwechsel ein Sicherheitstrennstreifen von 0,50 m (bei Schrägparken 0,75 m) erkennbar sein. Dieser soll baulich (z. B. durch entsprechend breite Parkbuchten) oder durch Markierung hergestellt werden. Bei wenigen Parkvorgängen und beengten straßenräumlichen Situationen kann der Schutzstreifen einschließlich Sicherheitsraum 1,50 m breit sein. Der Sicherheitsraum muss dann nicht baulich oder durch Markierung ausgebildet sein.

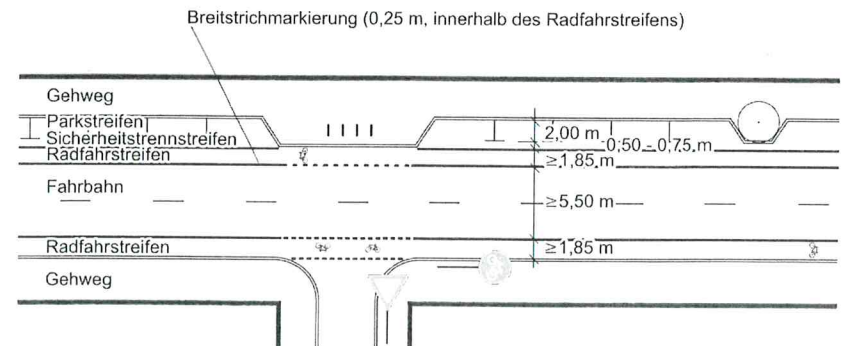


Bild 10: Radfahrstreifen

Anbaufreie Hauptverkehrsstraßen

Schutzstreifen können an anbaufreien Hauptverkehrsstraßen innerhalb bebauter Gebiete angelegt werden, wenn es sich aus dem Netzzusammenhang ergibt und die zulässige Geschwindigkeit auf 50 km/h beschränkt ist.

Vierstreifige Straßen

Schutzstreifen können auf vierstreifigen Straßen angelegt werden, wenn die Richtungsfahrbahn mindestens 6,50 m breit ist.

Nach Möglichkeit sollte dann ein überbreiter Fahrstreifen von mindestens 5,00 m Breite mit einem 1,50 m breiten Schutzstreifen kombiniert werden.

Bei geringem Schwerverkehr kann auch die Aufteilung in einen linken Fahrstreifen von 2,75 m Breite, einen rechten Fahrstreifen von 2,25 m Breite sowie einen 1,50 m breiten Schutzstreifen in Betracht gezogen werden.

Die Einsatzbereiche für Schutzstreifen auf vierstreifigen Straßen sind aus dem Bild 8 abzuleiten.

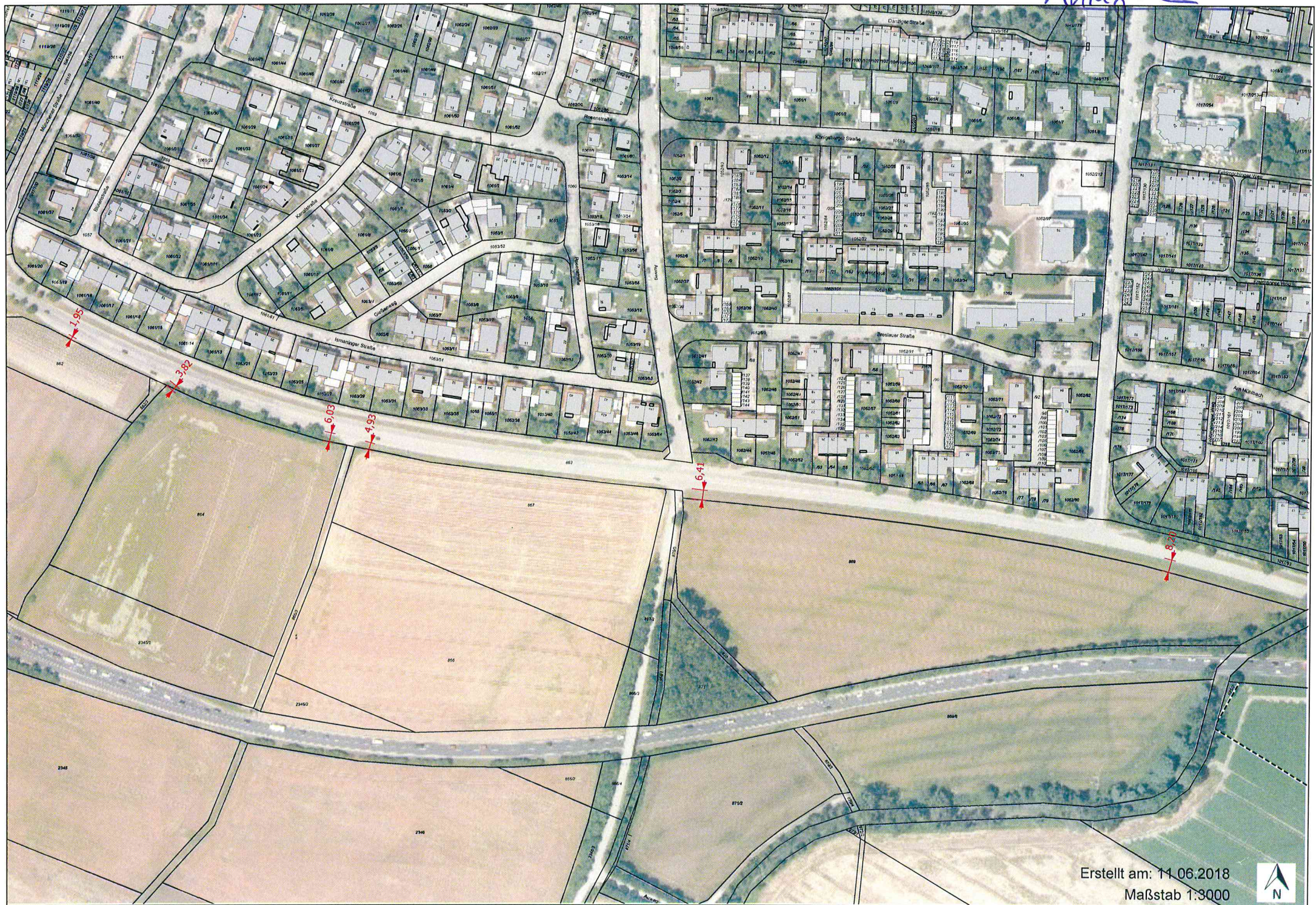
3.3 Radfahrstreifen

Voraussetzungen

Radfahrstreifen sind durch Zeichen 295 StVO (Breitstrich) abgetrennte Sonderfahrstreifen. Sie sind für den Radverkehr immer benutzungspflichtig. Der Radfahrstreifen darf vom Kraftfahrzeugverkehr nicht im Längsverkehr befahren werden, er darf jedoch zum Ein- und Abbiegen sowie zum Erreichen von Parkständen überquert werden. Andere Verkehrsteilnehmer dürfen ihn nicht benutzen.

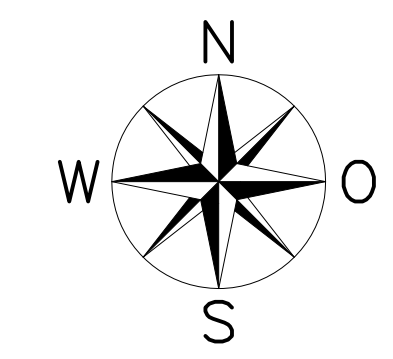
Radfahrstreifen werden grundsätzlich im Einrichtungsverkehr betrieben.

Anlage C



Erstellt am: 14.06.2018
Maßstab 1:3000



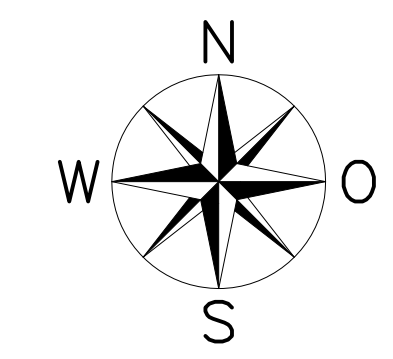


Legende:

- Fahrbahn geplant
- Gehweg geplant
- Grünfläche geplant
- Gehweg Bestand
- Grünfläche Bestand

Änderung		Datum	Name
Dipl.-Ing. Renner Consulting GmbH			
Schwojerstr. 18b * 81249 München			
Tel. 089/864 934-0 Fax 089/864 934-28			
			Datei:
Bauherr	Stadt Garching		
Bauvorhaben	Umbau B471-alt		
Bezeichnung	Lageplan Variante 1 West		
	Entwurfsplanung		
geplant	am 07.06.2011	Börzsözy	München, den 18.07.2011 Dipl.-Ing. Renner Consulting GmbH Schwojerstr. 18b 81249 München
gezeichnet	am 07.06.2011	Ac	
geprüft	am 07.06.2011	Börzsözy	
Maßstab	1:500		
Plannummer	11025-LP-V1_01.1		Unterschrift

W e i d a c h

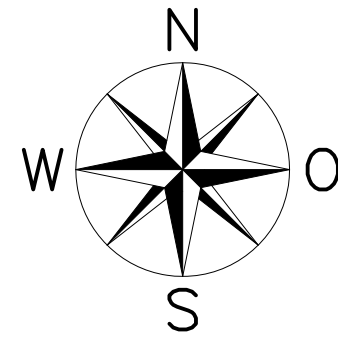


Legende:

- Fahrbahn geplant
- Gehweg geplant
- Grünfläche geplant
- Gehweg Bestand
- Grünfläche Bestand

Änderung	Datum	Name
Dipl.-Ing. Renner Consulting GmbH		
Schwojerstr. 18b * 81249 München		
Tel. 089/864 934-0 Fax 089/864 934-28		
Datei:		
Bauherr	Stadt Garching	
Bauvorhaben	Umbau B471-alt	
Bezeichnung	Lageplan Variante 1 Ost	
	Entwurfsplanung	
geplant	am 07.06.2011	Bürsaßny
gezeichnet	am 07.06.2011	Ac
geprüft	am 07.06.2011	Bürsaßny
Maßstab	1:500	
Plannummer	11025-LP-V1_01.2	Unterschrift

München, den 18.07.2011
Dipl.-Ing. Renner Consulting GmbH
Schwojerstr. 18b
81249 München



zur Ausführung freigegeben

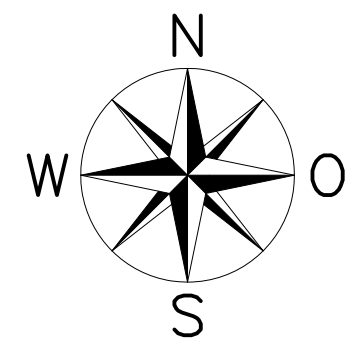
Garching, den

Legende:

- Fahrbahn geplant
- Gehweg geplant
- Grünfläche geplant
- Gehweg Bestand
- Grünfläche Bestand

Änderung	Datum	Name
Dipl.-Ing. Renner Consulting GmbH Schwojerstr. 18b * 81249 München Tel. 089/864 934-0 Fax 089/864 934-28		
Bauherr	Stadt Garching	
Bauvorhaben	Umbau B471-alt	
Bezeichnung	Lageplan West	
	Ausführungsplanung	
geplant	am 14.06.2012	Börszöny
gezeichnet	am 14.06.2012	Br
geprüft	am 14.06.2012	Börszöny
Maßstab	1:500	
Plannummer	11025-LP-1	
		Unterschrift





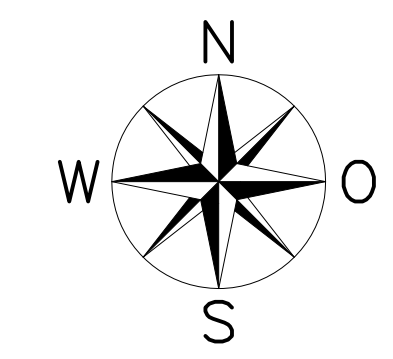
zur Ausführung freigegeben

Garching, den ----

Legende:

- Fahrbahn geplant
- Gehweg geplant
- Grünfläche geplant
- Gehweg Bestand
- Grünfläche Bestand

Änderung	Datum	Name
Dipl.-Ing. Renner Consulting GmbH		
Schwojerstr. 18b * 81249 München		
Tel. 089/864 934-0 Fax 089/864 934-28		
Bauherr	Stadt Garching	
Bauvorhaben	Umbau B471-alt	
Bezeichnung	Lageplan Ost	
	Ausführungsplanung	
geplant	am 14.06.2012	Börszöny
gezeichnet	am 14.06.2012	Br
geprüft	am 14.06.2012	Börszöny
Maßstab	1:500	
Plannummer	11025-LP-2	
		Unterschrift

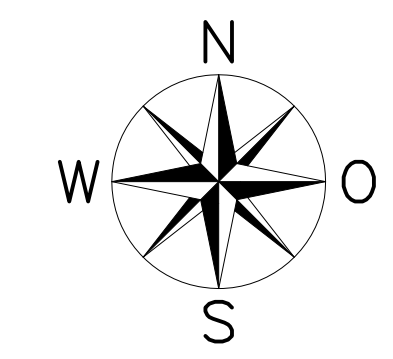


Legende:

- Fahrbahn geplant
- Gehweg geplant
- Grünfläche geplant
- Gehweg Bestand
- Grünfläche Bestand

Änderung	Datum	Name
Dipl.-Ing. Renner Consulting GmbH		
Schwojerstr. 18b * 81249 München		
Tel. 089/864 934-0 Fax 089/864 934-28		
Datei:		
Bauherr	Stadt Garching	
Bauvorhaben	Umbau B471-alt	
Bezeichnung	Lageplan Variante 3 West	
	Entwurfsplanung	
geplant	am 07.06.2011	Bürsaßny
gezeichnet	am 07.06.2011	Ac
geprüft	am 07.06.2011	Bürsaßny
Maßstab	1:500	
Plannummer	11025-LP-V3_03.1	Unterschrift

W e i d a c h



Legende:

- Fahrbahn geplant
- Gehweg geplant
- Grünfläche geplant
- Gehweg Bestand
- Grünfläche Bestand

Änderung	Datum	Name
Dipl.-Ing. Renner Consulting GmbH		 Datei:
Schwojerstr. 18b * 81249 München		
Tel. 089/864 934-0 Fax 089/864 934-28		
Bauherr	Stadt Garching	
Bauvorhaben	Umbau B471-alt	
Bezeichnung	Lageplan Variante 3 Ost	
Entwurfsplanung		
geplant	am 07.06.2011	Börzsöny
gezeichnet	am 07.06.2011	Ac
geprüft	am 07.06.2011	Börzsöny
Maßstab	1:500	
Plannummer	11025-LP-V3_03.2	Unterschrift

München, den 18.07.2011
Dipl.-Ing. Renner Consulting GmbH
Schwojerstr. 18b
81249 München

Anlage 7 9

Antrag zur Bürgerversammlung in Garching am 13.3.2018

Seit einiger Zeit wohne ich an der alten B471. Der Lärm, der von ihr ausgeht, ist teilweise unerträglich. Zwischen Mühlfeldweg und Münchner Straße ist die alte B471 breit und schnurgerade. Dies verleitet viele Autofahrer, ordentlich aufs Gas zu steigen. Bei der alten B471 handelt es sich aber um eine Ortsstraße!

Bei der Stadtverwaltung fragte ich an, ob eine Radarmessstation angebracht werden könnte. Die Verwaltung verwies mich an die Polizeistation Oberschleißheim. Dort sagte man mir, es wären an dieser Straße noch keine schweren Unfälle passiert. Deshalb sei eine Radarkontrolle nicht nötig. Lärmschutz spielt hier offenbar keine Rolle!

Ein Rückbau der alten B471 ist wohl angedacht, aber die Realisierung wird vermutlich noch lange auf sich warten lassen. Deshalb mein Antrag an die Bürgerversammlung:

An der alten B471 werden versetzt auf beiden Straßenseiten große Pflanztröge aufgestellt, um den Verkehr zu verlangsamen und damit die Lärmemission zu reduzieren.

Gisela von Woy

Gisela von Woyna, Breslauer Str. 50, 85748 Garching

Frau Köhler,
bitte bis 06.03.2018 Stellungnahme
vorbereiten und mir vorlegen.

26. Feb. 2018

Danke!



26.2.18

KOP
SSA
26.02.18






G3 I bitte Stellungnahme
Walter