



| Beratungsfolge | Termin | Öffentlichkeitsstatus | |
|----------------------------|------------|-----------------------|-----------|
| Bau- und Verkehrsausschuss | 24.05.2022 | öffentlich | Beschluss |

Verkehrsplanung; Sicherstellen des Verkehrsflusses in der mittleren Hauptstraße; Ergebnis des Probelaufs, weitere Schritte

Anlass:

Wie im BVA im Dezember 2021 bekanntgegeben hat die Gemeinde im Bereich der mittleren Hauptstraße probeweise eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs angegangen, um eine durchgängige frei befahrbare Fahrbahnbreite für den vergleichsweise starken PKW- und v.a. auch Busverkehr zu schaffen.

Aufgrund der ablesbaren Wirkung des Probelaufs auf das Verkehrsgeschehen kann der Probelauf bereits jetzt bewertet und eine Entscheidung zum weiteren Vorgehen getroffen werden.

Sachverhalt:

Im BVA im Dezember 2021 wurde über die Zielsetzungen des Probelaufs wie folgt informiert:

Die Situation auf der Hauptstraße im Bereich zwischen Barbarossa- bis Schulzstraße stellt sich für den fließenden Verkehr zunehmend problematisch dar. Bei den häufig parallel auf beiden Straßenseiten parkenden Fahrzeugen wird die nutzbare Fahrbahn für den fließenden KFZ-Verkehr so schmal, dass ein flüssiges Begegnen von Bussen, teils auch von PKWs, ohne Anhalten und Warten an der Engstelle nicht mehr möglich sind.

Damit die Hauptstraße als zentrale Straßenachse ihre wichtige Funktion für den innerörtlichen Verkehr uneingeschränkt übernehmen kann und wieder ein flüssiger und sicherer Verkehrsfluss erreicht wird, soll künftig ein ausreichend breiter Fahrbahnquerschnitt durchgängig für den fließenden Verkehr freigehalten werden.

In Abstimmung mit der Polizei soll hierfür der ruhende Verkehr im problematischen Straßenbereich geordnet werden. Parken am Fahrbahnrand ist nur mehr auf einer Seite im Straßenraum möglich, Parken in den Parkbuchten ist weiter uneingeschränkt möglich, die für ein flüssiges Befahren notwendige restliche Fahrbahn wird stellenweise mit Haltverboten freigehalten.

Die Lage der künftigen Stellplatzflächen im Fahrbahnquerschnitt der Hauptstraße wurde so gewählt, dass möglichst viele Stellplätze erhalten werden können (65 von 87), andererseits aber auch kein Anreiz zum (zu) schnellen Fahren entsteht. Deshalb wechseln die Stellplatzflächen abschnittsweise auch die Seitenlage (teils nördlich, teils südlich in der Hauptstraße).



Sachgebiet: Geschäftsleitung

Vorteile sind:

- *Anhalte- und Wartevorgänge können künftig vermieden werden*
- *übersichtliches Verkehrsgeschehen für alle Verkehrsteilnehmer*
- *Abbau von Verlustzeiten für den Busverkehr*
- *weiterhin ausreichend Parkplätze in allen Abschnitten der Hauptstraße*

Die Ordnung des ruhenden Verkehrs soll über einen Testzeitraum von ca. 6 Monaten erfolgen, um zunächst die Wirkung auf den Verkehrsfluss überprüfen und ggf. nachregeln zu können. Die betroffenen Anwohner werden über ein Infoblatt vorab darüber informiert, Einschätzungen & Anregungen zum Testlauf können dabei ans Bauamt gemeldet werden.

Nach den Weihnachtsferien wird die Gemeinde Neubiberg im Bereich zwischen den Hausnummern 53 und 74 zwei verlängerte und zwei neue Haltverbotsstrecken beschildern.

Das Verkehrsgeschehen soll mittels verdeckter Messung der Geschwindigkeit beobachtet und die Einhaltung der neuen Parkregeln durch das KDZ in der Anfangsphase verstärkt überwacht werden. Nach Abschluss des Probelaufs soll das Ergebnis im BVA vorgestellt werden.

Die abschnittsweise neuen Haltverbote wurden mit Wirkung zum 10.01.2022 eingerichtet. die Nachbarschaft vorab per Wurfzettel von der Zielsetzung und den Maßnahmen der Gemeinde informiert.

Ergebnisse des Probelaufs (seit 10.01.2022):

- Allgemein: Der Verkehrsfluss hat sich wie mit der Maßnahme angestrebt verbessert. Es kann in der Regel eine frei passierbare Fahrlinie in beiden Richtungen angeboten werden, was v.a. auch dem Buslinienverkehr mit dem Vermeiden zusätzlicher Begegnungs-Halte zugutekommt. Störende negative Wirkungen wie eine Verlagerung von Parken in die Nebenstraßen konnten bislang nicht in relevantem Umfang festgestellt werden.
Die parallel im April während des Probelaufs durchgeführten verdeckten Geschwindigkeitsmessungen haben allgemein ein weiter moderates Geschwindigkeitsniveau bei den KFZ ergeben. Die Verstoßquote zu schnelleren Fahrzeugen betrug dort über eine Woche gesehen pro Tag zwischen 1 und 2 %, was als sehr niedrig einzuschätzen ist (Messstellen des KDZ werden regulär erst bei deutlich höheren Quoten, ab ca. 10 % Verstoßquote, eingerichtet). Die durchschnittliche gemessene Fahrgeschwindigkeit aller KFZ betrug am Messort knapp 36 km/h, der Radfahreranteil am Gesamtverkehr betrug 5 %.
- Einschätzung der Polizei: Die Polizei hat sich uns gegenüber zum Probelauf sowie zum Einsatz von Schutzstreifen wie folgt geäußert:
„Die PI 28 hat keine Einwände gegen die dauerhafte Anordnung der zusätzlichen Haltverbote. Ebenso haben wir keine Bedenken gegen die Ausweisung der zusätzlichen einseitigen Schutzstreifen für den Radverkehr. Die Fahrbahnbreite der Hauptstraße beträgt östlich der Hermannstraße 9,0 m. Somit ist eine ausreichende Breite für die Anbringung des Schutzstreifens auf der Südseite und einer Parkmöglichkeit auf der Nordseite gegeben. In den Bereichen, in denen die zukünftigen Schutzstreifen



Sachgebiet: Geschäftsleitung

markiert werden sollen, sind die Haltverbote dann entbehrlich, da bereits das Halten auf einem Schutzstreifen nach § 42 StVO (Zeichen 340) sanktioniert ist. Ein durchgehender Schutzstreifen – ohne Unterbrechung durch parkende Fahrzeuge auf der Fahrbahn – wäre für die Leichtigkeit des Radverkehrs sicherlich wünschenswert."

- Bürgeranregungen: Es wurden einige, großteils kleinräumige Änderungsvorschläge (zumeist „bitte Stellplätze nicht vor dem Grundstück“ oder „Stellplätze bitte vor dem Grundstück“, teils noch weitergehende Freihaltung der Kreuzungsbereiche mit den Seitenstraßen gewünscht) an die Verwaltung herangetragen. Diesen konnte einzelfallbezogen meist nicht gefolgt werden, da sonst das Ziel, eine durchgehend frei und gut befahrbare Fahrlinie in der Hauptstraße zu erzeugen, in Mitleidenschaft gezogen würde. Eine weitergehende Freihaltung der Kreuzungsbereiche in der Hauptstraße von heranparkenden Fahrzeugen wurde von Verwaltung und Polizei jedoch nicht für erforderlich gehalten.

Option: fehlende Radverkehrssicherung in der mittleren Hauptstraße – Nutzen von Synergien für den Radverkehr in der Hauptstraße

Mit der Beibehaltung der Freihaltbereiche aus dem Probelauf bietet sich vsl. die Chance, die Bereiche der neuen, nun durchgehend über längere Strecken verlaufenden Haltverbotsstrecken kurzfristig für eine Ausweitung der dortigen Schutzstreifenlösung mitnutzen zu können.

Aufgrund der dort sehr breiten Fahrbahn (ca. 9 m) können, ebenso wie schon im Bereich zwischen Knoten Hohenbrunner Straße und der Hauptstraße 51 bestehend, vsl. ohne großen Aufwand einseitig Schutzstreifenabschnitte angeboten werden, ohne dass dadurch in den ruhenden Verkehr der Hauptstraße nochmals eingegriffen werden müsste (für beidseits markierte Schutzstreifen fehlt i. V.m. dem einseitigen Parken jedoch die ausreichende Fahrbahnbreite). Dadurch entstehen nahtlose Verknüpfungen zu den anschließenden Radverkehrsführungen in der Hauptstraße weiter westlich sowie ab Knoten mit der Cramer-Klett-Straße weiter in Nord-, Ost- und Südrichtung.

Der aktuell ebenfalls freigehaltene Abschnitt der Hauptstraße zwischen Joseph-Kyrein-Straße und der Apotheke kann als sehr kurzes und nicht mit anderen Radverkehrsführungen verbundenes Streckenstück hingegen nicht miteinbezogen werden (für Radverkehrsführungen ist immer der „Netzgedanke“ zu beachten; nur bei Entfall weiterer 5 Stellplätze zwischen Hauptstraße 57 und 61 ließe sich der Schutzstreifen schon ab Höhe J Joseph-Kyrein-Straße bis zum bestehenden Ende des Schutzstreifens ab Hauptstraße 51 durchgehend verlängern).

Die Maßnahme kann vsl. kurzfristig im Rahmen der laufenden Radverkehrsaufgaben der Verwaltung verkehrsrechtlich angeordnet und mit umgesetzt werden.

Insoweit wird empfohlen, nach einer technisch-verkehrlichen Kurzprüfung durch ein Ingenieurbüro eine jeweils einseitige Schutzstreifen-Verlängerung bzw. -Erstanlage in einem ersten Schritt wie folgt umzusetzen:

- Schutzstreifen nordseitig von Hauptstr. 51 bis zum Knoten Barbarossastraße verlängern (dann bereits ab Barbarossastraße in Westrichtung gesichertes Fahren Richtung Ortsmitte möglich, Länge ca. 40 m)



Sachgebiet: Geschäftsleitung

- *Schutzstreifen südseitig vom Knoten Hermannstraße bis zum Ende des Tempo-50-Abschnitts der Hauptstraße an der Cramer-Klett-Straße (Länge ca. 200 m)*

Die dann noch bestehende Lücke in der Radverkehrssicherung auf der Hauptstraße (ca. 200 m von Höhe Joseph-Kyrein-Straße bis zur Barbarossastraße) könnte in einem 2. Schritt im Zuge der anstehenden Überprüfung einer dauerhaften Querungshilfe Höhe Hauptstraße 55 und dem Ausbau von barrierefreien Haltestellen näher untersucht und dann ev. ebenfalls einer Lösung zugeführt werden.

Bewertung:

Die Verwaltung empfiehlt die veränderte Haltverbots-Regelung aufgrund der positiven Wirkungen auf den Verkehrsfluss, v.a. auch den Linienbusverkehr, dauerhaft beizubehalten.

Mit vergleichsweise einfachen Mitteln (überwiegend Fahrbahnmarkierung) lassen sich auf der mittleren Hauptstraße vsl. auch Verbesserungen bezüglich der Sicherung des Radverkehrs erzielen, wenn die per Haltverbot gesicherte freien Streckenabschnitte jeweils zur Markierung eines einseitigen Schutzstreifens mitgenutzt würden.

Damit kann gegenüber dem Ist-Zustand eine verbesserte Radverkehrsführung auf dieser sowohl im gemeindlichen wie auch im Landkreis-Radverkehrskonzept wichtigen Hauptroute des Radverkehrs geschaffen werden (auch einseitige Radverkehrssicherungen sind bei räumlicher Enge im Verkehrsraum eine regelgerechte Maßnahme der Radverkehrsförderung) und zu einer stärkeren Nutzung dieses Korridors v.a. im Alltagsradverkehr beigetragen werden.

Eine derart leicht erreichbare Verbesserung der Radverkehrssicherheit auf der mittleren Hauptstraße sollte, sofern technisch-verkehrlich möglich, in jedem Fall angestrebt werden.

Dem Sachverhalt liegen folgende Unterlagen bei (im RIS unter Vorlagennr.: 2022/5115 abrufbar):

- Anlage 1: Übersichtslageplan Probelauf Haltverbote
- Anlage 2: Übersichtslageplan Radverkehrssicherung (kurzfristig)

Beschlussvorschlag:

1. Der BVA nimmt den Sachvortrag zur Kenntnis.
2. Die durchgehend vom ruhenden Verkehr freigestellten Fahrbahnbereiche des Probelaufs sollen zur Sicherstellung des fließenden Verkehrs auf der Hauptstraße dauerhaft beibehalten werden.



Sachgebiet: Geschäftsleitung

3. Ergänzend wird die Verwaltung beauftragt, für die im Probelauf neu mit Haltverbot freigehaltenen Fahrbahnabschnitte zwischen Barbarossastraße und Hauptstr. 51 (nordseitig) bzw. zwischen Hermannstraße und Cramer-Klett-Straße (südseitig) die Sicherung des Radverkehrs durch die Verlängerung bzw. Einrichtung eines Radfahrer-Schutzstreifens in West- bzw. Ostrichtung im Detail zu prüfen und, sofern wie im Sachvortrag beschrieben möglich, kurzfristig umzusetzen.
4. Der Erste Bürgermeister wird ermächtigt entsprechende Erklärungen abzugeben.