



per E-Mail
über das Direktorium BA-Geschäftsstelle
Mitte
an den Bezirksausschuss des 12.
Stadtbezirkes Schwabing-Freimann
z.H. des Vorsitzenden Herrn Patric Wolf

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

12.03.2024

Fahrradstraße Garching Straße und Guerickestraße mit Sanierung

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 03685 des Bezirksausschusses
des Stadtbezirkes 12 - Schwabing-Freimann vom 21.02.2022

Sehr geehrter Herr Wolf,
sehr geehrte Damen und Herren,

mit o.g. Antrag wurde das Mobilitätsreferat gebeten zu prüfen, ob die Garching Straße und die Guerickestraße als Fahrradstraße ausgewiesen werden können und zudem soll eine Sanierung erfolgen. Nach Maßgabe des Bezirksausschusses soll die vorhandene Steinpflasterung erhalten bleiben.

Wir bitten zu entschuldigen, dass wir Ihren Antrag nicht innerhalb der Frist abschließend behandeln konnten und bedanken uns für die gewährte Fristverlängerung.

Nach Prüfung Ihres Antrages können wir Ihnen Folgendes mitteilen:

Allgemein weisen wir an dieser Stelle darauf hin, dass nach § 45 Abs. 1 Satz 1 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) die Straßenverkehrsbehörde die Benutzung bestimmter Straßen aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten können. Allerdings modifiziert und konkretisiert § 45 Abs. 9 StVO diese Ermächtigungsgrundlage dahingehend, dass Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen sind, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.

Die Ausweisung einer Straße bzw. von Straßenzügen als Fahrradstraße erfolgt zunächst nach dem sogenannten Netzgedanken. Das heißt, wesentliches Entscheidungskriterium für die Ausweisung einer Straße bzw. eines Straßenzuges als Fahrradstraße ist die Bündelung des Radverkehrs, z.B. durch bereits bestehende Beschilderung als Radverkehrsrouten oder als



wichtige Verbindungsfunktion für den Radverkehr. Kleinteilige Maßnahmen, ohne Integration in den Netzgedanken, kommen hingegen nicht in Betracht.

Bei der Garchingener Straße und der Guerickestraße handelt es sich um Straßen, welche nach dem Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr weder Teil einer Haupt- noch einer Nebenroute sind. Zudem sind weder die Garchingener Straße noch die Guerickestraße Bestandteil des ausgeschilderten Radnetzes.

Auch im künftigen Radverkehrsnetz, das derzeit vom Mobilitätsreferat erarbeitet wird, wurde weder der Garchingener Straße noch der Guerickestraße - nach aktuellem Arbeitsstand - eine (Netz-)Kategorie zugeordnet.

Die Radhauptroute verläuft unmittelbar parallel in der Ungererstraße, in der Radentscheidungsmaßnahmen und damit Verbesserungen für den Radverkehr umgesetzt werden.

Der Netzgedanke ist somit in der Garchingener Straße und der Guerickestraße aktuell nicht erfüllt.

Die Garchingener Straße und die Guerickestraße sind Bestandteil einer Tempo 30-Zone. In Tempo 30-Zonen wird der Radverkehr generell im Mischverkehr geführt.

Die Auswertung der Unfalldaten der letzten drei Jahre ergab, dass die beiden Örtlichkeiten in Bezug auf Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung als unauffällig eingestuft werden können. Darüber hinaus sind dem Mobilitätsreferat keine Beschwerden oder Probleme in der Garchingener Straße und der Guerickestraße bekannt.

Durch Stauungen insbesondere auf den Hauptverkehrsadern kommt es mitunter zu Ausweichverkehren in das untergeordnete Straßennetz. Die Einrichtung einer Fahrradstraße zur Vermeidung von Schleichverkehr ist weder die geeignete Maßnahme noch ist sie zielführend.

Fahrradstraßen benötigen eine lichte Fahrgassenbreite von mindestens 4,00 m zuzüglich Sicherheitstrennstreifen zu den Parkständen. Erst ab einer lichten Fahrbahnbreite von $\geq 4,00$ m haben Radfahrende auch die Möglichkeit nebeneinander fahren und sich gefahrlos begegnen zu können. Fahrradstraßen in denen auch Kfz-Verkehr zugelassen ist, sollten über eine lichte Breite 5,00 m verfügen.

Die Breite der Sicherheitstrennstreifen ist abhängig von der Anordnung der Parkstände. Nach den Regelwerken wird die Markierung von Sicherheitstrennstreifen mit einer Breite 0,75 m bei Längsparkständen und mit einer Breite von 1,10 m bei Schräg- bzw. Längsparkständen empfohlen.

In der Garchingener Straße zwischen Fröttmaninger Straße und Dietersheimer Straße beträgt die lichte Fahrgassenbreite zwischen Bordstein und Längsparkständen zwischen 3,10 m und 3,60 m, demzufolge müssten in diesem Abschnitt alle Längsparkstände aufgelöst werden. Im nördlichen Abschnitt zwischen Neuchinger Straße und Domagkstraße könnte die erforderliche lichte Breite auch nur durch Parkplatzentfall erreicht werden.

In neu umzusetzenden Fahrradstraßen werden Schräg- und Senkrechtparkstände aus Gründen der Verkehrssicherheit in Längsparkstände umgewandelt. So müssten in der Guerickestraße die vorhandenen Senkrechtparkstände aufgelöst werden und könnten ggf. in Längsparkstände umgewandelt werden. Dies wäre allerdings mit einem unverhältnismäßig hohen baulichen und finanziellen Aufwand verbunden.

In Bezug auf die gewünschte Fahrbahnsanierung hat uns das zuständige Baureferat Folgendes mitgeteilt:

„Die Garching Straße und die Guerickestraße sind Straßen der Unterhaltsklasse 4 und als Ortsstraßen gewidmet.

Die Guerickestraße wurde durch das Baureferat bereits im Herbst 2022 saniert. Dort wurde das Kleinsteinpflaster entfernt und durch einen Asphaltbelag ersetzt.

Der Zustand der Garching Straße ist nicht komfortabel, aber verkehrssicher. Das Baureferat plant bis zum Sommer eine Sanierung der Grabungen in der Fahrbahn und des Abschnitts mit Kleinsteinpflasterbelag.

Bei der stadtweiten Planung der Sanierungsmaßnahmen muss das Baureferat jedes Jahr auf die aktuellen Erkenntnisse auf den Abstimmungen mit anderen Sparten und Planungsbeteiligten, die Notwendigkeiten der Baustellenkoordinierung und auf kurzfristig auftretende Schadensbilder reagieren. Die Frage, welche Sanierungsmaßnahme wann durchgeführt werden kann, ist somit stets vor dem Hintergrund der neu zu setzenden Prioritäten und unter dem Gesichtspunkt der Finanzierbarkeit festzulegen.“

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass unabhängig vom fehlenden Netzgedanken, keine besonderen Erfordernisse ersichtlich sind, die eine auf objektiven Kriterien beruhende konkrete Gefahrenlage begründen und in der Folge die verkehrsrechtliche Anordnung einer Fahrradstraße in der Garching Straße und der Guerickestraße rechtfertigen könnten.

Wir bitten um Verständnis, dass wir Ihrem Wunsch hier leider nicht nachkommen können und aufgrund der vorstehenden Ausführungen die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Garching Straße und der Guerickestraße (derzeit) nicht umsetzbar ist, da die gesetzlichen Vorgaben nicht erfüllt sind.

Sofern sich bei der Weiterentwicklung der Radroutenplanung im Umgriff der Garching Straße und der Guerickestraße Änderungen ergeben, kann die Prüfung einer Fahrradstraße erneut in Betracht gezogen werden.

Mit der letzten Kommunalwahl wurde durch die Münchner Wählerinnen und Wähler ein klares Zeichen für eine Verkehrswende gesetzt. Dies bedeutet, dass der Straßenraum neu aufgeteilt wird, um mehr Platz und damit mehr Sicherheit für Fuß- und Radverkehr zu schaffen. In diesem Sinne erreichen uns aus der Bürgerschaft viele gute Ideen und berechtigte Anliegen. Der Stadt München fehlt als kommunaler Aufgabenträger bisher aber der nötige Handlungsspielraum, um die Verkehrswende mit ihren vielen kleinen und wichtigen Maßnahmen der Dringlichkeit angemessen „auf die Straße“ bringen zu können. Den gesetzlichen Ermessensspielraum nutzen wir unter Berücksichtigung gesamtgesellschaftlicher Interessen bereits im Sinne der Verkehrswende aus. Über die Vorgaben (hier sei vor allem die Straßenverkehrs-Ordnung genannt) hinwegsetzen können wir uns aber – wie eben auch in diesem Fall – leider nicht.

Der BA-Antrag 20-26 / B 03685 ist damit geschäftsordnungsmäßig behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
MOR-GB2.24