

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/220/2018

Antrag an die Stadtratsgremien aus der 2. Sitzung des Ortsbeirates Dechsendorf vom 17.07.2018: LSA Weisendorfer Straße / Brühl - Errichtung Vorsignal

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	14.05.2019	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	14.05.2019	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen
66, OBR Dechsendorf

I. Antrag

Die Lichtsignalanlage (LSA) Weisendorfer Straße / Brühl wird mit einem Vorsignal sowie einer ÖV-Bevorrechtigung ausgerüstet. Weiterhin wird die Markierung im Knotenpunkt dahingehend geändert, dass nicht mehr verbotswidrig über den stadteinwärtigen Radfahrstreifen gefahren wird und somit der Radverkehr besser geschützt wird. Die Verwaltung wird die notwendigen Investitionsmittel zum Haushalt 2020 anmelden und in das zugehörige Arbeitsprogramm aufnehmen

Der Antrag des Ortsbeirates Dechsendorf ist damit abschließend bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Verkehrssituation im Bereich der Kreuzung Weisendorfer Straße / Brühl ist seit mehreren Monaten im Ortsbeirat Dechsendorf und dem Jour-Fixe „Verkehr“ diskutiert worden. Nachfolgend wird der Sachverhalt für mehrere Kriterien erläutert:

Rotlichtverstöße aus Richtung Heßdorf: Errichtung Vorsignal

Anfang 2016 wurden seitens der Polizei vermehrt Rotlichtverstöße aus Richtung Heßdorf gemeldet. Die Lichtsignalanlage als Fehlerquelle konnte ausgeschlossen werden. Die Sichtfelder auf die Signalgeber sind eingehalten. Es sind auch bereits große Signalgeber in LED-Technik montiert. Weiterhin sind Kontrastblenden vorhanden und die Signalgeber zeigen in Richtung Nord-West, sodass eine Blendung ausgeschlossen werden kann. Die Verwaltung vermutet als Ursache den hohen Druck in den Spitzenverkehrszeiten, sodass trotz exzellenter Sichtverhältnisse noch bei Rot gefahren wird. Dies könnte eventuell auch in der vorgelagerten Wartelinie begründet sein. Folgendes Verhalten ist denkbar: Nach dem Überfahren der Wartelinie (noch bei Gelblicht) wird dann „nur noch schnell“ über die richtige Haltlinie gefahren. Der Signalgeber zeigt dann aber bereits Rot. Aufgrund dieser Vermutung wurde im Jour-Fixe „Verkehr“ im Mai 2017 die Demarkierung der vorgelagerten Wartelinie beschlossen.

Nach der Demarkierung traten jedoch erneute Probleme auf. Zwar wurde seitens der Verwaltung festgestellt, dass sich die Rotlichtverstöße durch die Entfernung der Haltlinie verringert haben. Jedoch halten die vor der LSA wartenden Verkehrsteilnehmer leider nicht (wie eigent-

lich eindeutig in der StVO geregelt) den Einmündungsbereich Heßdorfer Weg / Anzengruberweg für Ein- oder Abbieger frei, sodass es hier kritische Situationen unter den Ein- bzw. Abbiegern gegeben hat.

Vom Ortsbeirat Dechsendorf wurde nunmehr ein Vorsignal am Standort der ehemaligen Haltlinie angeregt. In Anlage 1 ist die entsprechende Planung abgebildet.

Überfahren des stadteinwärtigen Radfahrstreifens: Änderung der Markierung im Knotenpunkt

Durch im Knotenpunkt wartende Linksabbieger in die Straße Brühl wird der Geradeausverkehr beim Abfluss während der Grünphase behindert. Da jedoch rechts der wartenden Linksabbieger durch einen (markierten) Radfahrstreifen vermeintlich genügend Platz zum Ausweichen vorhanden ist, wird dieser Radfahrstreifen vom Geradeausverkehr regelwidrig benutzt und komplett überfahren. Damit entsteht eine erhebliche Gefährdung für den Radverkehr.

Vom Ortsbeirat Dechsendorf wurde die Markierung einer separaten Linksabbiegerspur gewünscht. Leider ist im Knotenpunkt weder Platz für eine separate Abbiegespur noch für die Markierung eines aufgeweiteten Aufstellbereiches. Auch eine Degradierung des Radfahrstreifens zu einem Schutzstreifen (welcher dann ja offiziell überfahren werden dürfte) kann nicht zielführend sein. Daher schlägt die Verwaltung vor, das Linksabbiegen an dieser Stelle zu unterbinden. Dies kann mittels Markierung und Beschilderung einfach, zeitnah und kostengünstig umgesetzt werden. Die Planung ist ebenfalls in Anlage 1 abgebildet. Die Tagesbelastung des Abbiegers liegt bei rund 1.100 Kfz/d (Vgl. ehemals erlaubtes Linksabbiegen an der Markuskirche: 800 Kfz/d). Dieser Verkehr würde sich in die Hemhofener bzw. Röttenbacher Straße verlagern. Dies wird aufgrund der dort komfortableren Fahrbahnbreiten als zumutbar angesehen. Die wegweisende Beschilderung zum Dechsendorfer Weiher sowie die Ausweisung des Campingplatzes werden bereits über diese Route geführt.

Foto: Brühl



Foto: Röttenbacher Straße



Vom Ortsbeirat Dechsendorf wurde außerdem die Markierung eines weiteren Rad-Piktogramms auf der Staatsstraße gewünscht. Dies wird entsprechend markiert (siehe Anlage 1).

Förderung des Umweltverbundes: ÖV-Bevorrechtigung

Weiterhin soll im Zuge der Aufrüstung die Anlage mit einer ÖV-Bevorrechtigung ausgerüstet werden. Da durch den neuen Signalquerschnitt bereits Eingriffe in Hard- und Software der Anlage nötig werden macht es Sinn, die Maßnahmen zur ÖV-Bevorrechtigung gleich mit durchzuführen. Somit wird der angestrebten Integration der Regionalbuslinien in die Busbeschleunigung der Stadt Erlangen Rechnung getragen. Dies war auch eine Voraussetzung für die Führung der Linie 205 über den Brühl zur verbesserten Erschließung von Dechsendorf. Die Pla-

nung ist ebenfalls in Anlage 1 abgebildet.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Der vorliegende Lösungsansatz mit Verbot des Linksabbiegens wurde am 26.03.2019 dem Ortsbeirat vorgestellt und dort kontrovers diskutiert. Bedenken waren vor allem die aus der Verlagerung der Linksabbieger resultierende Verkehrssituation an der Kreuzung Weisendorfer Straße / Hemhofener Straße und in der Röttenbacher Straße. Stattdessen wurden ein Umbau der Kreuzung an der Weisendorfer Straße mit Verbreiterung des Gehwegbereiches und die Beobachtung der Verkehrssituation für Linksabbieger gefordert.

Die Verwaltung erläuterte, dass dann ohne separate Linksabbiegespur bereits einzelne Linksabbieger den Verkehr in Richtung Erlangen auf der St 2240 stark behindern würden. Ein derartiger Umbau mit Anpassung der Entwässerung sei außerdem aufwändig und unter Berücksichtigung der baulichen Prioritäten nur mittelfristig lösbar. Die beobachteten Defizite der Verkehrssicherheit erfordern aber kurzfristige Maßnahmen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Aus Sicht der Verwaltung ist der beantragte Umbau der Signalanlage mit Änderung des Verkehrssystems die richtige Lösung, um die Verkehrssituation bereits kurzfristig zu verbessern. Ergänzend hierzu soll geprüft werden, ob durch Änderung der Bordsteinabsenkungen und ggf. Baken das Überfahren des Gehweges bei etwaigem illegalem Linksabbiegen zusätzlich verhindert werden kann.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Die Kostenschätzung für die Ausrüstung der LSA beläuft sich auf ca. 65.000 Euro.

Investitionskosten:	€ 65.000	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden und für den Haushalt 2020 anzumelden

Anlagen: Anlage 1 - Lageplan Aufrüstung

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang