

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/238/2023

Schallershofer Straße: Weiteres Vorgehen einseitiger Schutzstreifen und Parkstände

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	25.07.2023	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	25.07.2023	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

66, Stadtteilbeirat Alterlangen

I. Antrag

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Verkehrsführung in der Schallershofer Straße im Zusammenhang mit dem einseitigen Schutzstreifen auf der Ostseite und den Parkständen auf der Westseite zu optimieren. Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Antrag der Bürgerversammlung Alterlangen vom 02.03.2023 ist damit abschließend bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Rahmen der AGFK Modellprojekte wurde im August 2019 der einseitige Schutzstreifen in der Schallershofer Straße in Fahrtrichtung Norden aufgebracht. Ziel des Modellprojektes war es, die Wirkung der Maßnahme hinsichtlich der Wahrnehmung, Akzeptanz sowie der objektiven wie auch der subjektiven Sicherheit zu evaluieren. Gegenstand der Untersuchung waren innerörtliche Hauptverkehrsstraßen, für die nach den aktuell geltenden Regelwerken keine anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen angelegt werden können.

In diesem Zuge wurde auch das vereinzelte Gehwegparken auf der Ostseite aufgehoben und Parkstände am westlichen Fahrbahnrand geschaffen, die sich bis auf wenige Zufahrten und die Kreuzungsbereiche über die gesamte Schallershofer Straße erstrecken. An die Stadtverwaltung wurde herangetragen, dass sich durch diese Maßnahmen die Verkehrssituation deutlich verschlechtert habe und der Schutzstreifen entfernt werden sollte. Die Verwaltung hat geprüft, welche Lösungsmöglichkeiten bestehen, damit einerseits der Radverkehr regelkonform und sicher geführt werden kann und sich andererseits die Kfz-Geschwindigkeiten nicht erhöhen.

Die Schallershofer Straße ist im Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 für den Radverkehr als städtische Hauptroute klassifiziert. Auf der Westseite befindet sich ein baulich getrennter Radweg, der auch nach der Markierung des Schutzstreifens weiterhin in Gegenrichtung für den Radverkehr befahrbar ist. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) empfehlen nur nach sorgfältiger Prüfung und nach Sicherung von Konfliktpunkten Radwege in Gegenrichtung freizugeben, da sie innerorts eine häufige Unfallursache darstellen. Insbesondere entlang des Büchenbacher Sportclubs (BSC) ist ein solcher Konfliktpunkt jedoch gegeben, da die Breite des Zweirichtungsradswegs hier lediglich 1,50 m beträgt und eine zusätzliche Baumreihe zwischen Geh- und Radweg ein kurzfristiges Ausweichen bei Gegenverkehr auf den Gehweg erschwert. So konnte

vom Gutachter im Rahmen des Modellprojektes beobachtet werden, dass insbesondere jüngere Verkehrsteilnehmer nicht mit Gegenverkehr rechneten und erst in letzter Sekunde auswichen oder abbremsen und vom Fahrrad stiegen. Die besonders in der Morgenspitzenstunde auftretenden Nutzungskonflikte sind im Abschlussbericht entsprechend dokumentiert. Weiterhin befinden sich entlang der Schallershofer Straße zahlreiche Ausfahrten von Privatgrundstücken sowie Einmündungen von Nebenstraßen (Habichtstraße, Hedenusstraße). Dabei werden Radfahrer aus der Gegenrichtung von ein- bzw. ausfahrenden Kfz-Führern leicht übersehen. Darüber hinaus besteht ein besonders großes Defizit im vollständig fehlenden Sicherheitsraum zwischen dem ruhenden Verkehr und dem Bordsteinradweg, der bisher mind. 50 cm betragen sollte und zukünftig 75 cm betragen wird.

Der einseitige Schutzstreifen in Fahrtrichtung Norden sollte durch die richtungsgetreue Radverkehrsführung die oben geschilderten Situationen entschärfen. Durch die Maßnahme verringerte sich die nutzbare Fahrbahnbreite auf etwa 5,20 m und weniger, was nach den geltenden Richtlinien ein Überfahren des Schutzstreifens durch den Kfz-Verkehr entsprechend der Anforderungen aus der StVO nur in Ausnahmefällen (z.B. Lkw / Busse) erforderlich gemacht hätte.

Wie die Beobachtungen im Rahmen des Modellprojekts aber zeigten, wurde der Schutzstreifen trotzdem regelmäßig auch von Pkw überfahren. Ursache hierfür dürfte der Trend hin zu breiteren, teureren Fahrzeugen und entsprechend größeren eingehaltenen Abständen sein. So konnte beobachtet werden, dass Fahrzeuge teilweise 1 Meter Abstand zum ruhenden Verkehr einhielten und hierdurch den Gegenverkehr zur Nutzung des Schutzstreifens zwangen. Eine Auswertung des Gutachters zur Schutzstreifen-Nutzung der Kfz ergab folglich, dass 30 % der Kfz den Schutzstreifen vollständig, 38 % zumindest die Markierung überfahren und lediglich 32 % den Schutzstreifen nicht mitbenutzten. Von den insgesamt sechs untersuchten Streckenabschnitten in Bayern ist damit die Akzeptanz des Schutzstreifens in der Schallershofer Straße am geringsten. Dies spiegelte sich auch im subjektiven Sicherheitsempfinden der befragten Radfahrer wider.

Die Unfallstatistik hat gezeigt, dass mit der Errichtung des Schutzstreifens die Unfallzahlen zu Beginn um ca. 25% gestiegen sind, mittlerweile jedoch wieder gesunken sind, da die Kraftfahrer sich mittlerweile mit der Situation arrangiert haben und den Schutzstreifen benutzen. Die ständige Überfahrung macht den Schutzstreifen in dieser Form rechtswidrig (Kap. I Nr. 5 Satz 2 der VwV zu § 2 Abs. 4 S. 2 StVO), da ein Schutzstreifen nur in seltenen Fällen überfahren werden darf.

Diese Ergebnisse gilt es bei der Entwicklung von alternativen Lösungsmöglichkeiten einer sicheren Radverkehrsführung zu berücksichtigen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Verwaltung prüft unterschiedliche Möglichkeiten der Straßenraumaufteilung.

In jedem Fall ist dabei der Zweirichtungsradweg in einen Einrichtungsradweg umzuwandeln, da der Radweg entlang des BSC noch nicht einmal den Anforderungen an einen Einrichtungsradweg entspricht. Begegnungsverkehr führt besonders in diesem Bereich zu einer Gefährdung der Radfahrer untereinander sowie der Fußgänger. Die aktuelle Markierung beruht ausschließlich auf dem Bestand. Nachdem verkehrsrechtliche Anordnungen Dauerverwaltungsakte sind und regelmäßig überprüft werden müssen, ist dieser Zweirichtungsradweg aufzuheben.

Für die Beibehaltung des Schutzstreifens spricht die regelkonforme und richtungsgetreue Führung des Radverkehrs, die lediglich mit dem Schutzstreifen gewährleistet ist. Auf Höhe von Einmündungen wird der Radverkehr bei richtungsgetreuer Führung zudem besser vom Kfz-Verkehr gesehen. Weiterhin wäre durch die Aufhebung des Zweirichtungsradwegs kein Angebot mehr für den Radverkehr von Süd nach Nord vorhanden, was ebenfalls für die Aufrechterhaltung des Schutzstreifens spricht.

Bei einem Wegfall der Parkflächen wäre ein beidseitiger Schutzstreifen anzustreben, um die nutzbare Fahrbahnbreite und damit die Kfz-Geschwindigkeiten nicht unnötig zu erhöhen. Dies würde dazu führen, dass eine bessere Einsehbarkeit der Straße für den Rad- und Fußverkehr gegeben ist, welche im Rahmen der damaligen Befragung moniert wurde. Aktuell wird die Situation für Fußgänger durch die wenigen Querungsmöglichkeiten entlang der Schallershofer Straße (auf Höhe von Bushaltestellen oder anderen Quellen/Zielen) durch die parkenden Fahrzeuge und die sich daraus ergebenden Sichtbeziehungen zusätzlich verschärft.

Aufgrund der im Rahmen des Modellprojektes ermittelten geringen Akzeptanz des Schutzstreifens

und des offensichtlichen Parkdrucks in den Nebenstraßen, der im Laufe des nächsten Jahres durch den Einsatz der kommunalen Verkehrsüberwachung in diesem Gebiet noch weiter zunehmen wird, ist die Rücknahme des Schutzstreifens und der Erhalt der Parkflächen ebenfalls denkbar. Die parallel verlaufende Damaschkestraße bietet als Fahrradstraße eine gute Alternative für den Radverkehr. Zudem wäre damit ein Halten der Anwohner auf der Ostseite (z.B. Heizöllieferung) wieder möglich. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die neuen Vorgaben der RASt voraussichtlich eine notwendige Fahrbahnbreite bei Bus-Begegnungsverkehr und mit parkenden Fahrzeugen von 7,0 m wegen der inzwischen ebenfalls breiteren Fahrzeuge (insbes. Rückspiegel) vorschreiben. Dies wäre in dem Fall trotz der Rücknahme des Schutzstreifens nicht gewährleistet. Weiterhin wäre zu prüfen, inwiefern Wurzelbrücken bei den Bäumen entlang des BSC eingerichtet werden können, um den schmalen Radweg in diesem Bereich auf bis zu 2,0 m verbreitern zu können.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Derzeit wird eine erneute Verkehrszählung inkl. Geschwindigkeitsmessungen des Kfz-Verkehrs sowie die Dokumentation der Flächenwahl des Radverkehrs durchgeführt, die die aktuelle Entwicklung (Gewöhnungszeit, Akzeptanz) aufzeigen und als weitere Diskussionsgrundlage dienen soll. Erst anschließend kann von der Stadtverwaltung eine Vorzugsvariante definiert werden.

Unter Berücksichtigung der neuen Vorgaben an die Radverkehrsplanung (ERA, RASt) entspricht der Zweirichtungsradweg auf der Westseite nicht mehr ansatzweise den Sicherheitsanforderungen, d.h. eine Umwandlung in einen richtungsbezogenen Bordsteinradweg unter Berücksichtigung von Sicherheitsräumen ist dringend weiter zu verfolgen.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
- ja, negativ*
- nein

*Wenn ja, negativ:
Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

- ja*
- nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	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

Anlagen:

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang