



Beschlussvorlage

Amt: 61 Stehr	Datum: 25.02.2015	Az.: - 0692/MS	Drucksache Nr.: 75/2015
------------------	-------------------	----------------	-------------------------

Beratungsfolge	Termin	Beratung	Kennung	Abstimmung
Verkehrsausschuss	25.03.2015	beschließend	öffentlich	

Beteiligungsvermerke

Amt	302	602	605			
Handzeichen						

Eingangsvermerke

Oberbürgermeister	Erster Bürgermeister	Bürgermeister	Haupt- und Personalamt Abt. 10/101	Kämmerei	Rechts- und Ordnungsamt

Betreff:

Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr auf der Otto-Hahn-Straße

Beschlussvorschlag:

Der Markierung von Schutzstreifen zur Sicherung des Radverkehrs auf der Otto-Hahn-Straße wird zugestimmt. Die Markierung soll bergauf einseitig erfolgen, im Brückenbereich beidseitig.
Weiterhin wird der Neuordnung der Verschwenkungsinseln (Neuanschaffung und Neupositionierung) südlich der Einmündung Mauerweg zugestimmt.

Anlage(n):

- Radwegekonzept Otto-Hahn-Straße Plan1
- Radwegekonzept Otto-Hahn-Straße Plan2
- Radwegekonzept Otto-Hahn-Straße Detailplan Verschwenkungsinsel

BERATUNGSERGEBNIS	Sitzungstag:			Bearbeitungsvermerk	
<input type="checkbox"/> Einstimmig <input type="checkbox"/> lt. Beschlussvorschlag <input type="checkbox"/> abweichender Beschluss (s. Anlage)				Datum	Handzeichen
<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Enthalt.		

Begründung:

Im November 2009 beauftragte die Stadt Lahr das Stadt- & Verkehrsplanungsbüro Kaulen aus Aachen mit der Erstellung eines Rad- und Fußwegekonzeptes. Seit Juni 2010 begleitet dies ein interdisziplinär besetzter Arbeitskreis, um die Sichtweisen und Belange unterschiedlicher Interessensgruppen von Beginn an zu berücksichtigen und das Konzept inkl. seiner Verwirklichung auf eine möglichst breite Basis zu stellen.

Das 2012 beschlossene Konzept beinhaltet neben allgemeinen Empfehlungen eine Mängelanalyse mit daraus abgeleiteten Sofortmaßnahmen, Prioritätenliste sowie konkreten Vorschlägen für neuralgische Punkte und Strecken. Darüber hinaus trifft es auch Aussagen zu Themen wie Service, Information und Kommunikation, die sich in einem Gesamtsystem zusammenfügen sollen. Erste realisierte bzw. beschlossene Maßnahmen sind z.B. Schutzstreifen entlang der Tramplerstraße, Abbiegespuren an der „Warteckkreuzung“, Erneuerung von Abstellanlagen am Schloßplatz, Fahrradboxen am Bahnhof, Schutzstreifen an der Burgheimer Straße, der Bau eines Radweges entlang der Dr. Georg-Schaeffler-Straße sowie die Aufnahme der Stadt Lahr in die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg. Mit dem beschlossenen Konzept konnte somit der Grundstein zur Radverkehrsförderung gesetzt werden.

Markierung von beidseitigen Schutzstreifen

Die Otto-Hahn-Straße stellt eine wichtige Wegeverbindung in Nord-Süd-Richtung zwischen der Schwarzwaldstraße und der Mietersheimer Hauptstraße dar. Neben dem Alltagsradverkehr ist vor allem Schulradverkehr vorzufinden, da die Otto-Hahn-Realschule sowie das Scheffel-Gymnasium über die Otto-Hahn-Straße erschlossen werden.

Beide Verkehre gilt es zu sichern und den vorhandenen Verkehrsraum unter Berücksichtigung der Nutzungsansprüche des Alltags- und des Schulradverkehrs neu aufzuteilen. Die Straßenverkehrsordnung sieht vor, dass Radfahrer prinzipiell die Fahrbahn nutzen müssen. Für den Fall, dass die Radfahrer auf Grund der Krafftfahrzeugverkehrsstärke sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht verträglich im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden können, gibt es gemäß der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) grundsätzlich verschiedene Möglichkeiten, den Radfahrer im Straßenraum zu führen:

Fahrbahnseitige Führung

- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen

Seitenraumführung

- Beidseitiger Einrichtungradweg
- Einseitiger Zweirichtungsradschulweg
- Beidseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg
- Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“
- Radweg ohne Benutzungspflicht

Die Otto-Hahn-Straße verfügt über eine Breite von 7,00 m. Diese Breite stellt gleichzeitig die Mindeststraßenraumbreite dar, die für die Markierung von beidseitigen, 1,25 m breiten Schutzstreifen notwendig ist. Die Restfahrbahnbreite würde dann noch 4,50 m betragen. Im Brückenbereich lässt sich diese Markierungslösung realisieren (siehe Anlage).

An Strecken mit Längsneigung ist der Breitenbedarf gemäß den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010, FGSV) erhöht. Bergauf wird durch seitliche Ausgleichsbewegungen mehr Platz benötigt.

Unter Berücksichtigung dieses Kriteriums und der vorhandenen Straßenraumbreite ist im Steigungsbereich sowohl aus Nord- als auch aus Südrichtung bis zur Brücke nur noch die Markierung eines einseitigen Schutzstreifens mit einer Breite von 1,50 m möglich, um den Radfahrern einen breiteren gesicherten Bereich bieten zu können (siehe Anlage). Die Restfahrbahnbreite würde dann 5,50 m betragen. In beiden Bereichen vor der Brücke würde der Schutzstreifen dann über eine längere Strecke hinweg von 1,50 m auf 1,25 m verschmälert werden.

Für Schutzstreifen gilt im allgemeinen, dass sie Teil der Fahrbahn sind und nur im Bedarfsfall unter Rücksichtnahme auf die Radfahrer vom Kraftfahrzeugverkehr mitbenutzt werden dürfen, so z.B. im Begegnungsfall von Lastkraftwagen oder Bussen. Da bei dieser Planung im Bereich der Brücke lediglich noch eine Restfahrbahnbreite von 4,50 m zur Verfügung steht, was das Mindestmaß für die Markierung von beidseitigen Schutzstreifen darstellt, ist ein häufiges Überfahren des Schutzstreifens auf der Brücke im Begegnungsfall absehbar. Ein rücksichtsvolles Verhalten aller Verkehrsteilnehmer ist hier somit unumgänglich.

Die Markierung der Schutzstreifen erfolgt mit einer unterbrochenen Linie (Schmalstrickmarkierung von 1,00 m Länge und 1,00 m Lücke), Fahrrad-Piktogramme am Boden verdeutlichen die Zweckbestimmung. Eine Beschilderung erfolgt nicht. Weiterhin gilt, dass das Parken auf dem Schutzstreifen untersagt ist, ein Halten ist jedoch gestattet.

Der Vorteil der Schutzstreifen besteht darin, dass der Radfahrer seinen eigenen Verkehrsraum hat und im Sichtfeld des Kraftfahrers auf der Fahrbahn fährt. Insbesondere in Einmündungsbereichen können Konflikte bei Abbiegevorgängen im Vergleich zu einer Führung im Seitenraum verhindert werden. Viele Radfahrer fühlen sich auf vom Kraftfahrzeugverkehr getrennt angelegten Radwegen am sichersten. Unfalluntersuchungen zeigen jedoch, dass Radfahrer da am sichersten sind, wo Autofahrer sie konstant im Blick haben.

Neuordnung der Verschwenkungsinseln

Eine weitere Maßnahme zur Sicherung des Radverkehrs stellt das Umsetzen der Verschwenkungsinseln südlich der Einmündung Mauerweg dar. Die Verschwenkungsinseln dienen der Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsreduzierung und ermöglichen nur das Durchfahren aus einer Richtung. Bei der momentanen Anordnung mit jeweils einer Verschwenkungsinsel auf einer Fahrbahnseite müssen die Kraftfahrzeugführer durch Kommunikation über das Durchfahren entscheiden. Der Radfahrer ist ebenfalls gezwungen, den Verschwenkungsinseln auszuweichen, und wird hier einer weiteren Gefahr ausgesetzt.

Die Neuordnung sieht eine einseitige Einengung der Fahrbahn durch zwei Verschwenkungsinseln vor. Der tendenziell schnellere Kfz-Verkehr aus Richtung Süden (bergab) wäre dann bei der Zufahrt in Richtung Schulen gemäß Zeichen 208 StVO „Vorrang des Gegenverkehrs“ wartepflichtig und würde gebremst werden, der Kfz-Verkehr aus Richtung Norden (bergauf) gemäß Zeichen 308 StVO „Vorrang vor dem Gegenverkehr“ bevorrechtigt. Für den Radverkehr in Richtung Süden (Mietersheimer Hauptstraße) würde mit dem Schutzstreifen ein gesicherter Verkehrsraum zur Verfügung stehen, für den Radverkehr in

Richtung Norden (Schwarzwaldstraße und Schulen) wäre eine geradlinige Führung hinter den Verschwenkungsinseln ohne ein Ausweichen möglich.

Die Restfahrbahnbreite zwischen Verschwenkungsinseln und Schutzstreifen würde 3,00 m betragen und das Befahren eines Busses ohne Überfahren des Schutzstreifens ermöglichen. Der Abstand zwischen den beiden Verschwenkungsinseln würde zudem ein Befahren des angrenzenden Fuß- und Radweges durch Grünpflegefahrzeuge gewährleisten.

Sowohl die Markierung von Schutzstreifen als auch das Versetzen der Verschwenkungsinseln ermöglichen eine gesicherte Führung des Radverkehrs und tragen zu einer Verbesserung der Qualität der Radverkehrsinfrastruktur bei.

Unter der Haushaltsstelle für Radwegebelange (Neuanlage): 2.6300 950000 / 072 stehen Haushaltsmittel für die Umsetzung dieser beiden Maßnahmen zur Verfügung.

Tilman Petters

i.V. Martin Stehr

Hinweis:

Die Mitglieder des Gremiums werden gebeten, die Frage der Befangenheit selbst zu prüfen und dem Vorsitzenden das Ergebnis mitzuteilen. Ein befangenes Mitglied hat in der öffentlichen Sitzung den Verhandlungstisch, in der nichtöffentlichen Sitzung den Beratungsraum zu verlassen. Einzelheiten sind dem § 18 Abs. 1 – 5 Gemeindeordnung zu entnehmen.