

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0081/2014/IV

Datum:
15.05.2014

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

**Gutachten zum Einsatz und zur Wirkung von
einseitigen, alternierenden und beidseitigen
Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen innerorts**

Informationsvorlage

Beschlusslauf

Die Beratungsergebnisse der einzelnen
Gremien beginnen ab der Seite 2.2 ff.
Letzte Aktualisierung: 10. Juli 2014

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	02.07.2014	Ö	() ja () nein () ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss nimmt die Informationen der Verwaltung zum Thema „Gutachten zum Einsatz und zur Wirkung von einseitigen, alternierenden und beidseitigen Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen innerorts“ zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen:

Bezeichnung:	Betrag:
Ausgaben / Gesamtkosten:	
keine	
Einnahmen:	
keine	
Finanzierung:	
keine	

Zusammenfassung der Begründung:

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg (AGFK-BW), deren Gründungsmitglied die Stadt Heidelberg ist, startete 2010 ein Modellprojekt zum Einsatz und zur Wirkung von einseitigen, alternierenden und beidseitigen Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen innerorts. Die Stadt Heidelberg nahm an diesem Forschungsprojekt teil, woraufhin in der Bürgerstraße auf der Verbindung zwischen Kirchheim und Rohrbach einseitige Schutzstreifen markiert wurden. Am 03. Dezember 2013 wurde eine Kurzfassung des entsprechenden Gutachtens gemeinsam von der AGFK-BW sowie dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) veröffentlicht.

Sitzung des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 02.07.2014

Ergebnis: Kenntnis genommen

Begründung:

Die Stadt Heidelberg schloss sich am 04.05.2010 nach einem Beschluss des Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschusses vom 13.01.2010 mit zwölf weiteren Städten sowie drei Landkreisen zur „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V.“ (AGFK-BW) zusammen. Generelles Ziel der AGFK-BW ist es, den Fahrradverkehr in den Städten, Gemeinden und Landkreisen Baden-Württembergs systematisch zu fördern.

Mit der Mitgliedschaft in der AGFK-BW sollen die Kommunen einerseits von den Vorzügen des Netzwerks profitieren, gleichzeitig aber auch aufgefordert sein, mehr für den Radverkehr zu unternehmen.

Modellprojekt „Einsatz und Wirkung von einseitigen, alternierenden und beidseitigen Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen innerorts“

Die Mitgliedskommunen der AGFK-BW verstehen sich als Kommunen, in denen innovative Lösungsformen der Radverkehrsförderung getestet und weiterführende Erkenntnisse gewonnen werden sollen. In diesem Sinne möchte die AGFK-BW einen Beitrag zur Verkehrsforschung im Bereich des Radverkehrs leisten. In einem ersten Modellprojekt der AGFK-BW sollen gesicherte Erkenntnisse bezüglich der sicheren Führung des Radverkehrs in engen Straßenquerschnitten und insbesondere der Führungsform beidseitiger, alternierender und einseitig angelegter Schutzstreifen gewonnen werden. Dazu hat die AGFK-BW das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (Aachen) beauftragt, die in verschiedenen AGFK-Kommunen versuchsweise umgesetzte Anlagen alternativer Führungsformen für den Radverkehr auf Fahrbahnen mit einer Breite von unter 7,00 Metern zu beurteilen. Mit Hilfe einer vergleichenden Untersuchung sollen Planungsempfehlungen für eine sichere Radverkehrsführung auf Fahrbahnen unter 7,00 Meter formuliert werden.

Als positiver Effekt ist generell die Reduktion der Konflikte zu verzeichnen, die bei einer Radverkehrsführung im Seitenraum auftreten. Durch die optische Einengung der Fahrbahn ist auch eine Geschwindigkeitsreduktion des motorisierten Verkehrs zu beobachten. Diese positiven Effekte sind jedoch auf den Strecken mit beidseitigen Schutzstreifen stärker ausgeprägt. Daher empfiehlt der Gutachter, dass beidseitige Schutzstreifen auch unter dem Aspekt einer „selbsterklärenden Straße“ in jedem Fall alternierenden oder einseitigen Lösungen vorgezogen werden sollten. **Eine Ausnahme, wo einseitige Schutzstreifen ein sinnvolles Instrument darstellen, stellen Steigungsstrecken dar.**

Am 03. Dezember 2013 wurde mit einer gemeinsamen Pressemitteilung der AGFK-BW und des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) (Anlage 01) eine Kurzfassung des Gutachtens des beauftragten Stadt- und Verkehrsplanungsbüros Kaulen veröffentlicht. Darüber hinaus wird die AGFK-BW voraussichtlich 2014 eine Fachbroschüre zum Thema „Markierungslösungen im Radverkehr“ herausgeben, die sich an Fachleute, Behörden sowie Politik und Entscheidungsträger richten soll.

Die Stadt Heidelberg wurde neben Filderstadt, Heilbronn, Heidenheim, Lörrach und Offenburg als Modellkommune für dieses Forschungsprojekt ausgewählt.

Heidelberger Projekt: Bürgerstraße zwischen Kirchheim und Rohrbach

2012 wurden in der Bürgerstraße auf der Verbindung zwischen Kirchheim und Rohrbach im Bereich der Brücke über die Bahnlinie die Radverkehrsanlagen auf Bordsteinebene aufgehoben. Gleichzeitig wurden einseitige Schutzstreifen mit einer Breite von 1,50 m jeweils auf den bergauf führenden Straßenabschnitten der Brückenrampen markiert. Für Straßen, die mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgezeichnet sind, gilt, dass in der Regel keine Radverkehrsanlagen angelegt werden sollen. Aufgrund der leichten Steigung in der Bürgerstraße, wo bergauf ein höherer Geschwindigkeitsunterschied zwischen motorisiertem Verkehr und Radverkehr vorliegt, stellt jedoch die umgesetzte Lösung mit einseitigen Schutzstreifen in Steigungsrichtung eine sinnvolle Verkehrsführung dar. Nach Erreichen des Scheitelpunktes der Brücke wird der Radverkehr ohne besondere Markierung gemeinsam mit dem motorisierten Individualverkehr geführt. Bergab ist dies wegen des geringeren Geschwindigkeitsunterschiedes die geeignetste Lösung.

Das Verkehrsverhalten wurde sowohl vor als auch nach der Schutzstreifenmarkierung beobachtet.

Es zeigte sich, dass ein größerer Teil der Radfahrerinnen und Radfahrer die korrekte und sicherere Führung über die Fahrbahn wählt und nicht die Gehwege benutzt. Gravierendes Fehlverhalten, wie ein Befahren des Schutzstreifens in Gegenrichtung, welches bei alternierenden Schutzstreifen in anderen Kommunen beobachtet wurde, trat in der Regel nicht auf.

Im Vergleich zur vorherigen Situation ist zu verzeichnen, dass einige Konfliktsituationen zwischen Rad fahrenden, zu Fuß gehenden sowie Fahrgästen im Bereich der Bus- und S-Bahn-Haltestelle Kirchheim/Rohrbach deutlich entschärft wurden.

Das Amt für Verkehrsmanagement plant aufgrund dieser positiven Beobachtungen, die jetzige Führung in der Bürgerstraße mit einseitigen Schutzstreifen in Richtung bergauf beizubehalten.

Prüfung der Nachhaltigkeit der Maßnahme in Bezug auf die Ziele des Stadtentwicklungsplanes / der Lokalen Agenda Heidelberg

1. Betroffene Ziele des Stadtentwicklungsplanes

Nummer/n: (Codierung)	+ / - berührt:	Ziel/e:
MO1	+	Umwelt-, stadt- und sozialverträglichen Verkehr fördern Begründung: Eine Verbesserung des Angebotes im nicht motorisierten Verkehr erhöht die Wahrscheinlichkeit der freiwilligen Nutzung der nicht motorisierten Verkehrsmittel bei den dafür geeigneten Wegen und Wegezwecken.
MO4	+	Ziel/e: Ausbau und Verbesserung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur Begründung: Die Maßnahme verbessert die Verkehrsinfrastruktur sowie die Verkehrssicherheit des Fußverkehrs, Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs ohne Beeinträchtigungen für den motorisierten Individualverkehr.
MO6	+	Ziel/e: Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr Begründung: Die Maßnahme verbessert die Verkehrsinfrastruktur sowie die Verkehrssicherheit des Fußverkehrs, Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs ohne Beeinträchtigungen für den motorisierten Individualverkehr.

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten:

Keine.

gezeichnet

Bernd Stadel

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Pressemitteilung „Mehr Schutzstreifen, weniger Unfälle“