

Stadt Heidelberg

Drucksache:
0017/2017/IV

Datum:
19.01.2017

Federführung:
Dezernat II, Amt für Verkehrsmanagement

Beteiligung:

Betreff:

Fahrradschutzstreifen Mittermaierstraße

Informationsvorlage

Beratungsfolge:

Gremium:	Sitzungstermin:	Behandlung:	Kenntnis genommen:	Handzeichen:
Bezirksbeirat Bergheim	21.02.2017	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss	08.03.2017	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	
Gemeinderat	30.03.2017	Ö	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ohne	

Zusammenfassung der Information:

Der Bezirksbeirat Bergheim, der Stadtentwicklungs- und Verkehrsausschuss und der Gemeinderat nehmen die Information zum Thema „Fahrradschutzstreifen Mittermaierstraße“ zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen: keine

Zusammenfassung der Begründung:

Die vorhandenen Geh- und Radwegbreiten sind nicht ausreichend. Die Einrichtung von Fahrradschutzstreifen ist unter Berücksichtigung der gültigen Regelwerke aber nicht möglich.

Die Anordnung einer Tempo-30-Regelung in der Mittermaierstraße ist mangels Rechtsgrundlage nicht möglich.

Begründung:

Der Gemeinderat hat in der Sitzung am 06.10.2016 die Verwaltung beauftragt zu prüfen, ob auf der Mittermaierstraße, zwischen der Kurfürsten Anlage und der Bergheimer Straße ein Fahrradschutzstreifen eingerichtet werden kann.

Insbesondere war zu prüfen, ob die Geh- und Radwege der gesetzlichen Mindestanforderung entspricht.

Des Weiteren sollte geprüft werden, ob die Mittermaierstraße versuchsweise mit Tempo 30 ausgewiesen werden kann.

Schutzstreifen

Neben der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) stellen die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) die wichtigste Planungsgrundlage für Radverkehrsanlagen dar. Die ERA wird, wie die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegeben. Diese bilden die Grundlage für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen.

Nach ERA 2010 ist die Wahl eines Schutzstreifens als geeignete Führungsform für den Radverkehr abhängig von der Stärke und der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs, der Anzahl der Fahrstreifen und der Fahrbahnbreite.

Die Vorauswahl geeigneter Radverkehrsführungen erfolgt nach ERA durch die Bestimmung des Belastungsbereichs anhand der Stärke und der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs. In der Mittermaierstraße beträgt die Kraftfahrzeugbelastung in der werktäglichen Spitzenstunde 1.900 Kfz/h (Zählung November 2013). Der Kraftverkehr auf der Ernst-Walz-Brücke hat seitdem um etwa 7 % zugenommen. Dies lässt sich auf die Mittermaierstraße übertragen.

Unter Zugrundelegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und einer Kraftfahrzeugbelastung in der werktäglichen Spitzenstunde von 1.900 Kfz/h ergibt sich für die Mittermaierstraße der Belastungsbereich III (siehe Anlage 1).

In Stadtstraßen mit diesem Belastungsbereich ist der Schutzstreifen keine geeignete Führungsform für den Radverkehr. Erst durch Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ergibt sich Belastungsbereich II in dem die Anlage eines Schutzstreifens als Führungsform in Frage kommt.

Die Verträglichkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist neben der Kraftverkehrsstärke und – Geschwindigkeit auch von der Fahrbahnbreite abhängig. Nach ERA 2010 können Schutzstreifen auf vierstreifigen Straßen angelegt werden, wenn die Richtungsfahrbahn mindestens 6,50 m breit ist. Die Breite der beiden Richtungsfahrbahnen in der Mittermaierstraße betragen jeweils 5,80 m. Die Anlage von Schutzstreifen unter Beibehaltung der vier Fahrstreifen, auch bei Reduzierung auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, scheidet somit aus.

Die vorhandenen vier Fahrstreifen sind zur Abwicklung des vorhandenen Verkehrs (rund 11.000 Kfz/ 24 Stunden je Fahrtrichtung) darüber hinaus zwingend notwendig. An den Lichtsignalanlagen der Knotenpunkte in der Mittermaierstraße steht schon heute eine zu geringe Grünzeit im Verhältnis zum vorhandenen Verkehr zur Verfügung. Eine Reduzierung der Fahrstreifen führt zu weiteren, erheblichen Leistungsfähigkeitseinbußen an den ohnehin schon überlasteten Knotenpunkten, was Umwelt und Anlieger weiter belastet.

Die Notwendigkeit von vier Fahrstreifen hat sich im Sommer 2016 gezeigt, als im Bereich der Mittermaierstraße zwischen Bergheimer Straße und Ernst-Walz-Brücke aufgrund der umfangreichen Baumaßnahme zur Erneuerung der Gleise mit Kanal und Leitungsbau ein Fahrstreifen gesperrt war. Da auch im Teilstück zwischen Alte Eppelheimer Straße und Bergheimer Straße wegen der baustellenbedingten Verkehrsführung nur ein Fahrstreifen für den Süd-Nord Verkehr vorhanden war, kam es selbst in den Sommerferien zu erheblichen Verkehrsstauungen. Zeitweise musste die Verkehrspolizei verkehrsregelnd eingreifen, damit der Verkehr einigermaßen abgewickelt werden konnte.

Eine Fahrstreifenreduzierung zur Einrichtung von Schutzstreifen für den Radverkehr in der Mittermaierstraße ist deshalb aus Sicht von Verwaltung und Verkehrspolizei nicht akzeptabel.

Breiten von Geh- und Radwegen

Für die Breiten von Gehwegen sind keine rechtsverbindlichen Vorschriften aus der StVO abzuleiten. Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASSt 06 (R 1) ist das Grundmaß für den „Verkehrsraum“ des Fußverkehrs auf den Begegnungsfall bzw. das Nebeneinandergehen von zwei Personen ausgerichtet und beträgt daher 1,80 Meter. Es ist um je einen seitlichen Sicherheitsraum von 0,50 Metern Abstand zu einer Fahrbahn oder einem Längs-Parkstreifen und 0,20 Meter Abstand zu einer Einfriedung oder einem Gebäude zu ergänzen. Dadurch ergibt sich eine Mindestbreite für Seitenraum-Gehwege von 2,50 Metern (RASSt, 6.1.6.1). Zwar kommt den in den genannten Richtlinien enthaltenen Maßangaben keine verbindliche Wirkung im Sinne einer Norm zu, als sachverständige Konkretisierung moderner Grundsätze des Straßenbaus, erarbeitet von einem Kreis von Fachleuten, sind sie aber durchaus ein Anhaltspunkt, wie im Normalfall Verkehrsanlagen bei Neuanlage auszuführen und zu gestalten sind. Das hier beschriebene Maß ist Bestandteil der „Heidelberger Leitlinien für kinderfreundliche Verkehrsplanung“.

Die Breiten der Gehwege in der Mittermaierstraße erreichen das Maß, das bei einer Neuanlage eines Gehweges zugrunde gelegt werden würde nicht (siehe Anlage 2).

Nach der VwV zu § 2 Absatz 4 StVO sollen benutzungspflichtige baulich angelegte Radwege möglichst 2,00 m und mindestens 1,50 m breit sein.

Die Breiten der Radwege in der Mittermaierstraße erreichen das Mindestmaß nur abschnittsweise (siehe Anlage 2).

Durch den engen Straßenquerschnitt der Mittermaierstraße sind die Handlungsmöglichkeiten eingeschränkt. Aufgrund der Bedeutung der Route im städtischen Radverkehrsnetz wurde die nicht regelkonforme Radverkehrsanlage bisher beibehalten.

Die Verwaltung hat in Abstimmung mit der Verkehrspolizei geprüft, ob die Pflicht zur Benutzung der Radwege in der Mittermaierstraße aufgehoben werden kann bzw. muss. Aufgrund der besonderen Gefahrenlage wurde von der Aufhebung der Benutzungspflicht aber abgesehen.

Eine zufriedenstellende Verkehrssituation ist unter den gegebenen baulichen Verhältnissen nicht möglich. Eine qualitativ deutliche Verbesserung für alle Verkehrsarten ist durch den Bau einer eigenen Querung für den Rad- und Fußverkehr über den Neckar zu erwarten. Im Bestand wird abbiegender Kraftverkehr (in die Alte Eppelheimer Straße und in die Bergheimer Straße) durch den geradeaus fahrenden Radverkehr behindert.

Tempo 30

Nach § 45 Absatz 9 StVO sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Diese Vorschrift ist in Bezug auf Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h in Ortsdurchfahrten durch Erlasse und Richtlinien der obersten Straßenverkehrsbehörde (Ministerium für Verkehr und Infrastruktur) und der höheren Straßenverkehrsbehörde (Regierungspräsidium Karlsruhe) konkretisiert worden. Mit Ausnahme im Bereich von Schulen, Kindergärten, Kindertagesstätten, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern kommt demnach eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nur in Betracht, wenn konkrete Gefährdungen vorhanden sind. Dies kann der Fall sein, wenn deutliche Abweichungen gegenüber bestimmter Regelgrößen bei Fahrbahnbreite, Gehwegbreite, Längs- und Quergefälle der Fahrbahn, Sichtweiten und dergleichen vorliegen. Dies ist im gesamten Verlauf der Mittermaierstraße nicht der Fall. Anhaltspunkte, die für eine Temporeduzierung sprechen, können sich auch aus dem Unfalllagebild ergeben. Auch aus dem Unfalllagebild heraus, ist dieser Straßenabschnitt allerdings nicht als verkehrsunfallträchtig oder -unsicher einzustufen. Unter Abwägung aller Gesichtspunkte ist daher die Anordnung einer Tempo-30-Regelung mangels Rechtsgrundlage nicht möglich.

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 Ziel/e:
MO2	+	Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr Ziel/e:
MO6	+	Mehr Mobilität ohne mehr motorisierten Verkehr

2. Kritische Abwägung / Erläuterungen zu Zielkonflikten: Siehe Text Begründung

gezeichnet
Jürgen Odszuck

Anlagen zur Drucksache:

Nummer:	Bezeichnung
01	Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen nach ERA
02	Breiten Geh- und Radwege Mittermaierstraße