

## **Berichtsvorlage**

zur Behandlung im: **Verkehrsplanungs- und Umweltausschuss**

zur Kenntnis im:

---

**Betreff: Einbahnstraßenkonzept Christophstraße bis Huberstraße**

Bezug: Vorlage 543/04 Antrag der UFW/WUT-Fraktion  
Anlagen: Anlage 1: Übersichtsplan

---

### **Zusammenfassung:**

Die Fraktion der UFW/WUT stellte am 26.07.2004 den Antrag, für die Straßen von der Christophstraße bis zur Huberstraße ein Einbahnstraßenkonzept zu erstellen. Dem angestrebten Abbau des Gefahrenpotentials durch Wegfall des Begegnungsverkehrs in unübersichtlichen Situationen stehen entscheidende Nachteile gegenüber. Die Stadt als Untere Verkehrsbehörde beabsichtigt eine entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung nicht zu treffen.

### **Ziel:**

Die Verwaltung bewertet den Antrag und zeigt vorteilhafte und nachteilige Folgewirkungen auf.

### **Bericht:**

#### 1. Anlass / Problemstellung

Die gemeinsame Fraktion der UFW und der WUT stellte am 26.07.2004 den Antrag, die Verwaltung zu beauftragen, für die Straßen von der Christophstraße bis zur Huberstraße ein Einbahnstraßenkonzept zu erstellen. Dieser Antrag ging auf Anregungen der Anwohner zurück. Diese berichten, dass es in den Straßen zwischen Fürststraße und Hechinger Straße durch die Verengungen und die vorhandenen Parkplätze im Begegnungsverkehr zu unübersichtlichen Situationen kommen würde, bei denen gerade Kinder mit dem Fahrrad auf ihrem Schulweg im südlichen Bereich dieses Gebietes überfordert wären. Durch die Konzentration der Aufmerksamkeit der Kinder auf Kraftfahrzeugverkehr aus nur einer Richtung wird ein Abbau des Gefahrenpotentials erwartet.

#### 2. Sachstand

Das Gebiet zwischen Fürststraße, Hechinger Straße, Christophstraße und Huberstraße gehört zu der Parkraumbewirtschaftungszone Nr. 9. Der größte Teil des Gebietes liegt hierbei in der Gebührenzone 4, die durch den noch recht günstigen Tagstarif und der fußläufigen Entfernung zum Stadtzentrum auch gerne von Langzeitparkern genutzt wird. Das Gebiet ist verkehrsrechtlich als 30 km – Zone ein-

gestuft. Der durch die Anordnung der Parkstände und Einengungen entstehende Begegnungsverkehr und die hierdurch zustande kommenden Situationen unterstützen die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung. Die Christophstraße ist im besonders beengten Abschnitt zwischen Hechinger Straße und Ulrichstraße als unechte Einbahnstraße ausgewiesen.

Eine Rücksichtnahme von Kraftfahrzeugfahrern gegenüber Kindern im Straßenverkehr sollte grundsätzlich und insbesondere in einem Gebiet mit Wohncharakter erwartet werden können.

### 3. Lösungsvarianten

#### Einbahnstraßensystem

Die im Antrag enthaltene Möglichkeit der Einrichtung eines Einbahnstraßensystems steht generell als Lösungsmöglichkeit zur Vermeidung von unübersichtlichen Verkehrssituationen zur Verfügung. Hierbei sind jedoch die mit der Einführung eines Einbahnstraßensystems verbundenen Nachteile zu berücksichtigen und gegenüber den gewonnen Vorteilen abzuwägen.

**Vorteil:** Durch die Einführung eines Einbahnstraßensystems entfällt der Begegnungsverkehr an durch bauliche Maßnahmen und durch parkende Fahrzeuge eingeengten Stellen im Straßenraum. Unübersichtliche Situationen können vermieden werden.

**Nachteil 1:** Durch die Einbahnstraßenregelungen sind längere Fahrwege und Umwege notwendig, die somit zu mehr Kfz- Verkehr in den betroffenen Straßen führen.

**Nachteil 2:** Die durchschnittliche Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge wird sich durch das Fehlen des Begegnungsverkehrs aufgrund der weniger notwendigen Vorsicht und der weniger eingeengten Situationen erhöhen. Durch die höheren Geschwindigkeiten entsteht ein neues Gefahrenpotential für die Radfahrer.

**Nachteil 3:** Auch die Radfahrer müssen sich an die Einbahnstraßenregelungen halten, da aufgrund der Parksituationen und der fehlenden Straßenbreite ohne Reduzierung der Parkstände keine Öffnung der Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr möglich ist. Hierdurch entsteht für die Radfahrer der Nachteil der längeren Wege, der durch die wenigen Querungsmöglichkeiten über die Steinlach je nach Wahl des Einbahnstraßensystems noch verstärkt werden kann. Durch die verlängerten Wege kann es zu einer mangelnden Akzeptanz des Einbahnstraßensystems kommen, was wiederum das Gefährdungspotential wesentlich erhöht.

**Nachteil 4:** Durch die einseitigen Fahrtrichtungen müßten die Schilder der Parkraumbewirtschaftung umgesetzt bzw. umgehängt werden.

#### System aus „Unechten Einbahnstraßen“

Um dem Nachteil der Einbahnstraßen und der damit verbundenen längeren Wege für die Radfahrer entgegen zu wirken, wäre grundsätzlich auch die Regelung mit „Unechten Einbahnstraßen“ denkbar. „Unechte Einbahnstraßen“ sind Straßen, in denen von einer Seite her die Einfahrt für Fahrzeuge aller Art verboten ist. Radfahrer werden von dieser Regelung jedoch ausgenommen. Da diese Straßen, wie der Name bereits verdeutlicht, keine reinen Einbahnstraßen im Sinne der Straßenverkehrsordnung sind, ist ein Wenden innerhalb der Straße sowie ein Ausfahren der Anwohner in entgegengesetzter Richtung möglich. Es kann also weiterhin zu Begegnungsverkehr an Engstellen kommen und verhindert somit nicht die Entstehung von unübersichtlichen Situationen für die fahrradfahrenden Kinder. Durch diese Regelung hat man keinen Sicherheitsgewinn gegenüber der heutigen Situation, jedoch

teilweise bzw. in begrenzterem Umfang die o. g. Nachteile 1, 2 und 4, die durch eine echte Einbahnstraße entstehen.

#### Verkehrsberuhigte Bereiche

Verkehrsberuhigte Bereiche können angeordnet werden, wenn der Straßenraum niveaugleich (ohne Bordsteine und separate Gehwege) ausgebaut ist und Gestaltungselemente zur Verdeutlichung des Aufenthaltscharakters vorhanden sind. Das ist in den angesprochenen Straßen nicht der Fall, weshalb diese Möglichkeit ausscheidet.

#### 4. Vorgehen der Verwaltung

Mit einem Einbahnstraßensystem können unübersichtliche Situationen bei Begegnungsverkehr an Engstellen reduziert werden. Diesem Vorteil stehen die beschriebenen, mit Einbahnstraßen verbundenen Nachteile gegenüber. Es entstehen neue Gefährdungspotentiale für Radfahrer. Die Verwaltung erachtet die Einführung eines solchen Systems für das betrachtete Gebiet und zur Erreichung des angestrebten Ziels als nicht sinnvoll. Die Stadt als Untere Verkehrsbehörde beabsichtigt eine entsprechende verkehrsrechtliche Anordnung nicht zu treffen.

#### 5. Finanzielle Auswirkungen

Die durch die geänderten Fahrrichtungen notwendigen finanziellen Mittel zur Änderungen in der Beschilderung der Parkraumbewirtschaftung können erst nach einer genauen Erhebung der Anzahl der umzuhängenden Schilder benannt werden.

#### 6. Anlagen

Anlage 1: Übersichtsplan