

## Beschlussvorlage

zur Behandlung im **Ausschuss für Planung, Verkehr und Stadtentwicklung**  
zur Kenntnis im **Ortsbeirat Stadtmitte**

---

<b>Betreff:</b>	<b>Schutzstreifen Am Stadtgraben - Ost</b>
Bezug:	Vorlage 445/2013 Radverkehrsmaßnahmen 2014
Anlagen: 0	1 - Am Stadtgraben - Schutzstreifen 2 - Am Stadtgraben - Vorbeifahrstreifen

---

## Beschlussantrag:

Der Schutzstreifen Am Stadtgraben – Ost soll entsprechend der Anlage 1 eingerichtet werden.

<b>Finanzielle Auswirkungen</b>		<b>Jahr.</b>	<b>Folgej.:</b>
Investitionskosten:	10.000 €	10.000 €	€
Bei HHStelle veranschlagt:	2.6300.9508.000-0101		
Aufwand/Ertrag jährlich	€	ab:	

## Ziel:

Mit den vorgeschlagenen Schutzstreifen Am Stadtgraben im Bereich des Museums soll ein Angebot für den Radverkehr im Kreuzungsbereich des Lustnauer Tors geschaffen werden.

## **Begründung:**

### 1. Anlass / Problemstellung

Mit der Vorlage 445/2013 wurden die geplanten Maßnahmen zur Radverkehrsförderung für das Jahr 2014 vorgestellt. Eine dieser Maßnahmen war der „Schutzstreifen Am Stadtgraben – Ost“. Die Verwaltung schlug vor, einen von derzeit zwei Rechtsabbiegestreifen umzuwandeln und somit ein Angebot für Radfahrende zu schaffen.

Die Reduzierung von zwei Rechtsabbiegestreifen auf einen wurde im Ausschuss diskutiert und kritisch eingeschätzt, da dann Stau zu befürchten sei und somit die Busse behindert würden. Die Verwaltung hatte im Zuge der Diskussion zugesagt, die Verkehrssituation noch einmal intensiver zu überprüfen und die Maßnahme entsprechend aufbereitet im Ausschuss zu behandeln.

### 2. Sachstand

Die Verwaltung hat aufgrund der oben beschriebenen Bedenken Anfang April diesen Jahres Verkehrszählungen der Rechtsabbiegenden zu den Spitzenzeiten durchgeführt, je 3 Stunden am Vormittag und Nachmittag. Bei diesen Verkehrszählungen wurden alle Fahrzeuge im 15 Minuten Intervall erfasst, sowie für jeden einzelnen Umlauf die spezifische Fahrzeuganzahl festgehalten. Für die Auswertung im Folgenden wurden die beiden bestehenden Fahrstreifen Richtung Österberg und Mühlstraße/Altstadt bereits zusammengefasst.

Innerhalb von 15 Minuten variiert die Anzahl der rechtsabbiegenden Kraftfahrzeuge (ohne Busse) an diesen Tagen vormittags zwischen 28 und 57, nachmittags zwischen 29 und 55. Der Mittelwert beträgt 43 bzw. 45 Kfz/15min. Die Aufteilung auf die Fahrstreifen lag bei etwa 60 Prozent Richtung Österberg und 40 Prozent Richtung Altstadt – sowohl vormittags als auch nachmittags. Bei den Radfahrenden variiert die absolute Anzahl zwischen 2 und 10 pro 15 Minuten am Vormittag, knapp 80 Prozent fahren in Richtung Mühlstraße bzw. Altstadt. Am Nachmittag fahren fast alle der 6 bis 24 Radfahrenden innerhalb 15 Minuten in diese Richtung.

Die derzeitige Fahrstreifenaufteilung hat nach dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ eine theoretische Leistungsfähigkeit von ca. 60 Kfz/15min pro Fahrstreifen. Bei der Zählung ist jedoch aufgefallen, dass mehr Fahrzeuge die Signalanlage während einer Grünphase passieren, als theoretisch angenommen. Die tatsächliche Leistungsfähigkeit ist an dieser Stelle somit höher.

Um eine mögliche Staubildung zu beobachten, wurden zwei zusätzliche Erhebungen durchgeführt:

- alle Fahrzeuge je Umlauf, die zu Beginn der Grünphase an der Lichtsignalanlage warteten
- Fahrzeuge, die warteten und im Zuge der ersten Grünphase die Signalanlage nicht passieren konnten.

Vormittags und nachmittags wurden je 240 aufeinanderfolgende Umläufe beobachtet, das entspricht 3 Stunden. Pro Umlauf können rechnerisch etwa 4 Fahrzeuge pro Fahrbahn die Signalanlage über einen Fahrstreifen passieren. Durchschnittlich standen auf beiden Fahrstreifen zusammen zu Beginn der Grünphase 2 bis 3 Fahrzeuge (2,4 bzw. 2,3) an der Signalanlage; der maximale Wert betrug 6 (ein Fall in 3 Stunden). Entsprechend der Fahrstrei-

fenaufteilung wurde der rechte Fahrstreifen weniger benutzt. In 16 Umläufen am Vormittag und in 10 am Nachmittag konnten nicht alle Fahrzeuge abgebaut werden, d.h. einzelne Fahrzeuge mussten eine zweite Grünphase abwarten. In diesen Fällen wurde der Verkehrsfluss meist durch eine Störung gestockt. So konnte beispielsweise der Verkehr Richtung Österberg nicht abfließen oder die Busse kamen in einem Pulk und blockierten die Zufahrt zur Signalanlage, wodurch sich die Fahrzeuge über 2 Umläufe ansammelten. Zu einer Stau- bildung kam es jedoch nicht, da in allen Fällen beim nächsten Umlauf die Fahrzeuge wieder „abgearbeitet“ wurden.

Mit der Reduzierung auf einen Fahrstreifen ist die theoretische Leistungsfähigkeit mit 60 Fahrzeugen je 15 Minuten nach wie vor ausreichend. Die Verwaltung geht davon aus, dass durch die Verringerung auf einen Fahrstreifen künftig bei 30-40 Umläufen innerhalb der 3 Spitzenstunden nicht alle Fahrzeuge während eines Umlaufs abgearbeitet werden können. Wie bisher auch werden aber aufgrund des insgesamt niedrigen Verkehrsaufkommens die Fahrzeuge im zweiten Umlauf die Signalanlage passieren können. Es werden weiterhin in der ganz überwiegenden Anzahl aller Umläufe nicht mehr als die ermittelten 6 Fahrzeuge warten. Die Verwaltung hat zur Überprüfung auch eine Stellungnahme des Ingenieurbüros eingeholt, dass sich in den letzten Monaten intensiv mit der Signalsteuerung in diesem Bereich beschäftigt hat. Dieses kommt mit einer überschlägigen Ermittlung zu folgendem Ergebnis: „Aus Sicht des öffentlichen Verkehrs (Busverkehr an der Haltestelle Nonnenhaus) sind auf Basis der vorliegenden Zahlen ebenfalls keine wesentlichen Einschränkungen zu erwarten. Der Rückstau der Rechtsabbieger nimmt zwar durch die Streifenreduzierung zu, erreicht aber rechnerisch/theoretisch keine Längen, welche die Einfahrt der Busse in die Bushaltestelle behindern. Hier sind gegebenenfalls Maßnahmen zu ergreifen, dass die Bushal- tebuchst vollständig frei von parkenden Fahrzeugen bleibt (Lieferfahrzeuge).“

Die Planung sieht zwischen Haltestellenzufahrt und Wartelinie vor der Signalanlage einen Stauraum von ca. 40m vor. Dort können sich bis zu 7 Pkw aufstellen ohne dass die Busse an der Einfahrt in die Haltestelle gehindert werden. Beeinträchtigungen im Verkehrsfluss durch externe Störungen sind allerdings auch künftig nicht auszuschließen.

### 3. Vorschlag der Verwaltung

Die Verwaltung schlägt vor, das Radverkehrsangebot für rechts und links abbiegende Radfah- rende wie in Anlage 1 dargestellt zu schaffen.

Die Verwaltung geht bei der Planung davon aus, das Signalprogramm nicht zu verändern. Nach der aktuellen Zählung ist die bestehende Freigabezeit ausreichend. Wenn es jedoch aufgrund der veränderten Fahrstreifenaufteilung entgegen der Prognose doch zu Behinde- rungen des Busverkehrs durch Rückstau kommen sollte, kann dem rechtsabbiegenden Ver- kehr eine geringfügig längere Freigabezeit in der Größenordnung von 1-2 Sekunden einge- räumt werden. Somit könnte die Leistungsfähigkeit gesteigert werden. Die Fußgängerque- rung zwischen der Haltestelle und der Dreiecksinsel hätte dann zwar entsprechend kürzer grün, eine Querung des Knotens in einem Zug wäre aber immer noch möglich.

Ein eigentlich wünschenswertes durchgängiges Angebot zwischen dem Schutzstreifen Am Stadtgraben, der bisher an der Langen Gasse endet, und dem vorgeschlagenen Bereich ist lediglich mit einem aufwändigen Umbau im Bereich der Parkhauszufahrt einschließlich eines Eingriffs in den gegenüberliegenden Grünstreifen möglich. Dies sollte erst mit den notwendi- gen Umbaumaßnahmen im Zusammenhang mit der Auflösung des Einbahnstraßenringes er- folgen.

4. Lösungsvarianten

- a. Die Anzahl der Fahrstreifen könnte beibehalten und nur für den linksabbiegenden Radverkehr ein Vorbeifahrstreifen angeboten werden (siehe Anlage 2).
- b. Die Fahrstreifenaufteilung wird nicht geändert.
- c. Der südliche Teil der in Anlage 1 vorgesehenen Regelungen wird zunächst provisorisch ausgebildet. Die Sperrfläche und der Schutzstreifen vor der Bushaltestelle werden dafür mit gelben Markierungsbändern provisorisch angelegt. Der Linksabbieger zur Wilhelmstraße bleibt zunächst unverändert. Der hierfür erforderliche Aufwand wird auf etwa 2.000 € geschätzt. Außerdem muss dann entsprechend zweimal in den Verkehr in diesem Bereich eingegriffen werden.

5. Finanzielle Auswirkung

Die Änderung der Markierung wie vorgeschlagen wird auf ca. 10.000 € geschätzt.

6. Anlagen