

		AZ:	61.1 / Herr Köwer
--	--	-----	-------------------

Mitteilung-Nr.: 0392/2018/MV

=====

Beratungsfolge	Termin	Status	Behandlung
Planungs- und Umweltausschuss	01.09.2021	Ö	Kenntnisnahme

Betreff:

Temporäre Einrichtung eines geschützten Radfahrstreifens

ISEK-Ziel:

ÖPNV und Radverkehr stärken

Begründung:

Veranlassung

Der Straßenzug Lindenstraße - Wittorfer Straße ist eine für den Radverkehr wichtige Verbindungsachse zwischen dem Stadtteil Wittorf und der Innenstadt. Während in stadtauswärtiger Richtung überwiegend ein baulich angelegter Radweg vorhanden ist, besteht in stadteinwärtiger Richtung kein vergleichbares Angebot für den Radverkehr. Im Seitenraum besteht ein Gehweg, der für die Mitnutzung durch den Radverkehr freigegeben ist. Auf Grund zahlreicher Baumstandorte ist die nutzbare Breite des Gehweges aber erheblich eingeschränkt, so dass die nach Richtlinie erforderliche Breite für eine gemeinsame Nutzung nicht gegeben ist. Des Weiteren soll innerörtlich nur ausnahmsweise eine gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern angeordnet werden. Da keine Benutzungspflicht besteht, darf vom Radverkehr auch die Fahrbahn genutzt werden.

Auf Grund des subjektiven Sicherheitsempfindens eines erheblichen Anteils der Radfahrenden wird eine Führung im sicheren Seitenraum gegenüber dem Fahren auf der Fahrbahn häufig bevorzugt. Die im Seitenraum möglichen Konflikte mit den zu Fuß Gehenden sowie mit dem Kfz-Verkehr an den Grundstücksausfahrten und Knotenpunkten werden häufig vernachlässigt bzw. nicht als relevant erachtet. Tatsächlich sind aber Radverkehrsführungen auf der Fahrbahn laut der aktuellen Unfallforschung in der Regel sicherer.

Nachteilig sind bei der vorhandenen Seitenraumführung des Weiteren die fehlenden Überholmöglichkeiten auf Grund der geringen Breite, die an den Fußverkehr anzupassen- den Fahrgeschwindigkeiten sowie der schadhafte Oberflächenzustand auf Grund zahlrei- cher Wurzelaufbrüche.

Die Erprobung eines geschützten Radfahrstreifens erfolgt anlässlich der jährlich vom 16. bis 22. September stattfindenden Europäischen Mobilitätswoche, an der sich Neumünster auf Grundlage eines Ratsbeschlusses in diesem Jahr zum zweiten Mal beteiligt.

*Die EUROPÄISCHE **MOBILITÄTS**WOCHE ist eine Kampagne der Europäischen Kommissi- on. Seit 2002 bietet sie Kommunen aus ganz Europa die Möglichkeit, ihren Bürgerinnen und Bürgern die komplette Bandbreite nachhaltiger Mobilität vor Ort näher zu bringen. Jedes Jahr, immer vom 16. bis 22. September, werden im Rahmen der EUROPÄISCHEN **MOBILITÄTS**WOCHE innovative Verkehrslösungen ausprobiert oder mit kreativen Ideen für eine nachhaltige Mobilität in den Kommunen geworben.*

(Quelle: <https://www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche>)

Zielsetzung

Ein wesentlicher Bestandteil der Förderung des Radverkehrs ist die Schaffung attraktiver Radverkehrsführungen, auf denen der Radverkehr zügig und frei von Behinderungen fah- ren kann. Dies ist in dem oben beschriebenen Seitenraum nicht möglich.

Von besonderem Belang ist des Weiteren die subjektiv empfundene Verkehrssicherheit der Radfahrenden. Da die Akzeptanz von Führungen auf der Fahrbahn gegenüber der Seitenraumführung geringer ist, soll die Trennung des Radstreifens von der übrigen Fahr- bahn nicht nur mit Markierung erfolgen, sondern auch mittels Baken (Zeichen 605-10).

Die Erprobung soll Erkenntnisse erbringen

- über die Akzeptanz geschützter Radfahrstreifen bei Radfahrenden gegenüber einer über Jahre gewohnten Nutzung eines gemeinsamen Geh- / Radweges (mit Nutzungs-breiten unterhalb der Regelbreiten),
- über das Fahrverhalten von Radfahrenden auf einem geschützten Radfahrstreifen, ins- besondere bei Überholvorgängen,
- über die Auswirkungen des Wegfalls von Parkmöglichkeiten im Straßenraum auf Grund der Herstellung eines (geschützten) Radfahrstreifens,
- über die Auswirkungen auf den Verkehrsablauf in einer Hauptverkehrsstraße mit Linien- busverkehr bei einer Reduzierung der Fahrbahnbreite auf weniger als 6,5 m.

Beschreibung der Maßnahme

Der Erprobungsbereich liegt im Straßenzug Lindenstraße - Wittorfer Straße im Abschnitt zwischen Kiefernweg und Holsatenring (siehe Anlage). Die Maßnahme wird wie bereits erläutert nur in Fahrtrichtung stadteinwärts durchgeführt.

Von der Mühlenstraße kommend, wird der Radverkehr bereits seit 2012 mittels eines Schutzstreifens auf der Fahrbahn geführt. Der Schutzstreifen endet unmittelbar an der Fußgänger-Bedarfsampel nördlich der Einmündung Kiefernweg.

Der geschützte Radfahrstreifen soll unmittelbar nach der Lichtsignalanlage beginnen und über eine Länge von ca. 1,1 Kilometer / bis kurz vor den Knotenpunkt Holsatenring verlaufen.

Auf Grund der vorhandenen Fahrbahnbreite von ca. 8,6 m und des zu berücksichtigenden Trennstreifens von 0,3 m Breite ist es nicht möglich, die Regelbreite für Hauptverkehrsstraßen mit Linienbusverkehr von 6,5 m bei Tempo 50 und einen Radfahrstreifen von 2,1 m Breite, der ein bequemes Überholen ermöglicht, herzustellen.

Der Erprobungsbereich soll daher in zwei Abschnitte mit unterschiedlicher Querschnittsaufteilung unterteilt werden:

- Abschnitt zwischen Kiefernweg und Grüner Weg
 - Fahrbahn 6,2 m
 - Trennstreifen 0,3 m
 - geschützter Radfahrstreifen 2,1 m
- Abschnitt zwischen Grüner Weg und Holsatenring
 - Fahrbahn 6,5 m
 - Trennstreifen 0,3 m
 - geschützter Radfahrstreifen 1,8 m

Damit kann erprobt werden, welche Auswirkungen

- eine reduzierte Fahrbahnbreite von 6,2 m auf den Begegnungsverkehr großer Fahrzeuge (Bus, Lkw) hat,
- eine reduzierte Radfahrstreifenbreite von 1,8 m auf das Überholverhalten der Radfahrenden hat.

Der Radfahrstreifen wird mit einer durchgezogenen Linie in 0,12 m Breite (Zeichen 295 in Gelbmarkierung) hergestellt. Mittels Baken (Zeichen 605-10) soll ein Befahren des Radfahrstreifens durch Kfz im Längsverkehr vermieden werden. Die Baken sollen in Abständen zwischen 10 und 20 m aufgestellt werden. Im Bereich von Grundstückszufahrten werden keine Baken gesetzt. Als Muster wird der Regelplan der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz des Landes Berlin RP TEER 01 (siehe Anlage) herangezogen.

Versuchszeitraum

Der Erprobungszeitraum soll spätestens Mitte September beginnen. Die Dauer soll mindestens 8 Wochen betragen. Ende Oktober erfolgt die Zeitumstellung von Sommer- auf Winterzeit, so dass die Maßnahme auch während der sogenannten „dunklen“ Jahreszeit (Sonnenundergang bereits vor 17 Uhr) erprobt werden kann.

Evaluation der Maßnahme

Für eine Bewertung der Maßnahme soll der Verkehrsablauf vor und während der Erprobung mittels datenschutzkonformer Videodatenerfassungsgeräte über einen begrenzten Zeitraum aufgezeichnet werden. Ergänzend dazu werden Verkehrsbeobachtungen vor Ort durchgeführt. Daraus sollen Erkenntnisse über das Verkehrsverhalten von Radfahrenden und Kfz-Fahrenden ohne bzw. mit geschütztem Radfahrstreifen gewonnen werden.

Im Rahmen der Videoaufzeichnungen und Verkehrsbeobachtungen vor Ort werden Verkehrszählungen durchgeführt.

Ein weiterer wichtiger Faktor sind die Kfz-Fahrgeschwindigkeiten. Diese sollen mittels des Einsatzes von Geschwindigkeits-Displays erfasst werden.

Das Ergebnis der Evaluation wird in die Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes einfließen.

Verkehrsrechtliche Anordnung

Die Umsetzung der Maßnahme bedarf einer verkehrsrechtlichen Anordnung durch die Verkehrsaufsicht. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Mitteilungsvorlage war die Prüfung durch die Verkehrsaufsicht noch nicht abgeschlossen, so dass die Umsetzbarkeit der Maßnahme noch nicht verbindlich feststand.

Über den aktuellen Sachstand wird in der Ausschusssitzung mündlich informiert.

In Vertretung

Carsten Hillgruber
Erster Stadtrat

Anlagen:

- Lageplan
- Regelplan der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz des Landes Berlin RP TEER 01