

## Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Bezirksvertretung Mitte</b>	01.09.2016	öffentlich
<b>Stadtentwicklungsausschuss</b>	20.09.2016	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

### **Radverkehrssituation auf der Stapenhorststraße (zwischen Ostwestfalendamm und Melanchthonstraße)**

Betroffene Produktgruppe

11.12.07

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

---

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Keine

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

BV Mitte, 09.06.2016, TOP 5.3

BV Mitte, 14.01.2016, TOP 5.1

### **Sachverhalt:**

#### **1. Ausgangssituation und Situationsanalyse**

Auf der Stapenhorststraße ist im Dezember vergangenen Jahres eine Radfahrerin in einen Unfall verwickelt und dabei schwer verletzt worden. Ursächlich hierfür war ein parkender Pkw dessen Tür geöffnet wurde, ohne dabei auf den fließenden Radverkehr zu achten.

In der Sitzung vom 14.01.2016 hat die Bezirksvertretung Mitte zu Punkt 5.1 beschlossen, dass die Verwaltung prüfen möge, durch welche Maßnahmen die Stapenhorststraße für alle Verkehrsteilnehmer und besonders für Radfahrer sicherer gestaltet werden kann. Hierbei sind sowohl kurzfristige Maßnahmen (z. B. Tempo 30 oder zusätzliche Hinweisschilder zu vorgeschriebenen Sicherheitsabständen) als auch mittelfristige Maßnahmen (z. B. Änderung / Vergrößerung der Radwege...) zu prüfen.

Daraufhin hat die Verwaltung eine Analyse der verkehrlichen Situation zwischen Ostwestfalendamm und Melanchthonstraße vorgenommen und folgende Punkte herausgearbeitet:

## 1.1 Verkehrsaufkommen, Geschwindigkeitsniveau und Unfallgeschehen

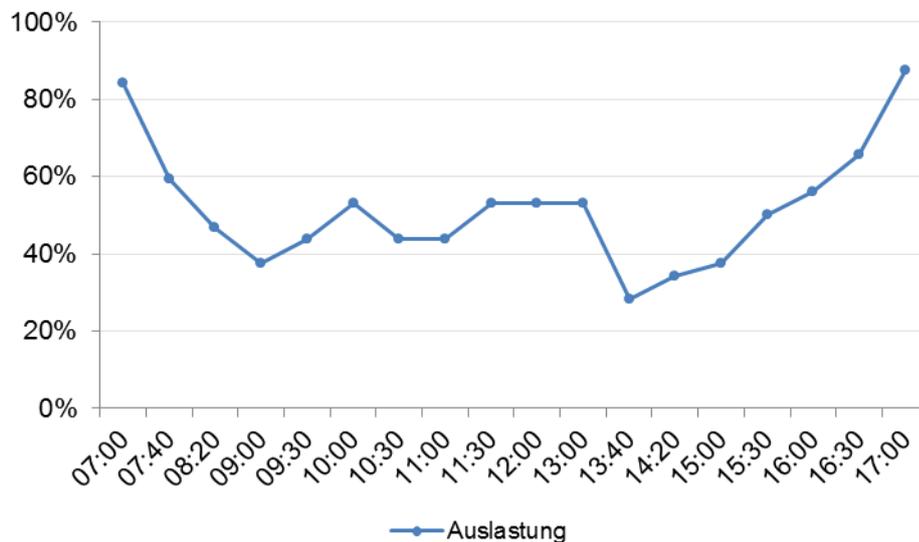
Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke fällt von 20.000 auf 17.000 Kfz/24h in Richtung stadtauswärts ab. Die Verkehrsbelastung ist für den vorhandenen zweistreifigen Querschnitt verhältnismäßig hoch. Die Kfz-Fahrer halten sich im innenstadtnahen Bereich an die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, weiter stadtauswärts wird tendenziell schneller gefahren. Laut polizeilicher Unfallstatistik haben sich in den letzten fünf Jahren 47 Unfälle der Kategorien 2-4 (Unfälle mit Schwerverletzten, mit Leichtverletzten und mit schwerem Sachschaden) ereignet. Die Unfälle verteilen sich in unregelmäßigen Abständen auf den gesamten Untersuchungsraum und geben ein recht uneinheitliches Bild wieder. Unfälle mit Radfahrerbeteiligung ereigneten sich vorwiegend beim Ein- und Abbiegen, obwohl der Radverkehr auf der Straße geführt wird und somit gute Sichtbeziehungen zwischen Kfz- und Radverkehr bestehen. Bei den 21 Unfällen mit Fußgänger- oder Radfahrerbeteiligung, waren bis auf vier Ausnahmen immer Kraftfahrzeugfahrer Verursacher.

Es ereigneten sich zehn Unfälle mit Radfahrer- oder Fußgängerbeteiligung, weil diese beim Rechts- oder Linksabbiegen durch den Kraftfahrzeugverkehr übersehen wurden. Drei Unfälle passierten aufgrund sich öffnender Autotüren von parkenden Kraftfahrzeugen.

Die 17 Unfälle mit reiner Kfz-Beteiligung werden von Auffahrunfällen dominiert. Überhöhte Geschwindigkeit als Unfallursache lässt sich aus den einzelnen Unfallberichten nicht ableiten. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und des uneinheitlichen Unfallbildes wird auf ein Aufmerksamkeitsdefizit geschlossen. Eine nach Erlasslage klassifizierte Unfallhäufungsstelle liegt nicht vor, womit eine Befassung in der Unfallkommission bislang nicht erforderlich war. Dennoch sind Maßnahmen zur Vermeidung weiterer Unfälle geboten.

## 1.2 Parkraumanalyse

Auf dem Streckenabschnitt befinden sich beidseitig insgesamt 32 straßenbegleitende Stellplätze. Eine Parkraumerhebung am 01.03.2016 ergab folgende Auslastungssituation:



Die durchschnittliche Auslastung pendelt sich tagsüber bei 52 % ein und liegt damit bei 17 abgestellten Pkw. Belastungsspitzen von fast 90% ergeben sich in den frühen Morgen- und Abendstunden sowie in der Nacht.

Tagsüber liegt der Kurzparker-Anteil mit Standzeiten unter 30 Minuten bei rund 70%. Lediglich 6% der Fahrzeuge parken länger als zwei Stunden. Die aus dem hohen Kurzparker-Anteil resultierenden häufigen Ein- und Ausparkvorgänge erhöhen das Konfliktpotenzial mit dem

fließenden Radverkehr und beeinträchtigen dessen Sicherheit. In den Abend- und Nachtstunden dominieren Langzeitparker die Situation des ruhenden Verkehrs deutlich.

Die Markierung der Parkstände ist teilweise schlecht erkenn- und begreifbar. Auf den Stellplätzen zwischen den Pflanzbeeten orientieren sich die Pkw-Fahrer während des Einparkvorgangs an den vorgezogenen Borden, so dass die abgestellten Fahrzeuge an der straßenseitigen Kante der Pflanzbeete und somit im Rinnenbereich stehen. Einige Parkstände waren offensichtlich nicht Bestandteil der ursprünglichen Straßenplanung und sind nachträglich eingerichtet worden. Hier werden die Sicherheitsabstände zu den Radfahrstreifen unterschritten oder die Gehwege unterschreiten das Mindestmaß von 1,50 m. In der Stapenhorststraße sollte aufgrund der verhältnismäßig hohen Fußgängerfrequenz mehr Gehwegbreite als das sonst übliche Mindestmaß von 1,30 m vorgehalten werden.

### **1.3 Querschnittsanalyse**

Zwischen Melanchthonstraße und OWD wurden insgesamt 15 Straßenquerschnitte untersucht: Die Fahrstreifenbreiten betragen in der Regel 3,00 m, mit Aufweitungen auf 5,00 m im Bereich der Knotenpunkte mit Linksabbiegemöglichkeiten. Die Mittelmarkierung dient der Orientierung und der Verdeutlichung von Abbiegeverboten.

Die Radfahrstreifen, einschließlich der Markierung und der zweizeiligen Rinne, sind zwischen 1,33 m und 1,56 m breit. Zwischen Radfahrstreifen und Nebenanlage befindet sich in Bereichen mit Pflanzbeeten ein Sicherheitsstreifen zu den Parkständen. In Bereichen ohne Bepflanzung fehlt dieser.

Die Parkstände sind an den meisten Stellen mit einer Breite von 1,80 m, in Einzelfällen von nur 1,70 m, abmarkiert. Die verbleibenden Gehwegbreiten hinter den markierten Stellplätzen liegen zwischen 1,40 m und 2,00 m.

Sowohl die Umplanung als auch der Umbau der Stapenhorststraße wurden Mitte/Ende der 1980er-Jahre durchgeführt. Zu dieser Zeit existierte noch kein entsprechendes Regelwerk für die hier umgesetzte Radverkehrsführung. Die Dimensionierung von Radfahr- und Parkstreifen entspricht mittlerweile nicht mehr dem Stand der Technik. Die Aneinanderreihung nicht ausreichender Breiten führt zu Flächenkonkurrenzen zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmer, die im vorliegenden Fall vorrangig auf Kosten der weniger geschützten Verkehrsteilnehmer gehen.

## **2. Runder Tisch**

Am 05.04.2016 hat das Amt für Verkehr zu einem Runden Tisch mit Vertretern der Bezirksregierung als Aufsichtsbehörde der hiesigen Straßenverkehrsbehörde, der Radverkehrsverbände, von moBiel sowie der Polizei eingeladen. Nach ausführlicher Analyse der Situation und anschließender Diskussion ist mit den Teilnehmern für den Untersuchungsraum folgender Prüfkatalog vereinbart worden:

- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h prüfen,
- Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht,
- Rückbau der Baumscheiben prüfen,
- Überprüfung des ruhenden Verkehrs,
- Abgrenzung Radfahrstreifen/Parken überprüfen,

Darüber hinaus wurde vereinbart, die Öffentlichkeitsarbeit zu den Themenfeldern „Schulterblick“ und „Sicherheitsabstände beim Überholen“ in diesem Bereich zu intensivieren.

## **3. Weiteres Vorgehen**

Die Prüfung der einzelnen Maßnahmen hat zu folgenden Ergebnissen geführt:

- Zwischen der Kiskerstraße und der Melanchthonstraße wird aufgrund der festgestellten Unfälle eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in beide Fahrtrichtungen

angeordnet.

Gemäß § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrsordnung dürfen Beschränkungen des fließenden Verkehrs nur bei einer Gefahrenlage angeordnet werden, welche aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse besteht. In der Stapenhorststraße sind in der Vergangenheit die bereits erwähnten Unfälle, die auf ein Aufmerksamkeitsdefizit in diesem relativ engen und

belebten Straßenabschnitt schließen lassen, passiert. Es besteht dort derzeit mindestens eine abstrakte wenn nicht sogar konkrete Gefahr von weiteren, ähnlich gelagerten Unfällen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit auf der Stapenhorststraße stellt die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h eine geeignete, erforderliche und angemessene Maßnahme zur Unfallprävention dar. Der Streckenabschnitt wurde so gewählt, dass sowohl die Straßencharakteristik als auch die Verkehrsführung möglichst einheitlich sind, um eine hohe Akzeptanz der reduzierten Höchstgeschwindigkeit zu erreichen.

Ein Minderungspotential für die Luftreinhalteplanung durch die Temporeduzierung ist als marginal einzustufen. Dafür wäre eine Veränderung des Verkehrsflusses entscheidend. In diesem Abschnitt der Stapenhorststraße (Lichtsignalanlagen, Zufahrten, Abbiegespuren und ÖPNV-Haltestellen) liegen keine geeigneten Randbedingungen für ein gleichmäßiges Geschwindigkeitsprofil vor. Auf Grundlage des Luftreinhalteplans der Stadt Bielefeld wurden bereits verkehrsverflüssigende Maßnahmen (z.B. Ampelschaltung „grüne Welle“ im November 2014) umgesetzt.

- Die Radwegebenutzungspflicht wird auf dem Abschnitt zwischen Kiskerstraße und Melanchthonstraße aufgehoben, da die Breite des Radfahrstreifens nach den aktuellen gesetzlichen Vorgaben der Straßenverkehrsordnung zu gering ist. Dies bedeutet, dass es sich zukünftig „nur“ noch um einen rot eingefärbten Seitenstreifen handelt, der aufgrund seiner innerörtlichen Lage nicht mehr Teil der Fahrbahn ist und damit befahren werden darf, aber nicht muss. Radfahrer haben also zukünftig die Möglichkeit andere Radfahrer zu überholen oder auch links neben diesem Seitenstreifen auf der Fahrbahn zu fahren. Um ein Halten oder Parken auf diesem Seitenstreifen zu verhindern, werden absolute Haltverbote aufgestellt.
- Die Prüfung, ob die Baumscheiben auf die straßenseitige Kante der Längsparkstände zurückgebaut werden können hat ergeben, dass ein Großteil der Bäume diese Maßnahme nicht überstehen würde. Daher wird zur Verdeutlichung der Abgrenzung zwischen Park- und Radfahrstreifen die Markierung zwischen Kfz-Stellplätzen und Radfahrstreifen erneuert.
- Von den 32 Stellplätzen werden aufgrund fehlender Sicherheitsabstände zum Radfahrstreifen zwölf Stellplätze zurückgenommen und fünf mit ausreichenden Breiten ummarkiert. Ein Stellplatz kann neu geschaffen werden, so dass im Ergebnis künftig 21 Stellplätze im Straßenraum zur Verfügung stehen. Die Reduzierung erhöht während der Auslastungsspitzen den Parkdruck im Quartier. Der Behebung des Sicherheitsdefizites, das durch die nicht ausreichend dimensionierten Flächen geschaffen wird, ist in diesem Zusammenhang jedoch Vorrang einzuräumen. Tagsüber decken die künftig zur Verfügung stehenden Parkplätze die ermittelte Nachfrage ab.
- Die Schilder „Gib Radfahrern 1,50 m“ werden aufgestellt und die Öffentlichkeitsarbeit zum „Schulterblick“ im Untersuchungsraum intensiviert.

Die notwendigen Beschilderungs- und Markierungsarbeiten können kostenneutral im Rahmen der Leistungsvereinbarung mit dem Umweltbetrieb der Stadt Bielefeld durchgeführt werden.

Das Verkehrs- und Unfallgeschehen soll unter Einschluss der getroffenen Maßnahmen weiter beobachtet werden.

Bei zukünftig anstehenden Sanierungsarbeiten sollen weitere Optimierungsmöglichkeiten geprüft werden.

<b>Oberbürgermeister</b>          <b>Clausen</b>	
--	--