

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Stieghorst	24.09.2015	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

**Lipper Hellweg zw. Osningstraße und Oerlinghauser Straße
hier: Verbesserung der Radverkehrsführung**

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 Öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Planungen bis zum politischen Beschluss

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Die Finanzierung der Kosten für die Markierungen in Höhe von rd. 3.500,00 € erfolgt aus konsumtiven Haushaltsmitteln der Radwegeunterhaltung des Amtes für Verkehr.

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

Bezirksvertretung Stieghorst, 19.02.2015, TOP 5.1, Drucksache 1053/2014-2020

Beschlussvorschlag:

Die Bezirksvertretung Stieghorst beschließt:

Der Herstellung der Fahrbahnmarkierungen zur Verbesserung der Radverkehrsführung entsprechend der beiliegenden Planunterlagen (Anlage 1 bis 6) wird zugestimmt.

Begründung:

1. Anlass / Ausgangslage

Der Lipper Hellweg ist in dem Abschnitt zwischen Osningstraße und Oerlinghauser Straße Bestandteil des vom Stadtentwicklungsausschuss beschlossenen Hauptroutennetzes für den Radverkehr (Drucksache 5158/2009-2014). Wiederholt wurden die zahlreichen Unterbrechungen der Radfahrstreifen am Beginn der Parkstreifen kritisiert und um Prüfung von Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr gebeten (zuletzt Bezirksvertretung Stieghorst,

2. Bewertung der Bestandssituation / Planung

Bei der vorhandenen Verkehrsbelastung von rd. 8.000Kfz/24h (Verkehrszählung Mai 2014) und der bestehenden Geschwindigkeitsregelung von 50km/h sehen die technischen Regelwerke für Verkehrsplanungen (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen [RASt], Empfehlungen für Radverkehrsanlagen [ERA]) die Anlage von Radverkehrsanlagen vor.

Dabei kommen gemäß ERA (Bild 7 und Tabelle 8) insbesondere folgende Radverkehrsführungen in Betracht:

- a) Schutzstreifen
- b) Kombination Schutzstreifen und Freigabe der Gehwege für den Radverkehr
- c) Kombination Schutzstreifen und nicht benutzungspflichtige Radwege
- d) Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Freigabe der Gehwege für den Radverkehr
- e) e) Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und nicht benutzungspflichtige Radwege

Der Lipper Hellweg weist durchgängig eine Breite der Asphaltfläche zwischen den Bordsteinen von rd. 9,00m und beidseitige Gehwege mit Breiten zwischen 1,50m und 2,00m auf. Ein Komplettumbau des Lipper Hellweges zur Anlage von nicht benutzungspflichtigen Radwegen stellt aufgrund des damit durchgängig erforderlichen Grunderwerbs und der immensen Kosten keine Perspektive dar. Die vorgenannten Radverkehrsführungen c) und e) haben somit keine realistische Chance auf Umsetzung.

Die Freigabe der Gehwege für den Radverkehr (Radverkehrsführungen b) und d)) stellt aufgrund ihrer geringen Breite ebenfalls keine Option dar.

Die Anlage von Schutzstreifen (Radverkehrsführung a)) unter Beibehaltung der bestehenden Bordsteinführung ist im Lipper Hellweg in den Abschnitten, in denen heute keine Radverkehrsanlagen vorhanden sind, prinzipiell möglich.

Bei der Prüfung von Verbesserungen für den Radverkehr stand eine kurzfristige Umsetzbarkeit ohne bauliche Maßnahmen unter Beibehaltung der vorhandenen Bordsteinanlagen mittels Markierungslösungen im Vordergrund. Nachfolgend werden die Ergebnisse der Prüfung aufgeführt:

Osningstraße – Rosengarten

In diesem Abschnitt sind derzeit keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Gleichwohl wären diese bei der vorhandenen Verkehrsbelastung entsprechend technischem Regelwerk angezeigt (siehe oben). Die Anlage von beidseitigen Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen) hätte den Entfall einer stadteinwärtigen Abbiegespur zur Folge. Aufgrund der daraus resultierenden Einbußen für die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Osningstraße / Lipper Hellweg und für die bestehende Busbeschleunigung wird diese Überlegung nicht weiter verfolgt.

Rosengarten – Konrad-Zuse-Straße

In diesem Abschnitt sind beidseitig Radfahrstreifen vorhanden. Handlungsbedarf wird nicht gesehen

Konrad-Zuse-Straße – Am Alten Dreisch / Ost

Derzeit existieren zahlreichen Unterbrechungen der Radfahrstreifen am jeweiligen Beginn der

Parkstreifen. Im Rahmen der planerischen Überlegungen wurde am Donnerstag, 19. März 2015

um 9.00 Uhr, 19.00 Uhr und 22.00 Uhr die Auslastung der Parkstreifen im Abschnitt zwischen Am Alten Dreisch / West und Am Alten Dreisch / Ost untersucht. Dabei zeigte sich, dass von den insgesamt vorhandenen 111 Kfz-Stellplätzen max. 64 belegt waren (22.00Uhr). Die Auslastung liegt somit max. bei rd. 60%.

Ein Verzicht auf die Parkstreifen zur Anlage von Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen) erscheint bei der vorhandenen Auslastung der Parkstreifen nicht durchsetzbar. Es wurde daher unter Hinzuziehung der Radverkehrsverbände „Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)“ und „Verkehrsclub Deutschland (VCD)“ eine Musterlösung für die Überleitung des Radverkehrs am Ende der Radfahrstreifen in den Mischverkehr auf die Fahrbahn entwickelt (Anlage 1). Diese Musterlösung soll an folgenden Stellen zum Einsatz kommen:

- Westlich Einmündung Konrad-Zuse-Straße, Nordseite – stadteinwärts
- In Höhe Einmündung Am Alten Dreisch / West, Nordseite – stadteinwärts
Anmerkung: Der Radfahrstreifen endet vor der Bushaltestelle in Höhe Haus-Nr. 231. Um den Radfahrstreifen hinter der Haltestelle anlegen und den Radverkehr auf die Fahrbahn leiten zu können, wird der Wegfall von 3 Kfz-Stellplätzen in Höhe Haus-Nr. 227 vorgeschlagen.
- In Höhe Kirche (Haus-Nr. 271), Nordseite – stadteinwärts
Anmerkung: Um den Radfahrstreifen in Höhe Haus-Nr. 261 um rd. 25m in Richtung Osten verlängern zu können, wird der Wegfall eines PKW-Stellplatzes vorgeschlagen
- In Höhe Fußwegverbindung zur Straße Hofacker (Haus-Nr. 293), Nordseite – stadteinwärts
- In Höhe Fußwegverbindung Löllmannshof (Haus-Nr. 298), Südseite – stadtauswärts
- Westlich Einmündung Am Alten Dreisch / Ost (Haus-Nr. 331), Nordseite – stadteinwärts

Der Wegfall von insgesamt 4 Stellplätzen kann bei einer Auslastung der Parkstreifen von max. 60% als vertretbar angesehen werden.

Die Anlage der Überleitungen für den Radverkehr erfolgt entsprechend der beiliegenden Planunterlagen (Anlage 2 bis 6).

Darüber hinaus wurde die Beseitigung des Parkstreifens stadteinwärts auf der Nordseite westlich der Einmündung Konrad-Zuse-Straße geprüft, da dieser die einzige Unterbrechung des Radfahrstreifens in dem langen Teilstück des Lipper Hellweges zwischen Rosengarten und Am Alten Dreisch / West darstellt, so dass der Wechsel des Radverkehrs vom Radfahrstreifen auf die Fahrbahn „überraschend“ erfolgt und dadurch unklare Verkehrssituationen entstehen können.

Von den vorhandenen 8 Stellplätzen waren bei einer Erhebung am 27. Mai 2015 max. 7 belegt (19.00 Uhr und 22.00 Uhr). Um 9.00 Uhr waren 3 Kfz abgestellt. Aufgrund des vorhandenen Parkraumbedarfs wird die Anlage von Radverkehrsanlagen nicht weiter verfolgt.

Am Alten Dreisch / Ost – Oerlinghauser Straße

Derzeit sind für den stadtauswärts fahrenden Radverkehr keine Radverkehrsanlagen vorhanden. Die Anlage von Schutzstreifen ist bei der vorhandenen Fahrbahnbreite grundsätzlich möglich. Momentan darf in Teilabschnitten auf der Südseite am Fahrbahnrand geparkt werden. Es stehen zwischen am Alten Dreisch / Ost und Fredeburger Straße 8 Kfz-Stellplätze und zwischen Fredeburger Straße und Oerlinghauser Straße 5 Kfz-Stellplätze zur Verfügung.

Die Überprüfung des Stellplatzbedarfes am 19. März 2015 ergab, dass von den insgesamt 13 Stellplätzen max. 4 belegt waren (19.00 Uhr). Um 22.00 Uhr parkten noch 3 Kfz. In den angrenzenden Straßen Am Alten Dreisch / Ost und Fredeburger Straße sind alternative Parkmöglichkeiten vorhanden. Der Entfall der Parkmöglichkeit im Lipper Hellweg kann daher als

vertretbar angesehen werden. Darüber hinaus würde für den stadtauswärts fahrenden Verkehr das Warten hinter den parkenden Kfz entfallen, um den Gegenverkehr passieren lassen zu

können. Dies ist für den Verkehrsablauf – insbesondere auch für den Busverkehr – von Vorteil. Die Anlage eines Schutzstreifens in Fahrtrichtung stadtauswärts erfolgt entsprechend der Darstellung in der Anlage 6.

3. Weiteres Vorgehen / Kosten

Die geplante Ergänzung der Radverkehrsführung entsprechend der beiliegenden Planung erfolgt durch eine Demarkierung der vorhandenen Fahrbahnmarkierungen und Neumarkierung. Die Kosten für die Markierungsarbeiten betragen rd. 3.500,00€. Die Durchführung der Markierungsarbeiten ist für den Herbst 2015 vorgesehen.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)	
-----------------------------------	--

Moss	
------	--