Amt, Datum, Telefon

660 Amt für Verkehr, 03.11.2017, 51-3176
660.22 Christian Glasl

Drucksachen-Nr.

5673/2014-2020

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Bezirksvertretung Gadderbaum	23.11.2017	öffentlich
Stadtentwicklungsausschuss	05.12.2017	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Anlage von Radverkehrsanlagen im Knoten Artur-Ladebeck-Straße / Gadderbaumer Straße - Erfahrungsbericht ein Jahr nach Inbetriebnahme

Betroffene Produktgruppe

11.12.01 Öffentliche Verkehrsflächen

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Bindung von Ressourcen, die der Erreichung anderer Ziele und Kennzahlen entzogen werden.

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

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

BV Gadderbaum, 20.02.2014, TOP5, Drucksache 6938/2009-2014
BV Gadderbaum, 28.08.2014, TOP 4.2, Drucksache 0177/2014-2020
BV Gadderbaum, 02.10.2014, TOP 4.2, Drucksache 0177/2014-2020
BV Gadderbaum, 11.06.2015, TOP 6, Drucksache 1631/2014-2020
Stadtentwicklungsausschuss, 23.06.2015, TOP 14, Drucksache 1631/2014-2020

Sachverhalt:

Die Bezirksvertretung Gadderbaum und der Stadtentwicklungsausschuss nehmen den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

1. Anlass

Der Stadtentwicklungsausschuss hat die Verwaltung im Rahmen der Beratung der vorgesehenen Planung am 23.06.2015 um einen Erfahrungsbericht ein Jahr nach Umsetzung der Maßnahme gebeten. Die Maßnahme wurde schrittweise umgesetzt und ging im Juni 2016 endgültig in der geplanten Form in Betrieb.

2. Grundlagen und Ziele der Planung

Anlass der Planungen waren Anfragen der Bezirksvertretung Gadderbaum, Anregungen der

Radverkehrsverbände, eine anstehende Umgestaltung des angrenzenden Bethelecks (Einmündung Kantensiek in die Gadderbaumer Straße) aufgrund einer Unfallstelle sowie die wenig zufrieden stellende Radverkehrsführung im Knotenpunkt.

Maßgebende Randbedingung war, dass Veränderungen der Radverkehrsführung im Rahmen einer Fahrbahndeckensanierung ohne Veränderung der Bordsteinführungen erfolgen sollten, da ein Komplettumbau des Knotenpunktes aufgrund der damit verbundenen immensen Kosten und unklaren Finanzierbarkeit keine kurz- oder mittelfristige Option darstellte. Weitergehende Maßnahmen für andere Verkehrsarten, die einen Umbau des Knotenpunktes erfordert hätten, wurden somit nicht weiter verfolgt.

3. Beurteilung der Auswirkungen auf die verschiedenen Verkehrsarten

3.1. Kfz-Verkehr

Zur Beurteilung der Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr wurden am 05.10. und 10.10. 2017 Verkehrsbeobachtungen in den jeweilig maßgeblichen verkehrlichen Spitzenstunden durchgeführt. Zu beobachten war nachmittags ein zeitweiser Rückstau auf den stadteinwärtigen Spuren der Artur-Ladebeck-Str. Dieser wurde aber nicht durch eine Überlastung der Signalanlage Artur-Ladebeck-Str./Gadderbaumer Str. verursacht, sondern durch Rückstau im Bereich Johannistal / Adenauerplatz, und löste sich immer wieder auf. Morgens war ein Rückstau auf der Linksabbiegespur von der Artur-Ladebeck-Str. in die Gadderbaumer Str. zu beobachten, der zeitweise bis zum Johannistal ging. Er löste sich ca. 8:15 Uhr auf. Alle anderen Fahrbeziehungen waren unproblematisch. Diese kurzfristigen Überlastungen einzelner Fahrbeziehungen waren auch schon vor dem Umbau des Knotenpunktes zu beobachten.

Gesamtbeurteilung Verkehrsqualität Kfz-Verkehr: Zusammenfassend ist keine relevante Veränderung der Verkehrsqualität des Kfz-Verkehrs durch die umgesetzten Maßnahmen erkennbar.

3.2. Busverkehr ÖPNV

Durch die Umgestaltung ist keine gravierende Veränderung der Qualität der ÖPNV-Beschleunigung feststellbar. Das bestätigt auch die grundsätzliche Einschätzung von moBiel, dass es an der Kreuzung gut laufe und keine Erkenntnisse über Auffälligkeiten und vermehrte Verspätungen vorlägen.

3.3. Radverkehr

Verkehrsentwicklung: Am Knotenpunkt Artur-Ladebeck-Straße / Gadderbaumer Straße / Haller Weg wurde durch eine Verkehrszählung am 09.05.2017 das Radverkehrsaufkommen erhoben. Durch den Vergleich mit einer früheren Verkehrserhebung vom 27.06.2013 können folgende Rückschlüsse auf das Radverkehrsaufkommen an diesem Knotenpunkt gezogen werden. Für beide Zählungen wurden 16 Stunden Auswertungen (6 bis 22 Uhr) erstellt. Das Wetter war an beiden Tagen frühsommerlich und trocken.

- Insgesamt ist eine deutliche Erhöhung des Radverkehrsaufkommens am Knotenpunkt Artur-Ladebeck-Straße/Gadderbaumer Str. / Haller Weg erkennbar.
- Die Gesamtbelastung des Knotenpunktes hat sich von 1.524 Radfahrern auf 1.902 erhöht. Dies entspricht einer Zunahme um etwa 25 % und lässt auf eine gestiegene Akzeptanz bei Radfahrern schließen.
- Die relative Zunahme ist am deutlichsten in der Gadderbaumer Straße, in der die Anzahl der Radfahrer von 382 auf 539 gestiegen ist. Dies entspricht einer Zunahme um 41 %.
- Die größte absolute Zunahme ist auf der Artur-Ladebeck-Straße zu verzeichnen. In Richtung Brackwede erhöhte sich z.B. die Anzahl Radfahrer um 294 von 1.072 auf 1.366. Dies entspricht einer Zunahme um 27%.

- Auf dem Haller Weg wurde eine Zunahme von 453 auf 533 Radfahrer ermittelt, was einer Steigerung von 18 % entspricht.
- Eine noch größere relative Zunahme des Radverkehrs ergibt sich in den verkehrlichen Spitzenstunden: In der Morgenspitze erhöhte sich die Anzahl Radfahrer am gesamten Knotenpunkt von 128 auf 205 (+60%), in der Abendspitze von 156 auf 215 (+38%).

Rückmeldungen von Nutzern und Radverkehrsverbänden: Bemerkenswert sind die – sonst unüblichen – positiven Rückmeldungen einzelner Nutzer, die sich erfreut und positiv zu der geänderten Radverkehrsführung im Knotenpunkt geäußert haben. Vom VCD wird insbesondere für den Haller Weg eine Verbesserung im Vergleich zum Vorher-Zustand gesehen. Es gibt allerdings auch konkrete Kritikpunkte sowohl vom VCD wie auch vom ADFC, die tabellarisch dargestellt (recht Spalte) und bewertet (linke Spalte) wurden.

Kritikpunkte	**Bewertung und Stellungnahme**
Es wurde angeführt, dass Konflikte durch überschneidende Fahrlinien von Radfahrern und freien rechtsabbiegenden Kfz befürchtet werden.	Zunächst muss dabei festgestellt werden, dass es sich dabei um eine Befürchtung handelt. Ob Unfallzahlen dies bestätigen kann auf Grundlage der vorhandenen Daten nicht belegt werden.Die Kfz-Rechtsabbieger werden jedoch nicht „frei“ geführt, sondern werden signalisiert oder sind mittels Fußgängerüberweg gegenüber querenden Fußgängern untergeordnet. Die Führung der Rechtsabbieger ist der Bestandsgeometrie des Knotenpunktes geschuldet, die im Rahmen der Maßnahme keine bauliche Veränderung erfuhr, die Radfahrfurten sind bereits rot eingefärbt. Neubaustandard ist dies in der Regel nicht.
Es wird angeführt, dass in der Zufahrt Gadderbaumer Straße die Anlagen des Radverkehrs teilweise durch wartende Rechtsabbieger blockiert werden.	Diese Beobachtung kann grundsätzlich nachvollzogen werden. Dabei handelt es sich um regelwidriges Verhalten der Kfz-Fahrer. Zum einen ist dem Radfahrer beim Rechtsabbiegen die Vorfahrt zu gewähren(§9 StVO). Zum anderen darf nicht in eine Einmündung eingefahren werden, wenn auf ihr wegen stockendem Verkehr gewartet werden müsste (§11 StVO). Darüber ergibt sich bereits aus den Grundregeln, dass jede/-r Verkehrsteilnehmer/-in sich so zu verhalten hat, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird (§1 StVO). Weiterhin ist der Konfliktbereich der Furt rot eingefärbt. Dies entspricht dem geltenden Regelwerk.
Auf dem Haller Weg wird die nicht stetige Linienführung des Schutzstreifens im Bereich der Parkstände und der geringe Abstand zu den Parkständen bemängelt.	Wenngleich dieser Punkt für den Knotenpunkt (Gegenstand der Abfrage) nicht relevant ist, ist dazu auszuführen, dass die Radschutzstreifen mit dem Regelmaß von 0,50m vom Parkstreifen abgesetzt geplant wurden und im Bereich von Bushaltestellen regelwerkskonform unterbrochen ist.
Auf dem Haller Weg wird angeführt, dass der Schutzstreifen angesichts des Gefälles und der mäßigen Oberflächenbeschaffenheit (Flickstellen Kanalabdeckungen) relativ schmal sei.	Wenngleich dieser Punkt für den Knotenpunkt (Gegenstand der Abfrage) nicht relevant ist, ist dazu auszuführen, dass die Radschutzstreifen auf dem Haller Weg mit 1,40m bis 1,75m dem Regelwerk entsprechen. Ziel war dabei eine gleichmäßig breite Kernfahrbahn, deren Breite einen Begegnungsverkehr Pkw/Bus ohne Überfahren der Radschutzstreifen gewährleistet.
Im direkten Kreuzungsbereich wird angeführt, die Schutzstreifen neben den zwei Kfz-Spuren seien so schmal, dass ein Vorbeifahren an Lkw oder Bussen schwierig sei.	Diese Beobachtung kann grundsätzlich nachvollzogen werden, wenngleich es sich um die Markierung von Radfahrstreifen handelt. Auch die Kfz-Fahrspuren sind bereits sehr schmal, die Gesamtlösung ist ein Kompromiss unter der Vorgabe der Berücksichtigung der Bestandsgeometrie des Knotenpunktes, der im Rahmen der Maßnahme keine bauliche Veränderung erfuhr. Neubaustandard ist dies in der Regel nicht.
Für die Radfahrer, die aus dem Haller Weg auf den linksseitigen Radweg der Artur-Ladebeck-Straße in Richtung Johannistal abbiegen wollen, wird die fehlende Zuleitung zur Furt und die	Die beschriebene Verkehrsführung ist unter Berücksichtigung der Bestandsgeometrie des Knotenpunktes und dem hohen Fußgängerverkehrsaufkommen an diesem Knoten beabsichtigt. Die Nebenanlage im nordwestlichen Bereich des Knotens ist daher dem Fußverkehr vorbehalten. Der linke Radweg dient nur dem

entsprechende Signalgebermaske vermisst.	untergeordneten Radverkehr ins Johannistal und ist auch aus allen anderen Richtungen nur unter Nutzung der Fußgängerfurten (hier sogar mit signaltechnisch erforderlichem Zwischenhalt auf der Mittelinsel) erreichbar. Die komfortablere Linksabbiege-Möglichkeit auf die Artur-Ladecke-Straße ist die direkte Führung auf den stadteinwärts rechtsseitigen Radweg.
Es wird bemängelt, dass unterschiedliche Markierungen der Radfahrstreifen (mit/ohne Einfärbung, Breitstrich vor und im Knotenpunkt, Schmalstrich hinter dem Knoten) ein unterschiedliche rechtliche Ausgestaltung suggerieren.	Es entspricht dem aktuellem Regelwerk die Furten von Radfahrstreifen der Hauptrichtung (hier der Artur-Ladebeck-Straße) rot einzufärben, die der Nebenrichtung (hier: Verbindung Gadderbaumer Straße / Haller Weg) nicht. Die bemängelten unterschiedlichen rechtlichen Einstufungen existieren tatsächlich. Breitstriche markieren über den Knoten geführte Radfahrstreifen, Schmalstriche hinter den Knoten markieren Radschutzstreifen.
Es wird festgestellt, dass direkt linkseinbiegende Radfahrer im Knotenpunkt wenig Orientierung zur empfohlenen Fahrlinie, insbesondere im Hinblick auf den Gegenverkehr, haben.	Dieser Zustand ist aufgrund der getrennten Grünphasen der Zufahrten Haller Weg und Gadderbaumer Straße, die jeweils keine Beachtung des Gegenverkehrs erfordern, wenig sicherheitsrelevant. Eine zusätzliche Markierung würde in dem ohnehin unübersichtlichen Knoten vielmehr zu einer Erhöhung der Komplexität führen.
Für indirektes Linkseinbiegen fehlen Wartetaschen und Signalisierungen über Haller Weg und Gadderbaumer Straße	Das Linkseinbiegen von der Gadderbaumer Straße und den Haller Weg in die Artur-Ladebeck-Straße ist direkt vorgesehen und entsprechend markiert. Eine Doppelung von direktem und indirektem Einbiegen für den Radverkehr wurde hier nicht für erforderlich gehalten.

Gesamtbewertung Radverkehr: Die Situation für den Radverkehr hat sich in der Gesamtbeurteilung deutlich verbessert, was auch die Steigerungen im Radverkehr bestätigen. Von einzelnen Nutzern gibt es sehr positive Rückmeldungen zur Änderung der Radverkehrsführung. Die weiteren Optimierungspotentiale, die weitestgehend den Verbesserungswünschen der Radverkehrsverbände entsprechen, wären nur mit einem Vollumbau erreichbar gewesen. Dieser war aufgrund der vorgegebenen Randbedingungen keine Option (vgl. Ziffer 2.). Insgesamt sind die Radverkehrsführungen im Knotenpunkt in allen Fahrbeziehungen verdeutlicht und verbessert worden. Die erstmalige Markierung der Aufstellflächen mit eindeutigen Fahrbeziehungen fördert die Akzeptanz, den Komfort und die Verkehrssicherheit für den Radverkehr.

3.4 Unfallentwicklung

Zur Bewertung wurden die polizeilich erfassten Verkehrsunfälle der drei Zeiträume

- 2. Halbjahr 2014/1. Halbjahr 2015 (vor der Umgestaltung)
- 2. Halbjahr 2015/1. Halbjahr 2016 (während der Umgestaltung)
- 2. Halbjahr 2016/1. Halbjahr 2017 (nach der Umgestaltung)

(Für das 1. Halbjahr 2017 lagen Daten nur bis Ende Mai vor, wesentliche Veränderungen sind nicht zu erwarten.)

verglichen.

Da im Zuge der Fahrbahndeckensanierung (vgl. Ziffer 2.) keine Möglichkeit bestand, auf das Unfallbild bei den Fußgängerquerungen einzuwirken, wurde diese Unfälle in dieser Auswertung nicht berücksichtigt. Unfälle mit Fußgängern (häufig bei Rotlicht, um die Stadtbahn zu erreichen) sind jedoch Gegenstand der Beratungen und Maßnahmen der Unfallkommission. Der Vergleich wurde auf dieser Grundlage für die schweren Unfälle der Kategorie 1 – 4 (Unfälle mit getöteten, schwer bzw. leicht verletzten Personen und Unfälle mit schwerem Sachschaden) aufgestellt.

Im Zeitraum Juli 2014 bis Juni 2015 haben sich vier Unfälle (einmal Kategorie 2 und dreimal Kategorie 3) mit insgesamt einer schwer und vier leicht verletzten Personen ereignet. Vom Juli 2015 bis Juni 2016 gab es sechs Unfälle (jeweils dreimal Kategorie 2 und 3) mit insgesamt drei schwer und vier leicht verletzten Personen. Für den Zeitraum Juli 2016 bis Mai 2017 sind zwei Unfälle der Kategorie 3 mit insgesamt zwei leicht verletzten Teilnehmern festzustellen.
Gesamtbewertung Unfälle: Die Unfallentwicklung nach Umsetzung der Planung ist bisher rückläufig, jedoch lässt sich aufgrund des ausgewerteten Zeitraums von (knapp) einem Jahr noch

keine gesicherte Tendenz ableiten. Es gibt aber zumindest keinerlei Hinweise darauf, dass sich die durchgeführten Markierungsarbeiten in irgendeiner Weise negativ auf die Verkehrssicherheit für den Fahrverkehr in diesem Kreuzungsbereich ausgewirkt hätten.

3.5 Fazit

Die Umgestaltung hat sich insgesamt bewährt. Der Radverkehr wird komfortabler und sicherer geführt, die Unfälle haben abgenommen, negative Auswirkungen auf die Verkehrsqualität von Kfz und Bussen sind nicht wahrnehmbar.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r) **Moss**	