



Planungswerkstätten „Bürger*innen planen ihre Straße“ - Ergebnisbericht

Umwelt-, Planungs- und Bauausschuss am 4. Dezember 2018

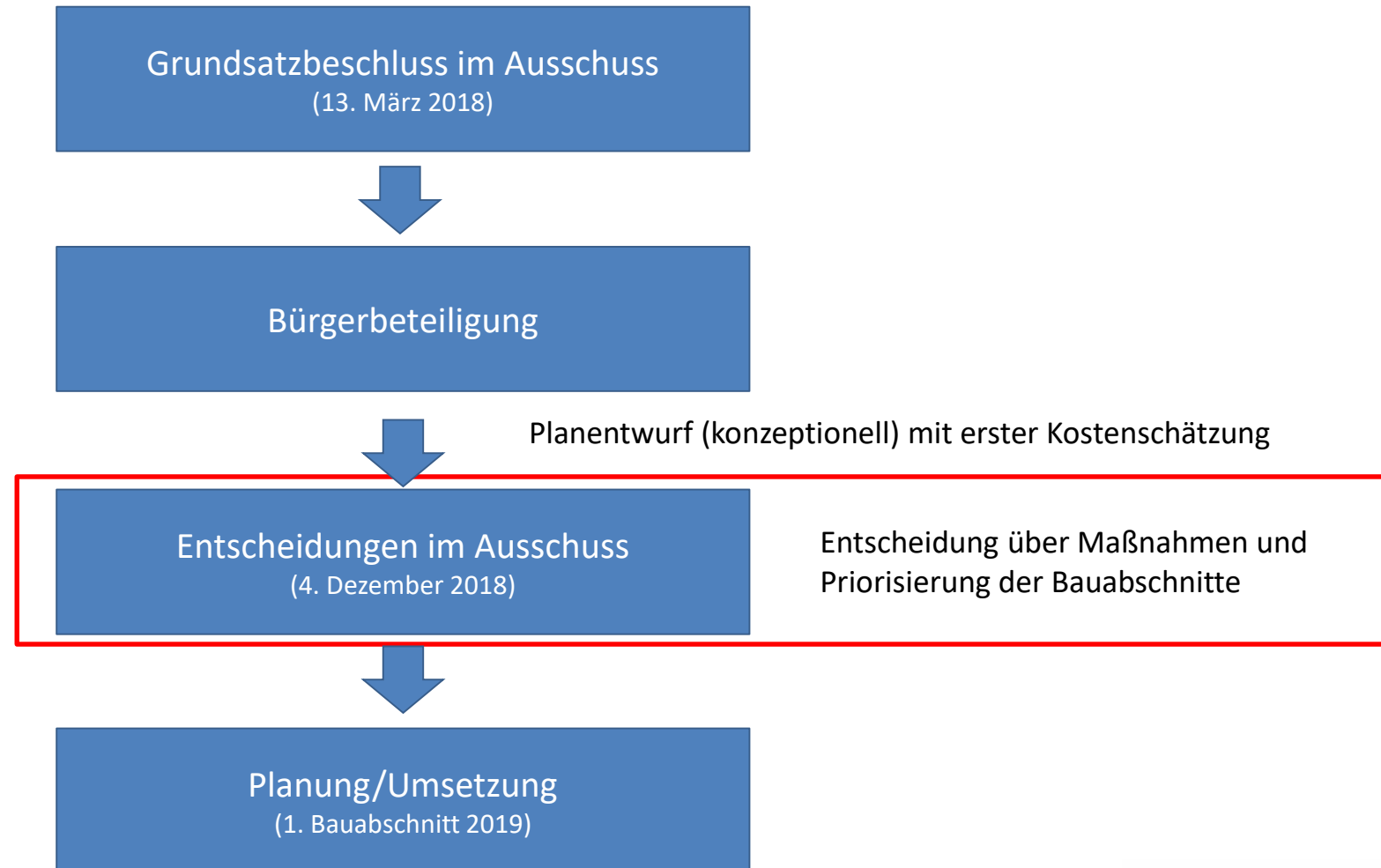


i.n.s. – Institut für
innovative Städte
Beraten. Realisieren. Qualifizieren.



Mit der heutigen Entscheidung im Umwelt-, Planungs- und Bauausschuss kann die Stadtverwaltung die weiteren Planungsschritte einleiten

Projektstand und weitere Schritte



Das Planungsgebiet erstreckt sich von der Unteren Bahnhofstraße bis vor den Kreisverkehr im Bereich Salzstraße

Planungsgebiet



Rund 130 Bürger*innen waren bei der Auftaktveranstaltung in der Stadthalle dabei und haben uns Rückmeldung gegeben, was verbessert werden sollte

Abfrage



Was ist gut?

Was ist schlecht?

In der Landsberger Straße werden mangelnde Sicherheit sowie die Lücken im Radwegenetz als wesentliche Defizite genannt

Kategorisierung und Häufigkeit der Nennungen (Landsberger Straße)

Nr.	Kategorie	Anzahl Nennungen
1	Geschwindigkeit (MIV)	02
2	Verkehrsbelastung	01
3	Vorfahrtsregelung	04
4	Verkehrsführung	03
5	Radverkehrsnetz	08
6	Erkennbarkeit der Radroute	02
7	Verkehrsraum	
8	Gestaltung Infrastruktur	06
9	Sicherheit	17
10	Verhalten	
11	Fußgänger	
12	Kinder	
13	Beleuchtung	
14	Fahrradparken	
15	Parken	03
16	Entwässerung	
17	Fahrradstraße	05
18	Sonstiges	01

Die für Sie wichtigsten Themenbereiche sind:

1. Sicherheit (17)
2. Radverkehrsnetz (08)
3. Gestaltung der Infrastruktur (06)
4. Fahrradstraße (05)

Weitere Mehrfachnennungen:

- Vorfahrtsregelung
- Parken (Kfz)

I. Knoten Obere Bahnhofstraße

An der Abzweigung Obere Bahnhofstraße werden Radfahrer direkt in eine gesperrte Einbahnstraße geleitet. Der Knoten ist für alle unübersichtlich.

Knotenpunkt Obere Bahnhofstraße



Lücke im Radverkehrsnetz

Unklare Verkehrsführung

Radfahrende sind nicht in die
Signalsteuerung der LSA eingebunden



Radfahrende queren den Knoten ungeordnet. Die Nord-Süd-Beziehung nimmt eine dominierende Rolle ein

Qualitative Erfassung der Radverkehrsströme (Ergebnis)

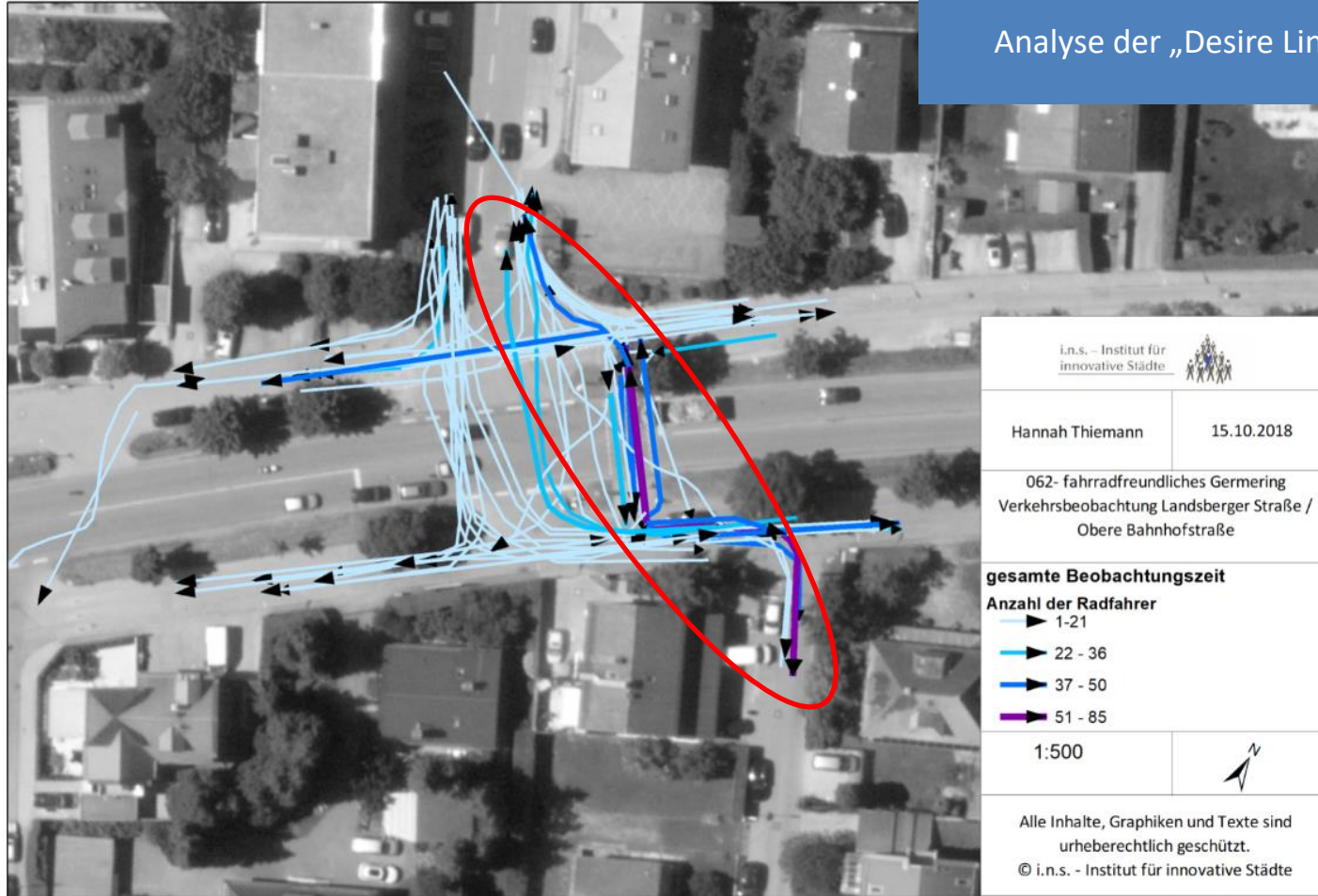
Analyse der „Desire Lines“



Die meisten Radfahrenden nutzen die vorhandene Fußgängerfurt, obwohl sie für den Radverkehr nicht freigegeben ist

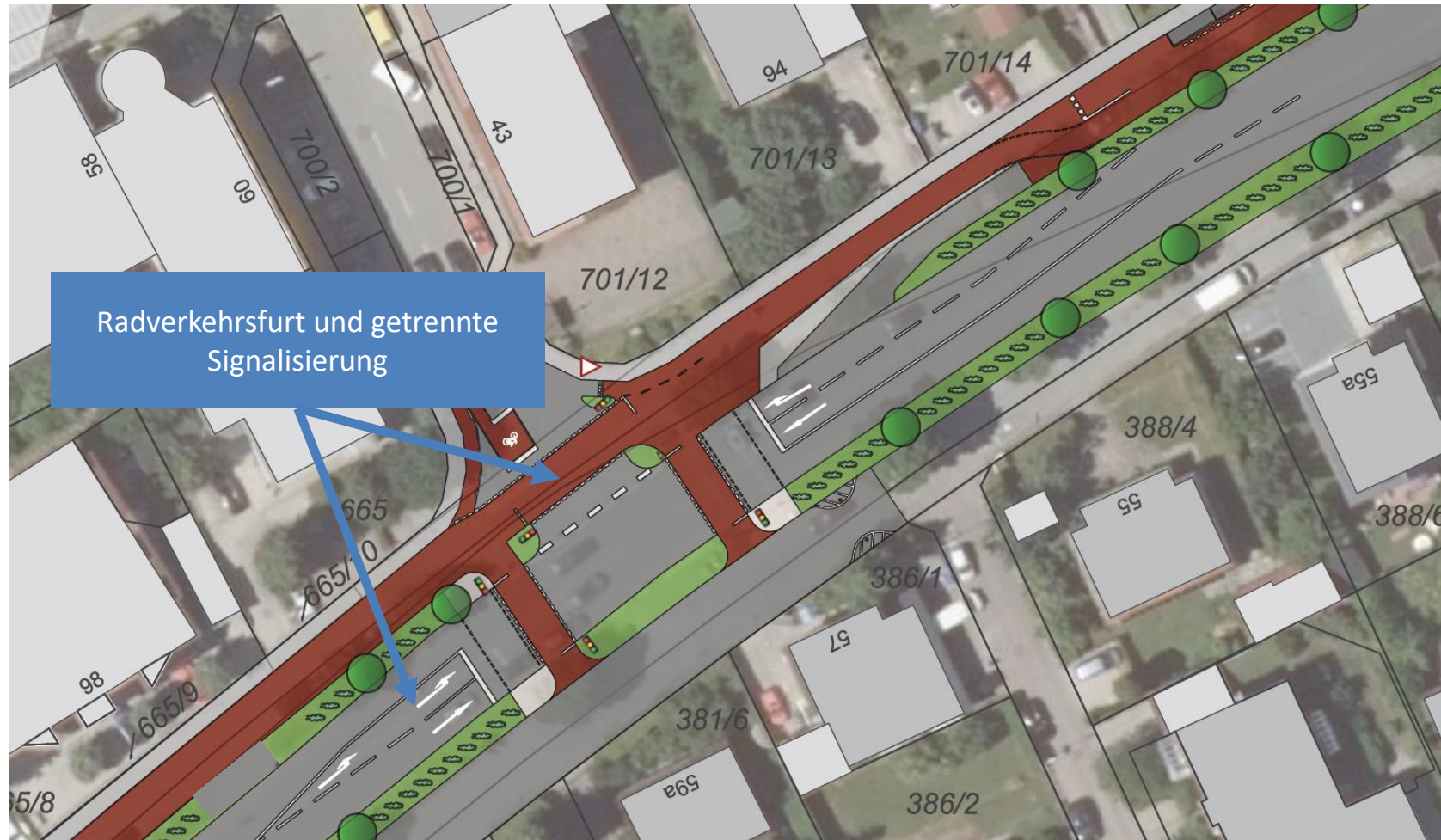
Konfliktbereiche unter Radfahrer*innen

Analyse der „Desire Lines“



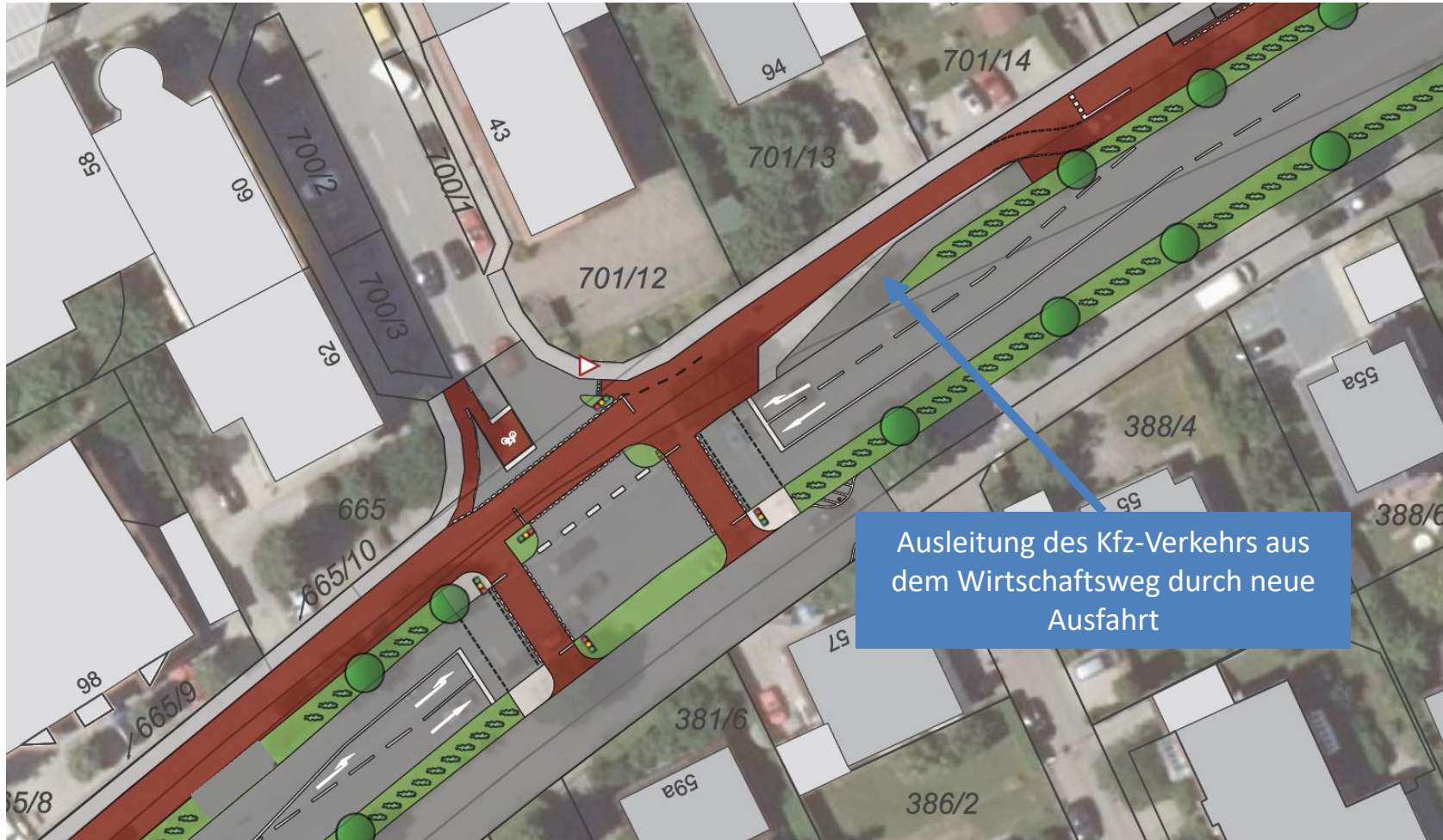
Der Radverkehr wird im gesamten Knoten in die Signalisierung eingebunden und die Abbiegeströme zwischen abbiegenden Kfz und Radverkehr werden getrennt

Maßnahme 1: Signalisierung



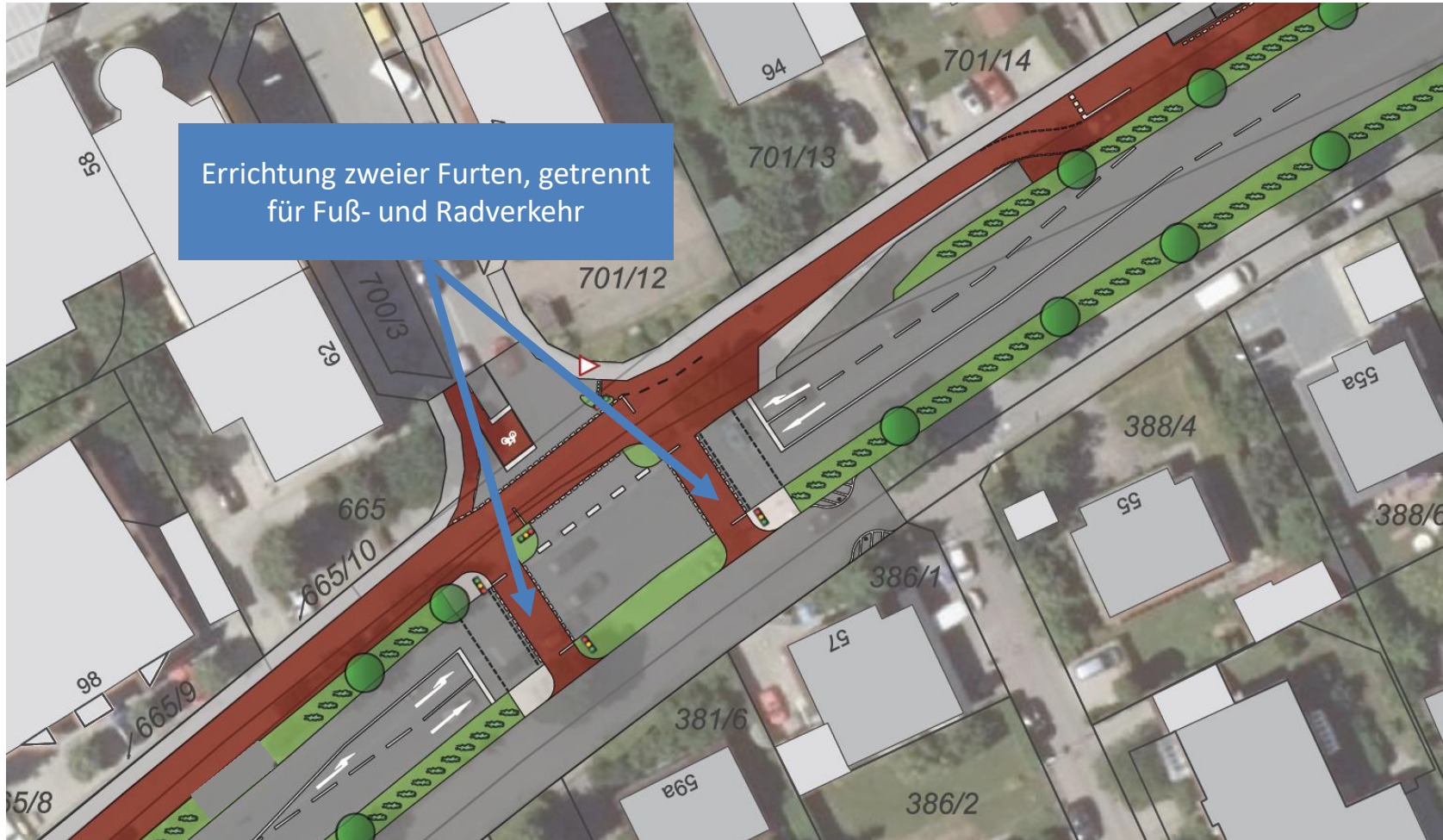
Der aus Richtung Goethestraße kommende Kfz-Verkehr wird vor dem Knoten auf die Staatsstraße ausgeleitet

Maßnahme 2: Ausleitung aus nördlichem Wirtschaftsweg



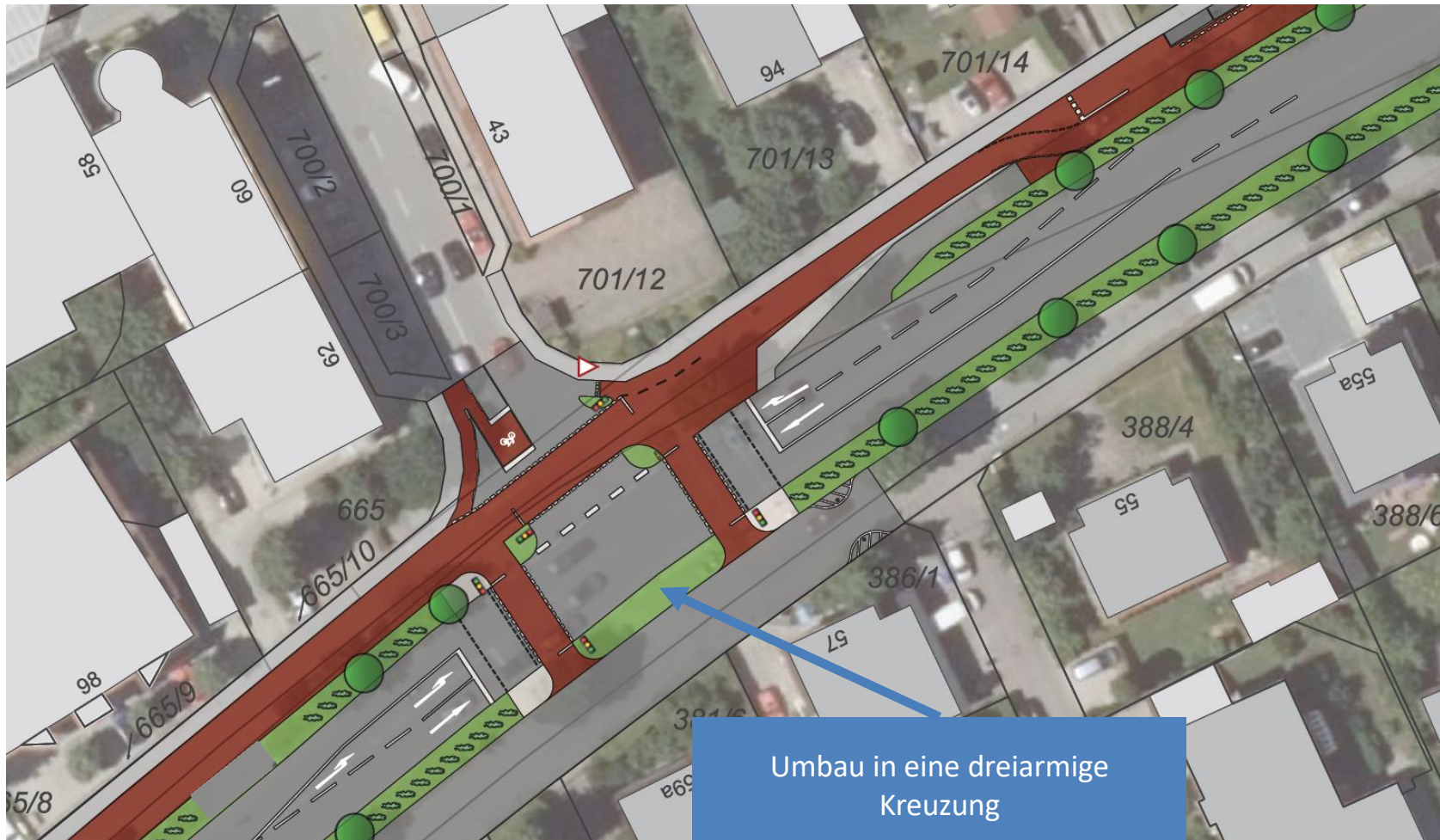
Auf beiden Seiten werden getrennte Furten für den querenden Fuß- und Radverkehr vorgesehen

Maßnahme 3: Getrennte Furten auf beiden Seiten



Die südliche Zufahrt zum Wirtschaftsweg steht nur noch dem Fuß- und Radverkehr offen

Maßnahme 4: Dreiarmer Knoten



In seiner jetzigen Form ist der Knotenpunkt auf Dauer für den Kfz-Verkehr nicht ausreichend leistungsfähig

Ergebnis der Verkehrsanalyse

5 Zusammenfassung

In der vorliegenden Untersuchung wurde der signalisierte Knotenpunkt Obere Bahnhofstraße / Landsberger Straße untersucht. Auf Grundlage einer aktuellen Verkehrszählung wurden die Belastungen für den Prognosehorizont 2035 berechnet. Untersuchungen der Leistungsfähigkeit wurden für die morgendliche und abendliche Spitzenstunde des Analyse-, Prognosenull- und Planfalls durchgeführt. Im Analysefall ist der Knotenpunkt zur Morgen- und Abendspitze ausreichend leistungsfähig. Durch die steigende Verkehrsbelastung im Prognosenullfall 2035 wird der Knotenpunkt in der abendlichen Spitzenstunde mit einer QSV E bewertet und ist somit nicht mehr ausreichend leistungsfähig.

Knoten im Bestand

aus: Kurzbericht zur verkehrstechnischen
Untersuchung, Schlothauer & Wauer vom 17.10.2018

Erst mit der Neugestaltung des Knotenpunktes in der geplanten Form ist die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr dauerhaft gegeben

Ergebnis der Verkehrsanalyse

5 Zusammenfassung

In der vorliegenden Untersuchung wurde der signalisierte Knotenpunkt Obere Bahnhofstraße / Landsberger Straße untersucht. Auf Grundlage einer aktuellen Verkehrszählung wurden die Belastungen für den Prognosehorizont 2035 berechnet. Untersuchungen der Leistungsfähigkeit wurden für die morgendliche und abendliche Spitzenstunde des Analyse-, Prognosenull- und Planfalls durchgeführt. Im Analysefall ist der Knotenpunkt zur Morgen- und Abendspitze ausreichend leistungsfähig. Durch die steigende Verkehrsbelastung im Prognosenullfall 2035 wird der Knotenpunkt in der abendlichen Spitzenstunde mit einer QSV E bewertet und ist somit nicht mehr ausreichend leistungsfähig.

Im Rahmen der Planungen zu einer verbesserten Radverkehrsführung an der Landsberger Straße soll der Knotenpunkt Obere Bahnhofstraße / Landsberger Straße umgestaltet werden. In der Leistungsfähigkeitsberechnung wurde die Signalisierung des Radverkehrs (Zweirichtungsweg im nördlichen „Wirtschaftsweg“), die Einrichtung von separaten Abbiegestreifen auf der Landsberger Straße (Rechtsabbiegestreifen in der östlichen Zufahrt und Linksabbiegestreifen in der westlichen Zufahrt) und die Schließung der Ein- und Ausfahrt des südlichen „Wirtschaftsweges“ berücksichtigt. Das Ergebnis der Berechnungen zeigt, dass der Knotenpunkt mit den errechneten Belastungen des Prognosenullfalls 2035 und den Veränderungen der Knotenpunktgestaltung in der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde ausreichend leistungsfähig ist.

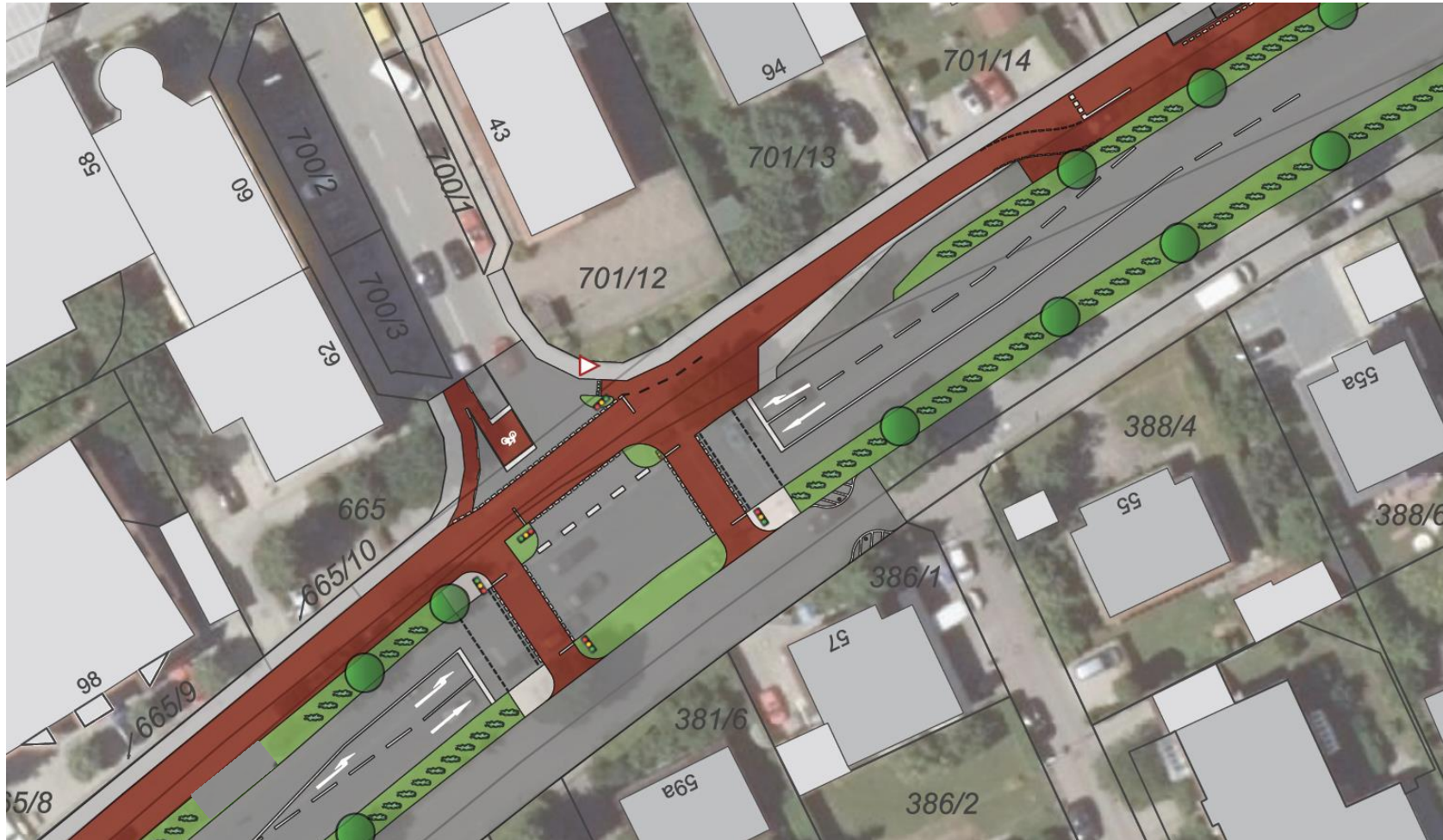
Knoten im Bestand

Knoten nach Umbau

aus: Kurzbericht zur verkehrstechnischen Untersuchung, Schlothauer & Wauer vom 17.10.2018

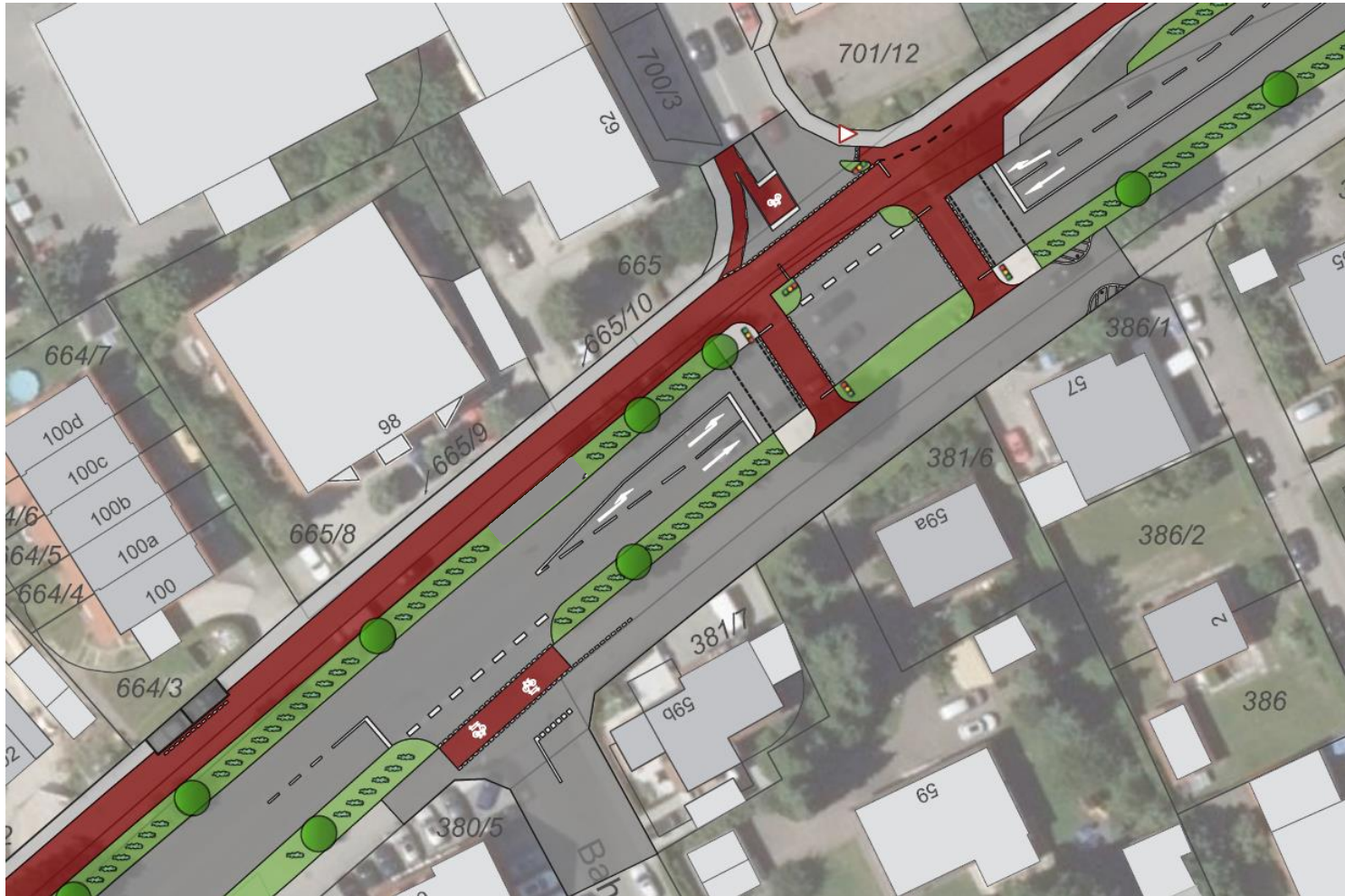
Nach dem Umbau ist der Knotenpunkt für alle Verkehrsteilnehmer*innen klarer lesbar und vor allem sicherer

Knotenpunkt nach dem Umbau



Die Einmündung Bahnhofplatz wird durch Markierungen und ein Vorsignal auf der Staatsstraße geordnet. Der Busverkehr soll damit beschleunigt werden

Einmündung Bahnhofplatz



II. Knoten Untere Bahnhofstraße

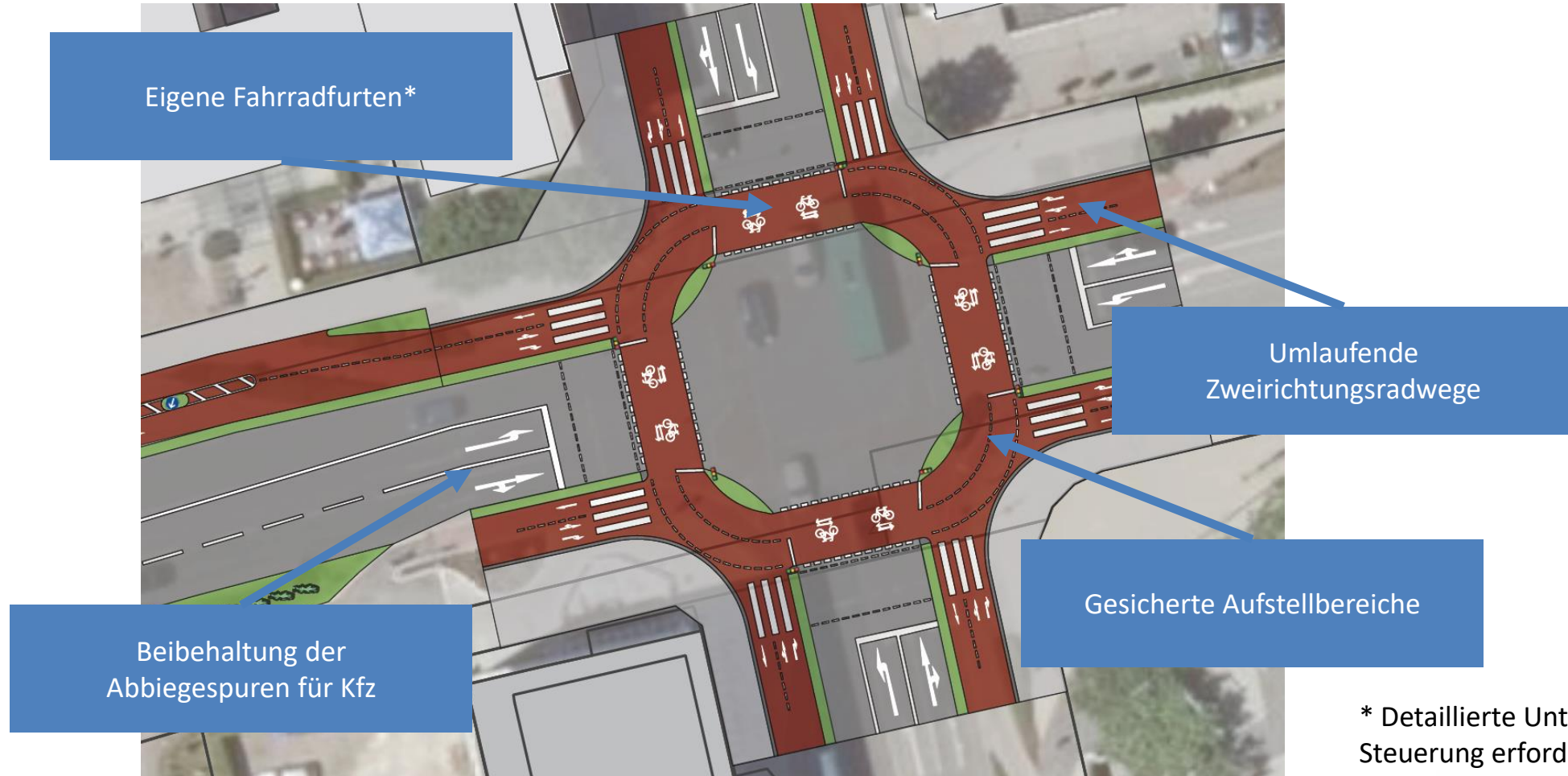
Der Knoten Untere Bahnhofstraße weist erhebliche Defizite bei der Radinfrastruktur auf. Das Ergebnis ist ein erhebliches Fehlverhalten

Verkehrssituation Knoten Untere Bahnhofstraße



Der Knoten wird so umgestaltet, dass der Radverkehr in beide Richtungen fahren kann und vom Kfz-Verkehr geschützt unterwegs ist

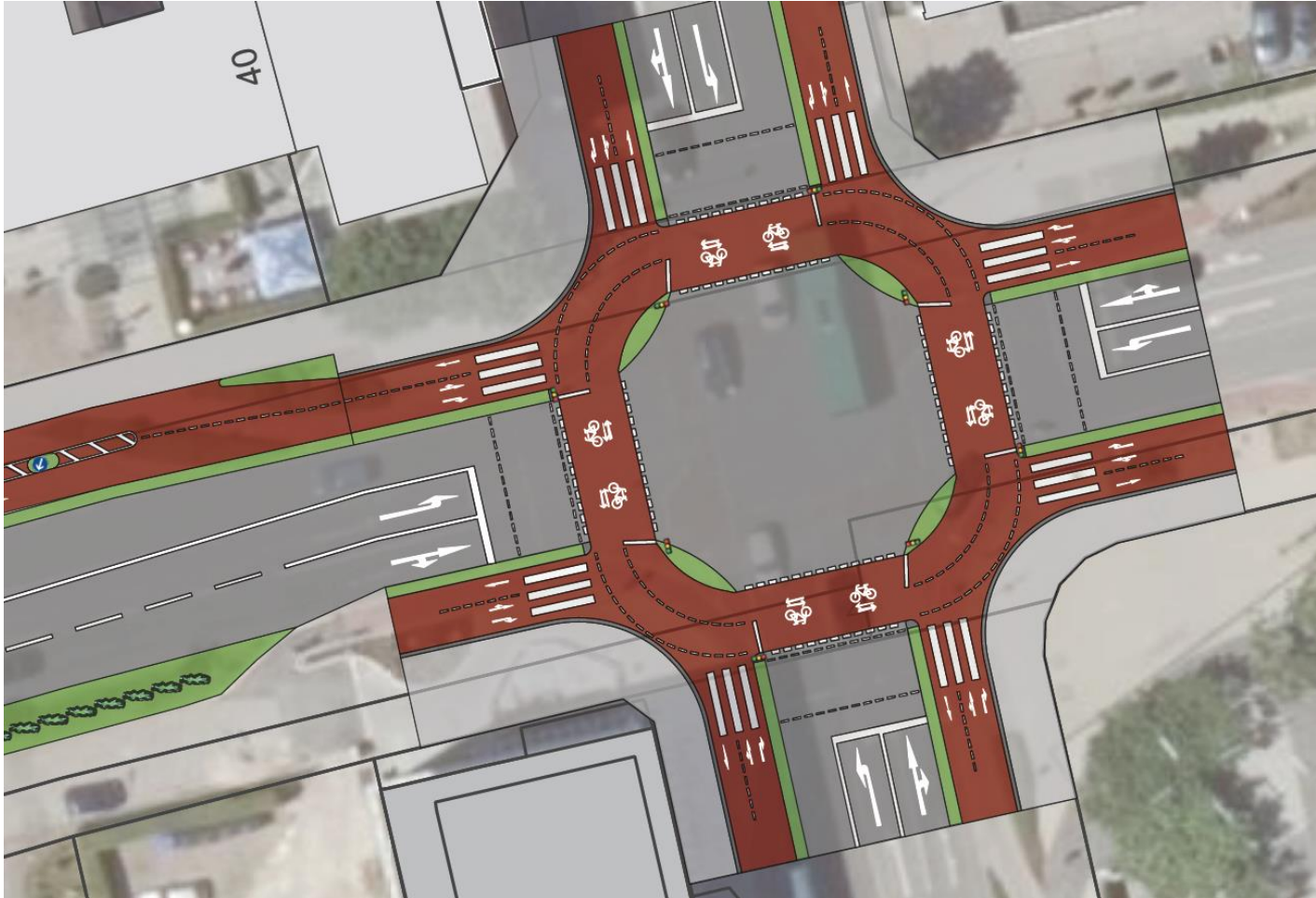
Zentrale Maßnahmen im Knoten Untere Bahnhofstraße



* Detaillierte Untersuchung für LSA-Steuerung erforderlich

Der Knoten wird so umgestaltet, dass der Radverkehr in beide Richtungen fahren kann und vom Kfz-Verkehr geschützt unterwegs ist

Knoten Untere Bahnhofstraße



Eine Zweirichtungsführung funktioniert nur, wenn eine Lösung zwischen Goethestraße und Unterer Bahnhofstraße gefunden wird

Abschnitt Goethestraße / Untere Bahnhofstraße



Bypass mit Gegenverkehr

Gefährliche Grundstückzufahrt

Radverkehrsführung fehlt



Lücke im Wegenetz



Am Knotenpunkt Goethestraße sind innerhalb von 24 Stunden 1.286 Fahrräder unterwegs

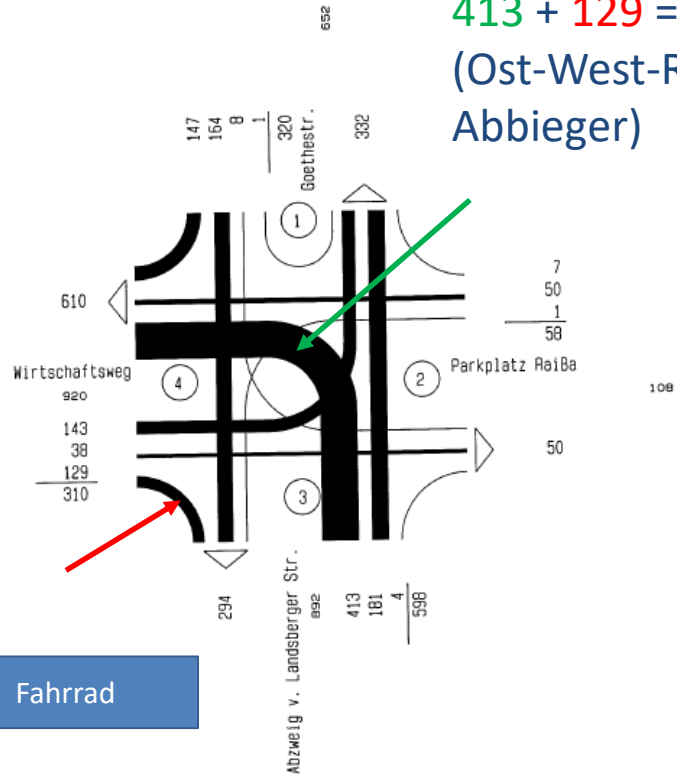
24-Std.-Wert, Knoten Landsberger Straße – Goethestraße, Rad, Zähltag 27.09.2018

VZ Germering RaiBa
Zählstelle : K0987
Zähltag : Donnerstag, 27.09.18

24-Std.-Wert RAD (gezählt)
Goethestr.
Parkplatz RaiBa
Abzweig v. Landsberger Str.
Wirtschaftsweg

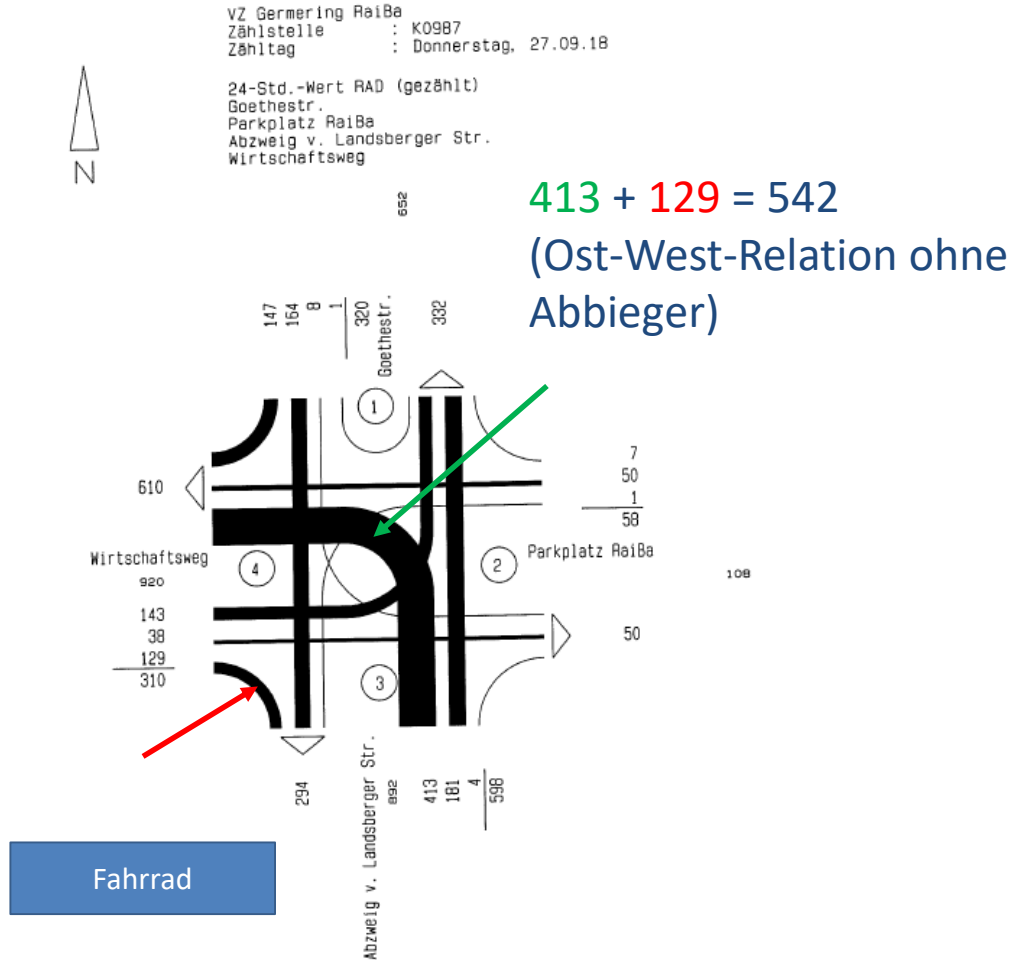


413 + 129 = 542
(Ost-West-Relation ohne Abbieger)



Am Knotenpunkt Goethestraße sind innerhalb von 24 Stunden 1.286 Fahrradfahrer unterwegs

24-Std.-Wert, Knoten Landsberger Straße – Goethestraße, Rad, Zähltag 27.09.2018



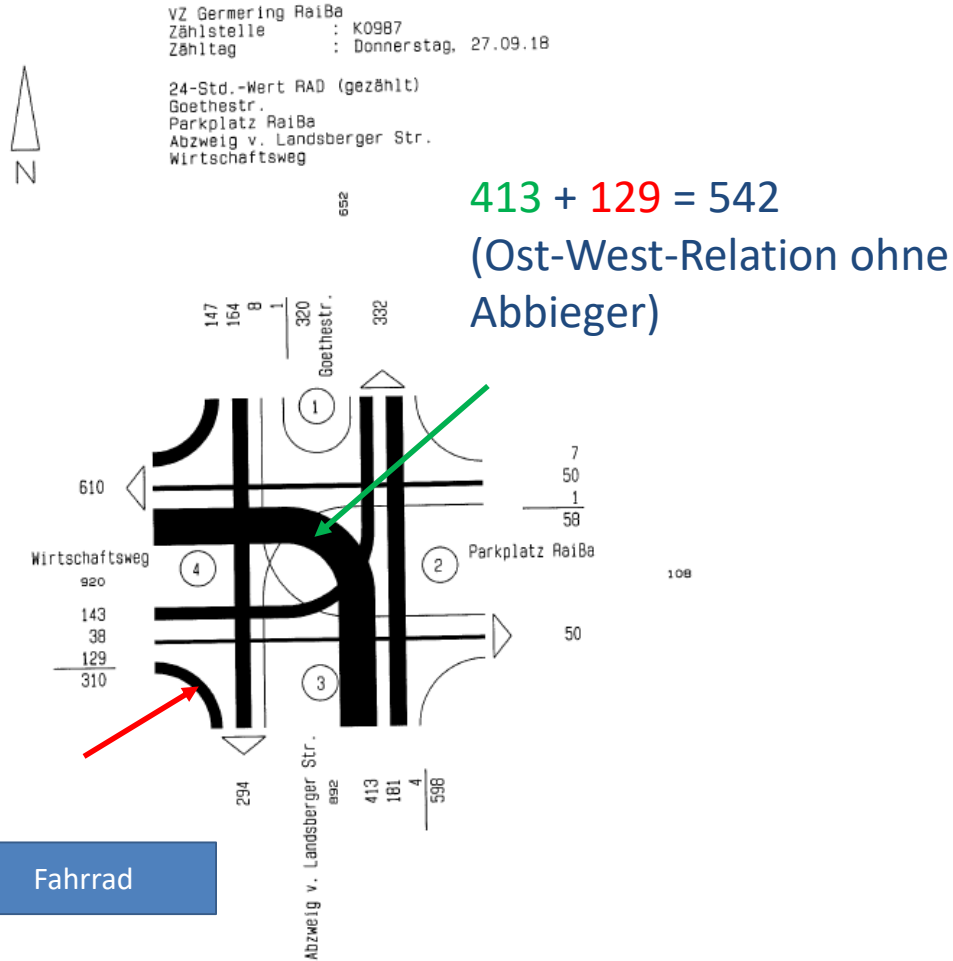
42 Prozent:
Ein Großteil der Radfahrer*innen quert den Knoten in Ost-West-Relation

8 Prozent:
108 Radfahrer*innen sind in den Parkplatz aus- oder eingefahren

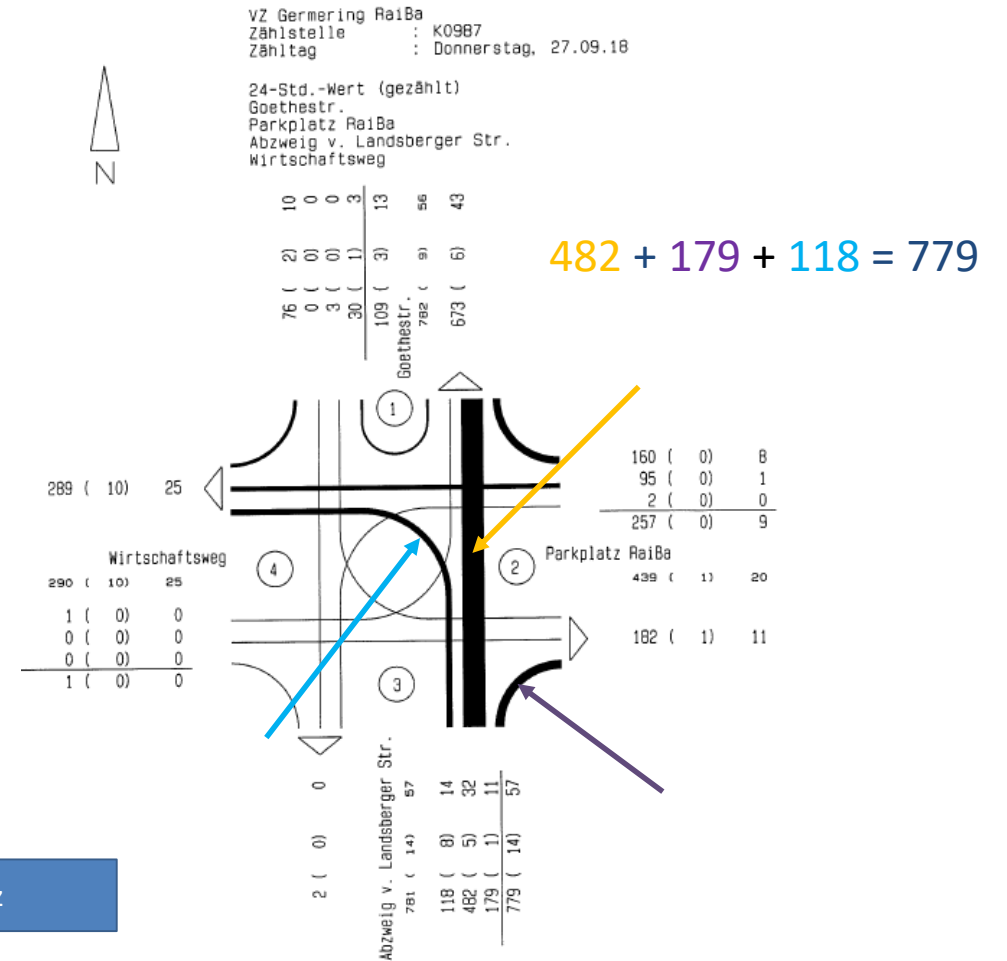
Querung Landsberger Straße:
An einem Tag queren 322 Radfahrer und 1.333 Fußgänger die Landsberger Straße

Am Knotenpunkt Goethestraße sind bereits heute mehr Fahrräder (1.286 Verkehrsbewegungen) als Kfz (1.146) unterwegs

24-Std.-Wert, Knoten Landsberger Straße – Goethestraße, Rad und Kfz, Zähltag 27.09.2018



Fahrrad



Kfz

Die meisten Kfz nutzen den Knoten als Schleichweg in die Goethestraße. Der Bypass ist nach Einschätzung von Schlothauer & Wauer entbehrlich.

Wichtige Erkenntnisse der Verkehrszählung zur Kfz-Nutzung

42 Prozent:

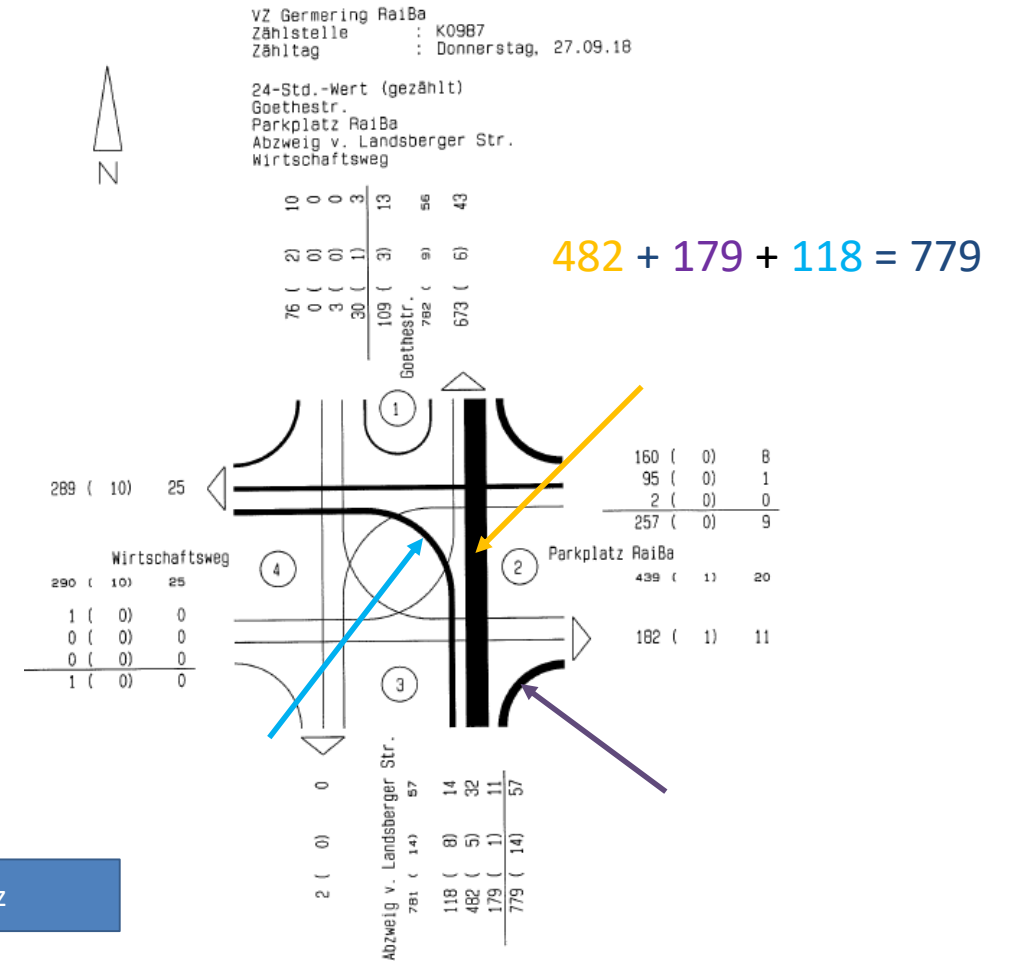
Die meisten Kfz nutzen die Zufahrt zum Wirtschaftsweg, um weiter in die Goethestraße zu gelangen („Schleichverkehr“)

7 Prozent:

Umgekehrt fahren nur wenige von der Goethestraße weiter in den Wirtschaftsweg

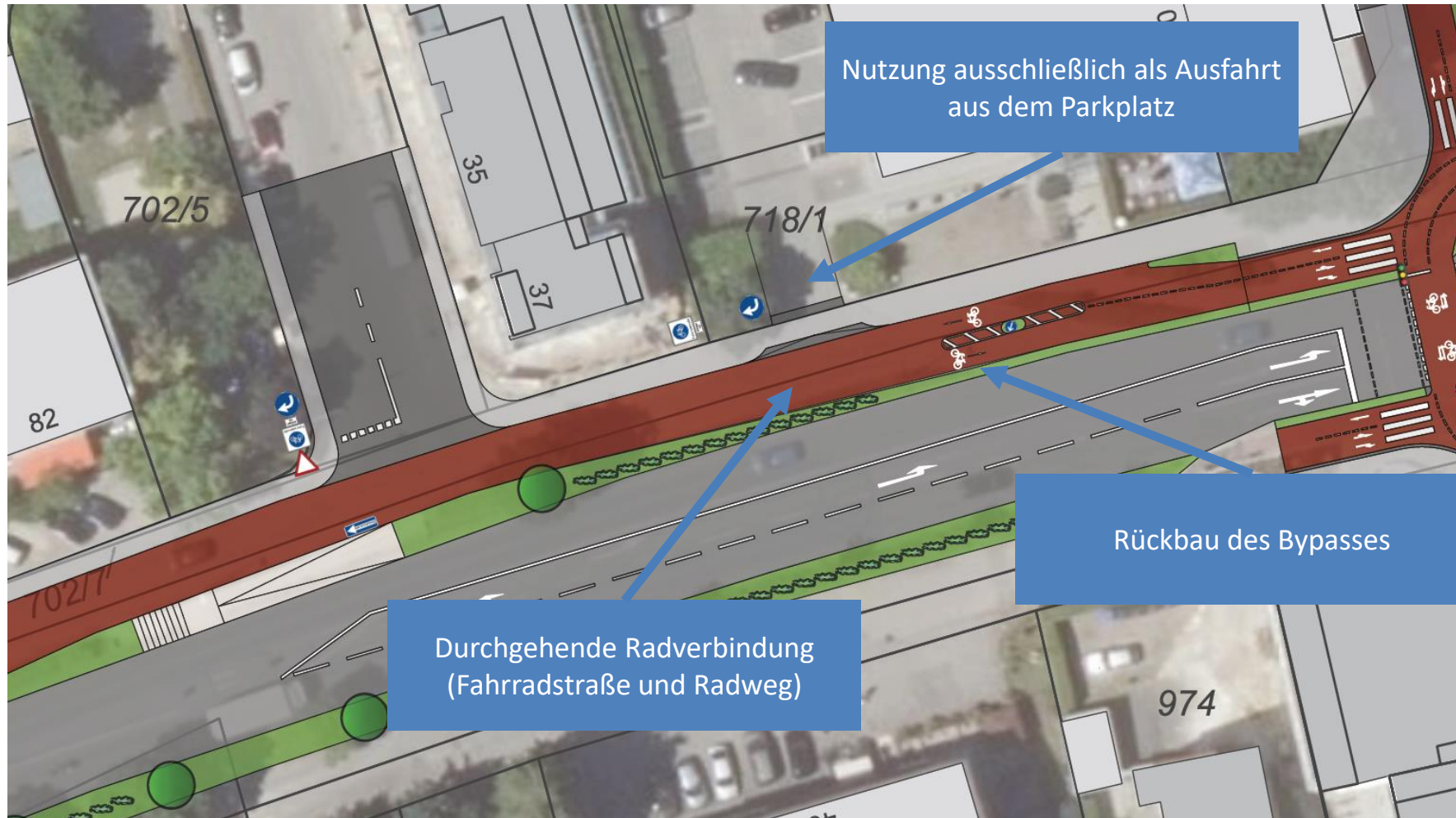
30 Prozent:

Zusammen fahren 339 Kfz in den Parkplatz ein oder aus (jeweils zur Hälfte)



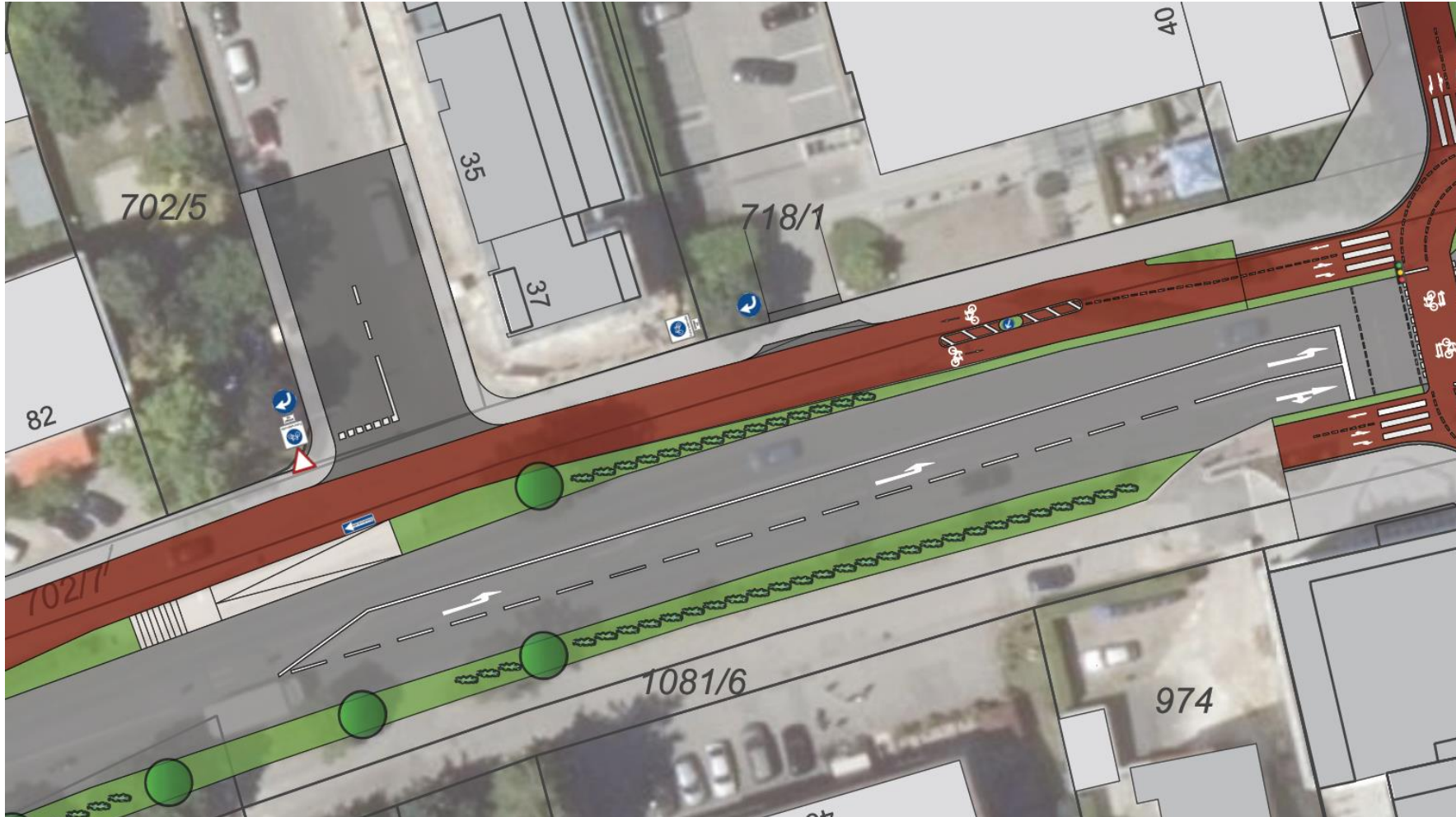
Der Rückbau des Bypasses ermöglicht es, eine sichere und durchgehende Radverkehrsverbindung zu errichten

Maßnahmen im Bereich Goethestraße



Der Rückbau des Bypasses ermöglicht es, eine sichere und durchgehende Radverkehrsverbindung zu errichten

Maßnahmen im Bereich Goethestraße



III. Streckenabschnitte

Entlang der Strecke wird im Grünstreifen geparkt und der Gehweg an Engstellen von Pkw und Lkw befahren

Verkehrssituation nördlicher Wirtschaftsweg



Befahren des Gehwegs

Parken im Grünstreifen

Parkraumanalyse am 18.9.18			
Landsberger Straße		links	rechts
	Untere Bhfstr. - Obere Bhfstr.	Obere Bhfstr - Kreisverkehr Salzstraße	
Zeitraum	7-7:30	7-7:30	
Bearbeiter	Willer, Matthias		Willer, Matthias
Nr.	Kennzeichen		Kennzeichen
1			
2			
3			
4			
5			
6			
7			
8			
9			
10			
11			
12			
13			
14			
15			
16			

Parkanalyse



Entsprechend des festgestellten Bedarfs auf der Parkuntersuchung werden Parkstände entlang der Strecke markiert

Abschnitt mit Gehweg



Entsprechend des festgestellten Bedarfs auf der Parkuntersuchung werden Parkstände entlang der Strecke markiert

Abschnitt ohne Gehweg



Soll die Fahrradstraße durchgehend eine rote Oberfläche haben? Oder nur an den Einmündungen? Sollte sie denn einheitlich wirken?

Beispiele zur Straßenraumgestaltung



Roter Asphalt (auf ganzer Strecke)



Rotmarkierung an Einmündungen

Den Mitgliedern der Planungswerkstätten war eine eindeutige Gestaltung als Radverbindung wichtig. Sie empfehlen roten Asphalt

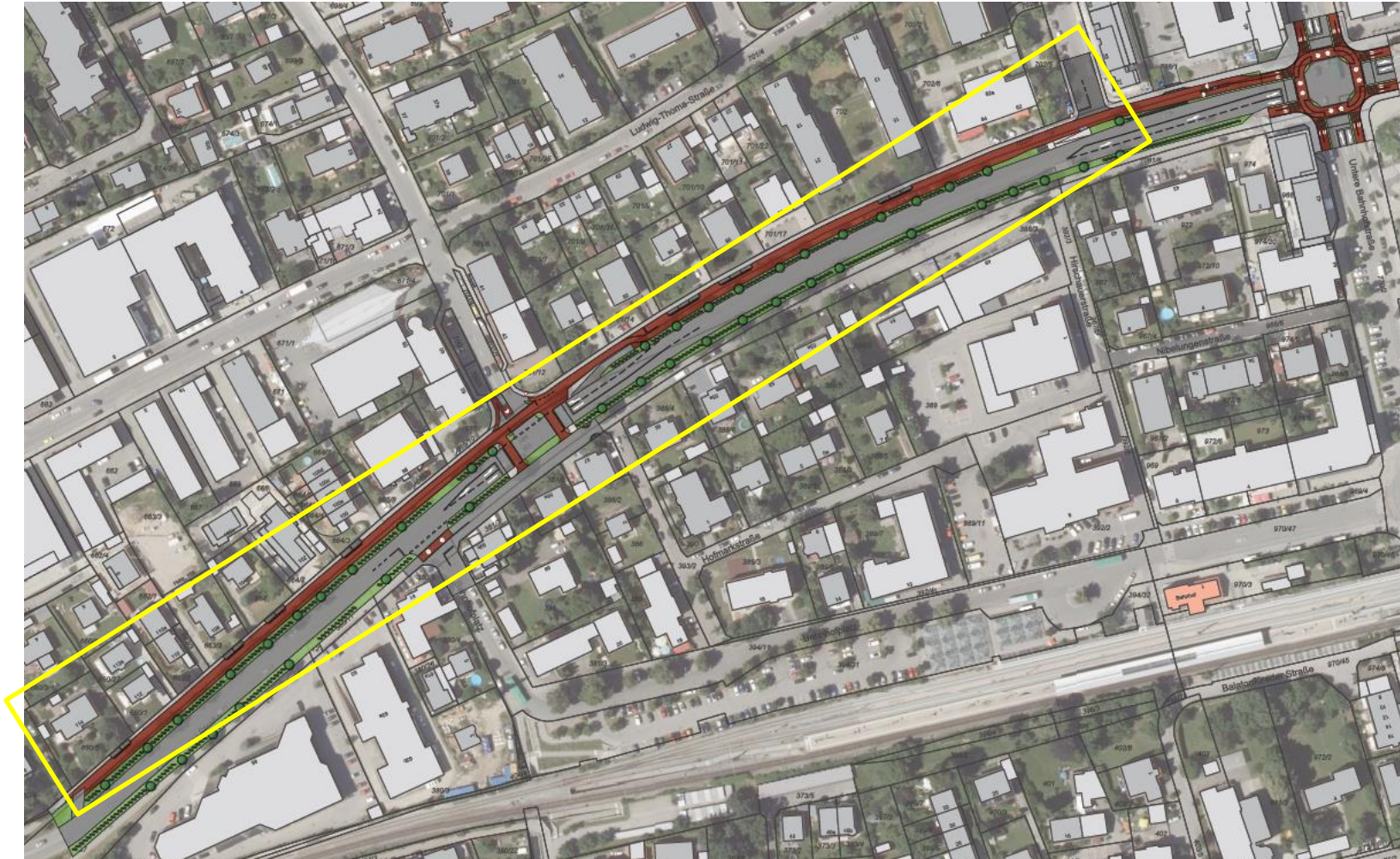
Fahrradstraße mit rotem Asphalt



Roter Asphalt (auf ganzer Strecke)

Der Beschlussvorschlag umfasst als 1. Bauabschnitt den gelb markierten Bereich des Planungsgebietes

1. Bauabschnitt



Die Kosten für den 1. Bauabschnitt werden auf rd. 548.000 Euro inklusive Baunebenkosten geschätzt

Kostenschätzung für 1. Bauabschnitt



Knoten Obere Bahnhofstraße
rd. 300.000,- EURO

Streckenabschnitte
rd. 248.000,- EURO

Knoten Untere Bahnhofstraße
ca. 415.000,- EURO
(Grobschätzung, 2. BA)

Beschlussvorschlag

1. Der Umwelt-, Planungs- und Bauausschuss begrüßt die Ergebnisse der Planungswerkstatt zur Radverkehrsführung an der Landsberger Straße und schließt sich der Empfehlung des Runden Tisches Radverkehr vom 13. November 2018 an.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die erforderlichen Mittel in den Haushalt bzw. Finanzplan einzustellen und die weiteren Planungsschritte einzuleiten. Die Konzeption der Planungswerkstatt dient als Planungsgrundlage. Als erster Bauabschnitt soll der Knoten Landsberger Straße/Obere Bahnhofstraße sowie der nördliche Wirtschaftsweg zwischen Goethestraße und der Ausleitung vor dem Kreisverkehr realisiert werden.



RADFAHRE
MACHT
FROH

i.n.s. – Institut für innovative Städte

Alter Kirchenweg 27 • D-90552 Röthenbach a.d. Pegnitz
Telefon: +49 (0)911/95 33 98 - 65 • E-Mail: team@innovative-staedte.de
www.innovative-staedte.de

i.n.s. – Institut für
innovative Städte

Beraten. Realisieren. Qualifizieren.

