

Verkehrsversuch Anlagenring und Innenstadtachsen

Problemstellungen / Beispiele

Präsentation zur Sitzung des Ausschusses für Planen, Bauen, Umwelt und Verkehr
der Stadtverordnetenversammlung der Universitätsstadt Gießen am 14.09.2021

Beschluss StvV vom 04.03.2021

1. Die Stadtverordnetenversammlung begrüßt das Ansinnen des Bürgerantrags, mehr Platz für den Radverkehr in unserer Stadt zu schaffen.
2. Die Stadtverordnetenversammlung stellt fest, dass die Verkehrswende für das Ziel, bis 2035 klimaneutral zu sein, eminent wichtig ist und nur gelingen kann, wenn neben dem Radverkehr der ÖPNV und der Fußgänger*innenverkehr gefördert werden.

Beschluss StvV vom 04.03.2021

3. Die Stadtverordnetenversammlung fordert den Magistrat auf,
- innerhalb von **6 Monaten** einen **mindestens einjährigen, fachlich begleiteten** Verkehrsversuch zu realisieren, der am Anlagenring **in jeder Richtung** eine (**mindestens drei Meter breite**) Spur **ausschließlich** für den Fahrradverkehr freigibt. Dabei ist gleichzeitig der **Linienbusverkehr adäquat einzuplanen**.

3

Beschluss StvV vom 04.03.2021

- umgehend ein den Versuch **begleitendes Gutachten** in Auftrag zu geben, welches untersuchen soll, wie die Hälfte des Anlagenrings für Radfahrer*innen zur Verfügung gestellt werden kann. In dem Gutachten sollen alle im Raum stehende Varianten (Zwei-Richtungs-Fahrradstraßen auf den inneren Fahrspuren des Anlagenrings mit und ohne Einbahnstraßenregelung für den Autoverkehr, eine durchgehende, baulich getrennte Fahrradspur auf jeder Seite des Anlagenrings, etc.) untersucht und bewertet werden. Zudem soll das Gutachten eine Empfehlung für eine Variante geben. Das Gutachten hat auch den Vorrang des Linienbusverkehrs (ÖPNV) zu berücksichtigen bzw. mit einzuplanen. Das Gutachten ist der Stadtverordnetenversammlung zeitnah, vor dem Ende des Verkehrsversuchs vorzulegen, damit sie entscheiden kann, welche Variante geplant und umgesetzt werden soll.

4

Beschluss StvV vom 04.03.2021

- die zwei **Innenstadtachsen Neuen Bäue – Neustadt** und **Bahnhofstraße – Walltorstraße** sind innerhalb von drei Monaten im Rahmen eines einjährigen Verkehrsversuches als Fahrradstraße einzurichten. Der **Parksuchverkehr** ist in diesem Bereich durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren.
- alle zwei Monate über die in der Zwischenzeit entwickelten und umgesetzten Maßnahmen des Antrags sowie noch erforderliche Maßnahmen öffentlich im Rahmen des Bau- und Verkehrsausschusses zu informieren. Das Ergebnis der Verkehrsversuche und des Gutachtens sind in einer Bürgerinformations- und Diskussionsveranstaltung vorzustellen und zu diskutieren.

5

Verkehrsversuch – Rechtliche Rahmenbedingungen

§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie ...

6. zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen.

6

Verkehrsversuch – Rechtliche Rahmenbedingungen

§ 45 StVO – Änderung 2020

Durch die Änderung bedürfen Beschränkungen des fließenden Verkehrs im Rahmen der Erprobung verkehrsregelnder oder -sichernder Maßnahmen nicht mehr des Nachweises und einer aufwendigen Begründung einer besonderen örtlichen Gefahrenlage (nach der Rechtsprechung eine um ca. 2/3 gesteigerte Gefahrenlage) für eines der in § 45 genannten Rechtsgüter.

„Verkehrsversuche nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 zweiter Halbsatz sind trotz dieser Neuregelung auch weiterhin ausschließlich im Rahmen des geltenden Rechts, das heißt, nur mit den Mitteln der Straßenverkehrs-Ordnung möglich.“ (Bundesrat-Drucksache 591/19 vom 7.11.2019)

Die Kriterien für die Evaluation eines Verkehrsversuches sind vor dessen Beginn festzulegen.

7

Versuch macht klug, aber ...

Problemstellungen und Entscheidungsnotwendigkeiten „Anlagenring“

- Schleppkurven / Einhaltung Vorgabe Mindestbreite
- Mischnutzung / Freigabe für den Busverkehr
- Unterbrechung der durchgehenden Führung
- Zuführende Straßen
- Kosten / Mittelbereitstellung
- Kriterien für die Evaluation des Verkehrsversuches

8

Mögliche Überlappung von Schleppkurven



Beispiel: Westanlage/Gabelsberger Straße

- Sonderfahrstreifen Radverkehr
- Sonderfahrstreifen Radverkehr/Bus frei
- MIV-Spur

9

Freigabe des Radfahrstreifens für Busverkehr?

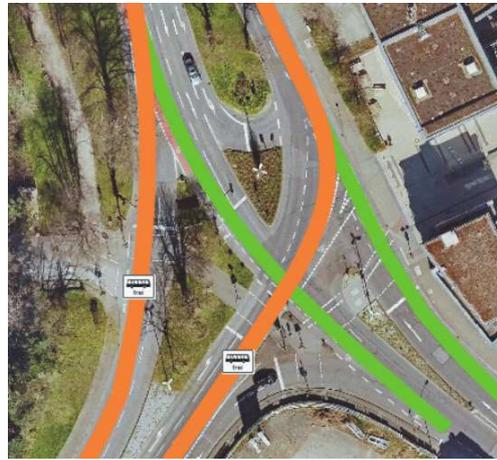


Beispiel: Westanlage/Bahnhofstraße

- Sonderfahrstreifen Radverkehr
- Sonderfahrstreifen Radverkehr/Bus frei
- MIV-Spur

10

Freigabe des Radfahrstreifens für Busverkehr?



-  Sonderfahrstreifen Radverkehr
-  Sonderfahrstreifen Radverkehr/Bus frei
-  MIV-Spur

Beispiel: Platz der Deutschen Einheit

11

Unterbrechung der durchgehenden Führung



-  Sonderfahrstreifen Radverkehr
-  Sonderfahrstreifen Radverkehr/Bus frei
-  MIV-Spur

Beispiel: Ostanlage/Walltorstraße

12

Unterbrechung der durchgehenden Führung

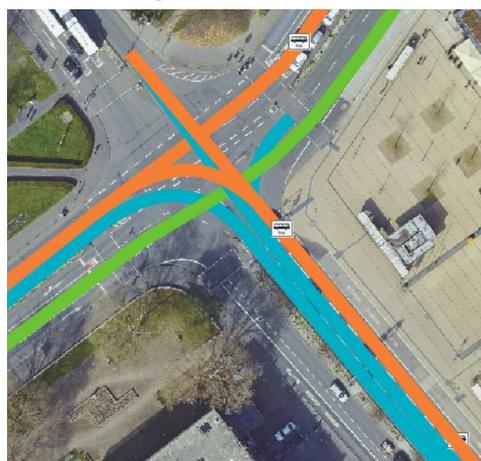


-  Sonderfahrstreifen Radverkehr
-  Sonderfahrstreifen Radverkehr/Bus frei
-  MIV-Spur

Beispiel: Kennedyplatz

13

Gemeinsame Führung in zulaufenden Ästen



-  Sonderfahrstreifen Radverkehr
-  Sonderfahrstreifen Radverkehr/Bus frei
-  MIV-Spur

Beispiel: Berliner Platz

14

Kosten des Verkehrsversuchs „Anlagenring“

Maßnahme	Geschätzte Kosten
Lichtsignaltechnik (Signalgeber, Detektoren, Programmierung)	180.000 – 230.000 €
Markierung und Beschilderung	355.000 - 500.000 €
Planungskosten	15.000 €
Begleitendes Gutachten	50.000 – 70.000 €
SUMME	600.000 - 815.000 €

15



„Innenstadtachsen“

Problemstellungen und Entscheidungsnotwendigkeiten „Innenstadtachsen“

- Begrenzung Innenstadtachse Bahnhofstraße
- Führung Marktplatz
- Führung Kirchenplatz / Lindenplatz
- Konkurrenz Wochenmarkt
- Kosten / Mittelbereitstellung
- Kriterien für die Evaluation des Verkehrsversuches

16



„Innenstadtachsen“

Fahrradstraße – Rechtliche Rahmenbedingungen dauerhafte Einrichtung

- Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.
- Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).

Quelle: VwV-StvO zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße

17



„Innenstadtachsen“

Fahrradstraße – Rechtliche Rahmenbedingungen Nutzer*innen

- Fahrradstraßen sind dem Radverkehr vorbehalten. Anderen Fahrzeugen (außer Elektrokleinstfahrzeugen im Sinne der eKFV) ist das Befahren nicht gestattet, es sei denn, es ist mit Zusatzzeichen ausdrücklich gestattet.
- Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.
- Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.
- Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.

18



„Innenstadtachsen“

Fahrradstraße – Rechtliche Rahmenbedingungen für Fußgänger*innen

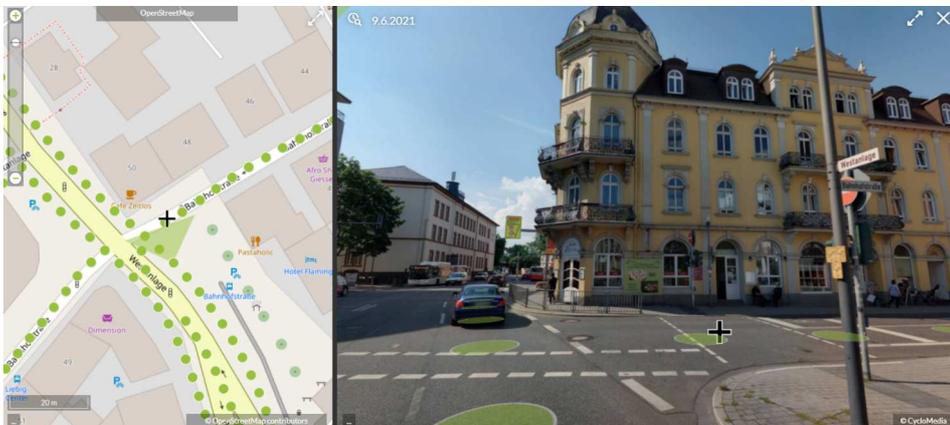
- In Fahrradstraßen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung (Anlage 2 Abschnitt 5 Sonderwege laufende Nummer 23 StVO).
- Zufußgehende müssen die Gehwege benutzen. Sie dürfen auf der Fahrbahn – hier der Fahrradstraße – nur dann gehen, wenn die Straße keinen Gehweg oder Seitenstreifen hat (§ 25 Absatz 1 StVO).
- In Fahrradstraßen ohne Gehweg oder Seitenstreifen dürfen Fußgänger*innen innerorts am rechten oder linken Fahrbahnrand gehen (§ 25 Absatz 1 StVO).
- Fußgänger*innen müssen Fahrradstraßen unter Beachtung des Fahrzeugverkehrs zügig auf dem kürzesten Weg quer zur Fahrtrichtung überschreiten (§ 25 Absatz 3 StVO).

19



„Innenstadtachsen“

Räumliche Begrenzung Innenstadtachse Bahnhofstraße



20



„Innenstadtachsen“

Führung Marktplatz

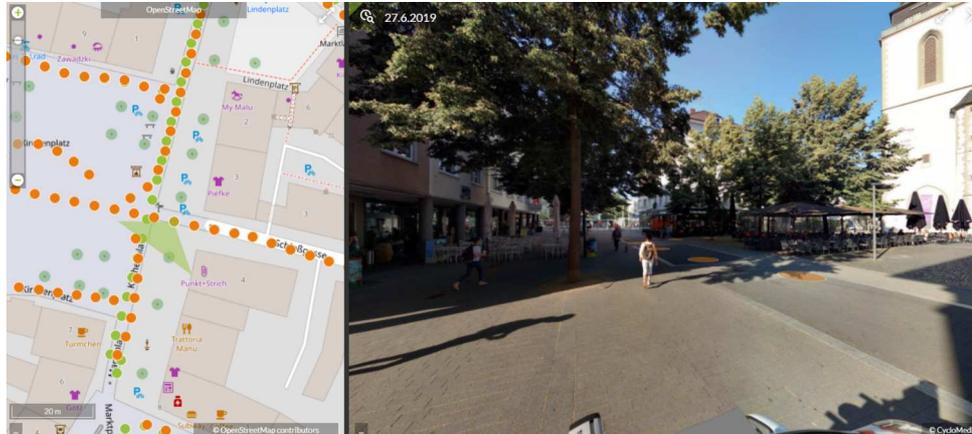


21



„Innenstadtachsen“

Führung Kirchenplatz - Lindenplatz



22



„Innenstadtachsen“

Konkurrenz Wochenmarkt



Bild: © Universitätsstadt Gießen

23



Anlagenring und Innenstadtachsen

Mögliche Kriterien für die Evaluation des Verkehrsversuches

- Veränderung Modal Split
- Entwicklung Fahrgeschwindigkeiten MIV
- Verkehrssicherheit (objektiv / subjektiv)
- Reisezeiten IV und ÖPNV
- Verkehrsfluss ÖPNV (Fahrplanstabilität)
- Abgasbelastung (CO_2 , NO_x)

24