

# BESCHLUSSVORLAGE

			<b>Vorlage-Nr.: B 16/0201</b>
<b>604 - Fachbereich Verkehrsflächen, Entwässerung und Liegenschaften</b>			<b>Datum: 23.05.2016</b>
<b>Bearb.:</b>	<b>Lindner, Anne</b>	<b>Tel.: 221</b>	<b>öffentlich</b>
<b>Az.:</b>	<b>604/</b>		

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr</b>	<b>02.06.2016</b>	<b>Entscheidung</b>

**Nördlicher Abschnitt Ulzburger Straße (zwischen Rathausallee und Harckesheyde) hier: Vorstellung der Verkehrssimulation Radfahrstreifen, sowie der Entwurfsplanung 2. BA**

### **Beschlussvorschlag**

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr billigt die vorgestellte Entwurfsplanung für die Umgestaltung der nördlichen Ulzburger Straße 2.BA (zwischen Rathausallee und „erster/ südlicher Meilenstein“) und macht diese zur Grundlage für die weiteren Planungsschritte und deren Umsetzung.

### **Sachverhalt**

Um den Anschluss an den fertig gestellten sogenannten „Südlichen Meilenstein“ zu finden, beabsichtigt die Verwaltung den Bereich zwischen Rathausallee und Waldstraße als zweiten Bauabschnitt des Bauvorhabens „Umgestaltung der Ulzburger Straße“ zu bauen.

In einem fraktionsübergreifenden Arbeitskreis inklusive Jugend- und Seniorenbeirat, wurde sich grundlegend darauf geeinigt, dass ein Radfahrstreifen für diesen Abschnitt die bessere Alternative darstellt.

Die in diesem Ausschuss vorgestellte Entwurfsplanung stellt die Vorzugsvariante der Verwaltung unter Beachtung der gängigen Entwurfsempfehlungen, der StVO, sowie Sicherheitsbedenken der Verkehrsaufsicht dar.

Folgender Querschnitt ist vorgesehen:

Einen zwischen der Rathausallee und beidseitig der Fahrbahn verlaufenden Gehweg (grauer Betonstein) von 2,50 m Breite, einen beidseitig verlaufenden Radfahrstreifen auf der Fahrbahn (durchgängige Markierung als Trennung zwischen Radfahrenden und Kfz) von 1,85 m Breite, sowie einen Fahrbahnquerschnitt von 6,50 m (Busbegegnungsverkehr).

Ausgehend von der StVO, der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) und der nicht vorhandenen Benutzungspflicht der Radwege in der Rathausallee, sowie Langenharmer Weg, wurden auch die beiden Knotenpunkte Rathausallee/ Ulzburger Straße und Langenharmer Weg/ Ulzburger Straße mit betrachtet.

Sachbearbeiter/in	Fachbereichsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 11)	Stadtrat/Stadträtin	Oberbürgermeister

Es wurde eine Lösung angestrebt, in der auch die legal auf der Straße fahrenden Radfahrer als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer sicher geführt werden können. Diese beinhaltet ein direktes Linksabbiegen mit freiem Einordnen mit Radverkehrsführung vor dem Kreuzungsbereich, inklusiver vorgezogener Haltelinie bei gesicherter Grünphase. Dies hat für den nachfolgenden links in Richtung Norden abbiegenden Kfz- Verkehr ebenfalls den Vorteil, das nicht mehr auf die Lücke im geradeausfahrenden Verkehrsstrom gewartet werden muss, sondern diese dann im Anschluss an die Radfahrer gesichert fahren können. Für die ungeübten Fahrradfahrer verbleibt die Möglichkeit des indirekten Linksabbiegens über den vorhandenen Radweg im Seitenbereich, der nicht zurückgebaut wird. Damit verbleibt an der Kreuzung Rathausallee die Wahlmöglichkeit zwischen der „neuen“ Radverkehrsführung auf der Fahrbahn oder der „alten“ gewohnten Radverkehrsführung.

Die Mittelinsel in der Rathausallee wird in Teilbereichen um ca. 1,0 m verschmälert. Es bleibt eine Restbreite von 3,60,- die Bäume bleiben alle erhalten.

Die Bushaltestelle an der Rathausallee/ Ulzburger Straße wird für den Radverkehr freigegeben, die aus der Rathausallee auf der Straße fahrenden Radfahrer bekommen ein vorgeschaltetes Grün und fahren vor dem Bus durch den Haltestellenbereich. Im Anschluss daran folgt eine Aufleitung auf den Radfahrstreifen. Ein Buskap an dieser Stelle ist aus Aspekten der Verkehrssicherheit nicht zu empfehlen (Rückstau in den Kreuzungsbereich hinein).

Für den Knotenpunktsbereich Ulzburger Straße/ Langenharmer Weg wurde eine Lösung erarbeitet, die sich ähnlich wie der Knotenpunktsbereich Ulzburger Straße/ Rathausallee gestaltet,- das heißt die Möglichkeit des direkten Linksabbiegens für die auf der Fahrbahn (Langenharmer Weg) fahrenden, bei einer gleichzeitig möglichen indirekten Querung für diejenigen, die dieses bevorzugen.

Der kleine „Westentaschenplatz“ wird mit einem Verweilbereich und abgestimmter Beleuchtung aufgewertet. Die Bushaltestellen am Knotenpunkt Langenharmer Weg werden zusammengefasst und vor den „Westentaschenplatz“ als Buskap platziert. Ein Verschwenken des Buskaps, so dass wartende Pkw- Fahrer an dem haltenden Bus vorbei fahren können ist aus dem Aspekt der Verkehrssicherheit nicht zu empfehlen (ein schnelles Vorbeifahren um bei GRÜN noch eben mit über den Knotenpunkt zu gelangen bei gleichzeitigem Wiedereinfädeln des Busses und/ oder ein Vorbeifahren des Radfahrers führt zu einem gefährlichen Konfliktpunkt).

Eine angedachte „Schleuse“ des Busverkehrs hinter den durchlaufenden Radstreifen ist sehr flächenaufwendig, da bei einer solchen Lösung die Bushaltestelle um ca.40 - 50 m in Richtung Süden verschoben werden müsste, um noch den zeitlichen Vorlauf für die Busbeschleunigung zu ermöglichen. Ebenso müsste der sich wieder einfädelnde Bus einen vorgezogenen Haltebalken bekommen, da er sich quasi von rechts in den Verkehr einfädelt (Konflikt Radfahrer/ toter Winkel). Dazu kommt eine immer länger werdende Fußgängerfurt mit immer länger werdende Räumzeiten, die dann Einfluss auf die Leistungskapazität des Knotenpunktes haben.

Diese Verkehrssimulation wird durch das beauftragte Büro LOGOS in der Sitzung vorgestellt und erläutert, gleiches gilt für die Pläne.

**Anlagen:**  
Pläne