BIBERACH
klein. stark. oberschwäbisch.

Stadtplanungsamt

61 Fh/km

Biberach, 05.11.2018

Ergänzungsvorlage

Drucksache Nr. 2018/157/1

Beratungsfolge			Abstimmung
Gremium		**Datum**	
Bauausschuss	öffentlich	26.11.2018	Beschlussfassung

Anlage eines Schutzstreifens in Fahrtrichtung Nord in der Birkendorfer Straße

I. Beschlussantrag

1. In der Birkendorfer Straße wird zwischen der nördlichen Einmündung der Haberhäuslestraße und der Zufahrt Mitte der Firma Boehringer-Ingelheim ein Schutzstreifen abmarkiert.

2. Auf der westlichen Fahrbahnseite werden auf Höhe Starenweg drei Kurzzeitparkplätze markiert.

II. Begründung

Der Bauausschuss hat am 15.10.2018 die Drucksache Nr. 2018/157 beraten und die Vorlage mit folgenden Prüfaufträgen an die Verwaltung zurückgegeben:

1. Umwandlung der Birkendorfer Straße in eine Fahrradstraße
2. Verbreiterung des bestehenden Zweirichtungsradwegs auf Regelbreite und Verbreiterung des Grünstreifens für die Bäume
3. Einrichtung von drei Kurzzeitparkplätzen (max. Parkdauer ½ h) auf der Westseite der Fahrbahn in Höhe des Blumenladens, falls durch den Schutzstreifen die Parkmöglichkeit auf der Ostseite entfällt.
4. Fehlendes Sicherheitsgefühl auf Schutzstreifen

Zu 1. Umwandlung in eine Fahrradstraße
In einer Fahrradstraße ist der Fahrradverkehr die vorherrschende Verkehrsart (bzw. dies ist dort alsbald zu erwarten). In Anlage 2 wird dargestellt, welche Voraussetzungen laut STVO für die Anordnung einer Fahrradstraße erfüllt sein müssen.

<u>Verkehrsbedeutung der Straße</u>
Die Birkendorfer Straße erfüllt mit einer Verkehrsbelastung von aktuell ca. 3600 Kfz/Tag und einem geschätzten Radverkehrsanteil von < 1000 Kfz/Tag nicht die Voraussetzungen gemäß STVO.

...

Es handelt sich – seit die Hauptpforte von Boehringer-Ingelheim an die Hubertus-Liebrecht-Straße verlegt wurde -um eine klassische Wohnsammelstraße, mit der Funktion den Verkehr aus dem Wohngebiet aufzunehmen und zu verteilen.
Zusätzlich fährt die Linie 1 des Stadtbusverkehrs teilweise im ¼-Stunden-Takt durch die Birkendorfer Straße zu den Arbeitsplätzen im nördlichen Rißtal. Mit den Vor- und Nachteilen einer Reduzierung der Geschwindigkeiten in Wohnsammelstraßen auf 30 km/h hatte sich der Gemeinderat bereits 2015 (s. Drucksache Nr. 128/2015-1) auseinandergesetzt.

Fazit: Die Birkendorfer Straße kann nicht als Fahrradstraße ausgewiesen werden.

Exkurs: Fahrradstraße
Die Verwaltung sieht für die Ausweisung als Fahrradstraße derzeit in Biberach nur einen Teilabschnitt der Breslaustraße (parallel zur Bahn) als geeignet an. Dies vor allem aufgrund ihrer hohen Bedeutung für Radfahrer im Schülerverkehr, im Alltagsverkehr und als touristischer Donau-Bodensee-Radweg. Es handelt sich um einen Abschnitt, der bereits innerhalb einer Tempo-30-Zone liegt und laut einer Stichprobenzählung im Mai 2016 zu Schulbeginn/-schluss bereits Radverkehrsanteile von ≥48 % aufwies. Allerdings müssten vor einer Umwidmung ganztägige Zählungen sowie Gespräche mit den beiden angrenzenden Gewerbebetrieben durchgeführt werden.

Zu 2. Verbreiterung des Zweirichtungsradwegs
Ein einseitig geführter Radweg mit Begegnungsverkehr innerorts sollte ein Regelmaß von 3,0 m Breite + 0,5 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn aufweisen. Bei geringem Radverkehrsaufkommen sind auch 2,5 m Breite + 0,5 m Sicherheitstrennstreifen zulässig. Die Voraussetzung liegt hier nicht vor.

Um den Radweg entsprechend Regelmaß bauen zu können, müsste die Fahrbahn um ca. 1,5 m auf 5,5 m Breite verschmälert werden. Diese Breite lässt keinen Begegnungsfall Bus/Bus zu. Hierfür wird selbst bei eingeschränktem Bewegungsspielraum mind. 6,0 m Fahrbahnbreite ohne Berücksichtigung des Lichtraums benötigt.

Alternativ wäre es streckenweise möglich, den baumbestandenen Grünstreifen aufzulösen, so dass eine Radwegbreite von 3,0 m erreicht wird. Dies wird allerdings den gesamten Straßenraum negativ verändern.

Generell sind innerorts Zweirichtungsradwege zu vermeiden und dürfen nur nach sorgfältiger Prüfung und nach Sicherung der Konfliktpunkte in Gegenrichtung freigegeben werden. Die Nutzung der Radwege auf der linken Straßenseite ist innerorts eine häufige Unfallursache. Dies belegen auch die Unfallzahlen in Biberach. In der Birkendorfer Straße konzentrieren sich (seit 2010) die polizeilich aufgenommenen Radunfälle (5 Stück) an den Parkplatzzufahrten zu Boehringer-Ingelheim an der Alleenstraße. Aufgrund der nur ca. 10 Zufahrten und durch die eindeutigen Furtmarkierungen an häufig genutzten Zufahrten, teilweise kombiniert mit dem Hinweis auf Radfahrer unter den „Vorfahrt-Achten-Schildern“ ist die Birkendorfer Straße in der Unfallstatistik bisher jedoch eher unauffällig.

Fazit: Eine Verbreiterung des Zweirichtungsradwegs auf Regelbreite ist nur möglich, wenn die Buslinie verlegt wird. Da der Arbeitsplatzschwerpunkt Boehringer Ingelheim aber weiterhin optimal durch den Busverkehr bedient werden soll, ist eine Verlegung nicht sinnvoll. Eine Fahrbahnsanierung in der Birkendorfer Straße ist 2011 erfolgt und laut Straßenkataster erst ab 2024 wieder vorgesehen.

...

Zu 3. Einrichtung von drei Kurzzeitparkplätzen
Die Überprüfung durch die Verkehrsschau hat ergeben, dass begleitend zur Anlage eines Schutzstreifens auf der Ostseite, ersatzweise auf der Westseite drei zusätzliche Parkplätze mit Parkzeitbeschränkung auf 30 Minuten am Straßenrand zugelassen werden können.
Hierfür ist auf eine Länge von 17,5 m das Parkverbot aufzuheben, eine Eckmarkierung für Stellplatzanfang und -ende anzubringen und auf dem Radweg der Sicherheitstrennsteifen mit 0,5 m Breite durch eine weiße durchgezogene Linie zu markieren, um Radfahrer und Beifahrer auf eine Gefährdung durch sich öffnende Türen hinzuweisen.

Zu 4. Fehlendes Sicherheitsgefühl auf Schutzstreifen
Grundmaße für Schutzstreifen liegen bei 1,25 – 1,5 m. Allerdings geht eine klare Empfehlung der Literatur auf eine Mindestbreite von 1,5 m, da einzelne Kfz-Fahrer sich nur an der weißen Linie orientieren, anstelle beim Überholen den vorgeschriebenen Mindestabstand von 1,0 m zu Radfahrern einzuhalten. Um das Sicherheitsgefühl der Radfahrer zu verbessern, kann je nach vorhandener Fahrbahnbreite auch ein breiterer Schutzstreifen markiert werden. Deshalb schlägt die Verwaltung vor für den Hauptabschnitt (670 m Länge) mit 7,0 m breiter Fahrbahn den Schutzstreifen mit 1,75 m Breite zu markieren. Dadurch beträgt die Kernfahrbahn ca. 5,25 m und lässt einen unbehinderten Begegnungsverkehr von Pkw/Pkw zu. Am südlichen Beginn des Schutzstreifens zwischen Haberhäuslestraße und Teuchelhaldenstraße ist die Fahrbahn mit 6,25 m schmaler, so dass der Schutzstreifen auf diesen ersten 20 m bzw. auch im Kurvenbereich zur Ernst-Boehringer-Straße nur mit einer Breite von 1,5 m markiert werden sollte.

Empfehlung der Verwaltung

Nach Abwägung aller Prüfaufträge empfiehlt die Verwaltung dem Beschlussantrag zur Einrichtung eines Schutzstreifens auf der östlichen Fahrbahnseite der Birkendorfer Straße zu folgen. Die Breite des Schutzstreifens wird auf einer Länge von 670m von 1,5 m auf 1,75 m verbreitert. Parallel werden drei Kurzzeitparkplätze in Höhe des Ladens abmarkiert.

C. Christ

Anlage 1 - Skizzen Schutzstreifen Birkendorfer Str.
Anlage 2 - Faktenblatt Fahrradstraße
Anlage 3 - Führungsformen des Radverkehrs