

Papierer-/ Nikolastraße;**hier: Fahrradstraße auf Probe****- Antrag der Herren Stadträte Dr. Thomas Keyßner und Prof. Dr. Frank Palme vom 14.05.2020, Nr. 23****- Beschluss Nr. 8 des Verkehrssenats vom 16.06.2020**

Gremium:	Verkehrssenat	Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich
Tagesordnungspunkt:	7	Zuständigkeit:	Referat 3
Sitzungsdatum:	25.11.2020	Stadt Landshut, den	11.11.2020
Sitzungsnummer:	4	Ersteller:	Herr Stadler

Vormerkung:**Stellungnahme Tiefbauamt:**

Die Achse Papiererstraße-Nikolastraße ist zentraler Bestandteil der sicheren Radfahrverbindung von der Innenstadt Richtung Hauptbahnhof und darüber hinaus in Richtung Wolfgangsiedlung. Bereits jetzt fahren werktags während der Radverkehrssaison auf dieser Verbindung je nach Abschnitt 1.400 bis 2.000 Radfahrer. Diese Verbindung ist mit Verkehrs-senatsbeschluss vom 30.11.2011 als Stadtteil-Radroute ausgewiesen und entsprechend beschildert. Im Gegensatz zu den beidseitig baulich angelegten Radwegen entlang der Luitpoldstraße, die durch die abgesetzten Radwegquerungen über die Nebenstraßen und Einmündungen für Radfahrer erhebliche Gefahrenquellen bilden, weisen die Papiererstraße und die Nikolastraße keine Unfallschwerpunkte für Radfahrer auf.

Um das Verhältnis von Radverkehr und Kfz-Verkehr in beiden Straßen zu ermitteln, wurden im September 2020 an drei Querschnitten an mehreren Werktagen die Verkehrsstärken gemessen.

	Rad pro Tag		Kfz pro Tag	
	gesamt	Anteil	gesamt	Anteil
Nikolastraße 38 nördl. Siebenbrückenweg	1.487	33 %	3.045	67 %
Papiererstraße 38 bei Hammerbach	1.258	23 %	4.141	77 %
Papiererstraße 15 südl. Staudenrausstraße	1.169	42 %	1.589	58 %

Der Radverkehr findet in der Papiererstraße und in der Nikolastraße im Mischverkehr statt, d.h. Kfz-Verkehr und Radfahrer benutzen gemeinsam die Fahrbahn. Bei den gegebenen Verkehrsstärken und ausreichender Fahrbahnbreite ist diese Form der Radverkehrsführung in der bestehenden Tempo-30-Zone sicher (ERA 2010). Die Radfahrer auf der Fahrbahn und insbesondere in den Kreuzungsbereichen können gut von den Kfz-Fahrern wahrgenommen werden. Trotz der sicheren Radverkehrsführung auf der Fahrbahn werden die Papiererstraße und die Nikolastraße von Radfahrern an mehreren Stellen insbesondere wegen dem einseitigen bzw. beidseitigen Längsparken als zu eng wahrgenommen. Auch im Begegnungs- bzw. Überholfall mit einem Kfz soll ein Sicherheitsabstand von 0,75 Metern zu längs parkenden Fahrzeugen eingehalten werden, um Unfälle bei sich öffnender Fahrtür zu vermeiden. Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) ist beim Begegnungs- bzw. Überholfall Pkw-Rad inklusive einseitiges Längsparken eine Fahrbahnbreite größer 7,00 Meter erforderlich (0,25 m Sicherheitsabstand Pkw-Fahrbahn + 4,00 m Begegnung Pkw-Rad + 0,75 Sicherheitsabstand Rad-Längsparker + 2,00 Längsparker).

Grundsätzlich sind Fahrradstraßen gemäß der StVO dem Radverkehr vorbehalten, es sei denn, weitere Verkehre sind durch Zusatzzeichen z.B. „Anlieger frei“ frei gegeben. In der Praxis wird jedoch nur ein verschwindend kleiner Teil der Fahrradstraßen ausschließlich dem Radverkehr vorbehalten. „Deutlich wird, dass „echte Fahrradstraßen“, in denen keine anderen Verkehre zugelassen sind, mit nur 4 % die absolute Ausnahme darstellen. Dieses Vorgehen der weitreichenden Freigabe von sonstigen fließenden Verkehren ist naheliegend, da ein vollständiger Ausschluss aller Kfz deutliche Widerstände von Anwohnern und Geschäftsinhabern auslösen würde. Die restriktivste Freigabe von Kfz ist „Anlieger frei“, womit sämtliche Durchgangsverkehre ausgeschlossen werden. Durch die Ausweisung der Papiererstraße und der Nikolastraße als Fahrradstraße mit dem Zusatz „Anlieger frei“ bleibt die Zufahrt für Kfz zu allen Zielen (Wohnbebauung, Berufsschule, Arbeitsamt, Mayer-Mühle, etc.) in beiden Straßen erhalten.

Prüfung einer eventuellen Alternativführung für den Kfz-Verkehr (Schreiben der Regierung von Niederbayern vom 26.08.2019): Alternative Routen für den Ost-West-Durchgangsverkehr sind einerseits der Rennweg und die Johannisstraße. Ein Süd-Nord-Durchgangsverkehr parallel zur Luitpoldstraße findet in der Papiererstraße und Nikolastraße nicht statt.

Die entscheidende Funktion der Fahrradstraße ist, dass dadurch den Autofahrern signalisiert wird, Radfahrer insbesondere in den engen Abschnitten nicht zu überholen und dass Radfahrer sich nicht zu nahe an die Längsparker drängen lassen. Der Kfz-Verkehr wird durch die Ausweisung als Fahrradstraße verlangsamt. Es entsteht mehr Platz für den Radverkehr und somit wird das Radfahren im Straßenzug sicherer und attraktiver. Auch wenn weiterhin ein gewisser Teil an Kfz-Verkehr stattfinden wird, der die Fahrradstraße nicht meiden kann, wird durch die eindeutige Führung der Radfahrer auf der Fahrradstraße, und nicht auf der für Radfahrer gefährlichen Luitpoldstraße, zukünftig der Großteil der Radfahrer auf der sicheren Route fahren.

Generell gilt in Fahrradstraßen für alle Fahrzeuge Tempo 30. Wenn nötig muss der Kfz-Verkehr sein Tempo weiter drosseln und auf den Radverkehr Rücksicht nehmen. Gemäß ERA dienen Fahrradstraßen der Bündelung von Radverkehrsströmen und sind besonders geeignet für Hauptverbindungen des Radverkehrs. Laut StVO dienen Fahrradstraßen der Förderung des Radverkehrs in städtischen Bereichen: "Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist." (VwV StVO 2009)

In München wird die Ausweisung von Fahrradstraßen als wichtiges Instrument der Radverkehrsförderung eingesetzt. Schriftliche Auskunft der Stabsstelle Radverkehr, LHM: "München besitzt heute 65 Fahrradstraßen, die das bauliche Radwegenetz in München ergänzen. Fahrradstraßen werden in München vor allem dort eingesetzt, wo der Radverkehr gebündelt werden soll. Sie haben also das Ziel, den Radfahrerinnen und Radfahrern, die heute entlang unterschiedlicher Routen durch Tempo 30-Zonen fahren, eine gemeinsame, priorisierte und attraktive Verbindung anzubieten. Auch aus diesem Grund wurden nur an etwa der Hälfte der umgesetzten Fahrradstraßen Vorab-Erhebungen durchgeführt. Mit der Durchführung einer Zählung in einem Straßenabschnitt, welcher als Fahrradstraße ausgewiesen werden soll, kann nur der Ist-Zustand für diese bestimmte Straße erhoben werden. Es wird dabei nicht berücksichtigt, welcher Radverkehr aus anderen, womöglich parallelen Routen in Zukunft auf diese Verbindung wechseln wird. Mit der Einführung einer Fahrradstraße ist aber genau dieser Effekt beabsichtigt, der Radverkehr ist also als vorherrschende Verkehrsart alsbald zu erwarten. Vorab-Erhebungen führen wir vor allem dann durch, wenn die Fahrradstraße nicht entlang einer wichtigen Radroutenverbindung liegt, nicht als Teil des "Fahrradstraßen-Netzes" gesehen werden kann oder keine starke Bündelungs-Funktion aufweist. Gerne verweisen wir in diesem Zusammenhang auch auf die Evaluation der Münchner Fahrradstraßen (<https://radlhauptstadt.muenchen.de/infrastruktur/fahrradstrassen/>). Diese kam unter anderem auf das Ergebnis, dass das Radverkehrsaufkommen in fast allen Fahrradstraßen deutlich stieg. Zusammenfassend können wir Ihnen also mitteilen, dass wir Fahrradstraßen dann umsetzen, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder werden soll. In unseren Augen sind also eher die planerischen Aspekte zu beachten."

Zusätzlich zur durchgängigen Gestaltung der Fahrradstraße mittel großen Piktogrammen und der Markierung eines Sicherheitstrennstreifens neben den Parkständen können Verkehrslenkende Maßnahmen, die den Kfz-Verkehr reduzieren, betrachtet und empfohlen werden. Dabei soll die Erreichbarkeit der Einrichtungen in Papierer- und Nikolastraße mit dem Kfz gewährleistet sein jedoch gleichzeitig Durchgangsverkehre so weit wie möglich minimiert werden. Mit Hilfe des städtischen Verkehrsmodells konnten die Wirkungen von drei flankierenden Maßnahmen untersucht werden.

- a) Durchfahrtsverbot von der Luitpoldstraße in die Papiererstraße kurz nach der Luitpoldbrücke.
In entgegengesetzter Richtung existiert bereits das Durchfahrtsverbot. Dadurch dass die Anzahl der einfahrenden Fahrzeuge in die Papiererstraße mit 650 Kfz am Tag nicht allzu hoch ist, ist auch das Potenzial einer Verkehrsreduzierung im Abschnitt von der Dammstraße bis zum Rennweg eher gering.
- b) Sperrung der Papiererstraße auf Höhe des Stadtparks südlich oder nördlich des Parkplatzes der Waldorfschule (zu klären). Am stärksten profitiert von dieser Maßnahme der Abschnitt südlich der Hammerstraße. Zwischen Rennweg und Hammerstraße nimmt der Kfz-Verkehr zu, da weiterhin ein Teil der Durchgangsverkehre über die Karlstraße-Wagnergasse verläuft. Natürlich entstehen durch die Sperrung auch im parallelen Abschnitt der Luitpoldstraße und im östlichen Rennweg Mehrverkehre.
- c) Durchfahrtsverbot von der Karlstraße in die Hammerstraße (unechte Einbahnstraße). Der aus Richtung Wagnergasse kommende Teil der Durchgangsverkehre kann mit dem Durchfahrtsverbot erfasst werden. Leichte Verkehrsabnahmen im Abschnitt Hammerstraße-Dammstraße stehen dann jedoch Zunahmen im nördlich angrenzenden Abschnitt Rennweg-Hammerstraße gegenüber.

Mit der Absicht, dass der Radverkehr auf der Papiererstraße und der Nikolastraße die vorherrschende Verkehrsart werden soll und der Radverkehr auf diesem Abschnitt der Stadtteil-Radrouten gefördert werden soll, wird daher die Ausweisung als Fahrradstraße empfohlen. **In einem Pilotprojekt sollen die Papiererstraße und die Nikolastraße vorerst zeitlich auf ein Jahr begrenzt als Fahrradstraße ausgewiesen werden.** Dazu werden neben der formalen Beschilderung an Beginn, Ende und an den Kreuzungen große Fahrradstraßen-Piktogramme auf der Fahrbahn markiert. Insbesondere soll durch eine Begrenzung der Fahrbahn mit Sicherheitstrennstreifen entlang der Parkstände ein ausreichender Sicherheitsabstand zu den parkenden Fahrzeugen geschaffen werden (siehe Anlage). Die Parksituation in beiden Straßen bleibt nahezu unverändert. Anschließend werden die Änderungen im Kfz-Aufkommen und Radverkehrsaufkommen erhoben und über eine mögliche Beibehaltung bei einer positiven Entwicklung oder eine Rücknahme der Fahrradstraße vom Senat entschieden.

Die Kosten für die Markierung der Sicherheitstrennstreifen und der Parkstände sowie der Fahrradstraßenpiktogramme auf der Fahrbahn der Nikolastraße und der Papiererstraße betragen rund 13.000 € brutto.

Stellungnahme Straßenverkehrsamt:

Nach den Verwaltungsvorschriften zur StVO können Fahrradstraßen dann in Betracht kommen, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.

Leider wurden seit der Aufnahme der Fahrradstraße in die StVO (1997) keine klaren Kriterien in den Verwaltungsvorschriften definiert.

Nach Einschätzung der Fachbehörden und den Erfahrungen aus anderen Städten, könnte die Verwaltungsvorschrift dahingehend ausgelegt werden, dass die Fahrradstraße dort eingesetzt wird, wo der Radverkehr gebündelt werden soll, um diesen eine gemeinsame, priorisierte und attraktive Verbindung anzubieten.

Sie soll die Hauptverbindungen im Radroutennetz sichtbar machen und eine Bündelung des Radverkehrs begünstigen.

Mit der Einführung einer Fahrradstraße möchte man genau den Effekt erreichen, dass der Radverkehr alsbald vorherrschende Verkehrsart wird, wobei festzustellen ist, dass bei dieser Auslegung eine gewisse Rechtsunsicherheit über die Zulässigkeit der Maßnahme verbleibt. Vor

der Anordnung einer Fahrradstraße müssen jedoch die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden.

Nachdem sich im genannten Straßenzug verschiedene Behörden, Institutionen und Firmen (z.B. Berufsschule, Nikolaschule, Agentur für Arbeit, Mayermühle) befinden, die einen nicht unerheblichen Kraftfahrzeugverkehr hervorrufen, kann ein grundsätzlicher Ausschluss dieser Verkehre nicht befürwortet werden.

Gerade im Bereich der Papierer- / Nikolastraße halten wir die vom Tiefbauamt vorgeschlagenen flankierenden Maßnahmen für erforderlich, um eine signifikante Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrs zu erreichen.

Allein durch die Ausweisung als Fahrradstraße würde sich das Ziel, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart wird wohl nicht erreichen lassen.

Darüber hinaus sollte durch regelmäßige Verkehrszählungen geprüft werden, ob sich die Verkehrsstärken entsprechend den Vorgaben verändern.

Nach Abschluss des Probetriebs muss eine abschließende Bewertung erfolgen.

Stellungnahme Polizei:

Gemäß den Ausführungsvorschriften zu § 41 StVO kommen Fahrradstraßen nur 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).

Da sich aus baulicher- und verkehrsrechtlicher Sicht keine Änderungen ergeben haben, darf auf unsere Stellungnahme vom 06.06.2019 und 20.05.2020 verwiesen werden.

Ergänzend hierzu weisen wir darauf hin, dass auch bei einem Probetrieb zusätzlich Verkehrslenkende bzw. verkehrsbeschränkende Maßnahmen notwendig sind, um den weit höheren Kfz-Verkehr in der geplanten Fahrradstraße deutlich zu verringern, da diese nicht allein dem Radverkehr vorbehalten ist. Eine Beschränkung mit dem Zusatz „Anlieger frei“ ist aus unserer Sicht nicht zielführend.

Die polizeiliche Praxis zeigt, dass dies nur sehr schwer zu überwachen ist und zu keiner wesentlichen Reduzierung des Kfz-Verkehrs führen wird.

Die geplanten flankierenden Maßnahmen sind begrüßenswert und dringend erforderlich.

Auf das Schreiben der Regierung von Niederbayern vom 26.08.2019 darf verwiesen werden.

Ob die Maßnahmen jedoch im Umfang ausreichend sind, um den viel zu hohen Kfz-Verkehr zu senken, kann von Seiten der Polizei Landshut nicht beantwortet werden.

Eine Verkehrszählung im September 2020 zeigte erneut auf, dass in Teilbereichen der Kfz-Anteil bei 77%, 67% und 58% lag.

Diese Zahlen stehen erneut im absoluten Widerspruch zu der, in der StVO geforderten, vorherrschenden Verkehrsart Fahrrad.

Aus unserer Sicht ist auch fraglich, wann der Probetrieb als erfolgreich bzw. gescheitert zu betrachten ist.

Auch bei einer maximal zu erwartenden Steigerung des Radverkehrsaufkommens von 20 % überwiegt der Kfz-Verkehr noch deutlich.

Durch den viel zu hohen Kfz-Anteil ist eine mögliche Gefährdung von Radfahrern in der geplanten Fahrradstraße nicht auszuschließen. Dem Radfahrer würde hier eine Sicherheit suggeriert, die real nicht existiert.

Bei solch konträren Zahlen wird von Seiten der PI Landshut weiterhin dringend von der Ausweisung einer Fahrradstraße abgeraten, zumal aus den vorgenannten Gründen die rechtlichen Voraussetzungen für eine Fahrradstraße im Bereich der Papiererstraße nicht gegeben sind.

Beschlussvorschlag:

1. Vom Bericht des Referenten wird Kenntnis genommen.
2. Der Einrichtung einer Fahrradstraße in der Papiererstraße und der Nikolastraße als einjähriges Pilotprojekt wird zugestimmt.
3. Nach Jahresfrist wird dem Verkehrssenat über die Entwicklung der Fahrrad- und Kfz-Zahlen im Straßenzug und über weitere Auswirkungen der Fahrradstraße berichtet.

Anlagen:

- 7