

Ländgasse;

hier: Fahrradstraße auf Probe

- Antrag der CSU/LM/JL/BfL-Fraktion vom 22.05.2020, Nr. 32

- Beschluss Nr. 8 des Verkehrssenats vom 16.06.2020

Gremium:	Verkehrssenat	Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich
Tagesordnungspunkt:	8	Zuständigkeit:	Referat 3
Sitzungsdatum:	25.11.2020	Stadt Landshut, den	11.11.2020
Sitzungsnummer:	4	Ersteller:	Herr Braune

Vormerkung:

Stellungnahme Straßenverkehrsamt:

Für die beantragte Einrichtung einer Fahrradstraße in der Ländgasse sehen wir grundlegende Bedenken, ob die Ländgasse als Fahrradstraße überhaupt geeignet ist.

Der derzeitige Ausbauzustand mit groben Kopfsteinpflaster wird nicht dazu führen, dass diese Wegeverbindung vom Radverkehr angenommen wird.

Nach Mitteilungen aus der Bürgerschaft ist es bereits jetzt so, dass regelmäßig Radfahrer wegen dem holprigen Kopfsteinpflaster lieber auf dem angenehmeren Gehweg fahren und dadurch immer wieder brenzlige Situationen mit Fußgängern oder Kunden beim Verlassen der Geschäfte entstehen.

Darüber hinaus führen die bisherigen Hauptradverkehrsrouten entlang der Isar bzw. durch die Altstadt generell an der Ländgasse vorbei.

Aus unserer Sicht müsste dann über die Sperrung der Fußgängerzone Altstadt nachgedacht werden, da die Ländgasse sonst auch in dieser Hinsicht keine Attraktivität für den Radverkehr darstellt.

Im Rahmen der Behandlung verkehrs- und lärmrechtlicher Probleme in der Ländgasse wurde auch die Möglichkeit einer Fahrradstraße am 05.03.2018 im Verkehrssenat kurz angedacht, aber auf Grund der Tatsache, dass der Radverkehr in der Ländgasse nicht die vorherrschende Verkehrsart ist, nicht weiter verfolgt.

Stellungnahme Sanierungsstelle:

Die Ausgestaltung der Ländgasse wurde in der Vergangenheit bereits mit Städtebaufördermitteln bezuschusst. Eine erneute Förderung ist daher nur bei Vorliegen neuer Gesichtspunkte und geänderter städtebaulicher sanierungsrechtlicher Zielsetzungen denkbar.

Bei entsprechender Begründung der Notwendigkeit einer Fahrradstraße in der Ländgasse – z.B. zur Entlastung der Fußgängerzone im Straßenraum Altstadt – ist der Einsatz von Städtebaufördermitteln zugunsten eines geeigneten Fahrbahnbelages möglich vorbehaltlich des Vorliegens ausreichender Haushaltsmittel. Ein niveaugleicher Umbau der Ländgasse ist in diesem Sonderfall nicht erforderlich, da ein solcher eher kontraproduktiv zur Ausweisung einer Fahrradstraße wäre, die bewusst dem Radfahrer Vorrang auf der Fahrbahn einräumt.

Zu bedenken ist, dass der finanzielle Aufwand für den Einbau eines nutzerfreundlichen Belags, der die denkmalschutzrechtlichen Kriterien im geschützten Kernstadtbereich erfüllt, sehr hoch ist. Fraglich ist, ob die Ländgasse als Fahrradstraße die gewünschte Akzeptanz erfährt. Radfahrer mit dem Ziel "Altstadt" werden diese weiterhin direkt anfahren und für eine Umfahrung bestehen bereits jetzt sehr gute Trassen über die Neustadt und die Isarpromenade.

Nicht unerwähnt bleiben sollte auch, dass bei Nichtbewährung der Fahrradstraße "Ländgasse" hohe Kosten verursacht worden sind und die Realisierung einer späteren alternativen Zielsetzung, z.B. niveaugleicher Ausbau / Fußgängerzone etc. dann für lange Zeit allein schon aus finanziellen Gründen nicht mehr möglich sein werde.

Stellungnahme Tiefbauamt:

Die Ländgasse funktioniert als Alternativstrecke für den Radverkehr, der in der Altstadt oder der Isarpromenade stattfindet, nur bedingt. Der Großteil der Radverkehre sucht seine Ziele direkt in der Altstadt und der Neustadt, wo entsprechende Abstellmöglichkeiten existieren. Nur wenige sind reine Durchgangsverkehre. Als Alternative zur Isarpromenade wäre die Ländgasse nur in Zusammenhang mit einer Öffnung der Herrengasse für den Radverkehr in Gegenrichtung und einer Sperrung der Ursulinenpassage für Kfz zu denken. Für eine Ausweisung als Fahrradstraße müsste ein ebener Fahrbahnbelag eingebaut werden.

Bei Erneuerung des Pflasterbelags für eine Fahrradstraße würden geschätzte Kosten von 1.150.000 € entstehen (siehe Anlage). Selbst bei einer eventuellen Förderung durch das Städtebauförderungsprogramm von max. 60 % würde der Stadt immer noch ein Eigenanteil von 460.000 € verbleiben.

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 Kraftfahrverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).

Ob der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist, kann wegen fehlender Zahlen nicht beurteilt werden. In ihrer Bedeutung als Fahrradrouten kann die Ländgasse durch verkehrslenkende Maßnahmen wesentlich gestärkt werden.

Seit Jahren kommt es in der Fußgängerzone zu Konflikten zwischen Fußgängern und Fahrradfahrern. Die Nichtbeachtung der vorgeschriebenen Schrittgeschwindigkeit ist hier oft ein Grund. Gerade Senioren fühlen sich von Radfahrern oft bedrängt. Zusätzliche Beschilderungen reduzierten das Problem leider nicht. Ein wesentlicher Schritt zur Verbesserung der Sicherheit in der Fußgängerzone, wäre eine Sperrung für den Fahrradverkehr und dadurch Schaffung einer echten Fußgängerzone.

Fahrradfahrer könnten über der parallel zur Altstadt verlaufenden Ländgasse die Fußgängerzone umfahren. Die oben genannte Steigerung des Fahrradverkehrs wäre in diesem Fall zu erwarten und die Ausweisung einer Fahrradstraße auch zielführend.

Stellungnahme ADFC:

Mit einer Fahrradstraße steht ein Instrument zur Verfügung, um Radverkehr auf wichtigen Routen zu bündeln.

Die gesamte Fahrbahn wird als Radweg ausgewiesen. Zugelassener Kfz-Verkehr muss auf den Radverkehr besondere Rücksicht nehmen. Fahrradstraßen können Bestandteile wichtiger Hauptverbindungen sein und eignen sich auch im Zuge wichtiger Schulwege.

Es gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h <https://lastenrad.landshut.de/>

Die Fahrradstraße muss eine Route benutzerfreundlicher gestalten und den Radverkehr fördern. Zunächst könnte man annehmen, indem man die Ländgasse in eine Hauptroute aufnimmt, könnte der Umstieg auf das Fahrrad gefördert werden. Eine Fahrradstraße soll den Radverkehr auf wichtigen Routen beschleunigen und sicherer machen.

Es fragt sich, ob die Ländgasse zu einer Route gehört. Der Alltagsverkehr ist Ziel- und Quellverkehr, der in der Altstadt (Innenstadt) Ziele anfährt und verlässt. Lediglich Durchgangsverkehr könnte die Ländgasse nehmen, um von der oberen in die untere Altstadt zu

kommen und am Narrenbrunnen an einer nicht ganz übersichtlichen Stelle in den Mischverkehr einzufädeln und den Weg fortzusetzen Richtung Postplatz oder Zweibrückenstraße. Für diese Wege gibt es aber andere, fahrradfreundlichere Routen.

Um von der unteren Altstadt vom Narrenbrunnen die obere Altstadt und die Post zu erreichen, könnte die Ländgasse als Strecke genommen werden. Die Frage ist, ob damit bereits die Ziele einer Fahrradstraße erreicht werden können.

Wer soll die Ländgasse als Fahrradstraße, die den Radverkehr bündeln soll, ein sicheres und zügiges Vorankommen ermöglichen und ein Bestandteil einer Route sein, benutzen? Blicke abzuwarten, ob sich der motorisierte Verkehr darauf einstellt und Radfahrende durch die Verkehrsberuhigung ein Motiv haben zur Post oder zu Zielen in der Inneren Münchener Straße die Ländgasse als Streckenführung zu wählen.

Die Ziele liegen in der Altstadt und den angrenzenden Gassen, dort wird der Umsatz zu einem nicht zu vernachlässigenden Teil von Menschen, die mit dem Fahrrad kommen, gemacht. Die dafür auch das Fahrrad als Kinder- / Lastenträger mitführen und auf kurzen Wegen auf dem weiten Platz mit guten Sichtbeziehungen am Verkehrsgeschehen teilnehmen.

Die Fahrradstraße soll von allen Arten von Fahrrädern gut benutzt werden können. Aufgrund der Bodenbeschaffenheit gibt es hier Einschränkungen. Dem Einwand, in der Altstadt sei es nicht besser, kann entgegnet werden, dass diese auch nicht als Fahrradstraße ausgewiesen werden soll und wird. In der Ländgasse können die engen Bürgersteige überfahren werden, um Begegnungsverkehr zweier Kfz zu ermöglichen. Die Begegnung von Kfz und Rad ist leicht möglich, jedoch kann das Fahrrad nicht mehr ausweichen, wenn es bei Gegenverkehr überholt wird. In der S- Kurve beim Viztumb und Oberpaur sind die Sichtbeziehungen schlecht und die Ausweichmöglichkeiten ebenfalls gering, wenn Fahrräder nebeneinander auf der Straße fahren.

Fahrradstraßen sollen ein zügiges Vorankommen ermöglichen. Es stimmt, dass dafür weder Isarpromenade noch Altstadt noch Neustadt geeignet sind. Die Ländgasse als Fahrradstraße wird dies aufgrund der Bodenbeschaffenheit, des Verkehrsaufkommens und der Linienführung der Straße ebenfalls nicht ermöglichen. Drängelnder motorisierter Verkehr wird in der Kürze der Sichtweiten als Gefährdung empfunden. Tempo 30 von der VHS bis zum Narrenbrunnen wird vom motorisierten Verkehr nicht durchgehalten und ist für manche Situationen bereits zu schnell. Ein offizieller Schulweg ist die Ländgasse nicht, um dem Radverkehr von Schülern evtl. mehr Sicherheit zu geben. Schülerverkehr würde dann zum Radverkehrsaufkommen in der Ländgasse beitragen.

Es fragt sich, ob in der Ländgasse der Radverkehr durch die Ausweisung einer Fahrradstraße die vorherrschende Verkehrsart werden kann. Da es für den Ost- / Westradverkehr Routen gibt, die den Anforderungen mehr genügen, für den touristischen Radverkehr es eine unattraktive Führung bedeutet und für den Alltagsverkehr der Fahrtzweck fehlt. Des Weiteren die Bodenbeschaffenheit und die bauliche Straßenführung ungeeignet sind für eine Fahrradstraße, lässt es nicht erwarten, dass der Radverkehr hier die vorherrschende Verkehrsart werden wird. Sonst würde sie bereits jetzt in höherem Ausmaß benutzt.

Sollte die Ländgasse als Fahrradstraße ausgewiesen werden, müsste sie im Winterdienst priorisiert werden. Wenn bei Schnee bereits die Altstadt vom Radverkehr wegen des glatten Pflasters gemieden wird, steht dem die Ländgasse wenig nach. Als Fahrradstraße müsste sie ganzjährig mit dem Fahrrad als Verkehrsmittel benutzt werden können.

Der Nutzen der Maßnahme, ob es von den Radfahrenden angenommen würde, bliebe abzuwarten. Bisher ist in der Ländgasse kein hoher Radverkehrsanteil beobachtbar. Wir empfehlen die Ländgasse nicht als Fahrradstraße auszuweisen.

Beschlussvorschlag:

1. Vom Bericht des Referenten wird Kenntnis genommen.
2. Die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Ländgasse wird nicht befürwortet.

Anlagen:
- 2