

**Fahrradstraßen Papiererstraße - Nikolastraße und Schützenstraße;
- Zwischenbericht und Verlängerung des Pilotbetriebs
- Anschluss an die Luitpoldbrücke**

Gremium:	Verkehrssenat	Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich
Tagesordnungspunkt:	2	Zuständigkeit:	Tiefbauamt
Sitzungsdatum:	22.06.2022	Stadt Landshut, den	09.06.2022
Sitzungsnummer:	11	Ersteller:	Stadler, Magnus

Vormerkung:

Stellungnahme Tiefbauamt

Rahmenbedingungen, Kontext

Der Straßenzug Papiererstraße-Nikolastraße ist Bestandteil einer der wichtigsten Stadtteil-Radrouten im Landshuter Straßennetz von der Innenstadt Richtung Hauptbahnhof und darüber hinaus in Richtung Wolfgangsiedlung. Ziel dieser Streckenführung ist es, die Radfahrströme sicher zu leiten und sie abseits von den deutlich gefährlicheren Hauptverkehrsstraßen wie der Luitpoldstraße zu bündeln.

Die Einrichtung der Fahrradstraße im Straßenzug Papierer-/ Nikolastraße wurde im Verkehrssenat vom 25.11.2020 als einjähriges Pilotprojekt beschlossen. Zusätzlich wurden flankierende verkehrslenkende Maßnahmen, die den teilweise hohen Kfz-Verkehr reduzieren sollen, betrachtet (Untersuchung mit Verkehrsmodell) und vorgestellt, mit dem Ziel die Erreichbarkeit der Einrichtungen in Papierer- und Nikolastraße mit dem Kfz zu gewährleisten jedoch gleichzeitig Durchgangsverkehre so weit wie möglich zu minimieren:

- Durchfahrtsverbot von der Luitpoldstraße in die Papiererstraße kurz nach der Luitpoldbrücke (in entgegengesetzter Richtung existiert bereits das Durchfahrtsverbot).
- Sperrung der Papiererstraße auf Höhe des Stadtparks
- Durchfahrtsverbot von der Karlstraße in die Hammerstraße (unechte Einbahnstraße)

Flankierende Maßnahmen zur Eindämmung des Kfz-Verkehrs in der Fahrradstraße wurden jedoch damals nicht beschlossen.

Umsetzung

Im Juni 2021 wurden die Fahrradstraßen eingerichtet: Beschilderung und durchgängige Gestaltung der Fahrradstraße mittels großer Piktogramme und Markierung eines Sicherheitstrennstreifens neben den Parkständen. Die Beschilderung erfolgte zunächst mit „Anlieger frei“, da diese Beschilderung bisher auch in den anderen Fahrradstraßen in Landshut angeordnet wurde. Nach anfänglichen Unstimmigkeiten bei der Beschilderung zu den freigegebenen Verkehren innerhalb der Fahrradstraße infolge einer Fehlinterpretation der

Beschlussfassung wurden umgehend die Zusatzbeschilderungen in den beiden Straßen mit „Kfz frei“ angepasst. Es konnten alle Pkw-Stellplätze erhalten werden. Nach Jahresfrist soll dem Verkehrssenat über die Entwicklung der Fahrrad- und Kfz-Zahlen und über weitere Auswirkungen der Fahrradstraßen berichtet werden.

Für den Vorher-Nachher-Vergleich der Verkehrszahlen wurden bereits im September 2020 (nach Sommerferien) und im September 2021 Messungen durchgeführt. Die aussagekräftigen Vergleichswerte werden die Ergebnisse der geplanten Messung im September 2022 liefern, die anschließend dem Verkehrssenat vorgestellt werden (siehe auch Kurzbericht im Verkehrssenat vom 7.10.2021). Ein abschließender Erfahrungsbericht mit Aussagen zur Entwicklung der Verkehrszahlen in der Fahrradstraße kann erst ab Oktober 2022 im Verkehrssenat vorgestellt werden. Die ursprünglich auf ein Jahr angesetzte Probephase (bis Juni 2022) sollte daher verlängert werden.

Anpassungen

Um die Verkehrssicherheit in der Fahrradstraße zu verbessern und nach Möglichkeit Durchgangsverkehr zu minimieren, gibt es seit Einführung der Fahrradstraße folgende Anregungen:

Im Verkehrssenat vom 27.10.2021 erfolgte im Rahmen eines kurzen Zwischenberichts zur Fahrradstraße der Hinweis auf eine Änderung der Vorfahrt insbesondere an der stark frequentierten Kreuzung Papiererstraße/Hammerstraße für mehr Sicherheit der Radfahrer entlang der Fahrradstraße, da diese stadtauswärts Gefahr laufen, die bestehende Rechts-vor-Links-Regelung zu übersehen. Durch Änderung in Vorfahrt entlang der Papiererstraße kann diese Problemstelle entschärft werden. Darüber soll erst im Anschluss an eine dauerhafte Einrichtung der Fahrradstraße entschieden werden.

Des Weiteren liegt derzeit ein Antrag der Sozialen Stadt Nikola vor,

- a) zur Reduzierung des Kfz-Aufkommens durch ein Einbiegeverbot in die Papiererstraße von der Luitpoldstraße und
- b) zur Schaffung einer Weiterführung der Radverbindung aus der Fahrradstraße Richtung Ländtorplatz im gegenläufigen Verkehr auf der Nordkappe der Luitpoldbrücke.

Derzeit ist ausschließlich das Rechtsabbiegen von der Luitpoldbrücke in die Papiererstraße erlaubt (rund 750 Kfz/Tag, Messung September 2021). Eine große Entlastungswirkung durch ein Einbiegeverbot für Kfz ist nicht zu erwarten (zumindest im südlichen Abschnitt der Fahrradstraße). Gleichzeitig müssen Fahrzeuge, die größer als ein Pkw sind, weiterhin an der Einmündung rechts einbiegen können, da Ziele im südlichen Abschnitt der Papiererstraße wegen zu kleiner Abbiegeradien nicht über die Kreuzungen Schwimmschulstraße oder Dammstraße angefahren werden können.

Für Radfahrer am Süden der Papiererstraße mit dem Ziel Innenstadt ist die Bestandssituation an der Einmündung zur Luitpoldstraße besonders ungünstig, da sie nach derzeitiger Beschilderung absteigen müssen, um auf der Nordkappe über die Luitpoldbrücke zu schieben, oder den langen Umweg über die Unterführung und Klötzlmüllerstraße nehmen müssen. In der Praxis radeln die meisten langsam und vorsichtig in Gegenrichtung auf dem 3,60 m breiten getrennten Geh- und Radweg über die Brücke.

Gemeinsam mit dem Staatlichen Bauamt Landshut wurden bei einem vor Ort Termin am 16.05.2022 die Voraussetzungen für eine verkehrssichere Kreuzung an der Zufahrt Luitpoldstraße/Papiererstraße und für die Machbarkeit einer Führung des Radverkehrs auf der Nordseite der Luitpoldbrücke erörtert. Unter der Prämisse, dass weiterhin das rechts-Einbiegen von der Luitpoldstraße in die Papiererstraße zumindest für Lkw über 3,5 t und Busse möglich sein muss, kann die Einmündung durch kleinere bauliche Änderungen so angepasst werden, dass der Radverkehr konfliktfrei Richtung Luitpoldbrücke geführt wird (siehe Anlage). Die Radfahrer aus der Papiererstraße werden auf einer eignen Spur geführt bis zu einem kurzen Radwegabschnitt, der vorfahrtsberechtigt über die Einmündung führt (Aufpflasterung und Rotmarkierung). Der Radweg löst sich vor der Unterführung in den Gehweg der Brückenkappe auf, der für den Radverkehr in beide Richtungen zugelassen ist. Allen Beteiligten ist bewusst, dass die nur 3,60 m breite Brückenkappe nicht die von den Richtlinien geforderte Mindestbreite von 4,50 m Verkehrsraum (gemeinsame Führung mit Fußgänger, ERA 2010) mit zusätzlichem Sicherheitstrennstreifen vom 0,75 m erreicht. Um die Situation für Fußgänger und Radfahrer trotz der fehlenden Breite zu verbessern, werden folgende Maßnahmen auf der Luitpoldbrücke diskutiert:

- a) Der derzeitige getrennte Geh- und Radweg wird als Gehweg mit Zusatzzeichen Radfahrer frei in beide Richtungen ausgewiesen. Dadurch müssen Radfahrer auf der Brücke mehr Rücksicht auf die Fußgänger nehmen und können bei Bedarf nur im Schrittempo passieren.
- b) Schaffung eines Sicherheitstrennstreifens zwischen Gehweg („Radfahrer frei“) und der Fahrbahn, um einen deutlichen Abstand der vorbeifahrenden Kfz zu den Fußgängern und Radfahrern auf der Brückenkappe zu gewährleisten. Dies kann durch die Wegnahme einer der drei Fahrspuren auf der Brücke erreicht werden (siehe Anlage Variante 1). Ein weiterer Vorschlag ist die Umwidmung der rechten stadtauswärtigen Fahrspur in eine reine Busspur (siehe Anlage Variante 2), die damit deutlich weniger stark frequentiert ist. Um die Sicherheit für den gegenläufigen Radverkehr zu maximieren, kann als Alternative auf der Luitpoldbrücke die komplette rechte Spur stadtauswärts aufgegeben und als Sicherheitsstreifen, ggfs. ergänzt mit mobilem Grün, abmarkiert werden (siehe Anlage Variante 3). Für alle Varianten konnte überschlagsmäßig nachgewiesen werden, dass sich die Spurwegnahme nicht nachteilig auf die Leistungsfähigkeit der Luitpoldstraße und auf die Stauanfälligkeit auswirkt. Ein konkreter formeller Nachweis ist noch zu erbringen.

Fahrradstraße Schützenstraße

Die Fahrradstraße Schützenstraße wurde ebenso wie in der Papiererstraße im Juni 2021 eingerichtet. Kfz sind weiterhin zugelassen. Im Betrieb erweist sie sich als unauffällig. Auch hier werden die Verkehrszahlen wieder im September 2022 erhoben. Ein abschließender Erfahrungsbericht mit Aussagen zur Entwicklung der Verkehrszahlen in der Fahrradstraße kann erst ab Oktober 2022 im Verkehrssenat vorgestellt werden. Die ursprünglich auf ein Jahr angesetzte Probephase (bis Juni 2022) sollte daher verlängert werden.

Beschlussvorschlag:

1. Vom Bericht des Referenten wird Kenntnis genommen.
2. Die ursprünglich auf ein Jahr angesetzte Probephase einer Fahrradstraße in der Papierer- und Nikolastraße sowie in der Schützenstraße wird solange verlängert bis der Erfahrungsbericht inkl. Entwicklung der Verkehrszahlen in einem der kommenden Verkehrssenat vorgestellt wurde und über eine Beibehaltung der Fahrradstraße entschieden wurde.
3. Über die Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradstraße Papiererstraße an der an der Einmündung Luitpoldstraße/Papiererstraße und auf der Nordkappe der Luitpoldbrücke wurde der Stadtrat vorerst informiert. Eine eigene Behandlung erfolgt im Verkehrssenat, sobald alle offenen Fragen dazu geklärt wurden.

Anlagen:

- Anlage 1 – Lageplan Variante 1
- Anlage 2 – Lageplan Variante 2
- Anlage 3 – Lageplan Variante 3
- Anlage 4 – Antrag Soziale Stadt