

**Stadtgebiet;
Verbesserungen im Radverkehr für sichereres Radfahren in Landshut;
Antrag von StRin März-Granda und StR Dr. Müller-Kroehling, ödp, Nr. 479 vom
13.02.2023**

Gremium:	Verkehrssenat	Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich
Tagesordnungspunkt:	5	Zuständigkeit:	Tiefbauamt
Sitzungsdatum:	16.01.2024	Stadt Landshut, den	18.12.2023
Sitzungsnummer:	20	Ersteller:	Stadler, Magnus Braune, Holger

Vormerkung:

Ziffer 1)

Die bestehende Beschilderung (Geh-/Radweg) unter den Isarbrücken besagt schon, dass die Geschwindigkeit dem Fußgängerverkehr anzupassen ist. Aber auch der Radverkehr untereinander muss jederzeit mit angepasster Geschwindigkeit fahren (§ 1 StVO - gegenseitige Rücksichtnahme und § 3 StVO - angepasste Geschwindigkeit). Darüber hinaus fordern die Verwaltungsvorschriften der StVO, dass grundsätzlich so wenig Verkehrszeichen wie möglich anzuordnen sind.

Ziffer 2)

Der Zweirichtungsrادweg entlang der E.ON-Allee und der Roider-Jackl-Straße – beide Straßen Tempo 50 – ist durch einen Grünstreifen mit Baumreihe 5,50 m von der Fahrbahn abgesetzt. An der T-Kreuzung Roider-Jackl-Straße/Kiem-Pauli-Straße kreuzt der Radweg die abknickende Roider-Jackl-Straße und führt östlich davon als Radschnellweg zwischen der Messe und der Hochschule weiter. Vorfahrt an der Kreuzung hat der Fahrverkehr auf der Fahrbahn (Tempo 50, Tiefborde vor der Einmündung des Radwegs). Die Voraussetzungen für eine Änderung der Vorfahrt an der Kreuzung zu Gunsten des Radverkehrs sind nicht gegeben, da der Zweirichtungsrادweg nicht fahrbahnnahe im Sichtbereich des Kfz-Verkehrs kreuzt, die Radfahrer aus beiden Richtungen kommen und die Kreuzungsgeometrie dies nicht zulässt. Eine Änderung der Vorfahrt wird deshalb abgelehnt. Durch eine ausschließliche Rotmarkierung der Furt würde an dieser Kreuzung ein erhebliches Gefahrenpotenzial geschaffen werden, da sie dem Radfahrer die Vorfahrt suggeriert.

Ziffer 3)

Nördlich des Johann-Weiß-Stegs quert der Radverkehr die vorfahrtsberechtigten Innere Regensburger Straße (Tempo 50). Eine aktuelle Messung am 6. Oktober 2022 ergab an der Stelle 1.750 querende Radfahrer am Tag gegenüber 3.300 Kfz/24h auf der Inneren Regensburger Straße. Trotz der Tatsache, dass dieser Abschnitt Teil einer wichtigen und hochfrequentierten Stadtteil-Radroute ist, lassen die deutlich höheren Kfz-Zahlen keine Änderung der Vorfahrt mittels einer Rotmarkierung (im Sinne der Erlanger Standardlösung kombiniert mit einem Fußgängerüberweg und baulicher Anpassungen) zu. Zumal nur 50 m entfernt, in Sichtweite der heranfahrenden Kfz sich die Ampelkreuzung mit der Podewilsstraße befindet. An der Kreuzung wurde 2011 eine versuchsweise Änderung der Vorfahrt zu Gunsten des querenden Radverkehrs (Stadtteil-Radroute) aus Gründen der Verkehrssicherheit wieder rückgängig gemacht.

Die Sichtbeziehungen an der Querungsstelle sind ausreichend gut und können im Zuge des Neubaus des Stegs verbessert werden (z.B. Entfernung des Baumstumpfes beim Auflager). Um für den starken Radverkehrsstrom und für die Fußgänger die Wartezeiten zu verringern, wäre alternativ zu einer Änderung der Vorfahrt an der Querungsstelle eine Fußgängerschutzanlage zu installieren, die ähnlich zu der FSA beim Maxwehr im Grundzustand Grün für die Fußgänger und Radfahrer anzeigt und nur im Falle detektierter Fahrzeuge den Fahrverkehr frei gibt. Die

Änderung der Vorfahrt an der Querungsstelle wird aus den o.g. Gründen abgelehnt. Eine Rotmarkierung wie im Antrag gefordert ohne eine Änderung der Vorfahrt würde den Radfahrer suggerieren, dass sie Vorfahrt haben. Die Machbarkeit einer Fußgängerschutzanlage wird untersucht.

Ziffer 4)

An der Kreuzung Karlsbader Straße mit der schwach befahrenen Marienburger Straße wird nach Beendigung der Bauarbeiten in der Breslauer Straße die Vorfahrt wieder für den querenden Radverkehr mit Rotmarkierung eingerichtet.

An der Kreuzungen Karlsbader Straße/Breslauer Straße quert der Radweg die Hauptverkehrsstraße (Tempo 50; 2.500 Kfz/24h). Eine Änderung der Vorfahrt oder eine bloße Rotmarkierung einer Fahrradfurt kann bei dieser Querungsstelle aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht umgesetzt werden.

Der gemeinsame Geh-/Radweg über den Marschallsteg endet an der bevorrechtigten Schützenstraße. Hier ist auch gemäß der Beschilderung die Vorfahrt zu achten. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite gibt es keinen Radweg. Hier ist der Gehweg nur für den Radverkehr freigegeben (Konsequenz aus der Beschlussfassung zur Ausweitung der Tempo-30-Zone auf die Marschallstraße). Eine Rotmarkierung würde an dieser Kreuzung ein erhebliches Gefahrenpotential schaffen, da sie dem Radfahrer die Vorfahrt suggeriert.

An der Kreuzung Marschallstraße/Niedermayerstraße sind die Querungen der straßenbegleitenden Radwege bereits rot markiert.

Im Kurvenbereich zwischen der Hagrainer Straße und der Eichendorfstraße, in den auch die Filsermayrstraße einmündet, gibt es keinen Radweg. Der Radverkehr fährt im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Bergauf können Radfahrer theoretische auf dem Gehweg („Radfahrer frei“) fahren. Der ist allerdings im Kurvenbereich sehr eng (z.T. nur 80 cm) und unübersichtlich. Da die Eichendorfstraße um die Kurve und bis zur bestehenden Streckenbeschränkung bei Hausnummer 35 ausreichend breit ist, kann in diesem Abschnitt für den bergauf fahrenden Radverkehr ein einseitiger 1,50 m breiter Schutzstreifen markiert werden (siehe Anlage; siehe auch Felix-Meindl-Weg und Brüder-Grimm-Straße). Einseitige Schutzstreifen sind gemäß der „Musterblätter Radverkehr Bayern“ bei Steigungsstrecken anzuwenden, wenn ein baulich getrennter Radweg für den bergauffahrenden Radverkehr nicht möglich ist. Der Schutzstreifen darf vom Kfz-Verkehr überfahren werden, sofern Radfahrer nicht behindert werden. Einer Einführung eines Fahrradschutzstreifens im o.g. Abschnitt der Eichendorfstraße steht aus polizeilicher Sicht nichts entgegen (siehe Stellungnahme Polizei). Der Kurvenbereich zwischen der Hagrainer Straße und der Eichendorfstraße sollte rot markiert werden. Die bestehenden Weißmarkierungen an den Einmündungen Hagrainer Straße und Filsermayrstraße werden erneuert.

Das spezielle Zweiradüberholverbot sollte nur dort angeordnet werden, wo aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, insbesondere auf Grund von Engstellen, Gefälle- und Steigungsstrecken oder einer regelmäßig nur schwer zu überblickenden Verkehrslage, ein sicherer Überholvorgang von einspurigen Fahrzeugen nicht gewährleistet werden kann. Im dortigen Kurvenbereich ist ein Überholvorgang im Regelfall jedoch ausgeschlossen. Eine Problemstelle ist hier aktuell auch nicht bekannt. Die Fachstellen würden im Frühjahr/Sommer entsprechende Kontrollen durchführen, um zu prüfen inwieweit ein Erfordernis für ein Zweiradüberholverbot gegeben ist.

Ziffer 5)

Im Zuge der Erneuerung des Straßenraums Wolfgang-Platz zwischen den Neubauten wird gemäß Bebauungsplan zeitnah (voraussichtlich 2024) auch der getrennte Geh- und Radweg zwischen dem St.Wolfgang-Platz und der Bahnstufunterführung fahrradfreundlich neu gestaltet: 3,00 m Zweirichtungsradweg und 2,50 m breiter Gehweg; Da zwischen Radweg und Längsparkstreifen mehrere Sparten liegen, wird geprüft, ob alternativ eine Baumreihe mittels begehbarer/befahrbarer großer Baumscheiben zwischen Gehweg und Radweg gepflanzt werden kann.

Ziffer 6)

Der Radweg entlang der Isar, der kurz nach der Marschallbrücke von der Schützenstraße abzweigt und nach der B 299-Unterführung auf dem Caritas-Gelände auf die Radroute Richtung Hochschule führt, ist Teil der sehr stark frequentierten Radschnellverbindung und Stadtteil-Radroute zwischen der Innenstadt und dem Landshuter Osten. Dieser Abschnitt wird während

des Neubaus der Isarbrücke über die Große Isar unterbrochen. Der Radverkehr soll zwischen Marschallsteg und Untere Auenstraße auf die Schützenstraße und die Schönaustraße umgeleitet werden. Sicher gequert wird die B 299 auf Höhe der Ampelanlage B 299/Schützenstraße/Schönaustraße. Im Straßenzug Schützenstraße–Schönaustraße existieren allerdings keine Radwege und der Kfz-Verkehr liegt zwischen 3.000 bis 7.000 Kfz/Tag. Um den Radverkehr auf dieser Strecke sicher zu führen und um eine Bündelung des Radverkehrs zu erreichen, sollte dieser Abschnitt temporär bis Ende der Bauarbeiten als Fahrradstraße mit Zusatz „Kfz frei“ ausgewiesen werden. Mit dieser Maßnahme wird die Kfz-Erreichbarkeit in der betroffenen Straße nicht eingeschränkt.

Ziffer 7)

Die Frage einer Rotmarkierung oder eines Zweiradüberholverbotes in der Schwestergasse wird nach Vorlage des Unfallgutachtens zum bekannten Unfallgeschehen an anderer Stelle im Verkehrssenat behandelt.

In der Liebigstraße existiert bereits seit 2013 ein beidseitiger Schutzstreifen (mit der notwendigen kurzen Unterbrechung auf Höhe des Autohauses Eichbichler für die Anlieferung mit Fahrzeugtransportern). An der Einmündung zur Siemensstraße bestehen seit Neubau der 09-Unterführung rot markierte Fahrrad-Aufstellbereiche. Der Radweg der 09-Unterführung wurde ebenso im Zuge des Neubaus im Bereich der Furt über die Dieselstraße rot markiert. Der Abschnitt Ottostraße zwischen der Hofmark-Aich-Straße und der Porschestraße ist mit 5.300 Kfz/Tag belastet. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt Tempo 50. Diese Verbindung ist vom Radverkehr nur mäßig frequentiert, da parallel der viel befahrene Radweg neben der Äußeren Regensburger Straße von und in Richtung Ergolding besteht. Die Fahrbahnbreite von 9 Meter im o.g. Abschnitt würde einen beidseitigen Schutzstreifen zulassen, wobei das Längsparken jedoch komplett unterbunden werden müsste. Eine Entscheidung über eine Radverkehrsanlage im o.g. Abschnitt der Ottostraße sollte erst nach Fertigstellung des Wegs entlang der Benzstraße getroffen werden.

Der Abschnitt der Porschestraße zwischen Neidenburger Straße und Maybachstraße bzw. Konrad-Adenauer-Straße im Industriegebiet besitzt für den Radverkehr keine wesentliche Netzfunktion, zumal wenige Meter entfernt eine Radwegunterführung unter der B 299 neben der Äußeren Regensburger Straße besteht. Radfahrer können im Mischverkehr auf der Fahrbahn radeln. Schutzstreifen zu Lasten des Längsparken insbesondere auch für Schwerverkehr zwischen Bauhaus und Obi sind in diesem Straßenabschnitt nicht erforderlich.

Beschlussvorschlag:

1. Eine generelle Beschilderung mit dem Zusatzzeichen "Schritt fahren" wird nicht als notwendig erachtet.
2. Eine Änderung der Vorfahrt an der T-Kreuzung Roider-Jackl-Straße/Kiem-Pauli-Straße zu Gunsten des Radverkehrs wird abgelehnt.
3. Die Änderung der Vorfahrt an der Querungsstelle Johann-Weiß-Steg/Innere Regensburger Straße wird abgelehnt. Die Machbarkeit einer Fußgängerschutzanlage wird untersucht.
4. Eine Rotmarkierung einer Fahrradfurt an der Kreuzungen Karlsbader Straße/Breslauer Straße wird abgelehnt.
Eine Rotmarkierung an der Marschallstraße/Schützenstraße wird abgelehnt.
In der Eichendorfstraße ab der Hagrainer Straße bis zur bestehenden Streckenbeschränkung bei Hausnummer 35 wird bergauf ein einseitiger 1,50 m breiter Schutzstreifen markiert.
Die Verwaltung wird beauftragt, im Kurvenbereich der Hagrainer Straße/Filsermayrstraße zu prüfen, ob das Erfordernis zur Einrichtung eines Zweiradüberholverbotes vorliegt.
5. Eine optimierte Radverkehrsführung im Straßenraum Wolfgang-Platz wird gemäß Bebauungsplan zeitnah umgesetzt. Soweit möglich wird auch die vorgesehene Baumreihe umgesetzt.

6. Um den Radverkehr während des Neubaus der B 299-Brücke über die Große Isar sicher zu führen und um eine Bündelung des Radverkehrs zu erreichen, wird die Schützenstraße zwischen Marschallsteg und Konrad-Adenauer-Straße temporär bis Ende der Bauarbeiten als Fahrradstraße mit Zusatz „Kfz frei“ ausgewiesen.
7. Weitere Fahrradschutzstreifen rund um die Liebigstraße, den Abschnitt der Hofmark-Aich-Straße zur Otto-Straße und der Porschestraße werden abgelehnt.

Anlagen:

Anlage 1 – Lageplan

Anlage 2 – Stellungnahme Polizei

Anlage 3 – Antrag