

zuständig: Fachbereich 66 / Tiefbau, Grünanlagen		
Umwandlung der Wilhelmstraße in eine „richtige Fahrradstraße“; Antrag Nr. 4 aus der Bürgerversammlung vom 12.10.2023 von Fridays for Future Hof und Parents for Future Hof; Einrichtung einer Tempo 30-Zone, begrenzt durch Marienstraße, Bahnlinie und Luitpoldstraße		
<u>Beratungsfolge:</u>		
Datum	Gremium	
27.02.2024	Bauausschuss	öffentlich

Vortrag:

Die Gruppen Fridays for Future Hof und Parents for Future Hof haben in der Bürgerversammlung am 12.10.2023 den Antrag gestellt, die Wilhelmstraße in eine „richtige Fahrradstraße“ umzuwandeln. Dabei soll die Wilhelmstraße für den motorisierten Verkehr von der Kreuzung Wilhelmstraße/Marienstraße bis zur Kreuzung Friedrichstraße/Wilhelmstraße gesperrt werden und für Radfahrende eine bessere Anbindung erfolgen. Dieses Thema wurde bereits in den letzten beiden Jahren mehrfach im Verkehrsbeirat diskutiert.

Allgemeine Voraussetzungen für Fahrradstraßen

Fahrradstraßen sind Fahrbahnen, die gemäß der Straßenverkehrsordnung (StVO) dem Radverkehr vorbehalten sind. Andere Fahrzeuge können nur in begründeten Ausnahmefällen mit einem Zusatzzeichen zugelassen werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt für alle Fahrzeuge 30 km/h. Bei der Planung einer Fahrradstraße ist die Abwägung aller Belange der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden (Radverkehr, ruhender Verkehr, Fußverkehr und motorisierter Verkehr) in dem jeweiligen Umfeld dringend zu beachten. In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen sind Fahrradstraßen für die Entwurfs-Kategorie Wohnstraße vorgesehen (ES V).

Gemäß VwV-StVO können Fahrradstraßen auf folgenden Straßen eingerichtet werden:

- Straßen mit einer hohen Fahrradverkehrsdichte.
- Straßen mit einer zu erwartenden hohen Verkehrsdichte.
- Straßen mit einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder
- Straßen mit lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr.

Aktuelle Situation Wilhelmstraße und umliegendes Areal

Die Wilhelmstraße und das umliegende Areal sind durch eine gemischte Nutzung aus Wohnen, Gewerbe, Schule und Dienstleistung geprägt. Insgesamt müssen die Belange des ruhenden Verkehrs, des motorisierten Verkehrs, des Fuß- und Radverkehrs im gleichen Maße berücksichtigt werden. Entlang der Wilhelmstraße sind Stellplätze für den nicht motorisierten Verkehr vorhanden, welche insbesondere dem ruhenden Anwohnerverkehr dienen. Den Anwohnern stehen auch keine weiteren Ausweichmöglichkeiten zum Abstellen ihrer Fahrzeuge in fußläufiger Entfernung (300 m) zur Verfügung. Eine Verkehrsbeobachtung hat ergeben, dass die vorhandenen Stellplätze im Westend-Viertel sehr gut ausgelastet sind und ein hoher Parkdruck vorliegt. Daher können diese Stellplätze weder wegfallen, noch verlagert werden.

Zwischen den Knotenpunkten Wilhelmstraße/Von-der-Tann-Straße und der Wilhelmstraße/Kreuzsteinstraße ist ein beidseitiger Schutzstreifen für den Radverkehr, jedoch ohne sicherheitsrelevanten Trennstreifen zu parkenden Pkws angelegt. Durch den fehlenden Sicherheitstrennstreifen besteht ein hohes Konfliktpotential für Rad fahrende mit dem ruhenden Verkehr, z. B. bei plötzlichem Öffnen von Fahrzeuggtüren. Durch die vorhandene Fahrbahnbreite von 8,40 m können allerdings nicht alle Platzbedarfe (ruhender Verkehr, Fuß- und Radverkehr, motorisierter Verkehr) regelkonform ausgebildet werden. Um eine Fahrradstraße sicher auszuweisen, ist bei beidseitigem Parken eine Fahrbahnbreite von mind. 9,00 m notwendig (siehe Anlage 1 - Regelquerschnitt Fahrradstraße).

Der Gehweg wird vom ruhenden Verkehr halbseitig zum Parken genutzt, wodurch die Restgehwegbreite von 1,80 m teilweise sogar unterschritten wird (siehe Anlage 2 - Bestand).

Fazit/Vorschlag

Die Umgestaltung der Wilhelmstraße von der Marienstraße bis zur Kreuzsteinstraße ist ohne bauliche Eingriffe mit entsprechendem Einsatz „freiwilliger“ Mittel als Fahrradstraße und aufgrund der verschiedenen Nutzungsansprüche nicht möglich.

Um in den Genuss einer möglichen finanziellen Zuwendung für den Radverkehr zu kommen, wird vom zuständigen Fördergeber regelmäßig eine Gesamtbetrachtung über den genannten Straßenzug hinaus erforderlich, d. h., die Anbindung dieses Abschnitts an das weiterführende innerörtliche Radverkehrswegenetz muss durchgängig gewährleistet sein und den Qualitätsstandards für Radwege entsprechen. Darüber hinaus wird eine entsprechende Nutzerfrequenz und Akzeptanz nachzuweisen sein.

Die Wilhelmstraße wird zu Stoßzeiten oder bei Unfällen regelmäßig als Ausweich- bzw. Schleichwegstrecke von der Marienstraße über die Wilhelmstraße durch das Westend-Viertel bis zur Jahnstraße genutzt.

Um die nicht unerhebliche Verkehrsbelastung für das Gebiet und die Gefährdung für die Radfahrer zu reduzieren, soll in einem ersten Schritt das ohnehin unerlaubte Linksabbiegen von der Marienstraße in die Wilhelmstraße durch sog. „Fahrbahnleitschwellen“ unterbunden werden.

Die Wilhelmstraße ist durch eine starke Mischnutzung geprägt, wodurch dem Radverkehr keine dominierende Rolle zugeschrieben werden kann und alle weiteren Belange im gleichen Maße zu berücksichtigen sind. Daher schlägt die Verwaltung im zweiten Schritt vor, das gesamte Viertel zwischen Marienstraße und Luitpoldstraße mit einer Rechts-vor-Links-Regelung an den Kreuzungen als Tempo 30-Zone auszuweisen (Anlage 3- Übersichtsplan). In Tempo 30-Zonen sind gemäß StVO Radverkehrsanlagen ausgeschlossen, da der Radverkehr demnach sicher bei niedrigen Geschwindigkeiten im Mischverkehr geführt wird. Der derzeit vorhandene Schutzstreifen in der Wilhelmstraße birgt ohnehin ein hohes Sicherheitsrisiko und wird demnach demarkiert. Um anzuzeigen, dass Radfahrer auf der Fahrbahn fahren, sollen Fahrradsymbole auf der Fahrbahn („Piktogrammketten“) markiert werden.

Das Gehwegparken wird zugunsten der Zufußgehenden unterbunden und der ruhende Verkehr auf die Fahrbahn verlagert (siehe Anlage 4 - Planung). Durch die Verlagerung des ruhenden Verkehrs wird zum einen das sichere Begegnen zweier Fußgänger auf dem vorhandenen Gehweg ermöglicht und zum anderen wirkt sich die reduzierte Fahrbahnbreite geschwindigkeitsdämpfend aus.

Durch die Ausweisung einer Tempo 30-Zone im Westendviertel können folgende positive Effekte erzielt werden:

- Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsarten.
- Sichere Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Mischverkehr bei Tempo 30 im Vergleich zur derzeitigen Situation.
- Richtlinienkonforme Gehwegbreiten für den Begegnungsfall zweier Fußgänger.
- Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen durch den ruhenden Verkehr auf der Fahrbahn.
- Tempo 30 mindert die Lärm- und Schadstoffbelastung und reduziert das Unfallrisiko.
- Geringer Mittelaufwand.
- Weniger attraktiv für Schleichverkehre durch die reduzierte Fahrbahnbreite.
- Kein Widerspruch zu den bereits beschlossenen Radvorrangrouten.

Beschlussvorschlag:

Der vorliegende Sachverhalt wurde im Verkehrsbeirat am 25.01.2024 ausführlich diskutiert und mehrheitlich empfohlen, die nachfolgenden Maßnahmen dem Bauausschuss zur Beschlussfassung vorzulegen:

1. Die Umwandlung der Wilhelmstraße in eine richtige Fahrradstraße wird abgelehnt.
2. Die bestehende Fahrradstraße in der Wilhelmstraße zwischen Marienstraße und Von-der-Tann-Straße wird ersatzlos zurückgebaut, ebenso die markierten Radstreifen zwischen Marienstraße und Schillerstraße und die Markierung für das Gehwegparken.
3. Die bestehende Tempo 30-Zone am Schiller Gymnasium wird auf das gesamte Gebiet zwischen Marienstraße, Bahnlinie und Luitpoldstraße gemäß dem anliegenden Plan ausgedehnt (siehe Anlage 3).

Die Anlage 3 ist Bestandteil des Beschlusses.

II. In die Sitzung des Bauausschusses
zur Beschlussfassung

III. Zurück an FB 66T

Hof, 15.02.2024
UNTERNEHMENSBEREICH V

Dr. Gleim
Unternehmensbereichsleiter

Anlage 1- Regelquerschnitt Fahrradstraße
Anlage 2- Bestand
Anlage 3- Übersichtsplan
Anlage 4- Planung