

Begründung:

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen bittet in Ihrer o. g. Anfrage (siehe auch Anlage) um einen detaillierten Sachstandsbericht zum Testversuch „Gegenläufiger Radverkehr in der Eggenstraße“.

Die benannte Testphase war nach Beschluss des Ausschusses für die Dauer von 10 Wochen eingerichtet worden, wurde jedoch bereits nach 5 Wochen auf Grund zahlreicher Beschwerden und dem Vorliegen von 2 politischen Anträgen auf Rückbau vorzeitig abgebrochen.

Zu den Problembereichen im Einzelnen:

1. Signalisierte Furt über die Eggenstraße

Die Radfahrer nutzen nach Querung der Auricher Straße nicht die benannte Furt zum Wechsel auf den eingerichteten gegenläufigen Radfahrstreifen, sondern fahren auf der falschen Seite auf dem Gehweg gegenläufig in die Eggenstraße und queren später, wenn sich Fahrzeuglücken ergeben.

2. Durch die Reduzierung der Ausfahrt aus der Eggenastr. auf eine Fahrspur ergeben sich mehrere Probleme:**2.1 Durchsatz während der Grünphase**

Der Durchsatz der Signalanlage sinkt, mit der Folge, dass sich der Verkehr in der Eggenastr. in den täglichen Verkehrsspitzenzeiten aufstaut. Dies hat wiederum zur Folge, dass in diesen Zeiten die sogenannte Stauschleife ständig überstaut ist und die LSA daher die Grünzeiten zu Gunsten der Eggenstraße und zu Ungunsten der Auricher Straße schaltet. Dies führt dann auch dort zu einem geringeren Durchsatz wegen verkürzter Grünphasen. Besonders in Phasen mit Linienbusverkehr aus der Eggenstraße potenziert sich dieser Effekt, da der Bus sich die Grünzeit verlängert, bis er die LSA passiert hat (max. 20 Sek.).

Da sich durch die einspurige Verkehrsführung bereits mehr Fahrzeuge in der Straße befinden und diese nur einspurig abfließen können, benötigt der Bus in Spitzenzeiten häufig die maximale Verlängerungsdauer, um die LSA zu passieren. Diese verlängerte Grünzeit geht zu Lasten der Verkehre in der Auricher Straße.

2.2 Rechtsabbiegerproblematik

Durch die einspurige Verkehrsführung fahren Rechts- und Linksabbieger gemischt aus der Eggenstraße aus. In Verkehrsspitzenzeiten, die in der Regel mit den Schulanfangs- und Endzeiten zusammenfallen, müssen die Rechtsabbieger regelmäßig warten, da die Fußgänger- und Radfahrerspur über die Eggenstraße zeitgleich grün hat und bevorrechtigt ist. Dies führt auf Grund der geringeren Aufstaulänge spätestens beim dritten Rechtsabbieger dazu, dass die Linksabbieger trotz Grünsignal nicht passieren können.

2.3 Radfahrerschleuse

Die Radfahrerschleuse an der Ausfahrt der Eggenstraße zur Auricher Straße wird von den ausfahrenden Radfahrern sehr gut angenommen. Dies hat jedoch wegen der geringeren Beschleunigung vor allem älterer Radfahrer einen verzögernden Effekt auf die ausfahrenden Autofahrer.

Des Weiteren haben die linksabbiegenden Radfahrer die in einer Grünphase an der LSA ankommen, eine ungeklärte Bevorrechtigungssituation mit dem rechtsabbiegenden KFZ. Während sich die Radfahrer bei der klassischen zweispurigen Verkehrsführung bereits frühzeitig auf der linken Fahrspur eingeordnet haben und somit querungsfrei mit dem Rechtsabbieger abbiegen konnten, fahren sie in der einspurigen Verkehrsführung rechts von den Rechtsabbiegern und müssen diesen queren. Grundsätzlich muss der Rechtsabbieger den geradeausfahrenden Radfahrer Vorfahrt gewähren, was dann natürlich wiederum zu einem Rückstau in der Eggenstraße führen würde. Der Radfahrer fährt jedoch nicht wirklich geradeaus, sondern biegt links ab in die Auricher Straße, somit gilt vor diesem Hintergrund Rechtsabbieger vor Linksabbieger, was für die Vorfahrt des KFZ spricht. Hier ist es durchaus zu gefährlichen Situationen gekommen und nach Auskunft der Anlieger auch zu bremsbedingten Auffahrunfällen, die allerdings nicht aktenkundig sind.

3. Lieferverkehr in der Eggenstraße

Die anliegenden Gewerbebetriebe haben die neuen Regelungen als existenzgefährdend eingestuft, da bedingt durch die Festsetzung des Radfahrstreifens auf der einen und des Schutzstreifens auf der anderen Seite beidseitig Haltverbot angeordnet werden muss. Somit können weder Lieferanten noch Kunden zum Be- und Entladen halten. Wenn solche Haltevorgänge trotz Verbot auf dem Schutzstreifen durchgeführt wurden, mussten die nachfolgenden Verkehrsteilnehmer zum Passieren widerrechtlich den gegenläufigen Radfahrstreifen überfahren.

Die ursprüngliche Verkehrsführung ermöglichte auf der einen Fahrbahnseite (eingeschränktes Haltverbot) das Be- und Entladen und ein verkehrsgerechtes Passieren der haltenden Fahrzeuge.

4. Übergang Radfahrer Eggenstraße – Hermann-Allmers-Straße – Bolardusstraße

In der Testphase war für den gegenläufig fahrenden Radfahrer in der Eggenstraße nur die Möglichkeit gegeben, geradeaus in die Hermann-Allmers-Straße zu fahren. Hierfür wurde für die hier einmündende Bolardusstraße ein Haltgebot (Stoppschild) eingerichtet. Auf Grund der nahen Bebauung der Eggenstraße konnte der in der Bolardusstraße haltende KFZ-Führer vom vorhandenen Haltepunkt vor dem Fußgängerüberweg die Eggenstraße nicht einsehen. Daher musste der Fußgängerüberweg in Richtung Krankenhaus verlegt werden, um dem KFZ-Führer zu ermöglichen, bis zur Sichtachse vorzufahren. Dies hat jedoch zur Folge, dass es auf einer Strecke von 15 m zwei Haltepunkte gibt, die den Verkehrsfluss nachhaltig negativ beeinflussen. Durch die Vorfahrt des gegenläufig fahrenden Radfahrers gegenüber dem aus der Bolardusstraße kommenden PKW wurde der Bereich bis zum Blumenpavillon häufig überstaut und damit die Krankenhauszufahrt zugestellt.

Ursprünglich war sogar geplant, den Radfahrer mit Radfahrstreifen auch gegenläufig in die Bolardusstraße bis zum Krankenhaus fahren zu lassen. Hier konnte aber keine sinnvolle Linksabbiegemöglichkeit in Richtung Kleingartenbauverein/Schule eingerichtet werden und des Weiteren hätte die Einrichtung des gegenläufigen Radfahrstreifens gleichzeitig bedeutet, dass auch in der Bolardusstraße Rechts- und Linksabbiegern zur Eggenstraße und Hermann-Allmers-Straße nur noch eine gemeinsame Fahrspur zur Verfügung gestanden hätte. Das hätte den Fahrzeugdurchsatz des Knotens nochmals deutlich verringert.

Auf Grund der vorgenannten nicht zu lösenden Probleme wurde und wird die getestete Lösung von der Bevölkerung, aber auch von den an der Umsetzung Beteiligten abgelehnt. Dies mündete in entsprechenden Anträgen von 2 Fraktionen, die Testphase umgehend abzubrechen. Da sich zeitgleich die vom BEE aufgebrachten Gelbmarkierungen abgelöst hatten, wurde die Testphase seitens der Verkehrsbehörde nach Abstimmung mit der Polizei, dem BEE, dem FD Stadtplanung und dem Fahrradbeauftragten abgebrochen, ohne einen entsprechenden politischen Beschluss abzuwarten, da für die Wiederherstellung der Markierung weitere Finanzmittel hätten eingesetzt werden müssen.

Nach Auswertung aller Einwendungen kann von Seiten der Verwaltung eine erneute Testphase auch in geringfügig angepasster Form nicht empfohlen werden. Auch konnte eine alternative Lösung unter Nutzung der Eggenstraße, die den oben aufgeführten Problemen Rechnung trägt, nicht gefunden werden.