

Planungswerkstätten „Bürger*innen planen ihre Straße“ - Ergebnisbericht

Umwelt-, Planungs- und Bauausschuss am 22. Januar 2019

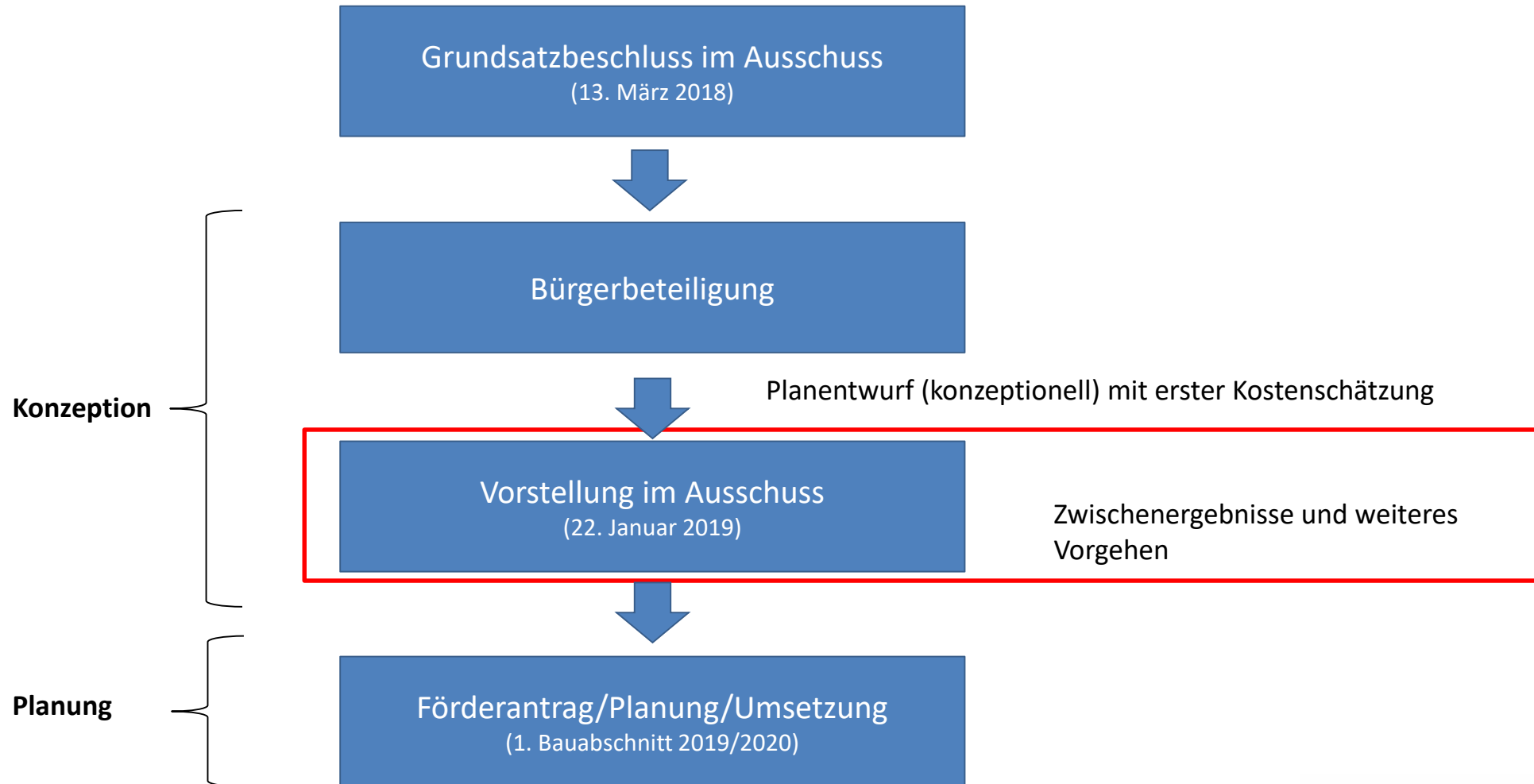


i.n.s. – Institut für
innovative Städte
Beraten. Realisieren. Qualifizieren.



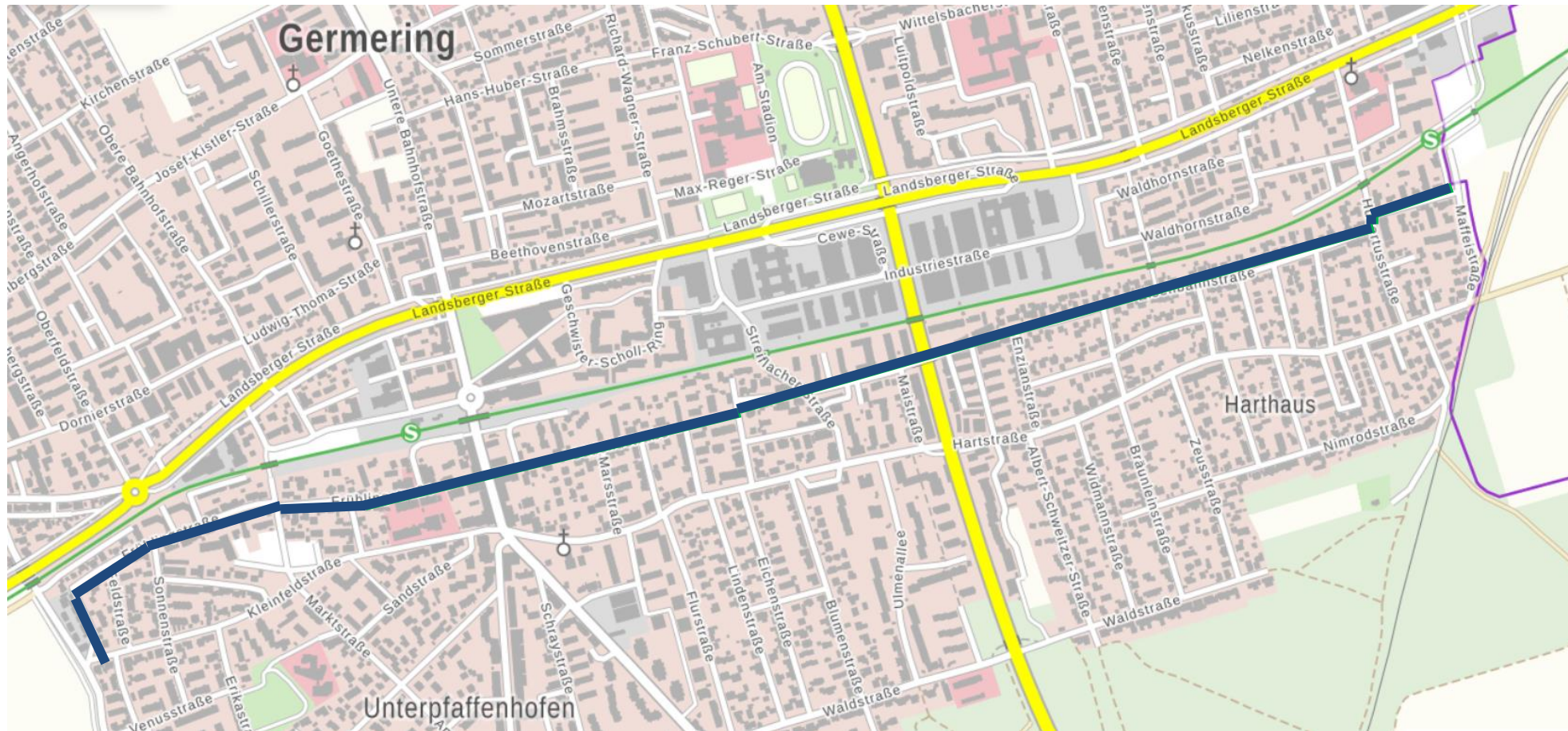
Mit der heutigen Entscheidung im Umwelt-, Planungs- und Bauausschuss kann die Stadtverwaltung die weiteren Planungsschritte einleiten

Projektstand und weitere Schritte



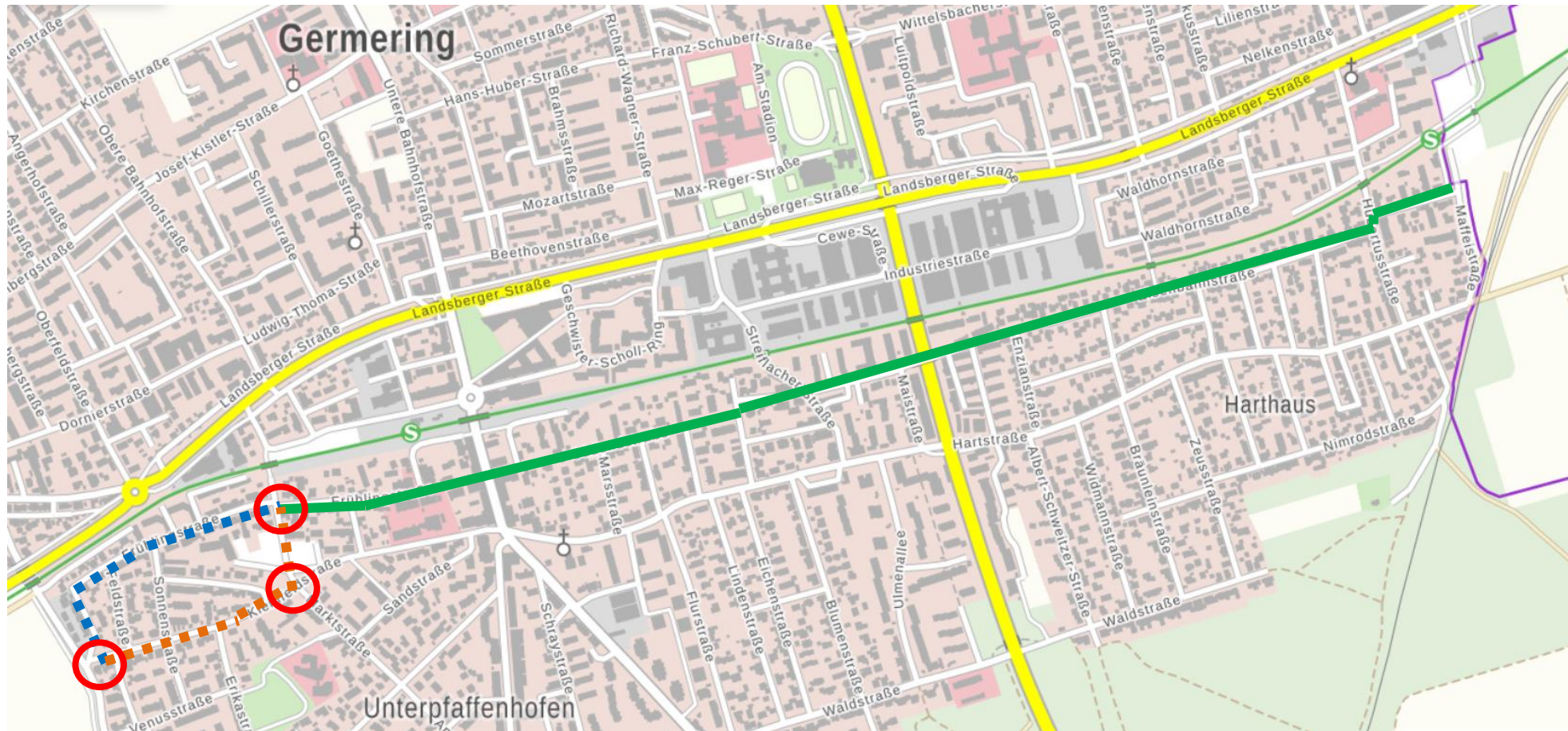
Das Planungsgebiet erstreckt sich von der Wiesenstraße bis zur Stegmairstraße entlang der Radroute 3

Planungsgebiet



Für die grün dargestellten Abschnitte kann die Planung eingeleitet werden, westlich der Marktstraße sind zwei Streckenalternativen abzuwägen

Planungsstand mit Messpunkten



Rund 130 Bürger*innen waren bei der Auftaktveranstaltung in der Stadthalle dabei und haben uns Rückmeldung gegeben, was verbessert werden sollte

Abfrage



Was ist gut?

Was ist schlecht?

Entlang der Radroute 3 werden die Gestaltung, die mangelnde Sicherheit (für Kinder/Fußgänger) sowie die Verkehrsbelastung als Defizite aufgeführt

Kategorisierung und Häufigkeit der Nennungen (Radroute 3)

Nr.	Kategorie	Anzahl Nennungen
1	Geschwindigkeit (MIV)	04
2	Verkehrsbelastung	15
3	Vorfahrtsregelung	08
4	Verkehrsführung	05
5	Radverkehrsnetz	06
6	Erkennbarkeit der Radroute	02
7	Verkehrsraum	07
8	Gestaltung Infrastruktur	19
9	Sicherheit	16
10	Verhalten	03
11	Fußgänger	16
12	Kinder	
13	Beleuchtung	01
14	Fahrradparken	03
15	Parken	14
16	Entwässerung	02
17	Fahrradstraße	06
18	Sonstiges	05

Die für Sie wichtigsten Themenbereiche sind:

1. Gestaltung der Infrastruktur (19)
2. Sicherheit (16)
3. Fußgänger & Kinder (16)
4. Verkehrsbelastung (15)
5. Parken (Kfz) (14)

Die Leiterinnen der Kleinfeldschule und der Elternbeirat sind in den Prozess eng eingebunden und bringen sich aktiv ein

Anforderungen der Kleinfeldschule an eine sichere Schulumgebung

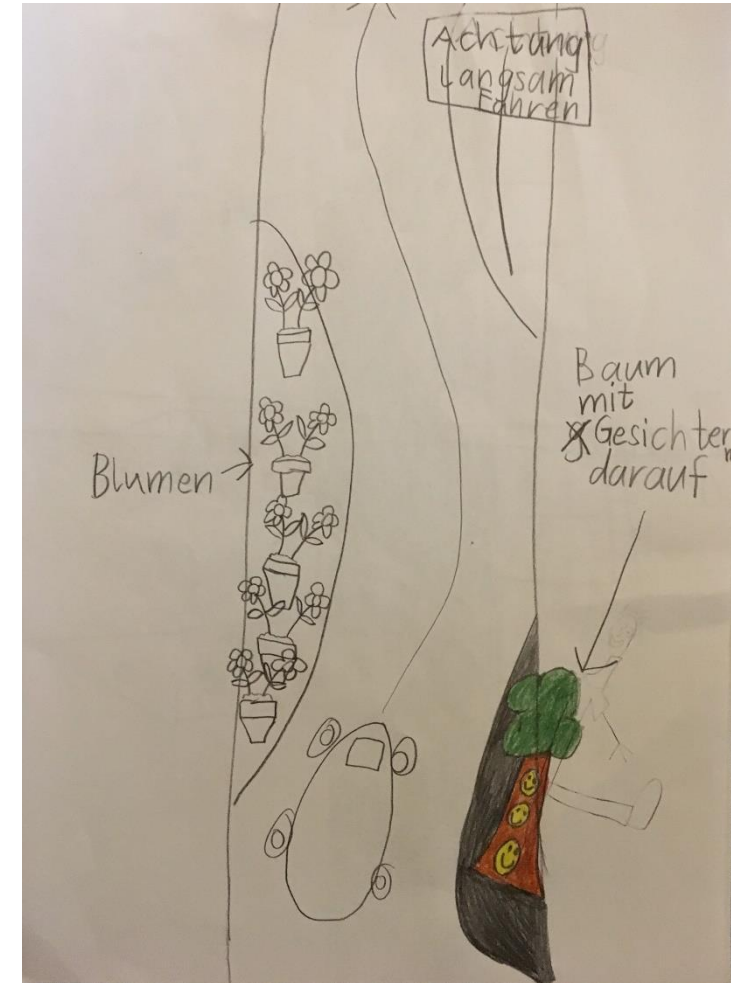


Wichtigste Anforderungen der Schule:

- sicherer Schulweg in der Frühlingstraße („abgetrennter Bereich“) – siehe Foto
- sichere Querung zur S-Bahn-Haltestelle
- weniger/langsamere Verkehr im Bereich der Schule (Wunsch: verkehrsberuhigter Bereich)

Die Schüler*innen der Kleinfeldschule wünschen sich eine verkehrsberuhigte, begrünte und kinderfreundliche Schulumgebung

Zeichnungen von Schüler*innen der Kleinfeldschule



Grundsätze der Konzeption

Die Planungswerkstatt hat sich für die Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Radroute 3 ausgesprochen

1. Grundsatzentscheidung



In einer Fahrradstraße dürfen nur Fahrräder fahren.

Anlieger oder Kfz-Verkehr kann aber zugelassen werden.



Den Teilnehmern der Planungswerkstätten war sehr wichtig, dass die Fahrradstraße als solche erkennbar ist. Eine rote Oberfläche wird befürwortet.

2. Grundsatzentscheidung



Roter Asphalt (auf ganzer Strecke)

Die Fahrradstraße soll mit verkehrsrechtlicher Beschilderung bevorrechtigt werden, damit sie an Attraktivität gewinnt

3. Grundsatzentscheidung



Vorfahrt durch Beschilderung

Der Durchgangsverkehr soll vermieden, die Geschwindigkeiten reduziert und Parken geordnet werden

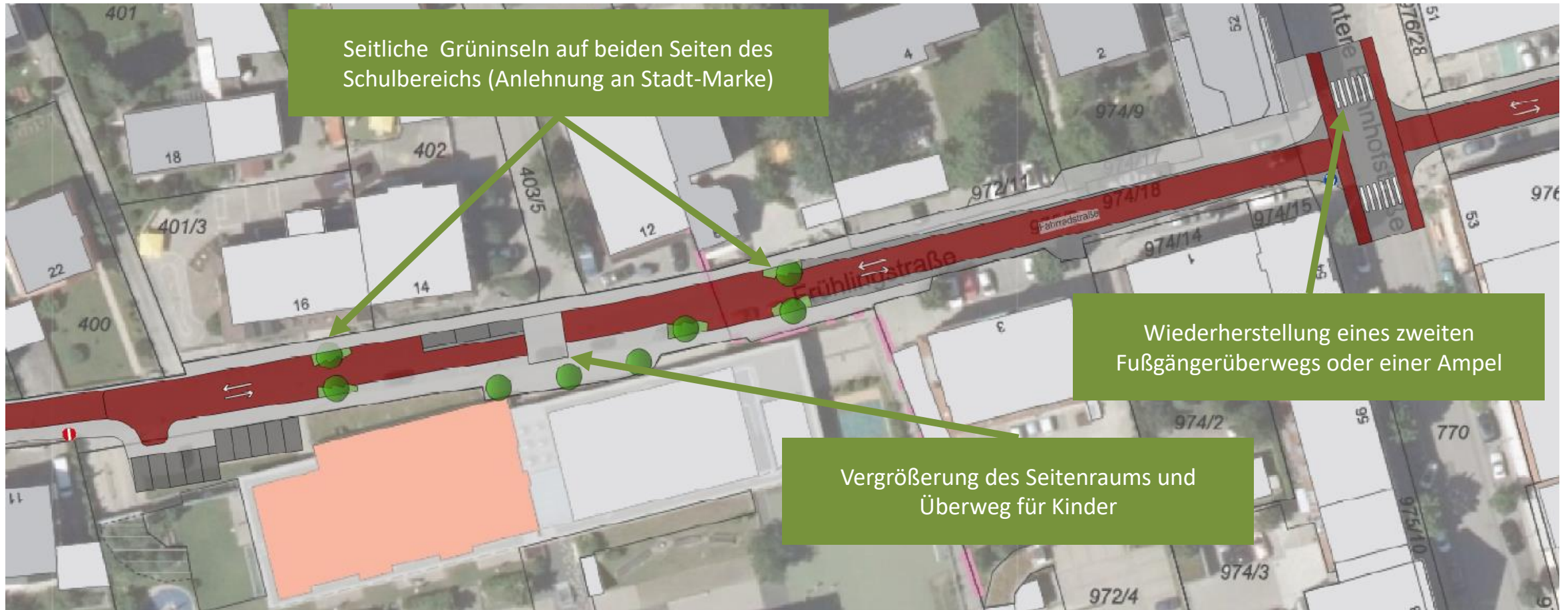
4. Grundsatzentscheidung



I. Kleinfeldschule (Frühlingstraße)

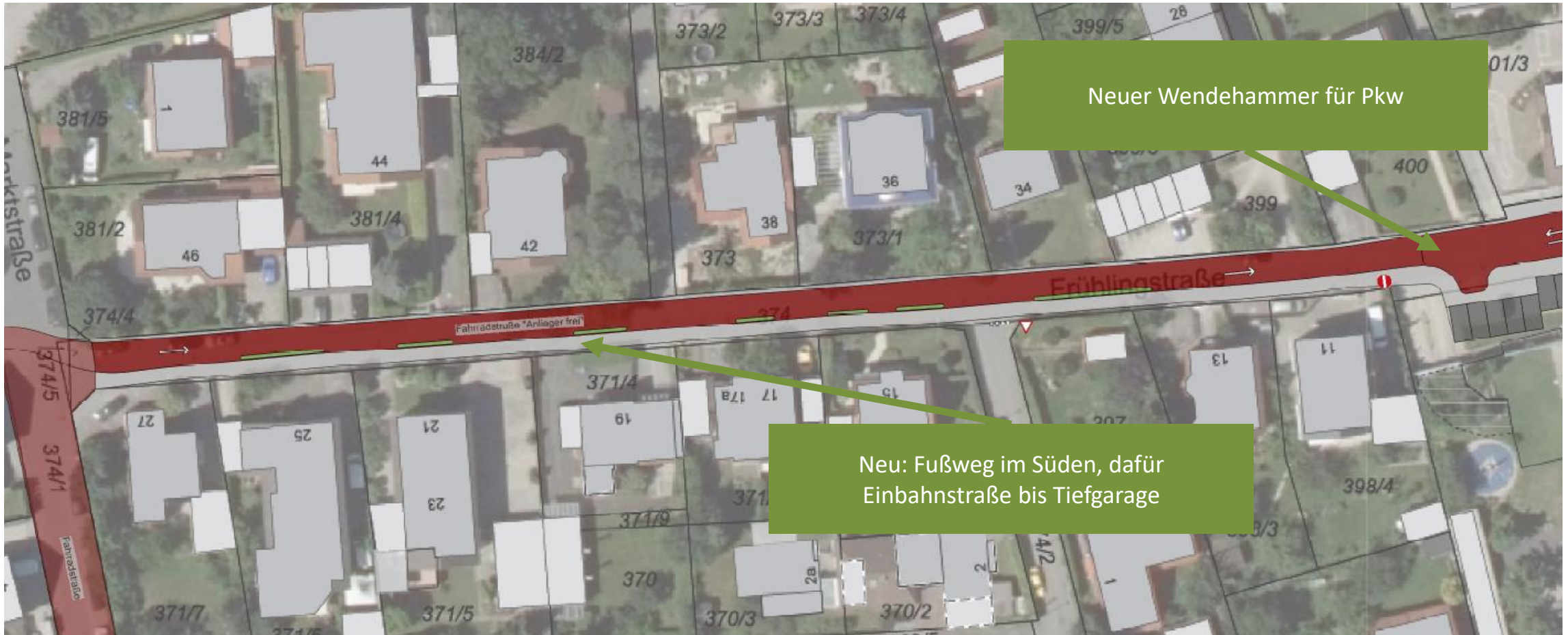
Im Bereich der Kleinfeldschule werden die Geschwindigkeiten (Kfz und Fahrrad) durch bauliche Maßnahmen zum Wohle der Kinder reduziert

Frühlingstraße im Bereich der Kleinfeldschule



Zwischen Marktstraße und der Zufahrt zur Tiefgarage wird auf der Südseite ein neuer Fußweg eingerichtet. Dafür ist eine Einbahnstraße erforderlich.

Frühlingstraße



II. Südendstraße

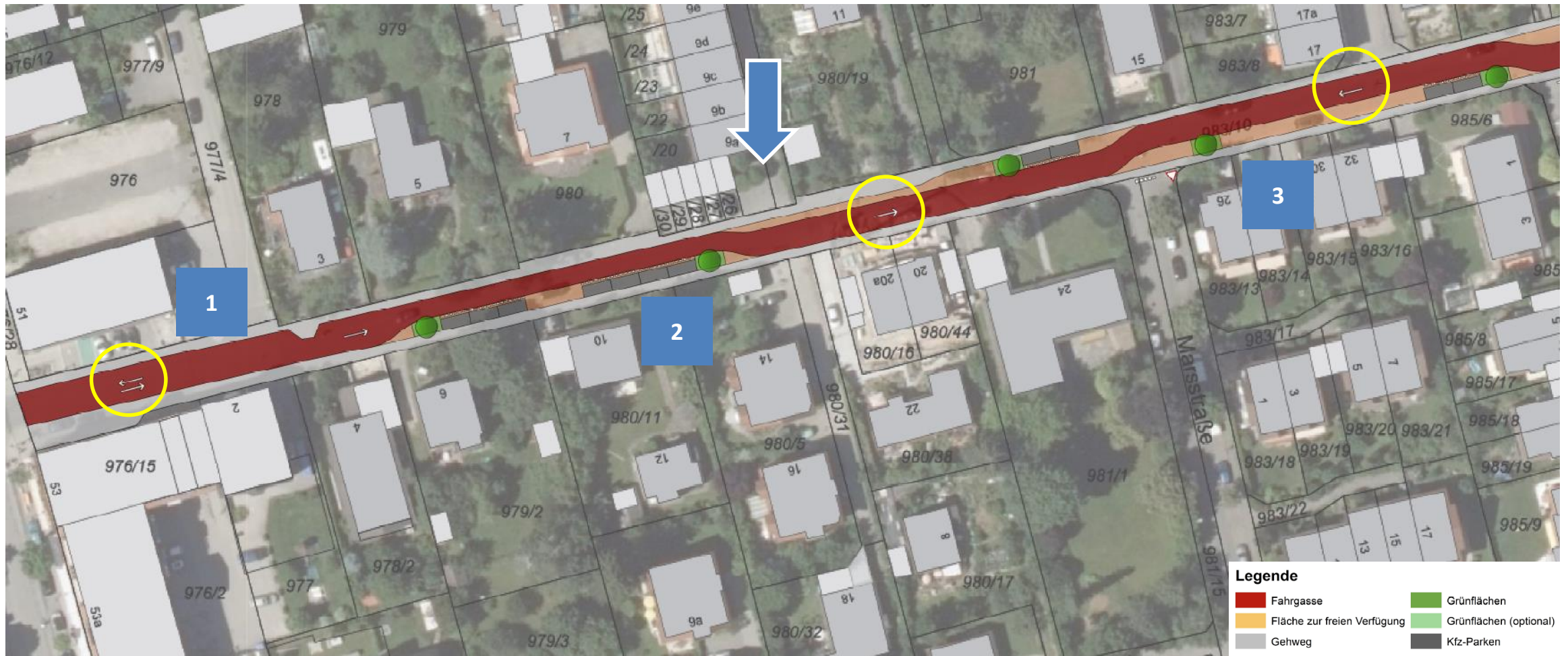
Sehr wichtig war den Teilnehmern eine Verkehrsberuhigung in der Südentstraße, durch weniger Verkehr und geringere Geschwindigkeiten

Kernmaßnahmen in der Südentstraße



Das Konzept der Planungswerkstatt sieht Abschnitte mit Einbahnregelung und mit Zweirichtungsverkehr vor

Konzeption Einbahnstraßenregelung



Durch die Ausbildung der Fahrgasse besteht neuer Gestaltungsspielraum an den Seiten, z.B. für Begrünung, Gehwege, Radlständer, Kfz-Parken oder Ruhebänke

Südentstraße



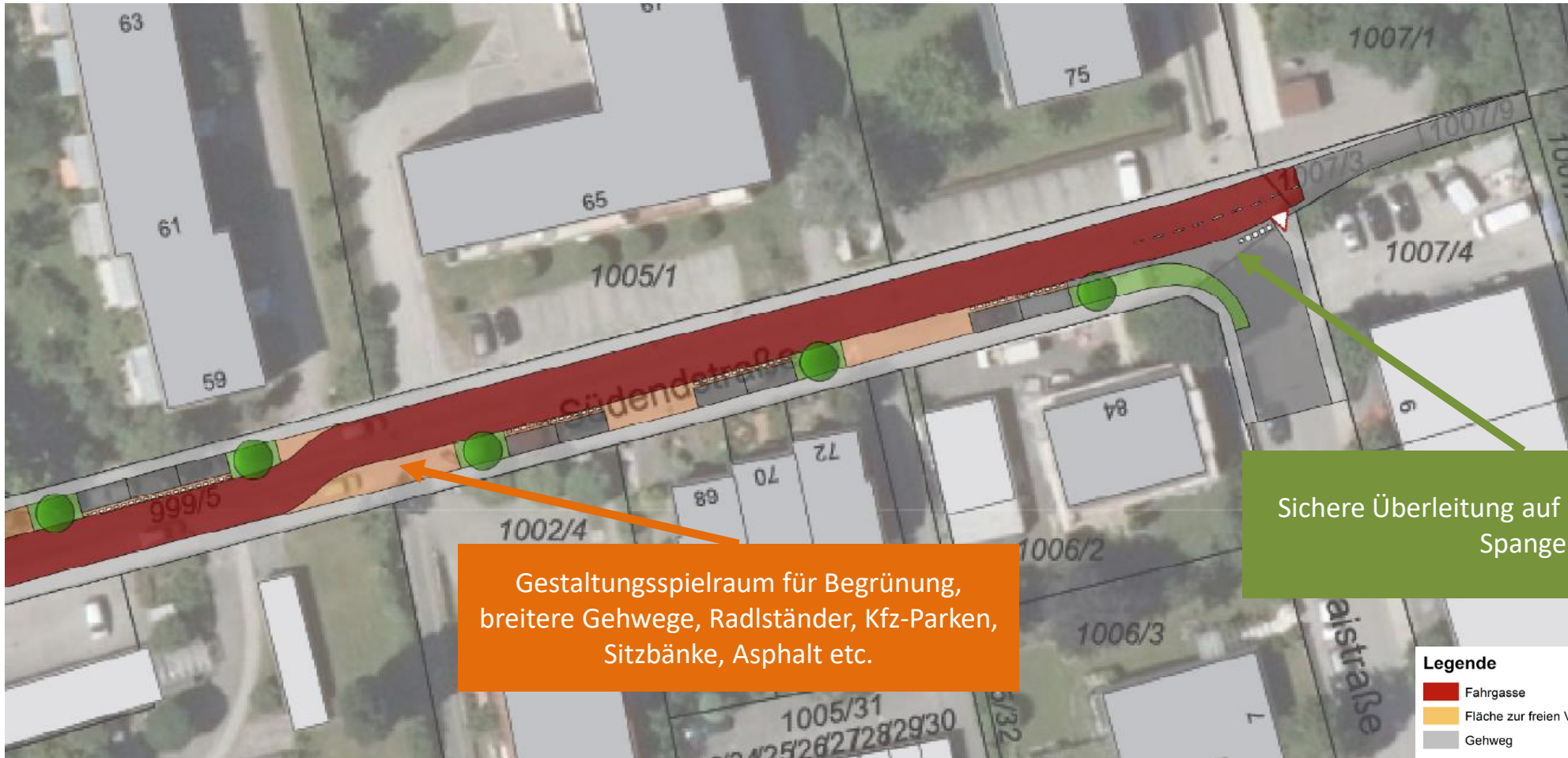
Die Streiflacher Straße ist weiterhin bevorrechtigt, der große Kreuzungsbereich wird verkleinert

Südenstraße/Streiflacher Straße



An der Abzweigung zur Maistraße werden Radfahrer sicher auf den Radweg über die Spange geleitet







Südenstraße (Osten)



Gestaltungsspielraum für Begrünung, breitere Gehwege, Radlstände, Kfz-Parken, Sitzbänke, Asphalt etc.

Sichere Überleitung auf Radweg über die Spange

Legende

	Fahrgasse		Grünflächen
	Fläche zur freien Verfügung		Grünflächen (optional)
	Gehweg		Kfz-Parken

III. Eisenbahnstraße

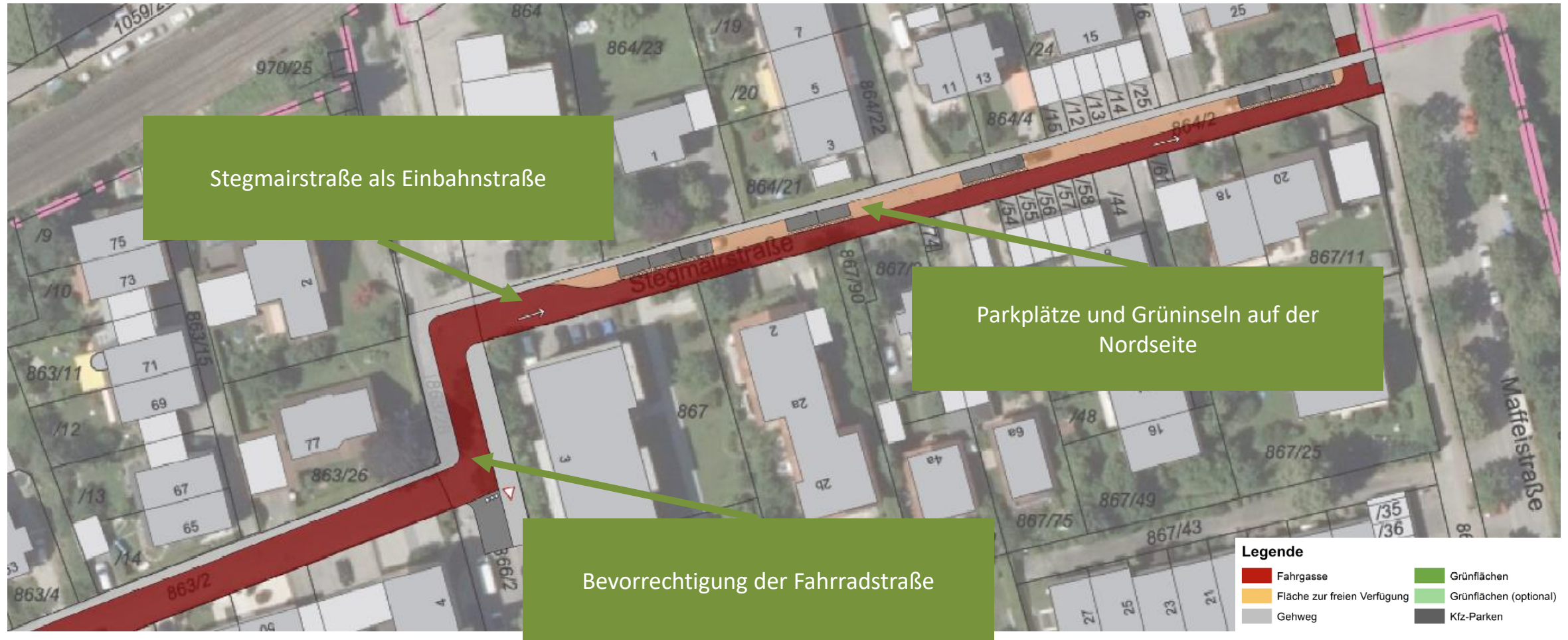
In der Eisenbahnstraße sollen auf der Südseite Parkplätze markiert werden, sofern ausreichend Platz vorhanden ist

Eisenbahnstraße



Im Bereich der Hubertusstraße wird die Fahrradstraße bevorrechtigt, in der Stegmairstraße werden Parkplätze auf der Nordseite angeordnet

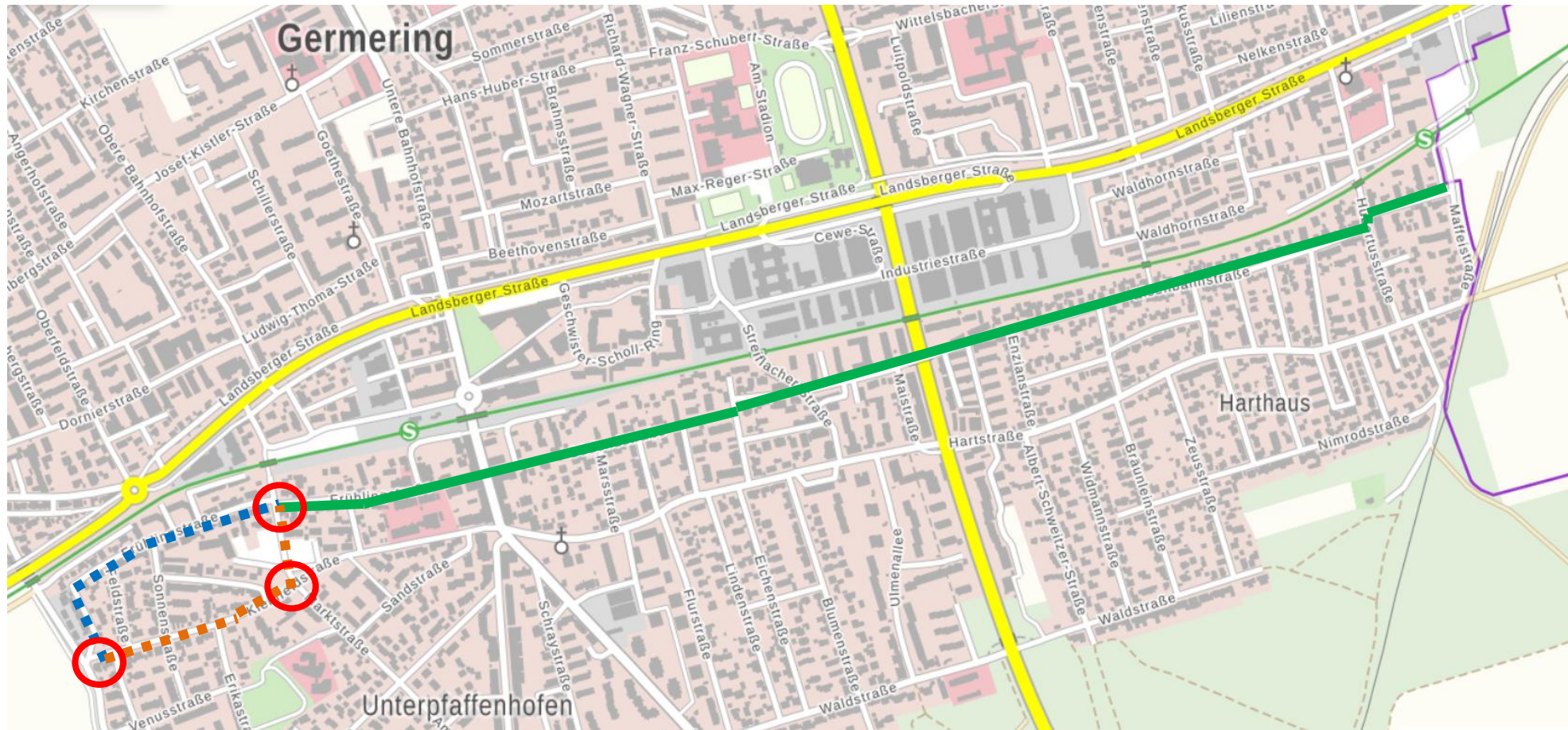
Hubertusstraße und Stegmairstraße



IV. Wiesenstraße/Frühlingstraße

Für die grün dargestellten Abschnitte kann die Planung eingeleitet werden, westlich der Marktstraße sind zwei Streckenalternativen abzuwägen

Varianten



Westlich der Marktstraße stehen zwei Varianten zur Diskussion, die beide ihre Vor- und Nachteile aufweisen

Varianten

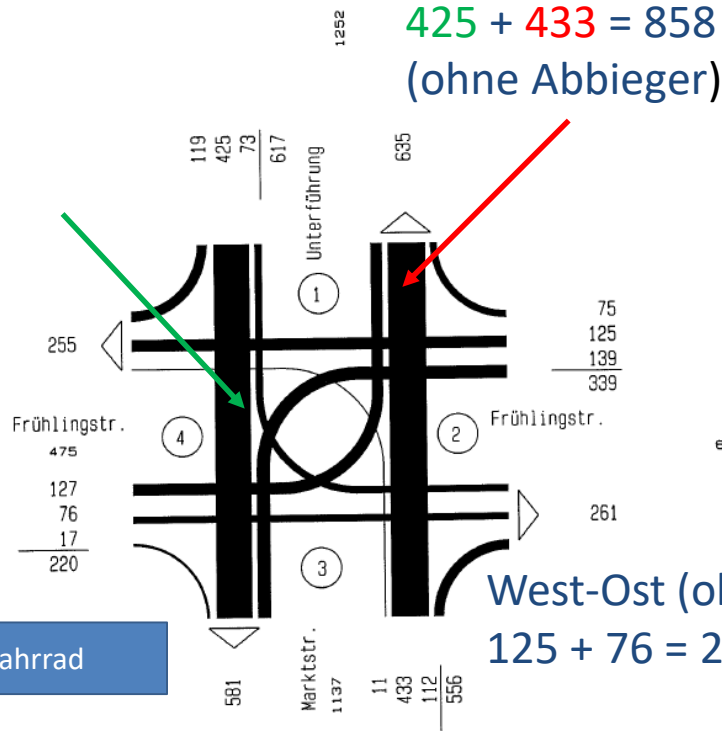


Am Knoten Marktstraße-Frühlingstraße sind innerhalb von 24 Stunden 1.732 Fahrräder unterwegs und „nur“ 1.317 Kfz

24-Std.-Wert, Knoten Marktstraße – Frühlingstraße (Radroute 3), Rad und Kfz

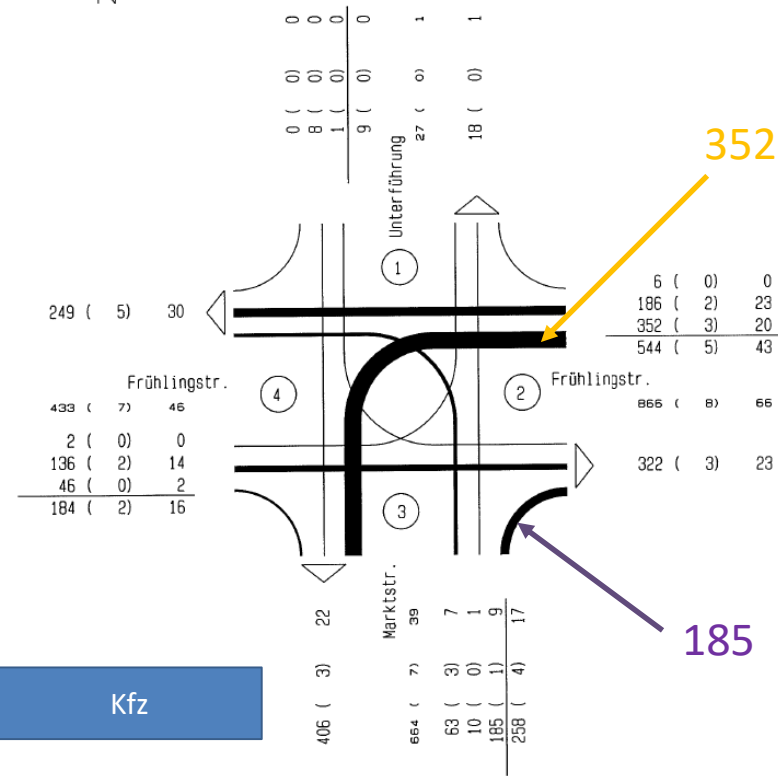
VZ Germering Volksfestplatz
Zählstelle : K0981
Zähltag : Donnerstag, 27.09.18

24-Std.-Wert (gezählt) RAD
Unterführung
Frühlingstr.
Marktstr.



VZ Germering Volksfestplatz
Zählstelle : K0981
Zähltag : Donnerstag, 27.09.18

24-Std.-Wert (gezählt)
Unterführung
Frühlingstr.
Marktstr.

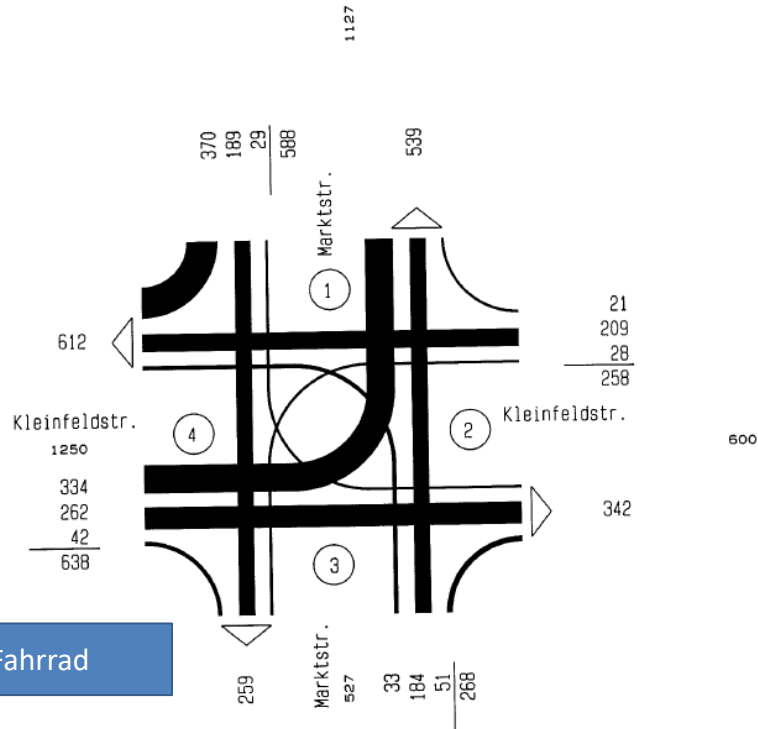


Am Knoten Marktstraße-Kleinfeldstraße gibt es in erheblichem Umfang kreuzende Ströme zwischen Fahrrädern und dem Kfz-Verkehr

24-Std.-Wert, Knoten Marktstraße – Kleinfeldstraße (Radroute 3), Rad und Kfz

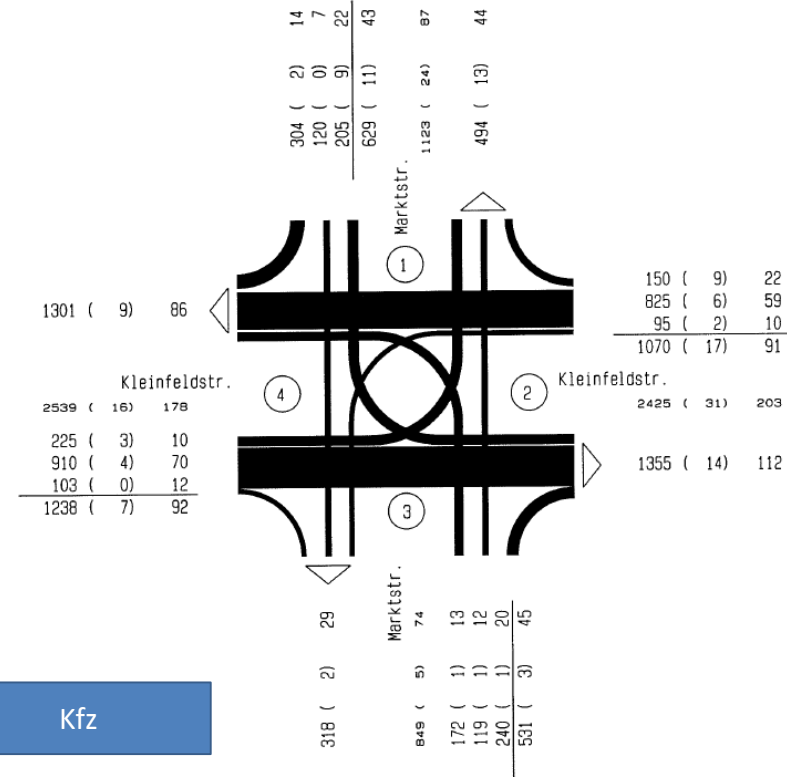
VZ Germering Volksfestplatz
 Zählstelle : K0982
 Zähltag : Donnerstag, 27.09.18

24-Std.-Wert (gezählt) RAD
 Marktstr.
 Kleinfeldstr.



VZ Germering Volksfestplatz
 Zählstelle : K0982
 Zähltag : Donnerstag, 27.09.18

24-Std.-Wert (gezählt)
 Marktstr.
 Kleinfeldstr.



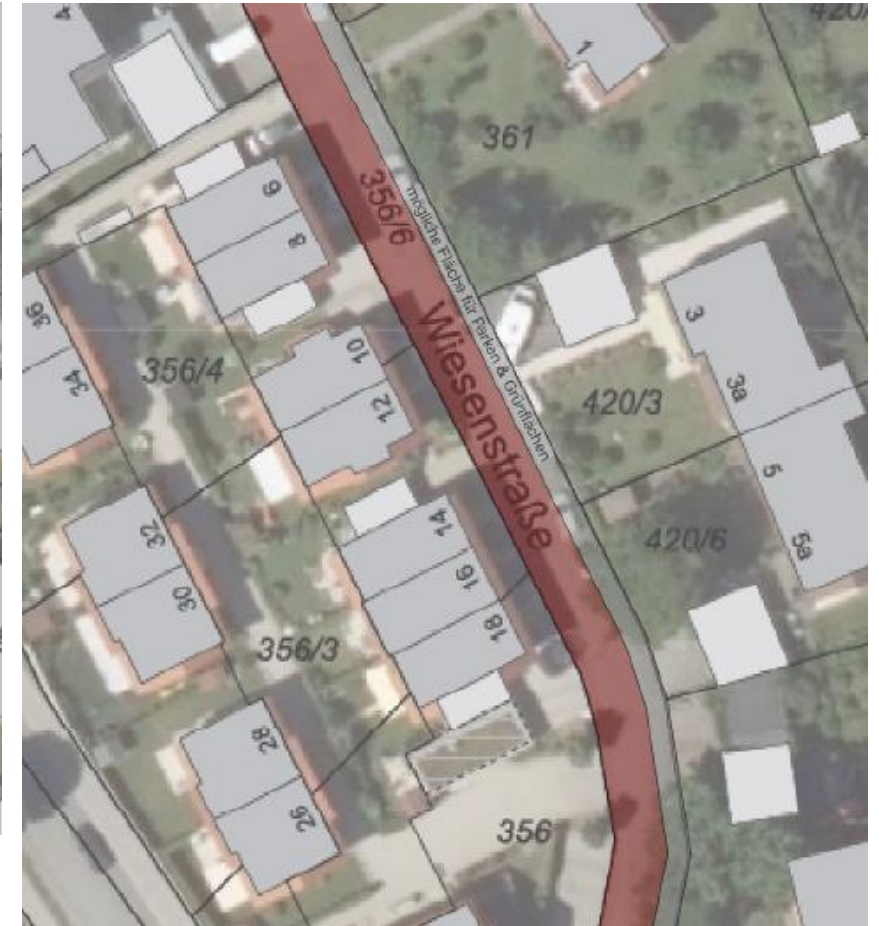
Für den Planungsbereich ab der Marktstraße wurden Vor- und Nachteile der beiden Trassenführungen abgewogen

Ziel	Frühlingstr./ Wiesenstraße	Kleinfeldstraße
Pro	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserungen für Fußgänger • Verbesserung für FV/RV mögl. • bereits heute mehr Radler als fzfz • mehr #/viele Fußgänger als 	<ul style="list-style-type: none"> • bereits viele RF unterwegs (ohne in Handlungsbedarf) • aktuell Sicherheitsdefizit für RF • besserer Verkehrsfluss
Contra (Probleme)	<ul style="list-style-type: none"> • Parkproblem • aktive Fußgänger • neue Unsicherheit durch eine Fahrradstraße • Status Quo beibehalten, wenn für FV keine Verbesserungen erreicht werden 	<ul style="list-style-type: none"> • geht nur über 2 Pi-Bl. • (mehrfacher) Seitenwechsel bei 2 Pi-Bl. bei bestimmten Wegbeziehungen • Sicherheitsprobleme • Förderfähig??
Lösungen	<ul style="list-style-type: none"> • einseitiges Parkverbot • Anliegerstraße • Verkehrsberuhigung (baulich, verkehrsrechtlich) • Parken kennzeichnen • Privates Parken forcieren • Gehweg (Nordseite) → Ausschluss Fußweg Kleinfeldstr. • stärkere Überwachung des relevanten Verkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> • Zweirichtungsradweg (Nordseite) • <u>keine</u> Strafen



Auch in diesen Abschnitten sind Flächen für parkende Kfz, Gehwege oder Grünflächen vorhanden

Frühlingstraße/Wiesenstraße



Variante 2 sieht einen Zweirichtungsradweg auf der Nordseite der Kleinfeldstraße vor – aus Sicherheitsaspekten ist das kritisch zu sehen

Kleinfeldstraße



Kostenschätzung

Die Gesamtkosten werden auf ca. 1,16 Mio. Euro geschätzt. Die Förderquote über die Kommunalrichtlinie beträgt 40%

Kostenschätzung

Abschnitt	Straße	Gesamt Brutto	Eigenanteil 60%	Förderung 40%
1.	Frühlingstraße (Marktstraße - Untere Bahnhofstraße)	168.705,19 €	101.223,1 €	67.482,1 €
2.	Südendstraße	376.944,88 €	226.166,9 €	150.778,0 €
3.	Eisenbahnstraße	415.642,01 €	249.385,2 €	166.256,8 €
4.	Variante 1 (Frühlingstraße - Wiesenstraße)	193.714,15 €	116.228,5 €	77.485,7 €
	Variante 2 (Volksfestplatz - Kleinfeldstraße)	199.260,74 €	119.556,4 €	79.704,3 €
	Gesamtkosten Radroute 3	1.160.552,82 €	696.331,7 €	464.221,1 €

Die Maßnahme bietet auch die Möglichkeit, die Tragschichten zu sanieren oder den Gehweg auf der Südseite zu Gunsten von Parkraum zurückzubauen

Kostenschätzung mit Optionen

Abschnitt	Straße	Gesamt Brutto	Eigenanteil 60%	Förderung 40%
1.	Frühlingstraße (Marktstraße - Untere Bahnhofstraße)	168.705,19 €	101.223,1 €	67.482,1 €
2.	Südendstraße	376.944,88 €	226.166,9 €	150.778,0 €
3.	Eisenbahnstraße	415.642,01 €	249.385,2 €	166.256,8 €
4.	Variante 1 (Frühlingstraße - Wiesenstraße)	193.714,15 €	116.228,5 €	77.485,7 €
	Variante 2 (Volksfestplatz - Kleinfeldstraße)	199.260,74 €	119.556,4 €	79.704,3 €
	Gesamtkosten Radroute 3	1.160.552,82 €	696.331,7 €	464.221,1 €

	Bezeichnung	Gesamt Brutto	Eigenanteil 60%	Förderung 40%
	Option: Tragschichtsanierung Südendstraße	259.634,72 €	155.780,83	103.853,89
	Option: Tragschichtsanierung Eisenbahnstraße	297.910,91 €	178.746,54	119.164,36
	Option: Gehwegrückbau Eisenbahnstraße	50.457,31 €	30.274,39	20.182,92
	Gesamtkosten Optionen	608.002,94 €	364.801,76	243.201,18

Beschlussvorschlag

1. Der Umwelt-, Planungs- und Bauausschuss begrüßt die Ergebnisse der Planungswerkstatt zur Radverkehrsführung entlang der Radroute 3 und schließt sich der Empfehlung des Runden Tisches Radverkehr vom 13. November 2018 an. Im weiteren Planungsprozess sind folgende Gesichtspunkte zu prüfen:
 - ..
 - ..
 - ..
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die erforderlichen Mittel (inkl. Fördermittel) für die Errichtung einer Fahrradstraße in den Haushalt bzw. Finanzplan einzustellen, fristgerecht einen Förderantrag für die Kommunalrichtlinie einzureichen und die weiteren Planungsschritte einzuleiten. Als erster Bauabschnitt soll zum nächstmöglichen Zeitpunkt eine Fahrradstraße in der Südendstraße und der Eisenbahnstraße realisiert werden.
3. Die Öffentlichkeit wird weiterhin beteiligt.

RADFAHRE
MACHT
FROH

i.n.s. – Institut für innovative Städte

Alter Kirchenweg 27 • D-90552 Röthenbach a.d. Pegnitz
Telefon: +49 (0)911/95 33 98 - 65 • E-Mail: team@innovative-staedte.de
www.innovative-staedte.de

i.n.s. – Institut für
innovative Städte

Beraten. Realisieren. Qualifizieren.

