

Betreff:

Südstraße: Neuordnung der Verkehrsflächen

Organisationseinheit:

Dezernat III
66 Fachbereich Tiefbau und Verkehr

Datum:

01.03.2024

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Status

Ausschuss für Mobilität, Tiefbau und Auftragsvergaben (zur Kenntnis) 12.03.2024

Ö

Stadtbezirksrat im Stadtbezirk 130 Mitte (zur Kenntnis)

14.03.2024

Ö

Sachverhalt:

Die Südstraße erstreckt sich über eine Länge von ca. 130 m und ist im Straßenabschnitt zwischen Bankplatz und Alte Knochenhauerstraße als Einbahnstraße mit Freigabe der Gegenrichtung für den Radverkehr geregelt. Auf der Nordseite ist in diesem Abschnitt das Parken halbhoch auf dem Gehweg mit Markierung geregelt. Am östlichen Ende sind zwei Taxenplätze (nachts) eingerichtet.

In einem Teilbereich ist im Rahmen eines eingeschränkten Haltverbotes werktags von 08:00 - 16:00 Uhr (zehn Parkstände - zwischen den Hausnummern 24 und 30) Lieferverkehr vorgesehen. Häufig ist dieser Bereich auch durch parkende Kfz belegt.

Auf der Südseite erfolgt das Parken innerhalb gekennzeichneten Flächen auf der Fahrbahn. Innerhalb der Parkreihe auf der Südseite wird regelmäßig in Höhe der Hausnummer 14 eine Freisitzfläche als Sondernutzung genehmigt.

In diesem Straßenabschnitt ist eine Fahrbahnbreite von ca. 7,50 m zwischen den Borden vorhanden. Durch das Parken auf der Fahrbahn auf der Südseite und das halbhoch Parken und Halten auf dem Gehweg auf der Nordseite verringert sich die verbleibende Fahrgasse auf ca. 4,50 m Breite. Vor den Hausnummern 25 bis 26 ist das Halten auf der Fahrbahn auf der Nordseite vor den im Seitenraum montierten Fahrradständern möglich, sodass an dieser Stelle eine Engstelle mit 3,50 m Breite vorhanden ist (Anlage 1). Die vorhandenen Breiten verringern sich regelmäßig durch nicht exakt abgestellte Kfz.

Anlass der Planung/Bewertung des Bestandes

Die Unfallkommission hat in der Südstraße eine Unfallhäufungsstelle (UHS) mit einem deutlichen Konflikt des Radverkehrs sowohl mit geparkten als auch aus Grundstückszufahrten ausfahrenden Kfz festgestellt. Die Unfallhäufung konzentriert sich auf den Abschnitt der Südstraße zwischen dem Bankplatz und der Alte Knochenhauerstraße.

Die Ursachen für die Unfälle liegen im Wesentlichen in der eingeschränkten Breite und in schwierigen Sichtbeziehungen durch stehende Kfz. Unfälle durch sich unerwartet öffnende Autotüren („Dooring“) und Fehler beim Ausfahren aus Grundstücken werden dadurch begünstigt.

Zunehmende Fahrzeugbreiten sowohl bei Kfz als auch Fahrrädern (Lastenfahrräder, Fahrräder mit Anhänger) verschärfen die Situation. Mindestabstände zwischen den Fahrzeugen können bei Weitem nicht eingehalten werden.

Bei der von der Stadtverwaltung durchgeführten Online-Öffentlichkeitsbeteiligung zu

Hindernissen im Radverkehrsnetz und Problemstellen an Kreuzungen „Was stoppt dich“ im Herbst 2023 wurde auch die Situation in der Südstraße thematisiert.

Die Fahrradstaffel der Polizei bestätigt den Eindruck, dass die Querschnittsaufteilung der Straße für die vorhandene Nutzung kritisch ist. Radfahrende weichen unter dem Hinweis, dass ihnen die Nutzung der Fahrbahn zu gefährlich sei, auf die Gehwege aus.

Aufgrund der Bedeutung der Südstraße im Radverkehrsnetz ist eine Aufhebung der Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraße nicht zu empfehlen, da dann eine weiter verstärkte verbotswidrige Nutzung der Gehwege zu verzeichnen sein wird.

Die Unfallkommission empfiehlt daher, das Parken in der Südstraße nur noch auf einer Seite zuzulassen.

Anträge und Anfragen

Weiterhin sind mehrere Anträge und Anfragen im Stadtbezirksrat 130 gestellt worden:

- Antrag 23-22507, Südstraße - aufgesetztes Parken:
Der Antrag wurde zurückgezogen.
- Antrag 24-22887, Südstraße - aufgesetztes Parken:
Der Antrag wurde zurückgestellt.
- Antrag 24-22903, Errichtung von Fahrradständern im Bereich Südstraße:
geändert beschlossen
- Anfrage 24-22902, Unfallhäufungspunkt Südstraße:
Die inhaltliche Bearbeitung erfolgt im Zusammenhang mit der weiter zu verfolgenden Variante.

Die Verwaltung hat zwei Varianten erarbeitet und stellt sie hiermit zur Diskussion.

Planung Variante 1 (Anlage 2)

Die Nutzungen der Verkehrsfläche werden neu geordnet, sodass eine durchgängig ausreichend breite Fahrbahn für die vorhandene Nutzung entsteht und die Sicht für aus Privatgrundstücken ausfahrende Fahrzeuge verbessert wird.

Auf der nördlichen Straßenseite wird das halbohohe Parken und Halten auf dem Gehweg im Bereich der Hausnummern 30/31 beibehalten. Zwischen den Hausnummern 12 und 16 wird die südliche Fahrbahnseite für das Halten, Parken, Taxi (nachts) und die Freisitzfläche genutzt. Durch den Wechsel der Nutzung durch ruhenden Verkehr von der Nord- auf die Südseite wird eine Geschwindigkeitsreduzierung erzielt.

In den übrigen Bereichen wird ein absolutes Haltverbot angeordnet, damit die Breite der Fahrgasse eine durchgängig sichere Nutzung der Straße gewährleistet.

Die neu angeordneten Parkstände sollen gem. den „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“ (EAR) mit einer der heutigen Fahrzeugen angepassten Breite von 2,15 m markiert werden.

Durch die entstehende durchgängige Fahrgassenbreite von ca. 5,35 m bzw. 6,35 m besteht die Möglichkeit für Radfahrende im Begegnungsfall mit einem entgegenkommenden Kfz, den erforderlichen Sicherheitsabstand zu parkenden Fahrzeugen einzuhalten.

Planung Variante 2 (Anlage 3)

Da die Variante 1 zu deutlichem Parkraumverlust führt, hat die Verwaltung eine zweite Variante entwickelt, um mehr Parkraum zu erhalten. Auch hier werden die Nutzungen der Verkehrsfläche neu geordnet. In der Mitte der Straße entsteht eine Ausweichstelle mit einer Breite von ca. 7,50 m (ca. 25 % der Gesamtstrecke) durch ein beidseitiges absolutes Haltverbot. Die Breite des überwiegenden Teiles der Strecke verbleibt mit der heutigen Breite von 4,50 m.

Auf der nördlichen Straßenseite wird vor und nach der Ausweichstelle das halbhohes Halten und Parken innerhalb eines eingeschränkten Haltverbotes auf dem Gehweg beibehalten. Auf der südlichen Seite bleibt der Bestand vor und nach der Ausweichstelle erhalten.

Eine Anpassung der Breite der Parkstände auf 2,15 m kann nicht erfolgen.

Die Sicht für Fahrzeuglenkende, die aus privaten Ausfahrten in die Straße einfahren, verbessert sich im Bereich der Ausweichstelle punktuell.

Vergleich der Varianten

Zur Ermittlung der Auswirkungen der Varianten auf den ruhenden Verkehr wurden die in der Südstraße durch Markierung ausgewiesenen Parkstände über ihre Länge erfasst und gem. EAR bilanziert (Länge Parkstand = 5,50 m). Teilweise sind durch kleinere Fahrzeuge oder das Parkverhalten vor Ort andere Nutzungszahlen erkennbar. Da diese über die Zeit erheblich variieren, musste der genannte, eher theoretische Ansatz gewählt werden.

Anzahl Parkstände	Bestand	Variante 1		Variante 2	
Plätze Lieferzone	10	5	-5	14	+4
Taxi	2	2		2	
Freisitzfläche	1	1		1	
Fahrradparkstände	12	28	+16	28	+16
Kfz. Parkstände tagsüber	16	12	-4	11	-5
Kfz. Parkstände abends/ nachts	24	15	-9	23	-1

Im Bestand kann auf den zwei Taxiständen in der Zeit zwischen 08:00 Uhr und 20:00 Uhr geparkt werden. In beiden Planungsfällen werden die Taxiparkstände außerhalb der Taxizeiten als Lieferzone genutzt.

Für die Belieferung der in der Südstraße ansässigen Betriebe erscheinen die in Variante 1 geplanten fünf Lieferplätze auskömmlich.

Hinsichtlich der tagsüber verfügbaren Parkstände ergibt sich eine geringe Differenz zwischen beiden Varianten. Während in der ersten Variante im Vergleich zum Bestand vier Parkstände tagsüber entfallen, fallen in der zweiten Variante tagsüber im Vergleich zum Bestand fünf Parkstände weg. Dieser Entfall kann im unmittelbaren Umfeld kompensiert werden. Dazu stehen in ca. 60 m Entfernung der öffentliche Parkplatz Südstraße, in ca. 190 m Entfernung das private Parkhaus Steinstraße und in jeweils ca. 300 m Entfernung die öffentlichen Parkhäuser Eiermarkt und Wallstraße mit ausreichend freien Kapazitäten zur Verfügung.

Ein größerer Unterschied ergibt sich bei den abends bzw. nachts entfallenden Parkständen. Während in der ersten Variante im Vergleich zum Bestand neun Parkstände abends/nachts entfallen, entfällt in der zweiten Variante ein Parkstand. Der Bedarf kann ebenfalls im näheren Umfeld abgedeckt werden.

Bewohnerparkplätze sind von dieser Maßnahme nicht betroffen.

Im Bestand wurden bereits auf der Nordseite sechs Fahrradbügel vor der Hausnummer 25/26 installiert, die für 12 Fahrräder einen sicheren Abstellplatz bieten. In beiden Varianten sind zusätzliche Fahrradparkstände geplant.

Die Taxistände werden in der ersten Variante auf die Südseite vor die Hausnummer 13 verlegt. Außerhalb dieser Zeiten dienen diese Parkstände als Lieferzone. In der zweiten Variante verbleiben die Taxistände auf der Nordseite, werden jedoch weiter in Richtung Güldenstraße verschoben.

Die bislang vor der Hausnummer 14 auf der Südseite vorhandene Freisitzfläche kann bei beiden Varianten im Rahmen einer Sondernutzungsgenehmigung erhalten bleiben.

Sollten sich im Laufe der Zeit Bedarfe ändern, kann innerhalb der Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr die Nutzung angepasst werden.

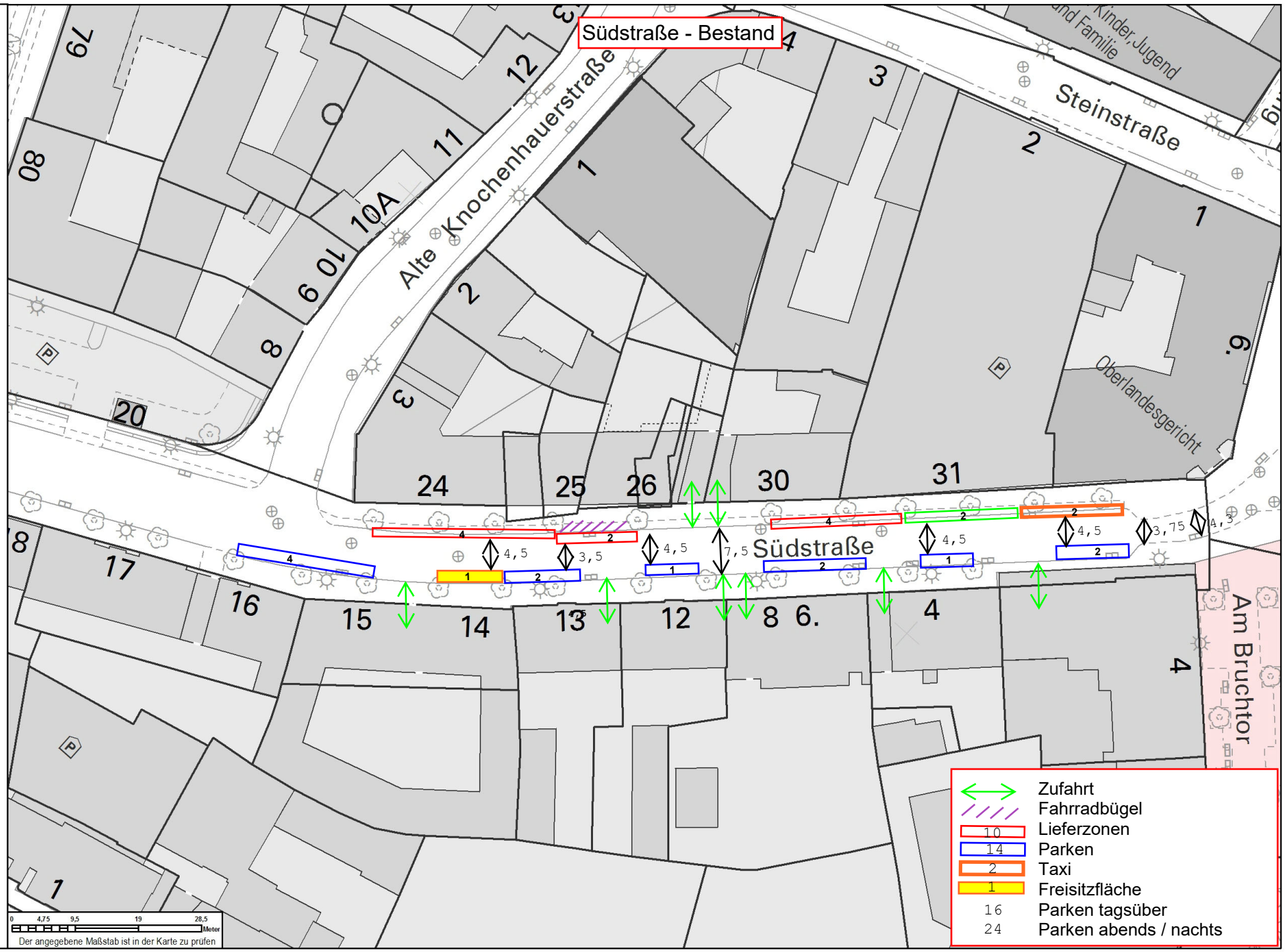
Leuer

Anlage/n:

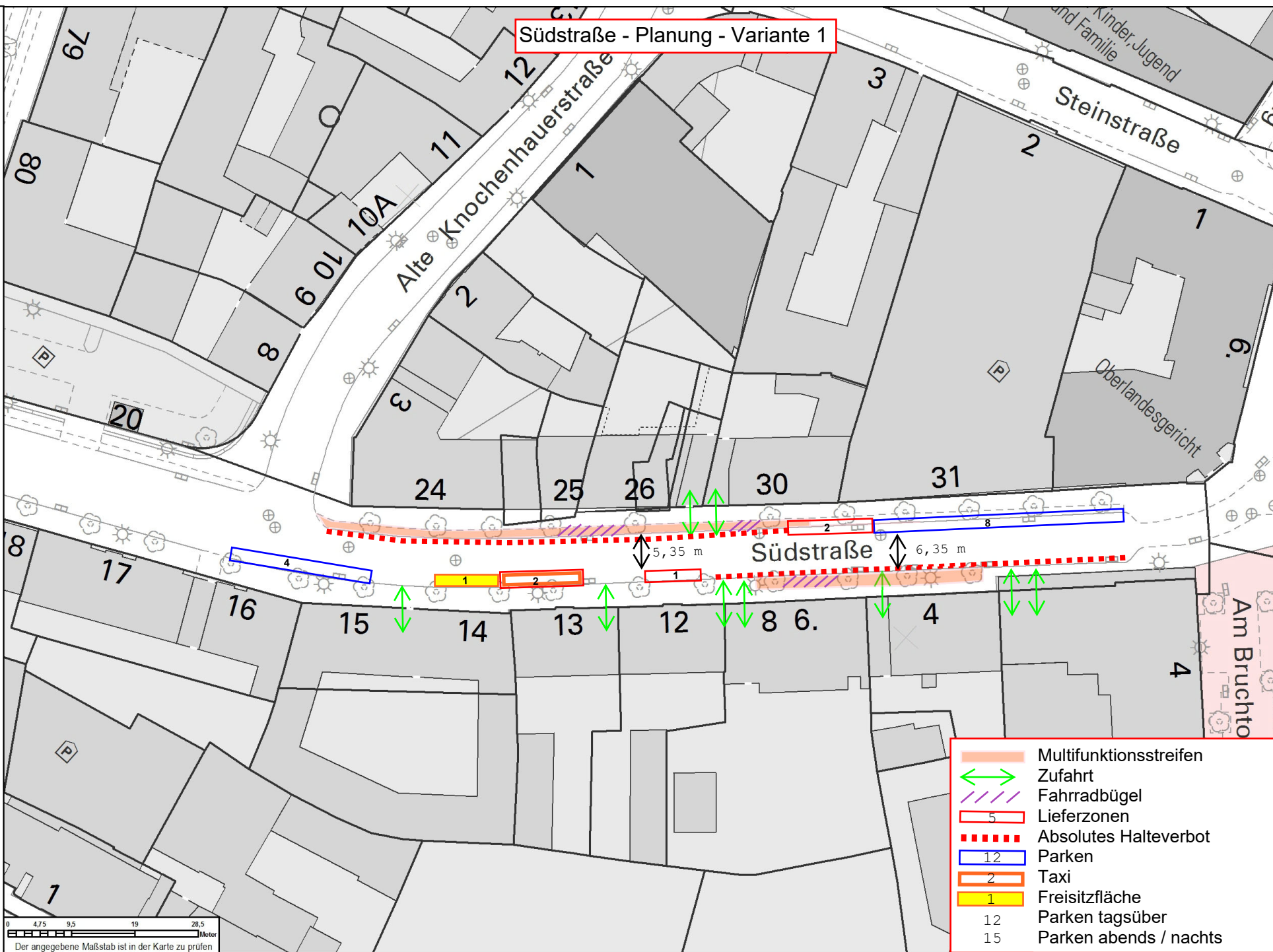
Anlage 1: Bestand

Anlage 2: Planung Variante 1

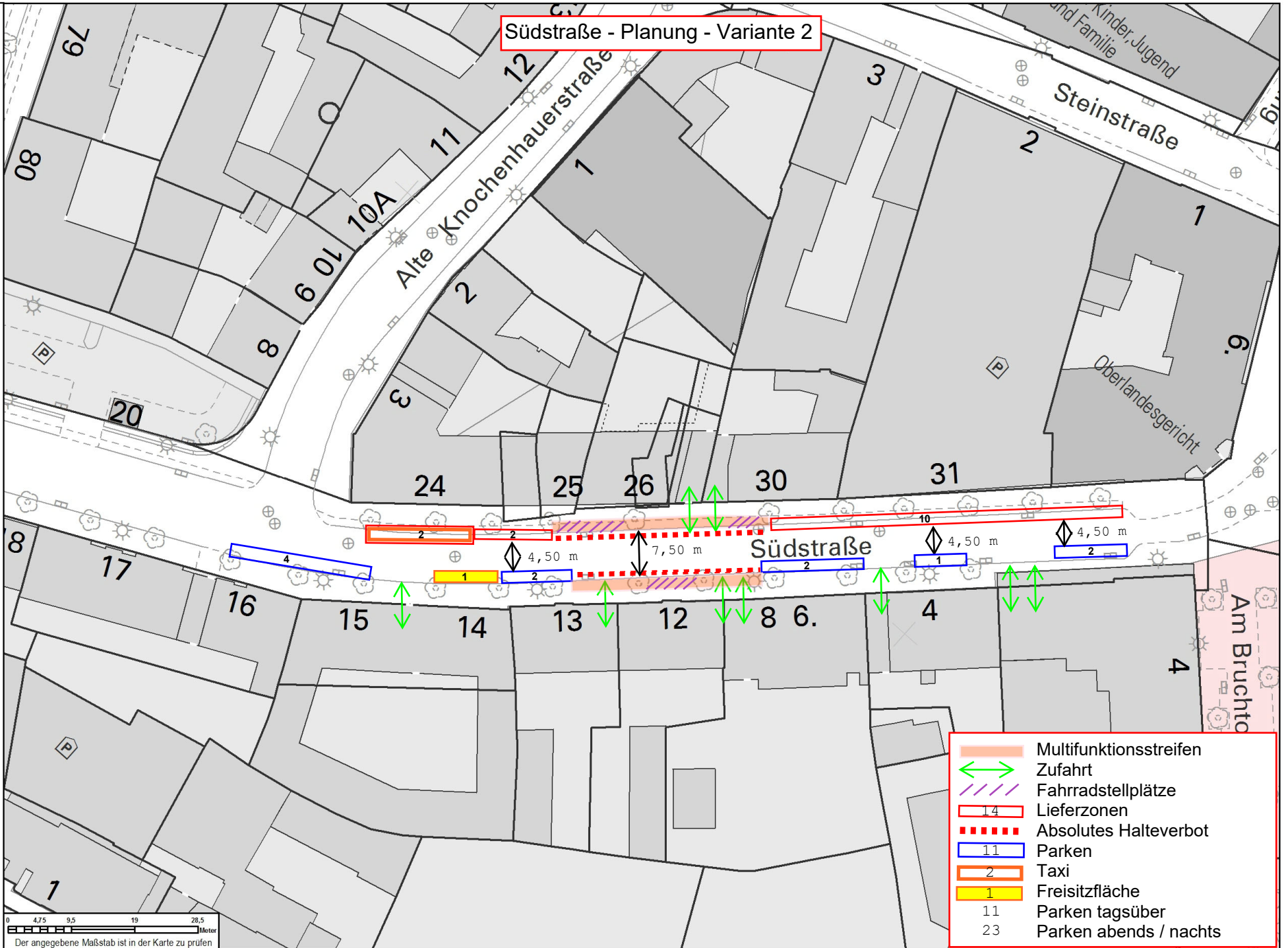
Anlage 3: Planung Variante 2



Südstraße - Planung - Variante 1



Südstraße - Planung - Variante 2



Nur für den
Dienstgebrauch

Ausgabe FRISBI
Angefertigt: 23.06.2023
Maßstab: 1:750

Anlage 3
Januar 2024
66.24



Stadt Braunschweig
Fachbereich Stadtplanung
und Geoinformation,
Abteilung Geoinformation

0 4,75 9,5 19 28,5
Meter
Der angegebene Maßstab ist in der Karte zu prüfen.