



öffentliche Sitzungsvorlage

Ausschuss für Mobilität und Verkehr am 30.05.2022

Amt: 66 Amt für Tiefbau und Verkehr
Verantwortlich: Stefan Sommerfeld, Verkehrsmanager - Amt 66
Vorlagennummer: 2022/66/569

TOP 6

Radangebotsstreifen in der Salzstraße und Mozartstraße

Sachverhalt:

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes Kempten 2030 und des Radwegeplans arbeitet die Stadt Kempten für ein modernes und lückenloses Radwegenetz, mit dem Ziel, den Anteil des Radverkehrs im Modal Split bis 2030 zu verdoppeln.

Die Salzstraße ist gemäß dem Radwegeplan ein zentrales Teilstück einer Nord-Südverbindung für den Radverkehr. Seit 2019 wird städtebaulich und verkehrlich untersucht, wie der Straßenraum zwischen Madlener Straße und Immenstädter Straße umgestaltet werden kann. In einem ersten Schritt soll dafür der Abschnitt zwischen der Mozartstraße und Eberhardstraße umgestaltet werden.

Am 09.02.2022 und am 26.04.2022 veranstaltete der „Freundeskreis für ein lebenswertes Kempten“ zusammen mit dem „Verkehrsclub Deutschland e. V.“ einen Bürgerworkshop zur Entwicklung der Salzstraße.

Verkehrsraumbeschreibung

Im Süden grenzt die Salzstraße an den Knotenpunkt Mozartstraße / Lindauer Straße / Beethovenstraße. Im Norden an den Knotenpunkt Wartenseestraße / Stiftplatz. Sie hat eine Länge von ca. 500 Meter. Die Breite des Straßenraums ist sehr unterschiedlich. Am Knotenpunkt Mozartstraße hat sie eine Breite von 15 Metern und fünf Fahrspuren, an der Eberhardstraße 9 Meter und zwei Fahrspuren und an der Poststraße lediglich 6 Meter. Zum Stiftplatz öffnet sie sich wieder auf 9 Meter. Dementsprechend reduzieren sich die Fahrspuren von fünf Fahrspuren im Süden auf 2 Fahrspuren an der Poststraße.

Die Salzstraße ist eine Hauptverkehrsachse für den MIV. Der durchschnittliche Tagesverkehr beträgt ca. 12.000 Fahrzeuge, der Schwerlastverkehrsanteil ist sehr gering und der Verkehr weist Spitzen in den Morgen- und Abendstunden auf. Dazwischen verbleibt das Verkehrsaufkommen auf hohem Niveau. In der Nacht existiert kein nennenswertes Verkehrsaufkommen. Strukturbedingt ist der Durchgangsverkehrsanteil sehr hoch, da sie die Innenstadt erschließt. Stellplätze entlang der Fahrbahn existieren nicht.

Die Salzstraße wird vom ÖPNV kaum genutzt. Die ÖPNV-Busse biegen bei der Anfahrt zur ZUM entweder vorher ab oder queren sie lediglich. Aktive Bushaltestellen in der Salzstraße existieren nicht.

Durch die Innenstadtnähe, die gemischte Nutzung und die dichte Wohnbebauung

existieren vielfältige Fußverkehrsbeziehungen. Insbesondere der Schülerverkehr zwischen ZUM und diversen Schulen westlich der Salzstraße sorgt für ein hohes Fußverkehrsaufkommen.

Aktuell existiert keine Radwegeinfrastruktur.

Beschreibung der Maßnahme

Zur Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr soll in der Mozartstraße und Salzstraße in jede Fahrtrichtung zwischen Immenstädter Straße und Eberhardstraße ein Radangebotsstreifen mit 1,85 Meter, bzw. ein Radschutzstreifen mit 1,50 Meter angelegt werden. Der verbleibende Straßenraum genügt, um in jede Fahrtrichtung ein Fahrstreifen für den MIV und weiterhin Aufstellflächen für die Linksabbieger zu bieten. Indirekt wirken die Angebotsstreifen als Sicherheitszone zwischen MIV und Fußverkehr.

Zur Bewertung der Leistungsfähigkeit sind die Verkehrsströme zu analysieren und in einer Simulation für den genannten Streckenabschnitt nachzuweisen. Dazu sind auch die Ergebnisse der Grünen Welle im Zuge der Beethovenstraße zu berücksichtigen. Einzelbetrachtungen der Knotenpunkte ohne Betrachtung der Grünen Welle haben bereits leistungsfähige Verkehrsabwicklungen ergeben. Die Simulation soll im nächsten Schritt den Bereich zwischen Mozartstraße und Eberhardstraße umfassen.

Der aktuelle Planfall sieht keine größeren baulichen Maßnahmen vor. Die Radangebotsstreifen sollen im bestehenden Straßenraum markiert werden. Eine Demarkierung der Bestandsmarkierung ist in diesem Maße allerdings nicht möglich, ohne verwirrende Phantommarkierungen zu erzeugen. Daher muss vor der Markierung das Aufbringen einer neuen Deckschicht erfolgen. Die geschätzten Gesamtkosten betragen ca. 380.000 EUR.

Empfehlung

Die Stadtverwaltung empfiehlt, die vorhandene Planung weiterzuentwickeln. Insbesondere die Abwicklung des Fußverkehrs am Knotenpunkt „Am Stadtpark“ erfordert eine weitere Planung für die Einrichtung einer Vollsignalisierung. Auf Grundlage der aktualisierten Planung soll eine Verkehrssimulation erstellt werden. Dem Ausschuss für Mobilität und Verkehr wird am 18.10.2022 ein Beschlussvorschlag zur Umsetzung vorgelegt.

Der Bericht dient zur Kenntnis.

Anlagen:

- Präsentation und Verkehrssimulation von VCDB
- Nicht finale Planung von PBU