

Stadt Reutlingen 66 Amt für Tiefbau Grünflächen und Umwelt Gz.: 66-TF RV DS/hek		<b>23/048/01</b>	03.04.2023
<b>Beratungsfolge</b>	<b>Datum</b>	<b>Behandlungszweck/-art</b>	<b>Ergebnis</b>
BVUA	18.04.2023	Kenntnisnahme öffentlich	

### Mitteilungsvorlage

Auswertung der Evaluationsergebnisse auf der Fahrradstraße Charlottenstraße in der Oststadt

### Bezugsdrucksache

21/006/034, 21/006/001, 20/092/01, 20/006/025, 20/006/017, 20/005/081, 20/005/064, 20/005/049  
17/042/01, 16/042/02.1, 16/042/02, 16/042/01, 15/042/02.1, 15/042/02, 15/042/01

### Kurzfassung

Die Auswertung der Evaluationsergebnisse zeigt, dass die Maßnahme der gegenläufigen Einbahnstraßen zur Verkehrsberuhigung dient und damit die Funktionsfähigkeit der vom Gemeinderat beschlossenen Fahrradstraße gewährleistet wird. Durch die deutliche Reduzierung des motorisierten Verkehrs sowie die Unterbindung des Durchfahrtsverkehrs, konnte der Radverkehrsanteil verdoppelt werden. Ferner sorgt die Maßnahme für eine erhöhte Verkehrssicherheit aller Bürger\*innen sowie insbesondere auch für Schüler\*innen der anliegenden Schulen. Die Verwaltung spricht sich deshalb nach sorgfältiger Abwägung aller Stellungnahmen und Evaluationsergebnisse für einen Fortbestand der Maßnahme sowie einer weiteren Beobachtung aus.

### Sachverhalt

#### 1. Entscheidungsweg für den Bau einer Fahrradstraße

Die Oststadt ist durch die innenstadtnahe Lage ein gemischt genutztes Stadtquartier mit 6.500 Einwohnern\*innen und ca. 5.500 Arbeitsplätzen. An Schultagen wird die Oststadt von ca. 8.300 Schülern\*innen frequentiert. Alle teilen sich den Verkehrsraum gemeinschaftlich.

Die in der Vergangenheit durchgeführten Verkehrszählungen haben gezeigt, dass der Durchgangsverkehr am Gesamtverkehr den geringsten Verkehrsanteil in der Oststadt ausmacht. 85 % des Verkehrs entfallen auf den Ziel- und Quellverkehr. Mit Blick auf die Größe und Strukturdaten des innerstädtischen Quartiers überrascht dies nicht.

Ein Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung 2015 war, dass der Ziel- und Quellverkehr durch die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie des Stadtbusses vermehrt auf den Umweltverbund verlagert werden soll. Maßgeblich wurde damals das neue Stadtbusnetz mit der zentralen Nahverkehrsachse in der Gartenstraße favorisiert. Bei allen Überlegungen muss jedoch die gute Erreichbarkeit der Oststadt – auch mit dem PKW – gewährleistet sein.

In einem letzten Arbeitsschritt wurden die Teilnehmenden daher gebeten, die vorgeschlagenen Maßnahmen unter der Fragestellung „Mit welchen Maßnahmen würden Sie beginnen?“ zu bewerten.

Aus diesem Meinungsbild heraus, wurden die im Beschlussvorschlag der Verwaltung (GR-Drs 16/042/02) aufgeführten Maßnahmen (Planie als Fuß- und Radachse; Fahrradstraße Charlottenstraße und Möblierung und Aufwertung) erarbeitet.

...

Für die Oststadt wurde auf Grundlage der Ergebnisse aus der Beteiligung 2015 und im Jahr 2017 ein „Erlebnistag Oststadt“ durchgeführt, bei dem sich die Bürger\*innen ausführlich an einem Informationsstand über die Umgestaltung der Charlottenstraße zur Fahrradstraße informieren und Anregungen bzw. eine Bewertung durchführen konnten. Die Auswertung hat ergeben, dass ca. 60 % der Teilnehmer\*innen die Umgestaltung der Charlottenstraße zur Fahrradstraße wichtig oder sehr wichtig erachten.

Auf dieser Grundlage erfolgte dann 2017 der Baubeschluss für den Umbau der Charlottenstraße zur Fahrradstraße (GR-Drs 17/042/01), der in 2018 mit 265.000 € Fördermitteln des Landes und des Bundes umgesetzt wurde. Insgesamt sind Gesamtkosten von ungefähr 500.000 € in den Ausbau geflossen.

## **2. Sachstand Charlottenstraße**

Die Fahrradstraße Charlottenstraße ist in die Netzkonzeption „Masterplan Radverkehr – E-Bike-City Reutlingen“ als wichtige Verbindungs- und Verteilerachse für den Radverkehr in der Oststadt integriert. Mit der Fahrradstraße werden wichtige Quell- und Zielpunkte in der Oststadt wie (Berufs-)Schulen, Stadtgarten, Sporthallen und Kindergärten für einen sicheren und attraktiven Radverkehr erschlossen. Das Land Baden-Württemberg hat die Charlottenstraße zudem als regionale Radwegeverbindung in das landesweite „RadNetz BW“ aufgenommen.

### **2.1 Entscheidungsgrundlagen Sperrung**

Die Charlottenstraße hatte trotz der Einrichtung zur Fahrradstraße mit sehr hoher Kfz-Verkehrslast zu kämpfen. Die Stadtverwaltung hat daraufhin eine Probephase für eine Durchfahrtsbeschränkung vorgeschlagen, wofür es bezüglich der Teilentwidmung keine Zustimmung im Gemeinderat gab (GR-Drs 20/092/01).

Nachdem die Probephase für eine Durchfahrtsbeschränkung auf Höhe der Planie vom Gemeinderat abgelehnt wurde, wurden - um die Funktionsfähigkeit der Fahrradstraße zu gewährleisten - weitere Varianten zum Erhalt der Fahrradstraße, zur Unterbindung von Durchgangsverkehr sowie zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geprüft.

Als Empfehlungen werden laut Richtlinien für Anlagen von Stadtstraßen (RASt) Diagonalsperren, entgegengesetzt laufende Einbahnstraßen für den Kfz-Verkehr oder auch der Einbau von Sinuswellen auf der Fahrbahn genannt. Die Beschilderung mit „Anlieger frei“ hat sich in den Untersuchungen als schwer kontrollierbar erwiesen.

Da entgegengesetzt laufende Einbahnstraßen jedes Ziel in der Charlottenstraße auch für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erreichbar machen, wurde diese Verkehrsberuhigung in einem insgesamt ca. 420 m langen Abschnitt geplant, in dem vor allem Schulen, Kindergärten, der Stadtgarten und die Planieachse angesiedelt sind.

In dem Abschnitt liegen neben der Firma RWT und der Matthäus-Beger-Schule die Kindertageseinrichtungen und die Grundstücke der Gebäude 54 und 60-68 mit Zufahrten und Einschränkungen für Anwohner\*innen, Besucher\*innen und Lieferdienste. Über die Zufahrt der Urbanstraße sind alle Grundstücke, unter anderem durch die Nutzung der Bismarckstraße oder Kaiserstraße, jedoch erreichbar. Dennoch geht das mit Einschränkungen in Form von längeren Fahrtstrecken für Anwohner\*innen und Anlieger\*innen einher.

...

Die Anwohner\*innen der Charlottenstraße haben durch die Einbahnstraßenabschnitte allerdings den Mehrwert einer Verkehrsberuhigung und einer höheren Verkehrssicherheit.

Gerade die Anbindung der beiden Schulen Matthäus-Beger-Schule und Isolde-Kurz-Gymnasium und die sicheren Schulwege der vielen Schüler\*innen, die ihren Schulweg zu Fuß oder per Fahrrad bestreiten, wird hierbei besonders berücksichtigt. Die Situation auf der Charlottenstraße, vor allem auch im Ankunftsbereich auf Höhe der Planie, hat sich deutlich verbessert.

## **2.2 Auswertung Verkehrszahlen**

Eine Auswertung der Verkehrszahlen an der Zählstelle auf Höhe der Planie ergibt im Zeitraum seit Beginn der Zählung am 11. Mai 2021 bis zum 7. April 2022 (zehn Monate) einen Kfz-Anteil von 90 % und Radanteil von 10 %.

Nach Umsetzung der verkehrsberuhigenden Maßnahme der gegenläufigen Einbahnabschnitte ergibt sich im Vergleich vom 8. April 2022 bis zum 7. Februar 2023 (zehn Monate) ein Kfz-Anteil von 53 % und Radverkehrsanteil von 47 %. Im laufenden Jahr haben wir aktuell - noch außerhalb der fahrradstarken Monate - 56 % Kfz- und 44 % Radanteil. Die Zahlen zeigen, dass die Funktionsfähigkeit der Fahrradstraße durch die Maßnahme gewährleistet werden kann.

Ebenfalls haben die Falschfahrer\*innen gegen die Fahrtrichtung durch Kontrollen nachgelassen. Von Anfangs über 30 Verstöße während des Zeitraums der Kontrollen sind die Verstöße in den einstelligen Bereichen zurückgegangen.

## **2.3 Verkehrssicherheit**

Ein weiterer Bestandteil der Evaluation ist die Auswertung der Verkehrsunfälle.

Im Zeitraum 24. März 2021 bis 23. März 2022 ereigneten sich insgesamt 30 Verkehrsunfälle. Davon 14 Unfälle im ruhenden Verkehr (Spiegelstreifer), zwei davon Abbiegeunfälle an der Ecke Burgstraße/Charlottenstraße und vier Einbiegeunfälle entlang der Charlottenstraße.

Nach Einführung der Maßnahme in der Charlottenstraße wurden im Zeitraum 8. April 2022 bis 7. Februar 2023 lediglich noch insgesamt elf Verkehrsunfälle gemeldet.

## **2.4 Rechtliche Situation**

Aufgrund der Baukosten für das Projekt hat der Gemeinderat die Errichtung der Fahrradstraße in der Charlottenstraße beschlossen. Nach der Verwaltungsvorschrift zur StVO dürfen Fahrradstraßen nur unter bestimmten Voraussetzungen eingerichtet werden. Eine Voraussetzung ist, dass dort eine "hohe Fahrradverkehrsdichte" herrscht. Dies sollte zunächst mit einer Einengung der Straße auf Höhe der Planie erreicht werden (vergl. GR-Drs 20/092/01), durch welche die Leistungsfähigkeit für Kfz herabgesetzt worden wäre. Diese wurde jedoch nicht umgesetzt, auch aufgrund der Baukosten.

Wie die aus Anlage 1 ersichtlichen Verkehrszahlen zeigen, war obige verkehrsrechtliche Voraussetzung für die Fahrradstraße bis April 2022 nicht erfüllt. Vielmehr dominierte der motorisierte Verkehr mit rund 90 % Anteil das Geschehen. Ohne jegliche Beschränkung für den motorisierten Verkehr hinge die verkehrsrechtliche Anordnung der Fahrradstraße gleichsam "in der Luft", was bei unveränderter Situation dazu führen würde, dass sie wieder aufgehoben werden müsste. In diesem Fall würde die Stadt jedoch nicht nur die vom Gemeinderat beschlossene attraktive und gut angenommene Radverbindung verlieren, sondern auch die in den Umbau der Straße investierten Mittel. Erhaltene Zuschüsse müssten sogar an das Land zurückerstattet werden.

Aus den Verkehrszahlen in Anlage 1 ist auch ablesbar, dass seit Einrichtung der gegenläufigen Einbahnstraßen der Radverkehrsanteil deutlich gestiegen ist und nun die Voraussetzung der StVO voll erfüllt ist. Ein ersatzloser Wegfall der Einbahnstraßenregelung würde jedoch in kurzer Zeit wieder zu den früheren Verkehrsverhältnissen führen. Daher ist die Aufhebung der Einbahnregelung aus verkehrsrechtlicher Sicht nicht möglich, ohne dass eine ähnlich wirksame Ersatzmaßnahme benannt wird.

### **3. Verkehrliche Wertung/Typologie Straßen**

#### **3.1 Charlottenstraße**

Nach der Einrichtung der Fahrradstraße zeigte die Charlottenstraße noch einen hohen Anteil am motorisierten Verkehr von 350 Kfz/h auf. Mit der hohen Verkehrsbelastung wurde sie als Sammelstraße bewertet.

Durch die Einrichtung der gegenläufigen Einbahnstraßen verringerte sich die Verkehrsbelastung auf 63 Kfz/h, wodurch nun eine Klassifizierung als Wohnstraße erfolgt.

Gleichzeitig verdoppelte sich der Radverkehrsanteil im Vergleich zur Situation zuvor, sodass die Charlottenstraße nun eine hohe Radverkehrsdichte aufweist und somit auch rechtmäßig als Fahrradstraße einzustufen ist.

#### **3.2 Kaiserstraße**

Die Kaiserstraße wird als örtliche Quartierstraße gewertet. Sie dient als wichtigste Verbindungsstraße zwischen der Bahnhofstraße und dem Leonhardsplatz. Als Verkehrsstärke ist hier gemäß den Richtlinien (RASt 06) eine Kfz-Belastung von 400-1.000 Kfz/h anzusetzen. Vor dem Bau des Scheibengipfeltunnels lagen die Verkehrszahlen bei ca. 1.100 Kfz/h.

Vor der Unterbrechung der Charlottenstraße lag die Verkehrsstärke bei ca. 480 Kfz/h, nach der Unterbrechung bei ca. 600 Kfz/h. Trotz einer Zunahme bei der Verkehrsstärke, liegt die Kaiserstraße bei der Belastung im mittleren Bereich für ihre Funktion als örtliche Quartierstraße.

#### **3.3 Bismarckstraße**

Die Bismarckstraße wird als Sammelstraße mit einer Kfz-Belastung von 400-800 Kfz/h gewertet. Vor dem Bau des Scheibengipfeltunnels lagen die Verkehrszahlen bei ca. 680 Kfz/h.

Vor der Unterbrechung der Charlottenstraße lag die Verkehrsstärke bei ca. 310 Kfz/h, nach der Unterbrechung ebenfalls bei ca. 310 Kfz/h. In der Bismarckstraße ergibt sich somit keine Veränderung infolge der Sperrung.

#### **3.4 Krämerstraße und Urbanstraße**

Beide Straßen (Krämerstraße, Urbanstraße) werden als Wohnstraßen mit einer durchschnittlichen Verkehrsbelastung von unter 400 Kfz/h klassifiziert. Vor dem Bau des Scheibengipfeltunnels lagen die Verkehrszahlen in der Krämerstraße bei ca. 410 Kfz/h.

...

Vor der Unterbrechung der Charlottenstraße lag die Verkehrsstärke in der Krämerstraße bei 380 Kfz/h, und in der Urbanstraße bei ca. 115 Kfz/h, nach der Unterbrechung in der Krämerstraße bei 360 Kfz/h, in der Urbanstraße bei ca. 84 Kfz/h.

Auf der Krämerstraße ist ebenfalls nachweislich keine erhöhte Verkehrsmenge nachgewiesen worden. Dadurch kann festgehalten werden, dass ein hoher Anteil des Verkehrs in der Charlottenstraße Durchfahrtsverkehr in Richtung Eningen unter Achalm, Pfullingen und weiter auf die Schwäbische Alb war. Folglich erfolgt eine Verkehrszunahme lediglich auf der Kaiserstraße.

#### **4. Petitionen und Stellungnahmen**

##### **4.1 Petitionen**

Im Rahmen der Maßnahme starteten zwei Petitionen auf der Homepage „openPetition“.

Am November 2022 wurde die Petition „Aufhebung der Einbahnstraßenregelung in der Charlottenstraße in Reutlingen“ erstellt. Zum 24. März 2023 hat die Petition 1.348 Unterstützer\*innen, davon 1.085 aus Reutlingen.

Im Januar 2023 startete die Petition „Für sicheres Radfahren auf der Fahrradstraße Charlottenstraße – Einbahnregelung für Kfz beibehalten.“ Zum 24. März 2023 hat die Petition 1.619 Unterstützer\*innen, davon 1.114 aus Reutlingen.

##### **4.2 Faktencheck des AKO zur Situation in der Charlottenstraße vom 13. März 2023**

Darin werden 9 Fakten genannt, die die dauerhafte Umsetzung der entgegengesetzt laufenden Einbahnstraßenabschnitte in Frage stellen.

- Fakt 1: Derzeitige Verkehrsberuhigung belastet die Oststädter
- Fakt 2: Es gibt keine eindeutigen Mehrheiten
- Fakt 3: Gewerbetreibende sind besonders betroffen
- Fakt 4: Die Glaubwürdigkeit der Verwaltung ist beschädigt
- Fakt 5: Klimaschutz und Klimafolgenabwehr sind gesetzt
- Fakt 6: Barrieren verhindern die Entwicklung eines Quartiers
- Fakt 7: Mobilitätswende geht zu Lasten der Schwächsten
- Fakt 8: Die Einbahnstraßenregelung in der Charlottenstraße ist unverhältnismäßig
- Fakt 9: Verkehrskonzepte für mehr Miteinander sind gefragt

##### **4.3 Forderung zum Verbleib der Situation in der Charlottenstraße/ILOS vom 14. März 2023**

- Klimawandel und Mobilitätswende
- Die Einbahnstraßenregelung muss bleiben, weil sie wirksam ist
- Sicherheit für Schüler\*innen, Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen
- Das Versprechen der Stadtverwaltung und des Gemeinderats
- Radverkehrsnetz Baden-Württemberg und Schulwegeplan Matthäus-Beger-Schule
- Kernaussagen der Broschüre „Einladende Radverkehrsnetze“ des Bundesministeriums und Antrag der Bundes CDU/CSU
- Verkaufszahlen von Fahrrad und E-Bikes

...

#### **4.4 Stellungnahme der VCD-Kreisgruppe vom 8. Februar 2023**

Die VCD-Kreisgruppe führt in ihrer Stellungnahme mehrere Argumente an, darunter die negative Auswirkung der Nutzung als Kfz-Durchfahrtsroute auf die Fahrradstraße, Unfallzahlen und Auswirkungen auf den Fußverkehr durch die Seitenraumnutzung des Radverkehrs und kommt zum Ergebnis, dass die Einbahnstraßenregelung bestehen bleiben muss.

#### **4.5 Stellungnahme des ADFC-Kreisverbands Reutlingen zur Einbahnregelung für Kfz in der Charlottenstraße vom 13. Februar 2023**

Der ADFC-Kreisverband Reutlingen legt in seiner Stellungnahme dar, dass die Maßnahme der entgegengesetzt laufenden Einbahnstraßenabschnitte wirksam den motorisierten Durchgangsverkehr blockiert und dadurch nun alle Radfahrer\*innen, vor allem auch Schüler\*innen sicher und bequem ihre Ziele erreichen können.

#### **4.6 Weitere Stellungnahmen und Rückmeldungen**

Folgende weitere Stellungnahmen und Rückmeldungen für den Fortbestand der Fahrradstraße sind bei der Verwaltung schriftlich eingegangen:

- Rückmeldung einer Elternbefragung des (IKG) Isolde-Kurz-Gymnasiums vom 9. März 2023
- Stellungnahme der Matthäus-Beger-Schule aufgrund einer Elternbefragung vom 31. Januar 2023

Weitere Stellungnahmen

- Stellungnahme „Eltern für radelnde Schüler“ vom 20. Februar 2023

#### **5. Ausblick**

Die Verwaltung prüft aktuell eine sinnvolle Fortführung der Fahrradstraße Charlottenstraße in Richtung Hauptbahnhof und den Reutlinger Nordraum als bessere Verknüpfung für den Radverkehr aus der Charlottenstraße in Richtung Norden.

Ferner ermittelt die Verwaltung aktuell Daten und führt umfassende Befragungen für ein gesamteinheitliches Mobilitätskonzept durch. Darüber hinaus sammelt die Verwaltung auch weiterhin Daten und wird zur gegebenen Zeit erneut im Gremium und der Öffentlichkeit über die Entwicklungen im Umfeld der Charlottenstraße berichten.

#### **6. Fazit**

Für die Bewertung des Fortbestandes der Maßnahme wurden die Verkehrszahlen der anliegenden Straßen vor und nach der Maßnahme sowie Unfallstatistiken erstellt und bewertet. Der aktuelle Stand der Petitionen und die eingegangenen Stellungnahmen wurden berücksichtigt.

...

Nach sorgfältiger Abwägung aller Stellungnahmen und der Evaluationsergebnisse ist die Maßnahme der gegenläufigen Einbahnstraßen zur Verkehrsberuhigung, aber vor allem auch zur Unterbindung des Durchfahrtsverkehrs sowie für eine erhöhte Verkehrssicherheit als erfolgreich zu bewerten. Damit können die Voraussetzungen für eine Fahrradstraße gewährleistet werden.

Die Verwaltung spricht sich deshalb für einen Fortbestand und einer weiteren Beobachtung der Maßnahme aus.

gez.

Valin

**Anlagen:**

1. Verkehrszahlen Charlottenstraße
2. Stellungnahme AKO-ILOS-Oststadt
3. Stellungnahme VCD-Kreisgruppe Reutlingen
4. Stellungnahme ADFC-Kreisverband Reutlingen
5. Stellungnahme „Eltern für radelnde Schüler“
6. Stellungnahme der Matthäus-Beger-Schule/Isolde-Kurz-Gymnasium