

30. Oktober 2017

Verkehrinsel Dietlindenstraße Höhe Kunigundenstraße

Antrag:

Der BA-Antrag auf Einrichtung einer Verkehrinsel in der Dietlindenstr. wird erneut geprüft vor dem Hintergrund, dass die Zahlen in der Antragsablehnung fehlerhaft waren:

In der Dietlindenstr. wird auf Höhe der Kunigundenstr. eine Verkehrinsel mit einer Aufstellfläche von 2m angelegt und dafür die KfZ-Spuren auf je ca. 3,40m reduziert. Es wird geprüft, ob die Insel mit ein bis zwei Bäumen bepflanzt werden kann.

Begründung:

1. 2013 wurde die Einrichtung von Schutzstreifen in der Dietlindenstr. zwischen Ungererstr. und Kunigundenstr. sowie die Einrichtung von Radfahrstreifen zwischen Kunigundenstr. und Biedersteinerstr. abgeschlossen (vgl. Vorlage B.5.2.2 der BA-Unterlagen 09/2014). Die Maßnahme war von Seiten des BA zum Schutz der Radfahrer sowie zur Reduzierung der Geschwindigkeiten auf der Dietlindenstraße befürwortet worden.
2. Am 26.10.2016 fand an der Kreuzung Dietlindenstr. / Kunigundenstr. ein Ortstermin mit Vertretern des BA, der Polizei, des Baureferats sowie des KVR statt, bei dem insbesondere das temporäre Linksabbiegen sowie die Sicherheitsaspekte an dieser Kreuzung besprochen wurden. Nach Auskunft der Polizei sind die gemessenen Geschwindigkeiten nach Umbau der Straße noch höher als vorher, da die Fahrspuren für den Motorisierten Individualverkehr sehr breit sind. (Protokoll vgl. Vorlage D.5.1.3 der BA-Unterlagen von 11/2016)
3. Der BA hat weiterhin das Ziel, zur Erhöhung der Sicherheit anwohnender Kinder und Senioren die Geschwindigkeit in der Dietlindenstraße zu reduzieren. Beim genannten Ortstermin verständigte man sich darauf, deshalb einen kommenden Antrag bzgl. einer Verkehrinsel intensiv zu prüfen. Dieser Antrag wurde im März 2017 vom BA beschlossen (Vorlage B.1.2).
4. Leider lehnte die Verwaltung die fachliche Prüfung des Antrages ab (vgl. Vorlage C.5.1.1 der BA-Unterlagen von 07/2017). Darin heißt es: **„Für den Buslinienbetrieb ist eine Fahrstreifenbreite von jeweils mindestens 3,25 m erforderlich. Bei vorhandener Fahrbahnbreite von ca. 8 m würde die Mittelinsel lediglich 1,40 m breit sein, ohne die Radfahrstreifen, noch die Gehwege in ihrer Breite zu reduzieren.**
Für eine Fußgängerüberquerungsanlage ist jedoch eine Breite der Insel von mindestens 2 m (besser 2,5 m) erforderlich um eine ausreichende

Aufstellfläche, insbesondere für Kinderwagen, bieten zu können.

Um eine Mittelinsel mit einer Aufstellfläche von mindestens 2m errichten zu können, wäre ein Kreuzungsumbau mit einer Reduzierung der Seitenbereiche notwendig. Jedoch wird laut Kreisverwaltungsreferat durch einen Umbau und eine damit einhergehende Verschwenkung der Fahrbahn und Radstreifen im Kreuzungsbereich eine Gefährdungssituation erzeugt. Durch die erst in 2013 realisierten Radfahrstreifen wurde die Anzahl der Fahrstreifen reduziert und dadurch eine Überquerbarkeit erleichtert.“

Aufgrund folgender Punkte kann mit diesem Begründungstext eine Ablehnung der Prüfung nicht begründet werden:

- In der täglichen Realität ist die Querung aufgrund der höheren Geschwindigkeiten im Gegenteil noch gefährlicher geworden, was auch die Polizei bestätigt und deshalb regelmäßig Kontrollen durchführt.
- Darüber hinaus sei hier auf die Pläne / BA-Unterlagen B.2.2 von 06/2012 verwiesen. Aus diesen lassen sich folgende Querschnitte (Spurbreiten) der Dietlindenstr. westlich der Kunigundenstr. ablesen:

Vor Umbau:	2,86	2,99		2,94	3,07	= 11,86
Nach Umbau:	1,50	4,50		4,34	1,50	= 11,85
Unser Vorschlag:	1,50	3,42	2,00	3,42	1,50	= 11,84
(Variante max.	1,50	3,25	2,35	3,25	1,50	= 11,85)

- Ein Kreuzungsumbau, eine Reduzierung der Seitenbereiche sowie wesentliche Verschwenkungen der Fahrbahnen lassen sich daraus nicht herleiten. Lediglich die derzeit sehr breiten KfZ-Spuren wären dann etwas schmaler, müssten aber nicht mal auf das Minimum von 3,25 m reduziert werden.

Es gelten weiterhin die bereits in der Vergangenheit angeführten Argumente:

5. Eine Verkehrsinsel würde als „Hindernis“ im derzeit sehr breiten Straßenraum zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit führen, da sowohl optisch als auch bzgl. Spurbreite weniger Platz ist. Bäume würden die optische Platzreduzierung noch verstärken.
6. Nördlich der Dietlindenstraße befindet sich ein reines Wohngebiet, Nahversorgung und Grundschule befinden sich südlich. Dies führt dazu, dass häufig Fußgänger die Dietlindenstraße an besagter Kreuzung queren, auch wenn dies mit großer Unfallgefahr verbunden ist. Hier wäre die Insel doppelt hilfreich: man könnte die Straße mit sicherem Zwischenhalt in der Mitte queren und zusätzlich würden die Fahrzeuge aufgrund der geringeren Spurbreiten langsamer fahren.