

Verkehrsberuhigung Frankenäcker

Die Fraktion der Grünen beantragt die Sperrung der Durchfahrt des motorisierten Individualverkehrs in der Straße „Frankenäcker“ zwischen den Kreuzungen mit den Straßen „Spitzäcker“ und „Frauenweiler Straße“.

Hintergrund

In der Sitzung des Rauenberger Gemeinderates am 19.01.2022 wurde zum Tagesordnungspunkt 2 eine geplante Änderung des Bebauungsplanes „Frankenäcker“ diskutiert.

Aufgrund von Verhinderungen und Befangenheiten war zu diesem Tagesordnungspunkt der Gemeinderat mit etwas mehr als der Hälfte der Gemeinderatsmitglieder knapp beschlussfähig. Durch die Wortmeldungen bezüglich dieses TOPs aus der Bevölkerung zuvor war deutlich geworden, dass die geplanten Änderungen viele Menschen in ihrem alltäglichen Leben betreffen.

Wir möchten ausdrücklich Herrn Bürgermeister Seithel für sein Feingefühl danken, dass er diesen Tagesordnungspunkt nach Beratungen im Gremium und mit dem anwesenden Fachplaner Herr Glup vertagte.

Die diskutierten Änderungen des Bebauungsplanes betreffen im Wesentlichen die zulässigen Einfriedungshöhen durch freiwachsende Hecken zu öffentlichen Verkehrsflächen auf 1,80m und die erhebliche Reduzierung von Sichtwinkeln an Kreuzungen.

Durch die Wortmeldungen aus der Bevölkerung und während der Beratungen im Gremium sind drei unterschiedliche Interessenslagen hervorgetreten:

- A) Der Wunsch nach mehr Privatsphäre durch höhere Einfriedungen gegenüber dem öffentlichen Raum.
- B) Der Schutz von Kindern im Garten vor stark befahrener Straße (Frankenäcker“).
- C) Der Wunsch nach sicherer Nutzung des öffentlichen Raumes durch gut einsehbare Kreuzungsbereiche.

Durch den Fachplaner Herr Glup ist während der Beratungen im Gremium die Aussage getätigt worden, dass nach seinem Dafürhalten, der motorisierte Individualverkehr vorsichtiger in Kreuzungsbereiche einfahren würde, wenn diese schlechter einsehbar seien. Von seiner Seite als auch durch einzelne Wortmeldungen im Gremium wurde davon ausgegangen, dass daher die Reduzierung von Sichtwinkel für eine höhere Verkehrssicherheit führen würden und somit diese drei Interessenslagen miteinander vereinbar wären.

Allerdings widerspricht dies den Erkenntnissen aus der Forschung, wie beispielsweise die Unfallforschung der Versicherer zeigte¹:

¹ Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., Sichere Knotenpunkte, für schwächere Verkehrsteilnehmer, Forschungsbericht Nr. 23

- Ein weiterer wesentlicher Sicherheitsaspekt ist die Einhaltung der Sichtbeziehungen (vgl. u. a. prototypische Merkmale / Konfliktsituationen der Anlage A 7, Tabelle 30, Zeile 2), insbesondere im Bereich von Überquerungen.²
- Zudem kommt, dass Kinder z. T. auch unvermittelt auf die Straße laufen. Wenn zusätzlich die Sichtbeziehungen durch parkende Fahrzeuge am Fahrbahnrand eingeschränkt sind, können herannahende Kraftfahrer oft nicht rechtzeitig bremsen.³
- Auch für den Kfz-Verkehr gilt, dass die Sichtbeziehungen zu anderen Verkehrsteilnehmer von entscheidender Bedeutung sind⁴
- Die Sichtdreiecke sind zudem von beeinträchtigenden Elementen wie Bäumen, Masten, Werbetafeln [...] freizuhalten.⁵

Bei den geplanten Sichtwinkel würden die Sichtbeziehungen aber noch nicht einmal den Bremsweg eines Kfz abdecken:

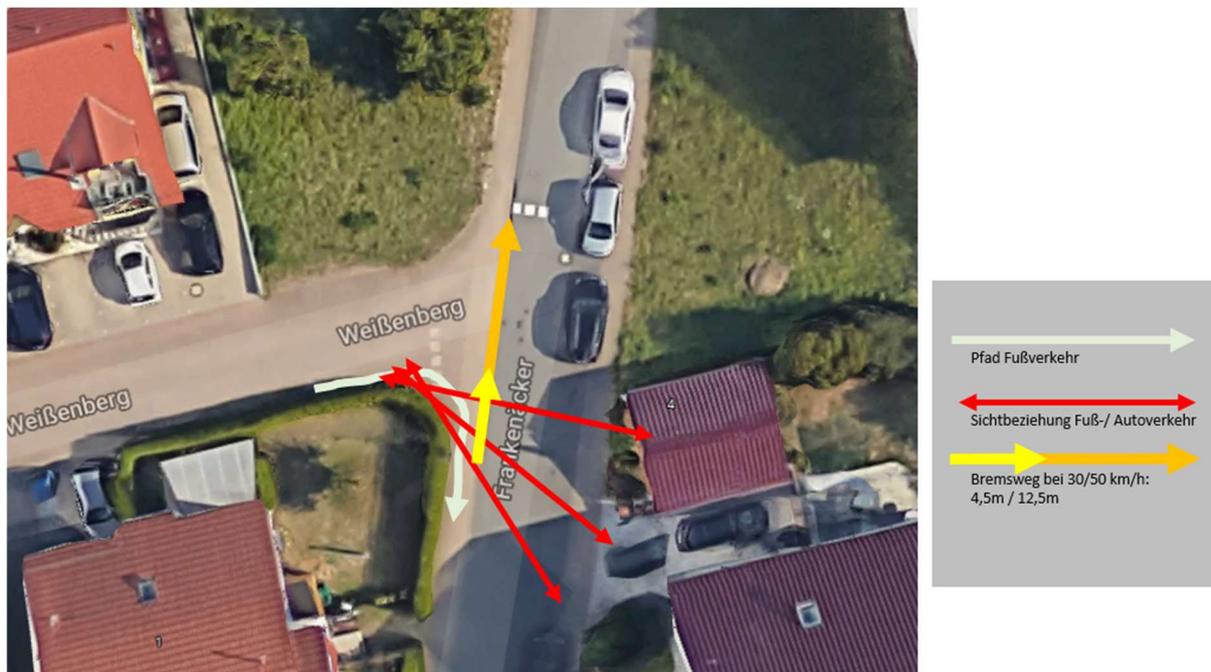


Abb.: 1 Sichtbeziehung Weißenberg/Frankenäcker

<https://udv.de/de/publikationen/forschungsberichte/sichere-knotenpunkte-fuer-schwaechere-verkehrsteilnehmer>

² S.113

³ S114

⁴ S119

⁵ S122

Problemstellung



Abb.: 2 Im gesamten Wohngebiet Frankenäcker typisches Bild: Parken im Kreuzungsbereich, kein Gehweg vorhanden

Parken auf Gehwegen sowie Kreuzungsbereichen wird grundsätzlich von der Stadtverwaltung im gesamten Stadtgebiet toleriert, obwohl der Baden-Württembergischen Verkehrsministers die Behörden durch einen Erlass vom 11.05.2020 an Folgendes erinnerte: „Auch im Ordnungswidrigkeitenrecht gilt trotz des Opportunitätsprinzips der Grundsatz, dass gesetzwidrige Taten im Regelfall zu verfolgen sind.“⁶

Dadurch entstehen schlecht einsehbare Abschnitte und die Fahrbahn wird im Kreuzungsbereich auf eine Fahrspur verengt. Zusätzlich gibt es keine bauliche Trennung zwischen Fahrbahn und Gehweg, weshalb an diesen Engstellen der Gehweg vom motorisierten Verkehr mitgenutzt wird.

rauenberg

Zaun-Diskussion - weniger Sicht, dafür mehr Sicherheit?

Der Rauenberger Gemeinderat diskutiert über die maximal erlaubte Zaunhöhe im Wohngebiet "Frankenäcker". Es gibt Sorgen um die Verkehrssicherheit.

📌 Noch 10 Gratis-Artikel diesen Monat. [RNZonline Angebote](#)

15.01.2022, 06:00 Uhr

Der Sinn besteht in der unverstellten Sicht: 70 Zentimeter darf eine Hecke in Kreuzungsbereichen im Rauenberger Wohngebiet „Frankenäcker“ maximal hoch sein, so wie hier im Bild - ein Teil wurde eigens ausgespart. Foto: Pfeifer

Abb.: 3 Bericht in der RNZ, 25.01.2022. mit beparkter Kreuzung

⁶ Erlass zur Überwachung und Sanktionierung von Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr, <https://drive.google.com/file/d/1Lktf7NRz0g82EfV6ONSr4326CfN1ZPPC/view>

Die Akzeptanz von Infrastruktur wird jedoch maßgeblich davon beeinflusst, ob diese als subjektiv sicher wahrgenommen wird. In zahlreichen Studien wurde die verschiedenen Faktoren analysiert.⁷

Immer wieder werden dabei folgende Faktoren genannt:

Similarly, Fyhri and Hjorthol (2006) studied the factors which are considered by parents as "unsafety" for children on their way to school. 734 parents answered the questionnaire. The most unsafe factors expressed by the parents were respectively as following:

1. High traffic volume and high speed along the road (stated by 63 %)
2. No bicycle lane (stated by 52 %)
3. No footpath (stated by 48 %)
4. No pedestrian crossing (stated by 43 %)
5. Bad winter maintenance (stated by 35 %)
6. High traffic volume and high speed at intersections (stated by 31 %)
7. No signal-controlled pedestrian crossings (stated by 29 %)
8. Lack of light on the road (stated by 29 %)
9. No tunnel or bridge for vulnerable road users (stated by 16 %)
10. Cycle and moped traffic with high speed (stated by 13 %)
11. Other factors (stated by 17 %).

Nielsen, Thesberg, Jensen and Sørensen (2007) have analyzed existing school route surveys carried out in Denmark from 2002 to 2007 in nine of the 13 old municipalities. It comprised 152 schools, and 31,513 children were interviewed. Among almost 32,000 children the following factors were pointed out as unsafe:

1. Many cars (stated by 21 %)
2. High speed (stated by 19 %)
3. Difficult to cross road (stated by 13 %)
4. Cars do not stop (stated by 12 %)
5. Bad sight conditions (stated by 8 %)
6. No footpaths or bicycle lane (stated by 7 %)
7. No light on paths (stated by 4 %)
8. Dangerous junction (stated by 1 %)
9. Many lorries (stated by 1 %).

Abb.: 4 Befragung zu Unsicherheitsfaktoren für Fußverkehr

⁷ S.15 Subjective and Objective Safety - Michael Sørensen, Marian Mosslemi, TOI Report 2009, Insitute of Transport and Economics / <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=11739>

Hinzu kommt, dass Fahrzeugbreiten in den letzten Jahrzehnten deutlich zugenommen haben. Dies hat unter anderem den Effekt, dass geparkte Fahrzeuge nur noch eine deutlich geringe Durchfahrtsbreite auf der Fahrbahn zulassen. Fahrzeugführer:innen gleichen oftmals diese Breite durch halbseitiges Parken auf den Gehwegen aus, welches ebenfalls durch die Ordnungsbehörden toleriert wird, aber die Sichtbarkeit, Barrierefreiheit und Schutzraum für den Fußverkehr weiter einschränkt.

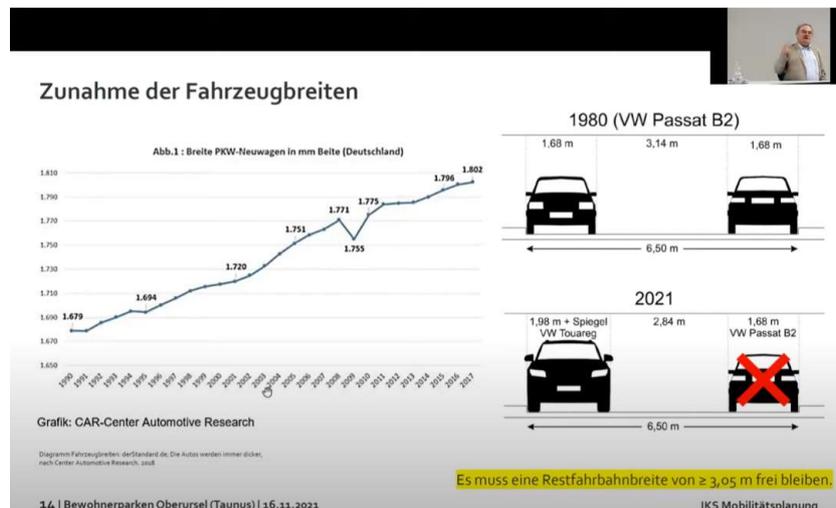


Abb.: 5 Fahrzeugbreiten 1980/2021 im Vergleich⁸

Vor dem Hintergrund, dass die Straße „Frankenäcker“ häufig sowohl von Schul- und Kindergartenkinder zur Mannabergschule sowie den Kindergärten genutzt wird, als auch von jungen Familien, Seniorinnen und Senioren zu den Supermärkten, sollte der Fuß- und Radverkehr im Zuge der Bebauungsplanänderung entsprechend gewürdigt werden.

Erschwerend ist zudem, dass in vielen Seitenstraßen, wie Weißenberg, gar keine Gehwege vorhanden, die Fahrbahnseiten zugeparkt sind und oftmals vom motorisierten Verkehr erwartet wird, dass Fußgänger die Fahrbahn schleunigst zu räumen haben.

Es lässt sich zudem festhalten, dass bei allen Interessenslagen die grundlegende Problemstellung die gleiche ist: Der motorisierte Individualverkehr ist für das Wohngebiet zu einer Belastung geworden. Die Verkehrsbelastung besteht vor allem auf unnötigem Durchgangsverkehr als auch mangelnder Durchsetzung geltender Verkehrsregeln.

⁸ Workshop Bewohnerparken vom 16.11. Bahnhof + Quartier Oberursel Liebfrauen, IKS Mobilitätsforschung.
<https://www.youtube.com/watch?v=Od5ps0pPrtM>

Lösungsvorschlag

Die Fraktion der Grünen im Rauenberger Gemeinderat bittet, neben der Durchsetzung von geltendem Verkehrsrecht, daher die Stadtverwaltung die Möglichkeiten einer Durchfahrtsperre zwischen der Kreuzung „Frankenäcker“ / „Spitzäcker“ und „Frankenäcker / Frauenweiler Straße“ mit einem temporären Modalfilter auszustatten, der nur Rad- und Fußverkehr zulässt.

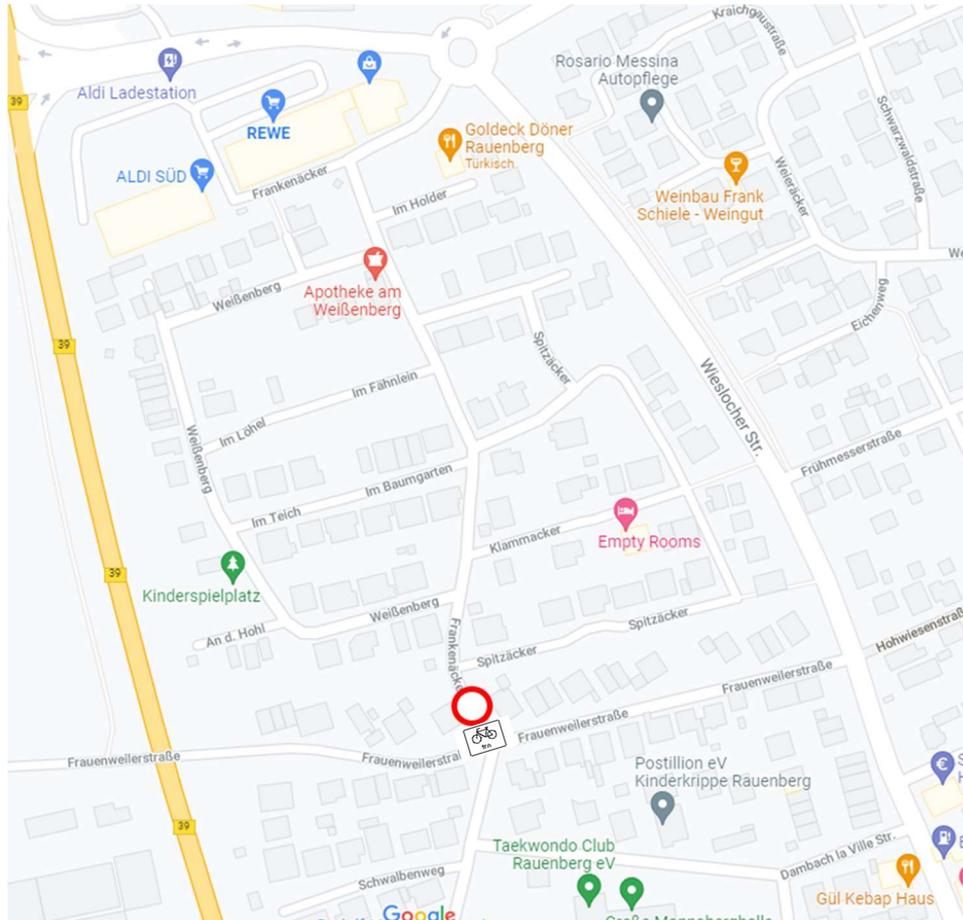


Abb.: 6 Lage des Modalfilters, maps.google.de

Die Straße Frankenäcker wird unter Umständen, beispielsweise bei Straßensperrungen in der Wieslocher Straße am Rathausplatz, auch durch den ÖPNV genutzt, weshalb der Modalfilter entfernbar sein muss.

Der MIV hat jedoch keinerlei Einschränkungen zu erwarten, da der Verkehr problemlos über die gut ausgebauten Wieslocher Straße ein- und ausfahren kann. Entsprechende gesonderte Regelungen der Einfriedungshöhen entlang der Wieslocher Straße sind in der geplanten Bebauungsplanänderung zu Recht enthalten.

Die Kreuzung Frankenäcker/Spitzäcker könnte als Wendehammer für Ver- und Entsorgungsverkehr genutzt werden.



Abb.: 7 Kreuzung Frankenäcker/Spitzäcker

Beispiel für einen Modalfilter:



Abb.: 8 Moved Planters, London, Jack Fifiel - <https://www.flickr.com/photos/jackfifiel/50579500182/>

Durch den dann erheblich reduzierten motorisierten Individualverkehr würden Rad- und Fußverkehr geschützt, sowie der Bedarf auf Privatsphäre und Lebensqualität im Wohngebiet nachgekommen.



Abb...: 9 Mögliche Umsetzungsvariante

Mit freundlichen Grüßen,

Manuel Steidel

Für die Fraktion DIE GRÜNEN