



Kreisverband Passau
Freyung-Grafenau e.V.

Vorsitzender:
Bernd Sluka
Dr.-Karl-Fuchs-Straße 25
94034 Passau
Tel. (0176) 42063287
E-mail:
passau@vcd-bayern.de

Passau, 18. November 2013

Gutachten zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Südallee in Pocking

Bestandsaufnahme

Die Südallee in Pocking ist eine typische Wohnsammelstraße. Sie erschließt ein Siedlungsgebiet von etwa 54 ha sowie einige noch nicht bebaute Freiflächen. Im Osten der Straße befindet sich ein Schulzentrum mit Grundschule und Gymnasium.

Die Südallee verläuft von der Würdinger Straße in west-östlicher Richtung auf einer Länge von 1100 m durch das Siedlungsgebiet, wobei kurze Stücke einseitig anbaufrei sind. Die Straße ist in ihrem inneren Bereich (zwischen Einmündung Sudetenstraße und Siebenbürgenstraße) mehrfach durch Fußgängerüberwege mit schmaler Mittelinsel sowie Kurven in Abschnitte gegliedert.

Der Querschnitt beträgt durchgehend 12,50 m und unterteilt sich in 1,45 m Gehweg, 2,00 m Grünstreifen, 7,50 m Fahrbahn sowie 1,45 m Gehweg. Der Grünstreifen verläuft an der Nordseite der Straße. Er wird durch zahlreiche Grundstückszufahren unterbrochen und ist zwischen Südallee 31 und Südallee 1 sowie Südallee 63 und Südallee 55 auf kurzen Stücken befestigt, die von wenigen Pkw als Parkstreifen verwendet werden. Im Westteil der Straße sind auf 90 m Länge die Richtungsfahrestreifen durch eine Mittelinsel mit Begrünung und zwei Durchlässen getrennt.

Vereinzelte Pkw parken auf der Fahrbahn. Dadurch wird die Sicht auf die Aufstellflächen der Fußgängerüberwege stellenweise beeinträchtigt.

Die Straße knickt im weiteren Verlauf bei Wolfing als Vorfahrtstraße nach Norden ab und mündet nach 430 m in die Hartkirchener Straße. Im diesem Teil wechselt der Charakter der

Straße. Hier ist sie auf der Ostseite komplett anbaufrei; 80 m sind der Westseite führen an Wohnhäusern, die restlichen 350 m am Schulzentrum vorbei.

In diesem östlichen Abschnitt beträgt der Querschnitt 11,60 m. Davon sind 0,80 m unbefestigter Seitenstreifen, 6,00 m Fahrbahn, 2,20 m Grünstreifen und 2,40 m asphaltierter Seitenraum auf der Westseite, der als gemeinsamer Geh- und Radweg (Zeichen 240 StVO) in beiden Fahrtrichtungen ausgewiesen ist. Der Geh- und Radweg wird durch Zufahrten zum Schulzentrum, insbesondere zu Parkplätzen und einer Bushaltestelle mehrfach gequert. Auf der Fahrbahn und im Seitenraum wurden keine parkenden oder haltenden Fahrzeuge angetroffen. Zwischen der Einmündung Leopold-Krönner-Straße und dem Ende der Straße bei der Hartkirchener Straße, also im Wesentlichen vor dem Schulzentrum, wurde ein absolutes Haltverbot angeordnet. Gegenüber des Schulzentrums befindet sich eine Grünanlage mit einem kleinen See.

Öffentlicher Linienverkehr ist nicht vorhanden. Wenige Schulbusse durchfahren die Straße. Die Straße ist Schulweg. Radverkehr hat einen merklichen Verkehrsanteil. Radverkehrsanlagen sind bis auf den Geh- und Radweg im östlichen Abschnitt keine vorhanden. Eine Verkehrsbeobachtung ergab, dass die Radfahrer fast ausschließlich verbotenerweise auf den Gehwegen fahren.

Verkehrsbelastung

Zur Ermittlung der Verkehrsstärken wurden im Zeitraum vom 4. bis 11. Oktober 2013 sowie vom 18. bis 25. Oktober 2013 Zählungen mit Seitenradar Sierzega SR4 durchgeführt. Die erstgenannte, östliche Messstelle befand neben der Einmündung der Königsberger Straße auf Höhe des Anwesens Südallee 83, die westliche Messung fand zwischen den Einmündungen Pfarrerland und Klingerfeldstraße auf Höhe des dortigen Kinderspielplatzes statt.

An der östlichen Messstelle wurde eine DTV von 3952 Fahrzeugen pro Tag ermittelt. Der Schwerverkehrsanteil betrug 2,4 %. Werktags wurden im Mittel 4371 Fahrzeuge gezählt, maximal 4651 am Freitag. Die mittlere Spitzenbelastung betrug 356 Fahrzeuge pro Stunde, werktags 405. Das absolute Maximum trat am Donnerstag gegen 16:30 Uhr mit 521 Fahrzeugen pro Stunde auf.

Die westliche Messstelle weist mit 4450 Fahrzeugen pro Tag eine signifikant höhere Verkehrsbelastung auf. Der Schwerverkehrsanteil ist hier jedoch mit 1,4 % deutlich geringer.[1] Werktags wurden hier 4590 Fahrzeuge gezählt, maximal 4851 Fahrzeuge am Donnerstag. Auffällig ist die ungewöhnlich hohe Verkehrsbelastung am Samstag, die mit 4470 fast genauso wie werktags ausfällt. Die mittlere Spitzenbelastung betrug 359 Fahrzeuge pro Stunde, werktags 402. Das absolute Maximum trat hier am Freitag um 12:15 Uhr mit 444 Fahrzeugen pro Stunde auf.

Die Auswertungen der Messungen sind im Anhang dokumentiert.

[1] Im östlichen Teil nahe des Schulzentrums wurden Schulbusse mit erfasst, was den Unterschied erklären kann

Geschwindigkeiten

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h. Im Westteil der Straße zwischen der Würdinger Straße und der Einmündung Klingerfeldstraße ist sie mit Zeichen 274 StVO auf 30 km/h herabgesetzt.

Zur Geschwindigkeit ergaben die durchgeführten Messungen das folgende Bild: Die Beschränkung auf 50 km/h wird im Großen und Ganzen eingehalten. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 41,4 km/h, die v_{85} 48,8 km/h[2]. Allerdings fuhr noch 9 % der Fahrzeuge zu schnell mit Spitzenwerten bis 80 km/h. Das zeitliche Verhalten ist unauffällig. Es zeigt sich die übliche leichte Steigerung der Geschwindigkeiten in den späten Abendstunden.

Im westlichen Abschnitt der Straße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h war die mittlere Geschwindigkeit mit 40,8 km/h kaum geringer als im 50-km/h-Bereich, ebenso die v_{85} bei 48,5 km/h. 90 % der Fahrer sind zu schnell unterwegs. Der gemessene Spitzenwert von 104 km/h liegt bei fast dem 3,5-fachen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Die an dieser Stelle gemessene Geschwindigkeitsverteilung ist fast deckungsgleich mit der Verteilung im 50-km/h-Bereich. Die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wird faktisch ignoriert.

Die Auswertungen der Messungen sind im Anhang dokumentiert.

Lärmbelastung

Im Zeitraum zwischen 20. und 23. Oktober 2013 wurden ergänzend Lärmmessungen vorgenommen. Die Messungen erfolgten an der Außenseite von Wohnhäusern auf Höhe der Gebäudefront. Zum Einsatz kam ein Schallpegel-Messgerät mit Datenaufzeichnung. Die Messperioden umfassten jeweils 24 Stunden mit 6000 Messpunkten (Abstand 14,4 Sekunden), so dass ein umfassendes Bild der tatsächlichen Lärmbelastung der Anwohner erstellt werden konnte.

Eine Messung erfolgte ab 20. Oktober 2013 beim Anwesen Südallee 88. Der gemessene Tagesmittelwert L_D überschreitet mit 60,5 dB merklich den Vorsorgegrenzwert der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) von 59 dB. Das Nachmittel L_N liegt mit 49,0 dB gerade am Grenzwert von 49 dB. Nächtliche Einzelereignisse wurden bis zu 71,5 dB festgestellt, 22,5 dB über dem Mittelungswert. Das Gesamtmittel L_{DEN} betrug 58,8 dB. Die Rechnung nach Anlage 1 der 16. BImSchV[3] unter Verwendung der erfassten Verkehrsstärken ergibt die Beurteilungspegel $L_{r,T} = 62,1$ dB (Tag) und $L_{r,N} = 52,0$ dB (Nacht), die die Vorsorgegrenzwerte deutlich überschreiten.

Eine zweite Messung fand ab 22. Oktober 2013 beim Anwesen Südallee 10 statt. Hier wurde ein Tagesmittelwert L_D von 59,7 dB festgestellt, der geringfügig über dem Vorsorgegrenzwert der 16. BImSchV liegt. Das Nachmittel L_N bleibt mit 46,9 dB unter dem Grenzwert. Nächtliche Einzelereignisse wurden bis zu 67,5 dB festgestellt, 20,6 dB über dem Mittelwert. Das

[2] 85 % der Fahrzeuge überschreiten diese Geschwindigkeit nicht.

[3] zugrunde gelegte Abstände zwischen Gebäude und Fahrstreifenmitte: 11 bzw. 15 m, Höhe des Immissionsorts 5 m über der Fahrbahn

Gesamtmittel L_{DEN} betrug 58,1 dB. Die Berechnung nach Anlage 1 der 16. BImSchV[4] ergibt die Beurteilungspegel $L_{r,T} = 65,2$ dB (Tag) und $L_{r,N} = 55,0$ dB (Nacht), die die Vorsorgegrenzwerte deutlich überschreiten.

Qualitäten und Mängel

Die Fahrbahn der Südallee ist mit 7,50 m überbreit. Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)[5] empfehlen als Maximalbreite für eine Sammelstraße dieser Verkehrsstärke eine Breite von 5,50 m. Dagegen liegen die Gehwegbreiten mit 1,40 bis 1,45 m deutlich unterhalb der vorgegebenen Richtwerte ab 2,50 m. Die Gehwege können daher keinesfalls für das Radfahren freigegeben werden; auch das vorhandene Radfahren auf den Gehwegen ist möglichst zu unterbinden.

Positiv wirkt sich die klare Gliederung der Straße und die zahlreichen Fußgängerüberwege aus. Dadurch gelingt es, die gefahrenen Geschwindigkeiten zwischen Wolfing und der Einmündung Sudetenstraße im zulässigen Bereich zu halten. Auch gelegentlich am Fahrbahnrand parkende Fahrzeuge wirken merklich geschwindigkeitsdämpfend. Anders stellt sich die Situation im westlichen Teil der Straße dar. Hier verläuft die Straße auf 450 m nahezu geradlinig. Verzögernde Elemente fehlen im 30-km/h-Bereich vollständig. Die Trennung der Fahrstreifen durch einen Grünstreifen wirkt zusätzlich verkehrsbeschleunigend. Daher ist es nicht verwunderlich, dass hier die zulässige Geschwindigkeit erheblich überschritten wird. Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen sollten unbedingt ergriffen werden.

Das Verkehrsaufkommen an Werktagen zeigt nicht die für eine Sammelstraße oder Wohnstraße typische Charakteristik. Es wäre zu erwarten, dass der aus der Siedlung abfließende Verkehr morgens sein Maximum erreicht, während am Nachmittag/Abend der Rückverkehr in die Siedlung dominiert. Doch an der Südallee zeigen sich auch Nachmittags bis 17 Uhr deutliche Verkehrsströme, die aus der Siedlung heraus führen. Das weist darauf hin, dass die Straße zu einem erheblichen Anteil (etwa 50 bis 100 Fahrzeuge pro Stunde) von Durchgangsverkehr als südliche Ortsumfahrung genutzt wird.

Eine ähnliche Anomalie zeigt sich am Samstag in etwas geringerer Ausprägung: Gegen 11 Uhr fließt mehr Verkehr in die Siedlung von Osten nach Westen, während ab Mittag der Verkehr Richtung Osten aus der Siedlung heraus überwiegt. Offenbar wird die Südallee zu dieser Zeit als Durchgangsstraße und Verbindung zu den Supermärkten im Südwesten Pockings befahren.

Deutliche Verkehrsmehrbelastungen entstehen im Zusammenhang mit dem Schulbetrieb. Etwa 70 Fahrzeuge[6] durchfahren in der Zeit zwischen 7 und 8 Uhr die Südallee von Westen nach Osten zum Schulgelände und eine ähnliche Zahl wieder zurück. Es steht zu vermuten, dass es sich um Zubringerverkehr der Eltern aus dem westlichen Bereich zur Schule handelt.

[4] zugrunde gelegte Abstände zwischen Gebäude und Fahrstreifenmitte: 8 bzw. 12 m, Höhe des Immissionsorts 1,5 m über der Fahrbahn

[5] Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06), Köln 2006

[6] darunter nur 5 Lkw oder Busse

Eine etwa gleich hohe Zahl an Fahrzeugen kommt morgens zur Schule aus Richtung Osten und verlässt sie dann wieder über die Königsberger Straße und Südallee zurück nach Osten. Dabei dürfte es sich ebenfalls größtenteil um Zubringerverkehr der Eltern mit privaten Pkw handeln. Auch gegen 13 Uhr zeigen sich deutliche Verkehrsspitzen, bedingt durch elterliche Fahrdienste mit Pkw.

Eine weitere Verkehrszunahme und zunehmende Belastung der Anwohner wird sich ergeben, wenn die unbebauten Flächen erschlossen und das Einzugsgebiet der Straße damit vergrößert wird. Diese zusätzliche Verkehrsmenge gilt es bei heutigen Planungen zur Straßengestaltung zu berücksichtigen.

Die nach der 16. BImSchV berechneten Beurteilungspegel überschreiten die Immissionsgrenzwerte für Verkehrslärm um bis zu 6,2 dB (Tag) und 6,0 dB (Nacht), liegen aber noch unter den Grenzwerten für Lärmsanierung[7]. Die durch Messung ermittelten tatsächlichen Lärmpegel liegen über dem Belästigungsbereich und an der Grenze, ab der Gesundheitsbeeinträchtigungen zu befürchten sind. In jedem Fall mindern sie die Aufenthaltsqualität an und in der Straße. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfiehlt einen mittleren Nachtpegel von maximal 40 dB von an der Außenseite von Schlafzimmern.[8] Dieser Grenzwert zur Gesundheitsvorsorge wird an der Südallee zumindest bei zur Straße orientierten Schlafzimmern, mehrfach überschritten. Einzelerignisse sind um mehr als 20 dB lauter als der nächtliche Mittelwert. Das kann zum Aufwecken der Schlafenden in der Nacht führen.

Ziele

Aus der voranstehenden Analyse lassen sich folgende Ziele ableiten:

- Die für eine Sammelstraße überbreite Fahrbahn sollte merklich verschmälert werden.
- Zum Schutz der Fußgänger und Sicherung des Schulwegs sind die Radfahrer von den schmalen Gehwegen zu entfernen.
- Der Radverkehr sollte durch Radverkehrsanlagen oder eine wirksame Geschwindigkeitsdämpfung in der gesamten Straße gesichert werden.[9]
- Der Durchgangsverkehr sollte möglichst reduziert werden. Eine Wohnsammelstraße dient der Erschließung einer Siedlung. Wegen der zahlreichen unmittelbaren Anlieger sollte sie nicht als Umfahrungsstraße missbraucht werden.
- Eine Verringerung der Lärmbelastung ist anzustreben.
- Im westlichen Abschnitt sollten Maßnahmen zur wirksamen Geschwindigkeitsdämpfung umgesetzt werden. Die Geschwindigkeit ist eventuell auch im gesamten Verlauf der Straße weiter abzusenken.

[7] für ein Wohngebiet: 70 dB (Tag) und 60 dB (Nacht)

[8] <http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/noise/data-and-statistics>

[9] vgl. RASt, Abschnitt 5.2.3 Sammelstraße

Maßnahmen

Bei den vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation wird davon ausgegangen, dass erhebliche Umbauten des Querschnitts aus Kostengründen nicht erfolgen können. Daher kommen der für eine Straßenbreite von 12,50 m empfohlene Querschnitt der RASSt für eine Sammelstraße[10] nicht in Betracht. Die Vorschläge umfassen vielmehr Markierungen, verkehrsrechtliche und verkehrslenkende Maßnahmen, die mit wenig Aufwand zu realisieren sind. Die bestehende Aufteilung wird dabei grundsätzlich beibehalten. Flächenreserven sollten zunächst dem Fußgängerverkehr, dem Aufenthalt und gegebenenfalls dem Radverkehr zu Gute kommen.

1. beidseitige Schutzstreifen

Zur Sicherung und Führung des Radverkehrs sollten auf der Fahrbahn zwischen der Würdinger Straße und der abknickenden Vorfahrt bei Wolfing beidseitig Schutzstreifen in Regelbreite von jeweils 1,50 m markiert werden. Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)[11] ordnen die Südallee bei etwa 400 Kraftfahrzeugen pro Stunde und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h an der Grenze zwischen dem Bereichen I und II ein.[12]. Bereich I sieht vor, große Fahrbahnbreiten durch möglichst breite Schutzstreifen zu gliedern. Bereich II möchte durch Schutzstreifen ein Angebot für Radfahrer schaffen. Schutzstreifen sind hier schon geboten, um Radfahrer auf der Fahrbahn zu führen und so das Radfahren auf dem Gehwegen zu reduzieren.

Die verbleibende Restfahrbahn ist mit 4,50 m Breite ausreichend für die unbehinderte Begegnung von Pkw. Bei der vorliegenden Verkehrsstärke und dem geringem Lkw-Anteil ist der Verkehrsablauf problemlos. Diese Querschnittaufteilung entspricht bis auf die zu schmalen Gehwegbereiche dem empfohlenem Querschnitt 3.5 der RASSt für Sammelstraßen[13] und dem Regelquerschnitt für Hauptverkehrsstraßen mit Schutzstreifen.[14]

Das Parken auf der Fahrbahn wird durch die Schutzstreifen verboten, das Halten bleibt jedoch erlaubt. Auch die wenigen Parkstreifen an der Nordseite der Straße sollten möglichst aufgelassen werden. Parkraumangebot ist auf privaten Flächen und den angrenzenden Wohnstraßen ausreichend vorhanden. Sollen die Parkstreifen weiter genutzt werden, müssten zwischen Schutzstreifen und Parkständen Sicherheitstrennstreifen von mindestens 0,50 m Breite vorgesehen werden.

Die Schutzstreifen sind an den Fußgängerüberwegen mit Mittelinsel jeweils 20 m vor der Mittelinsel zu unterbrechen und anschließend fortzuführen. Neben dem trennenden Mittelstreifen auf Höhe des Spielplatzes sind keine Schutzstreifen möglich. Trotzdem

[10] RASSt, S. 41

[11] Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), Köln 2010

[12] vgl. ERA Abschnitt 2.3

[13] RASSt, S. 41

[14] RASSt, Tabelle 7, S. 69

sollten gerade hier Maßnahmen umgesetzt werden, die das Radfahren auf der Fahrbahn erleichtern. Viele Radfahrer empfinden es als unangenehm, von Autos „verfolgt“ zu werden, die nicht überholen können, und fahren deswegen auf den Gehwegen. Daher sollte in Betracht gezogen werden, den Mittelstreifen baulich zu entfernen. Siehe dazu auch unter 3.

Die Verschmälerung der für Kraftfahrzeuge zur Verfügung stehenden Restfahrbahn verringert die gefahrenen Geschwindigkeiten. Die schmalere Restfahrbahn und die geringeren Geschwindigkeiten tragen dazu bei, dass die Straße für Durchgangsverkehr unattraktiver wird. Der Lärmpegel sinkt durch die geringeren Geschwindigkeiten, weniger Durchgangsverkehr und dem vergrößerten Abstand zwischen der Lärmquelle und dem Immissionsort, wenn die Kraftfahrzeuge näher an der Fahrbahnmitte fahren. Das Verbot, auf der Fahrbahn zu parken, verbessert die Sichtverhältnisse an den Fußgängerüberwegen.

2. wirksame Geschwindigkeitsdämpfung

Scheiden Schutzstreifen aus, sollte der Radverkehr in der Straße durch eine wirksame Verringerung der Geschwindigkeiten gesichert werden.[15] Dazu wäre die zulässige Geschwindigkeit in der gesamten Straße auf 30 km/h zu begrenzen und es müssten weitere Maßnahmen zur effektiven Einhaltung dieser Grenze getroffen werden. Beispielsweise könnten Fahrbahnversätze durch wechselseitig eingerichtete und durch Gehwegnasen abgesicherte Längsparkstände auf der Fahrbahn dazu herangezogen werden.

Die wirksame Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h verbessert die Verträglichkeit von Mischverkehr auf der Fahrbahn und die Akzeptanz des Radfahrens auf der Fahrbahn. Radfahrer nehmen in der Regel dieses Angebot an fahren seltener auf Gehwegen. Gleichzeitig reduziert eine tatsächlich auf 30 km/h verringerte Geschwindigkeit die Lärmemissionen um etwa 3 dB. Auch Durchgangsverkehr wird damit effektiv verringert, was eine weitere Lärmreduzierung zur Folge hat.

3. Geschwindigkeitsdämpfung im westlichen Bereich

Im westlichen, auf 30 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit begrenzten Bereich sollte deren Einhaltung dringend verbessert werden. Das wird nicht ohne bauliche Maßnahmen möglich sein. Zum einen sollte der Mittelstreifen im Bereich des Spielplatzes entfernt werden, weil die Trennung der Richtungsfahrestreifen im Zusammenhang mit deren Überbreite den Verkehr beschleunigt. Auch würde durch die Entfernung des Mittelstreifens eine Fortsetzung der Schutzstreifen in diesem Bereich ermöglicht. Zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Abschnittsbildung wären stattdessen auch hier weitere Fußgängerüberwege einzurichten.

Alternativ zur Entfernung des Mittelstreifens könnten in diesem Bereich Plateauaufpflasterungen[16] mit Durchlass für Radfahrer am Fahrbahnrand die Geschwindigkeiten effektiv senken.

[15] vgl. RASSt, Abschnitt 5.2.3 Sammelstraße

[16] vgl. RASSt Abschnitt 6.2.1.1

4. verkehrslenkende Maßnahmen

Die Wegweisung an der Würdinger Straße weist die Ziele Hartkirchen und Oberindling über die Südallee aus und zieht so Durchgangsverkehr in die Siedlung. Gleiches gilt für die Gegenrichtung, wo in der Hartkirchener Straße die Wegweisung nach Bad Füssing nach links über die Südallee zeigt. Diese Verkehre wären sinnvoller über die parallel zur Südallee verlaufende Bundesstraße B 12 als innerörtliche Hauptverkehrsachse zu führen. An der Kreisstraße PA 58 aus Bad Füssing wird an den Vorwegweisern vor dem Kreisverkehr mit der Staatsstraße St 2117 sowie der Ausfahrt von der B 12 das Schul- und Sportzentrum über die Würdinger Straße und damit die Südallee angekündigt, obwohl der Kreisverkehr eine direkte Zufahrt zur B 12 bietet und der Weg über die B 12 schneller wäre.

Diese Wegweisungen sollten angepasst werden, dass der Durchgangsverkehr aus der Südallee weitgehend herausgehalten wird. Ergänzend ist es sinnvoll, die Kartenhersteller für Navigationsgeräte entsprechend zu informieren.

5. sichere Radverkehrsführung am Schulzentrum

Der Radweg am Schulzentrum im östlichen Abschnitt der Südallee entspricht nicht den geltenden Richtlinien. Er mündet unmittelbar an der abknickenden Vorfahrtstraße im Abbiegebereich ungesichert in die Fahrbahn. Hier fehlt eine gesicherte Überleitung der Radfahrer noch vor der abknickenden Vorfahrt auf die Fahrbahn.[17] Alternativ könnte der Radweg deutlich vor der abknickenden Vorfahrt beendet und der Radverkehr über Nebenstraßen parallel zur Südallee weiter geführt werden.

In Gegenrichtung ist eine sichere Querungsmöglichkeit der Fahrbahn zu schaffen.[18] Andernfalls kann die linksseitige Freigabe des Radwegs (Fahrtrichtung Nord) nicht aufrecht erhalten werden. Alternativ bietet sich an, auf diesem Abschnitt den Schutzstreifen einseitig auf der Ostseite der Fahrbahn fortzuführen. Die Fahrbahn ist mit 6,00 m breit genug, um einen 1,50 m breiten Schutzstreifen zu markieren, der den Radverkehr in Fahrtrichtung Nord aufnimmt. In Fahrtrichtung Süd würde der Radverkehr dann weiterhin auf dem Radweg geführt und nach der Abknickung in den dortigen Schutzstreifen übergeleitet. Diese Verlegung des Radverkehrs auf die Fahrbahn würde auch die Verkehrssicherheit an der Einmündung der Leopold-Krönner Straße und den viel befahrenen Zu- und Abfahrten der Parkplätze verbessern, da die linksseitige Führung auf Radwegen mit besonderen Gefahren verbunden ist und deswegen grundsätzlich nicht angeordnet werden sollte.[19] Eine Radverkehrsführung rechts auf der Fahrbahn ist grundsätzlich vorzuziehen.

6. Querungshilfe am Schulzentrum

Zwischen dem Schulzentrum und der Grünanlage auf der gegenüber liegenden Straßenseite sollte eine Querungshilfe angelegt werden. Eine mögliche Stelle dafür befindet sich auf

[17] vgl. ERA, Abschnitte 3.4 und 11.1.6

[18] siehe Verwaltungsvorschrift zu § 2 Abs. 4 Satz 3 und Satz 4 StVO II. 4.

[19] siehe Verwaltungsvorschrift zu § 2 Abs. 4 Satz 3 und Satz 4 StVO II. 1.

Höhe der Zufahrten zu den Parkplätzen, wo gegenüber aus der Grünanlage ein Fußweg auf die Südallee mündet. Die Querungshilfe würde auch die Geschwindigkeiten in diesem Teil der Straße dämpfen und damit die Verkehrssicherheit vor dem Schulzentrum sowie den Ausfahrten verbessern.

Fazit

Die Südallee in Pocking weist zahlreiche Verkehrsprobleme auf, die die Anwohner stark und zunehmend belasten. Diesen Probleme kann jedoch mit meist einfachen, kostengünstigen Maßnahmen abgeholfen werden. Zum Schutz der Anwohner und der schwächeren Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger, Radfahrer sowie zur Absicherung des Schulwegs sollten diese Maßnahmen baldmöglichst umgesetzt werden.

Aufgestellt, 18. November 2013

Bernd Sluka
Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Kreisverband Passau/Freyung-Grafenau