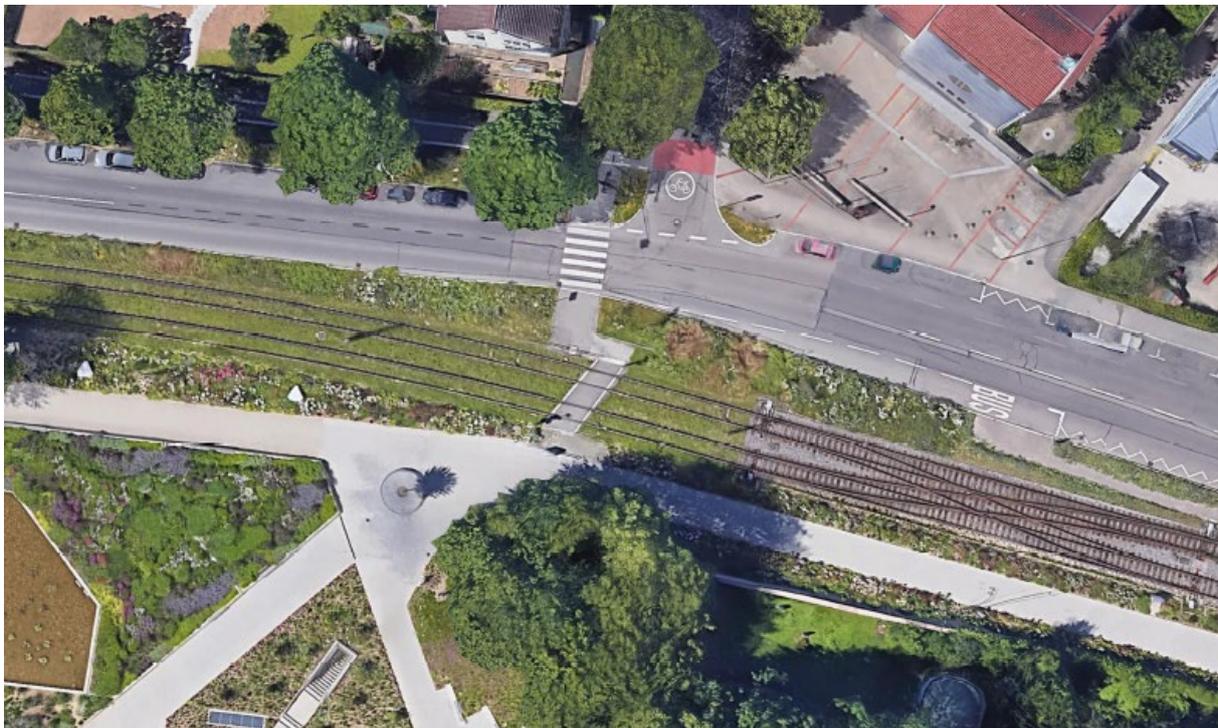


Prüfauftrag Z-Übergang

Rad- und Fußverkehrsübergang im Zuge der Fahrradoute Pfarrer-Sturm-Straße

Die Stuttgarter Straßenbahn AG (SSB) plant eine Ertüchtigung der Haltestellen im Zuge der Linie U1 auf Doppelzüge. Dafür müssen sämtliche Haltestellen verlängert werden. An der Endhaltestelle Lutherkirche wird diskutiert, die vorhandene Haltestellenanlage nach Westen zu verlagern, eine andere Option sieht auch die Beibehaltung des alten Standortes. Dies ist der Anlass über die Querung der Gleise im Zuge der beiden wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr in Fellbach nachzudenken. Dabei bleibt die Querung im Zuge der Pfarrer-Sturm-Straße, die eine wichtige Radverbindung darstellt in beiden Varianten möglich. Da die derzeitige Führung über einen schmalen Z-Übergang aus Sicht des Radverkehrs als unbefriedigend empfunden wird, soll an dieser Stelle eine alternative Querung vorgeschlagen werden.

Abbildung 1: Lage des Z-Übergangs am Südende der Pfarrer-Sturm-Straße



Quelle: Google Earth

Derzeit handelt es sich um einen unsignalisierten sogenannten Z-Übergang ca. 130 m von der heutigen Endhaltestelle entfernt. Künftig liegt die Querung näher an der Haltestelle, im Falle einer Verlegung wahrscheinlich sogar unmittelbar am Zugang zur Haltestelle, so dass Querung und Zugang kombiniert werden kann.

Optionen die Radverkehrsverbindung im Zuge der Pfarrer-Sturm-Straße aufzugeben, verbieten sich, da es sich um die am stärksten frequentierte Radverkehrsverbindung in Richtung innerhalb der Stadt Fellbach handelt. Mit zuletzt gezählten knapp 900 Radfahrenden am

Tag¹ ist dieser Übergang stärker genutzt als die Cannstatter Straße und die Bahnhofstraße zusammen. Es gilt also die Gleisquerung für den Radverkehr zu optimieren, da der jetzige und signalisierte Z-Übergang für den Radverkehr ungeeignet ist. Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes für die Stadt Fellbach soll nun abgewogen werden welche komfortablere Führung hier zulässig ist.

Gesetzliche Grundlage für die Gestaltung von Anlagen des Stadtbahnverkehrs ist die Betriebsordnung für Straßenbahnen, die sogenannte BO-Strab. Die maßgebliche Entwurfsrichtlinie für Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs sind die „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs“ (EAÖ) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Da an dieser Stelle auch Belange des Fußverkehrs und des allgemeinen Straßenverkehrs berührt werden, sind noch weitere Regelwerke und Richtlinien zu berücksichtigen.

Vor diesem Hintergrund ist zu prüfen, ob es eine Alternative zur Z-Übergang gibt. In den EAÖ werden Z-Übergänge empfohlen, wenn keine Signalisierung vorgesehen werden kann. Sie bieten den Zu-Fuß-Gehenden auch nachweislich eine erhöhte Sicherheit da er gezwungen ist jeweils in die Richtung der ankommenden Bahn zu blicken. Für Radfahrende sind die Z-Übergänge umstritten, da das manövrieren über den Übergang mitunter die ganze Aufmerksamkeit der Radfahrenden beansprucht. Eine sichere Alternative ohne Signalisierung gibt es nicht, sodass eine signalisierte Lösung empfohlen werden muss.

Die BO Strab gibt vor, dass vor einem Übergang stets auf Stellflächen vorhanden sein müssen, andernfalls ist eine durchgängige Signalisierung über die angrenzende Straße und den Gleiskörper erforderlich. Im Fall des Übergangs in Höhe der Pfarrer-Sturm-Straße sind diese auf Stellflächen zwischen Fahrbahn Gleiskörper allerdings vorhanden. Daraus folgt, dass eine durchgehende Signalisierung über die Tainer Straße und den Gleiskörper nicht erforderlich ist. Es reicht also aus, lediglich den eigentlichen Gleisübergang zu signalisieren. Dies geschieht an Stadtbahnübergängen üblicherweise durch eine Rot-Dunkel-Schaltung. Dies hat sich im Zuge von Stadtbahn-Überquerungen als die sicherste Signalisierungsvariante erwiesen. Signalisierte Übergang gilt dann für Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende gleichermaßen.

Um eine derartige Lösung zu finden, muss man von der Pfarrer-Sturm-Straße aus nicht sehr weit gehen. Die derzeitige Querung der Stadtbahn im Zuge der Bahnhofstraße Richtung Rathaus ist in dieser Form gestaltet. Die Parallele geht hier sogar noch weiter, da künftig die Fahrradroute im Zuge der Pfarrer-Sturm-Straße, ähnlich wie heute Bahnhofstraße, direkt an der Endhaltestelle liegen wird. Damit haben die Bahnen hier keine hohe Geschwindigkeit bzw. fahren erst an. Während also künftig, im Falle einer Verlegung der Haltestelle, der Gleisübergang im Zuge der Bahnhofstraße Richtung Rathaus komplett entfällt. Würde dann ein ähnlich gestalteter Übergang an den Zugängen zu den Gleisen entstehen und analog gestaltet werden.

¹ Zählung vom 6.7.2021

Diese Analogie betrifft sogar die Kombination von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) und signalisierte Gleisübergängen. Anders als bei Lichtsignalanlagen im Straßenraum, sind Fußgänger über Wege in unmittelbarer Nähe zu signalisierten Gleisübergängen nicht ausgeschlossen. Die Verkehrsteilnehmer können hier ohne weiteres wahrnehmen, dass sich die Regelung jeweils auf unterschiedliche Verkehrsräume (Straße und Bahnkörper) beziehen. Daher ist es auch am neuen Standort in Zuge der Pfarrer-Sturm-Straße möglich den Fußgängerüberweg beizubehalten.

Abbildung 2: Beispiel für eine signalisierte Gleisquerung in unmittelbarer Nähe an der Lutherkirche



Quelle: Planungsbüro VIA

Die konkrete Gestaltung des Übergangs in Höhe der Pfarrer-Sturm-Straße kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht im Einzelnen festgelegt werden, da viele Details wie zum Beispiel die genaue Lage der künftigen Endhaltestelle noch nicht bekannt sind. Unter der Annahme, dass die Haltestelle zwischen der Pfarrer-Sturm-Straße und der Bahnhofstraße liegt, können die Grundzüge der Gestaltung dargestellt werden.

Auch in der zukünftigen Querung bleibt der Fußgängerüberweg erhalten und wird noch durch einen zweiten östlich des heutigen Übergangs ergänzt. Wie bereits erläutert steht dies nicht im Gegensatz zur Signalisierung des Stadtbahnübergangs selbst. Dazwischen befindet sich eine geräumige Wartefläche, wo die zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden bei Rot warten können. Der Radverkehr wird nicht über die Fußgängerüberwege geführt, da dies Fußverkehrsanlagen sind und Radfahrende eigentlich schieben müssten. Stattdessen wird der Radverkehr zwischen den beiden Fußgängerüberwegen geführt. Daher ist er zwar nicht bevorzugt, kann aber im „Schatten“ der FGÜ die Tainer Straße fahrend überqueren. Diese Anordnung zwischen den Fußgängerüberwegen wurde in Göttingen als „Göttinger Doppelzebra“ entwickelt. Mittlerweile wird diese Anordnung in zahlreichen Städten eingesetzt, um die Querung im Zuge von Fahrradrouten und Fahrradstraßen zu verbessern und gleichzeitig Rechtssicherheit zu erreichen, da die Nutzung von Zebrastreifen durch Radfahrende vermindert wird.

Abbildung 3: Prinzipskizze für die künftige Gestaltung der Gleisquerung am Südende der Pfarrer-Sturm-Straße

