

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61 - T. 1327

Verantwortliche/r:
Abteilung Verkehrsplanung

Vorlagennummer:
613/066/2011/1

Probeweise Freigabe der Einbahnstraßenregelung für den Radverkehr in Gegenrichtung auf der Achse Luitpoldstraße / Bohlenplatz / Friedrichstraße / Innere Brucker Straße

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	15.11.2011	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Amt 32, Amt 66, PI Erlangen, AG Radverkehr, ESTW

I. Antrag

1. Die Verwaltung wird beauftragt, eine 6-monatige probeweise Freigabe der Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung auf der Achse Luitpoldstraße / Bohlenplatz / Friedrichstraße / Innere Brucker Straße einzurichten.
2. Nach Abschluss des Probelaufs führt die Verwaltung bei positivem Verlauf die nötigen Anpassungsmaßnahmen durch. Der Ausschuss wird darüber in Kenntnis gesetzt.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Angesichts der bedeutenden Verbindungsfunktion, die die Achse Luitpoldstraße / Bohlenplatz / Friedrichstraße / Innere Brucker Straße für den Radverkehr (in der freigegebenen Richtung) darstellt, ist zu erwarten, dass die Freigabe der Einbahnstraßenregelung einen vergleichbaren Effekt in der Gegenrichtung bewirken wird. Dem Radfahrer als besonders umwegempfindlichem Verkehrsteilnehmer wird durch eine Freigabe eine erhebliche Komfortsteigerung in der Erlanger Innenstadt eingeräumt. Analog ist durch die kostengünstige Förderung eines Verkehrsmittels des Umweltverbundes dem ökologischen Gedanken Rechnung getragen.



Abb. 1: Modal Split in der Friedrichstraße (Standort: Kreuzung Fahrstraße);
Quelle: Abteilung Verkehrsplanung, LSA Zählung vom 14.09.2006

Mit der Öffnung der Achse Luitpoldstraße / Bohlenplatz / Friedrichstraße / Innere Brucker Straße für den Radverkehr würde dem Radverkehr ermöglicht, Wege abseits der Hauptverkehrsstraßen Henkestraße und Werner-von-Siemens-Straße zurückzulegen. Dies ist sicherer und aufgrund der geringeren Beeinträchtigungen durch den motorisierten Verkehr auch angenehmer.

Nach der Verwaltungsvorschrift StVO zum Verkehrszeichen Nr. 220 (Einbahnstraße) kann in Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h Radverkehr in beiden Richtungen auf der Fahrbahn mit den entsprechenden Zusatzzeichen (1000-32 zu Zeichen 220 StVO und 1022-10 zu Zeichen 267 StVO) zugelassen werden. Fahrgassen ab 3,00 m Breite eignen sich bei ausreichenden Ausweichmöglichkeiten für eine sichere Begegnung zwischen Kraftfahrzeugverkehr und Radverkehr. Auf der Achse Luitpoldstraße / Bohlenplatz / Friedrichstraße / Innere Brucker Straße ist durchgängig eine befahrbare Breite von 3,50 m oder mehr gegeben. Die vorgegebene Mindestbreite wird also überall mindestens um 0,50 m überschritten. Im Begegnungsfall Pkw / Radfahrer kann problemlos aneinander vorbeigefahren werden (vgl. Anlage 1).

Nach einer gemeinsamen Probefahrt auf der beschriebenen Achse in Gegenrichtung durch Abt. 321, Abt. 613 sowie der Polizeiinspektion Erlangen waren keine Bedenken erkennbar, die gegen einen Probelauf sprechen.

Für eine Freigabe der Einbahnstraßenregelung auf beschriebenem Abschnitt spricht des Weiteren die starke Abnahme des motorisierten Individualverkehrs in den letzten Jahren:

Jahr	Zählwert (Kfz/16h)	Art der Zählung	Standort
1985	5.000	Schülerjahreszählung	Kreuzung Friedrichstraße/Fahrstraße
1986	3.870	Schülerjahreszählung	Kreuzung Friedrichstraße/Fahrstraße
1987	2.780	Schülerjahreszählung	Kreuzung Friedrichstraße/Fahrstraße
2006	1.800	LSA-Zählung	Kreuzung Friedrichstraße/Fahrstraße
2011	1.116	Verkehrszählgerät	Friedrichstraße 15
2011*	3.619	Schülerjahreszählung	Bohlenplatz 18

* Nachdem der Verkehr in der Friedrichstraße in den vergangenen Jahren deutlich abgenommen hat, wurde bei der Schülerjahreszählung am 21.7.2011 eine Zunahme festgestellt. Dies ist auf die Bauarbeiten in der Waldstraße zurückzuführen, die parallel zur Zählung stattfanden. Dadurch konnte von der Waldstraße nicht in die Östliche Stadtmauerstraße gefahren werden. Die Umleitung erfolgte über die Raumerstraße und die Friedrichstraße. Bei gewöhnlichen baustellenfreien Bedingungen ist von einem deutlich geringeren Wert auszugehen.

Untersuchungen zufolge verringern Kraftfahrzeuge ihre Geschwindigkeiten bei Begegnungen mit Radfahrern insbesondere bei Fahrgassenbreiten von unter 3,50 m deutlich. Auch bei schmalen Fahrgassen verlaufen die Begegnungen aufgrund des guten Sichtkontaktes unproblematisch. Bei breiten Fahrgassen erhöhen sich zwar die Sicherheitsabstände, die Kraftfahrzeuge fahren aber auch schneller (vgl. D. Alrutz et al. (2002): Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen mit gegengerichtetem Radverkehr. In: Straßenverkehrstechnik, 6/2002).

In Bezug auf Straßencharakteristik (Straßenbreite, Parksituation, Straßenfunktion) und Verkehrszahlen (Verhältnis von Radfahrern zu Pkw, absolute Verkehrszahlen) sind in Erlangen einige mit der Achse Luitpoldstraße / Bohlenplatz / Friedrichstraße / Innere Brucker Straße vergleichbare Straßen zu finden. Als Beispiel sollen die Michael-Vogel-Straße und die Stettiner Straße aufgeführt

werden. Dort ist jeweils Zwei-Richtungs-Verkehr sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für den Radverkehr zugelassen. Die Beispiele sollen zeigen, dass in diesen Straßen trotz des Zwei-Richtungs-Verkehrs, der geringen Straßenbreiten von weniger als 4,00 m und der regelmäßig auftretenden Begegnungen zwischen Kfz, Bussen und Radfahrern kein erhöhtes Gefährdungspotential vorliegt.
Michael-Vogel-Straße:

Die Michael Vogel-Straße wird beidseitig geparkt. Die befahrbare Breite beträgt an der engsten Stelle 3,50 m. Zählungen der Abt. Verkehrsplanung zufolge wird die Michael-Vogel-Straße täglich von 1.700 Radfahrern und von 600 Kfz in beide Richtungen befahren (Schülerjahreszählung vom 16.7.2003). Eine Häufung von Konfliktsituationen oder Unfällen ist in der Michael-Vogel-Straße trotz der regelmäßigen Begegnung von Radfahrern mit Pkw nicht gegeben (vgl. Anlage 2).

Stettiner Straße:

Die Stettiner Straße stellt eine wichtige Verbindung zum Südgelände der Universität dar. Entsprechend stark wird sie vom Radverkehr frequentiert. Die befahrbare Breite beträgt an der engsten Stelle 3,90 m. Es wird auf beiden Seiten geparkt. Die Verkehrsbelastung mit Kfz beträgt 2.000 Fahrzeuge/16h (Schülerjahreszählung vom 20.7.2010). Die Stettiner Straße wird zusätzlich von Bussen der Linie 293 befahren. Demnach tritt in der Stettiner Straße der Begegnungsfall zwischen Kfz und Radfahrern regelmäßig auf. Ein Standard-Linienbus verfügt über eine lichte Breite von 3,00 m. Beim Begegnungsfall Radfahrer-Bus verbleibt dem Radfahrer eine befahrbare Breite von ca. 1,00 m. Angesichts dieser äußerst beengten Situation sind Bus- und Radfahrer häufig gezwungen, auf engem Raum aneinander vorbeizufahren oder durch Warten bzw. Ausweichen in vorhandene Parklücken einander Vorrang zu gewähren. Häufungen von Unfällen oder Konflikten sind trotz der beschriebenen Konstellation in der Stettiner Straße nicht bekannt (vgl. Anlage 2).

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Um die halbjährige probeweise Öffnung der Achse Luitpoldstraße / Bohlenplatz / Friedrichstraße / Innere Brucker Straße für den Radverkehr zu ermöglichen, wird Abt. 321 die notwendige Anordnung treffen sowie einen Beschilderungsplan erarbeiten.

Die Lichtsignalanlage an der Kreuzung Friedrich-/Fahrstraße muss für eine dauerhafte Freigabe mit einem zusätzlichen Signalgeber für Radfahrer in Fahrrichtung Westen ergänzt werden. Während der Probephase soll die Lichtsignalanlage an der Kreuzung Friedrich-/Fahrstraße zunächst in den Auszustand geschaltet werden, so dass die Nebenrichtung Fahrstraße Gelbblinken erhält. Im Falle einer endgültigen Aufhebung der Einbahnregelung für den Radverkehr wird die Verwaltung die notwendigen Anpassungsmaßnahmen an der Lichtsignalanlage umsetzen. Die Erlanger Stadtwerke, deren Busse die Friedrichstraße über die Fahrstraße queren, haben für das beschriebene Vorgehen ihr Einverständnis erklärt.

Die bestehenden Markierungen unmittelbar westlich des Kreuzungspunktes Friedrich-/Fahrstraße (Fahrspuraufteilungen Geradeaus und Rechts) werden demarkiert und mit einer weißen Klebemarkierung für die Probelaufsituation angepasst.

Die AG Radverkehr wurde beteiligt und stimmt dem beschriebenen Vorgehen zu.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Der Beginn der 6-monatigen Probephase erfolgt im **März 2012**. Nach Abschluss des Probelaufes wird dem Ausschuss über deren Verlauf berichtet. Bei einem positiven Ergebnis werden die notwendigen Anpassungsmaßnahmen an der Lichtsignalanlage durchgeführt. Die Kosten, die bei einem positiven Verlauf der Probephase für die Integration des zusätzlichen Radfahrersignalgebers in die busbeschleunigte LSA mit der Fahrstraße entstehen, werden von Amt 66 auf ca. 10.000 € veranschlagt.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	2.500,- €	bei Sachkonto: 522.102
	Beschilderung / Mar-	
	kierung	
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten:	1.500,- €	bei Sachkonto: 522.102 soweit
	Demarkierung,	negativer Probelauf
	Rückbau Beschilder-	
	ung	
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr. 522.102
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk 660290 / 54125266 / 522102
- sind nicht vorhanden

Anlagen:

Anlage 1: Beispielfotos Friedrichstraße

Anlage 2: Vergleich der Achse Luitpoldstraße / Bohlenplatz / Friedrichstraße / Innere Brucker Straße mit der Michael-Vogel-Straße und der Stettiner Straße

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang