

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/160/2018

Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen; Antrag aus der Bürgerversammlung Gesamtstadt vom 1. Dezember 2016

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	20.02.2018	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	20.02.2018	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Amt 66, Verkehrsbehörde

I. Antrag

1. Radfahrer, die sich auf fahrbahnparallelen Führungen unsicher fühlen, sind bei der Netzplanung für den Radverkehr im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes, Meilenstein F2 besonders zu berücksichtigen. Die Ergebnisse der derzeit stattfindenden Bürgerbefragung „Leben in Erlangen 2018“ zur Thematik fließen ebenfalls in die Netzplanung ein.
2. Der Antrag aus der Bürgerversammlung Gesamtstadt vom 1. Dezember 2016 (Ifd. Nummer 6) ist damit bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In der Bürgerversammlung Gesamtstadt vom 1. Dezember 2016 wurde von einem Bürger beantragt, den Rückbau der bestehenden Radwege im Stadtgebiet solange zu stoppen, bis eine Bürgerbefragung durchgeführt wurde, ob sich die Radfahrer auf der Straße oder auf bestehenden Radwegen sicherer fühlen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Anlass für den Antrag ist die Frage des Bürgers, warum Radwege durch Schutzstreifen ersetzt bzw. zurückgebaut werden. Als Beispiel wurde unter anderem das neue Verkehrskonzept in der Zeppelinstraße thematisiert, das die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn in der neu eingerichteten Tempo-30-Zone vorsieht.

In diesem Zusammenhang ist zunächst auszuführen, dass gemäß den einschlägigen Richtlinien und Gesetzen für die Radverkehrsplanung verschiedene Führungsformen für den Radverkehr zur Verfügung stehen. Hierbei handelt es sich um:

- selbstständig geführte Radwege
- Hochbordradwege entlang von Fahrbahnen
- Radfahrstreifen (fahrbahnparallel)
- Schutz- bzw. Radangebotsstreifen (fahrbahnparallel)
- Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ohne Radverkehrsanlage im Mischverkehr
- Fahrradstraßen

Eine tabellarische Übersicht mit Angaben zu den jeweiligen Breitenmaßen der Radverkehrsanlagen ist Anlage 1 zu entnehmen.

Bei der Auswahl der geeigneten Führungsform müssen gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) verschiedene Kriterien in Einzelfallprüfungen berücksichtigt werden. Hierbei handelt es sich u. a. um Verkehrsstärke, Zusammensetzung des Verkehrs, vorhandener Straßenraum, zulässige Geschwindigkeit etc.

Bei jüngeren Neuplanungen von Straßenräumen in Erlangen (z. B. Mozartstraße und Schiller- / Loewenichstraße) hat sich gezeigt, dass schon allein aufgrund des beschränkt vorhandenen Straßenraumes auf die Lösung der fahrbahnparallelen Radweges in Form von Schutzstreifen zurückgegriffen werden muss (vgl. Anlage 2). Allerdings werden auch weiterhin bei Hauptverkehrsstraßen wie beispielsweise die Paul-Gossen-Straße oder die Günther-Scharowsky-Straße bordsteingeführte Radverkehrsanlagen zur Anwendung kommen. Für diese Abschnitte wird dann eine ausreichende Breite im Straßenraum notwendig werden. Gegebenenfalls müssen in diesem Zuge die notwendigen Breiten durch den Verzicht von Parkieranlagen für den Kfz-Verkehr erreicht werden.

Die öffentliche Diskussion zur Thematik lässt den Rückschluss zu, dass sich viele Rad fahrende Erlanger Bürger auf Schutz- bzw. Radfahrstreifen nicht wohl bzw. unsicher fühlen. Hierbei spielt die Gewöhnung an die in Erlangen jahrzehntelang gepflegte Tradition der Führung des Radverkehrs auf Bordsteinradwegen eine Rolle. Als problematisch erweist sich jedoch, dass ein Großteil dieser Bordsteinradwege im Hinblick auf deren Breite und die Absicherung zur Fahrbahn nicht mehr aktuellen Anforderungen entspricht und demgemäß als unsicher eingestuft werden muss. Entsprechende Erkenntnisse liefert auch die Unfallforschung, die besagt, dass die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn deutlich sicherer ist, als auf nicht richtlinienkonformen Bordsteinradwegen. Als besonders unfallauffällig stellen sich bei dieser Betrachtung die Einmündungen und Kreuzungen dar. An diesen Stellen sind die Sichtverhältnisse zwischen Radfahrern auf der Fahrbahn und einbiegenden Kfz deutlich besser, als bei einer Führung der Radfahrer auf dem Bordsteinradweg. Zusätzlich tritt auf Bordsteinradwegen häufiger widerrechtliches Radfahren linksseitig auf, was an Kreuzungen und Einmündungen weiterhin zu Verkehrssicherheitsproblemen zwischen Radfahrern und Kfz führt (vgl. Anlage 3). Ein weiterer Vorteil der fahrbahnparallelen Radverkehrsführungen ist, dass dort wesentlich seltener widerrechtlich von Kfz geparkt wird als auf Bordsteinradwegen.

Nachdem trotz der Erkenntnisse aus der Unfallforschung die subjektive Sicherheit vieler Bürger auf dem Bordsteinradweg überwiegt, werden derzeit im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes und bei aktuellen Straßenplanungen Kompromisslösungen gesucht. Denkbar ist unter anderem eine deutlichere Abhebung von Schutz- und Radfahrstreifen durch farbige Deckschichten. Eine grundlegende Aufbringung von farbigen Deckschichten bei Schutz- und Radfahrstreifen ist finanziell und unterhaltstechnisch allerdings derzeit nicht umsetzbar und aus Verkehrssicherheitsgründen nicht erforderlich. Nur in kritischen Fällen und nach Einzelprüfung und -abwägung sind derartige zusätzliche Sondermaßnahmen vorgesehen.

Beim Verkehrsentwicklungsplan werden derzeit sog. „Duale Netze“ entwickelt, die es unsicheren Radfahrern ermöglichen, abseits von Hauptverkehrsstraßen im Nebennetz ihre Ziele zu erreichen, ohne dass zwingend Radfahr- oder Schutzstreifen genutzt werden müssen. Die in der Bürgerversammlung Gesamtstadt geforderte Befragung zum Sicherheitsempfinden von Radfahrern auf verschiedenen Führungsformen für den Radverkehr findet derzeit statt (vgl. Anlage 4). Deren Ergebnisse werden bei der Netzplanung berücksichtigt.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Angesichts des oben beschriebenen Sachverhaltes ist es bei Neuplanungen von Straßen nicht immer möglich, richtlinienkonforme Bordsteinradwege vorzusehen. Das subjektive Sicherheitsempfinden vieler Radfahrer, die sich auf Schutz- und Radfahrstreifen unsicher fühlen, wird aber im Planungsprozess berücksichtigt. Die Ergebnisse der derzeit laufenden Bürgerbefragung zum Sicherheitsempfinden von Radfahrern auf verschiedenen Führungsformen für den Radverkehr fließen in die Planungen ein.

Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass auch die wissenschaftlichen Erkenntnisse aus der Unfallforschung sowie verbindliche Richtlinien der Straßenplanung in den Planungen zwingend berücksichtigt werden müssen.

Generell werden wesentliche Änderungen in der Radverkehrsführung weiterhin in den städtischen Gremien beschlossen.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

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

Anlagen:

- Anlage 1: Auszug aus den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA) mit tabellarischer Auflistung von Radverkehrsanlagen mit erforderlichen Breitenmaßen
- Anlage 2: Straßenplanung Loewenichstraße: Querschnitte Bestand und Planung
- Anlage 3: Diagramm Unfallhäufigkeit auf Fahrbahn und Radwegen
- Anlage 4: Auszug aus dem Fragebogen der Bürgerbefragung „Leben in Erlangen 2018“
- Anlage 5: Antrag aus der Bürgerversammlung Gesamtstadt vom 1. Dezember 2016 (Ifd. Nummer 6)

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang