

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/180/2018

Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße für den gegengerichteten Radverkehr mit Umbau des Knotenpunktes Friedrich- / Fahrstraße

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	19.03.2019	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	19.03.2019	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

66, PI Erlangen, Stadtteilbeirat Innenstadt

I. Antrag

1. Die Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße ist für den gegengerichteten Radverkehr in Fahrtrichtung Westen freizugeben.
2. Im Zuge der Einbahnstraßenfreigabe ist der Knotenpunkt Friedrich- / Fahrstraße gemäß der Planung in Anlage 1 umzubauen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Bisheriges Vorgehen und Beschlüsse zur Freigabe von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr

Bereits im Jahr 2011 wurde von der Verwaltung eine Beschlussvorlage zur probeweisen Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße für den gegengerichteten Radverkehr eingebracht (613/066/2011). Die vorgeschlagene Maßnahme wurde in Politik und Öffentlichkeit intensiv diskutiert. Ein Beschluss ist zu diesem Zeitpunkt nicht erfolgt.

In diesem Zusammenhang hat die Verwaltung ein Gutachten in Auftrag gegeben, das sich mit der Möglichkeit der Freigabe derjenigen Einbahnstraßen befasst, die bis dato noch nicht in Gegenrichtung für den Radverkehr geöffnet waren (Bauhofstraße, Calvinstraße, Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße, Marquardsenstraße / Bohlenplatz / Obere Karlstraße, Richard-Wagner-Straße, Theaterplatz, Walter-Flex-Straße).

Bei genauer rechtlicher Betrachtung der Fragestellung zur Freigabe von Einbahnstraßen gemäß StVO ist festzustellen, dass bei Berücksichtigung des § 45 Abs. 9 Einbahnstraßen für den Radverkehr freigegeben werden müssen. Demgemäß dürfen „Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung [...] erheblich übersteigt.“ Die Freigabe von Einbahnstraßen darf also nur verweigert werden, wenn zwingende Sicherheitsgründe vorliegen. Dies ist bei keiner der Einbahnstraßen in Erlangen der Fall.

Das Gutachten der PGV Alrutz aus Hannover hat ergeben, dass alle vorangehend genannten Einbahnstraßen mit geeigneten begleitenden Maßnahmen für den Radverkehr geöffnet werden können (vgl. Anlage 2). Aufgrund der Verkehrsbedeutung dieser Einbahnstraßen für den Radverkehr erging die gutachterliche Empfehlung, diese mit den notwendigen begleitenden Maßnahmen in Gegenrichtung freizugeben.

Demgemäß wurde die Verwaltung mit Beschluss 613/018/2014 beauftragt, Planungen für die Freigabe folgender Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr zu erstellen:

- Bauhofstraße
- Dreikönigstraße
- Heuweg
- Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße
- Bohlenplatz / Obere Karlstraße
- Theaterplatz
- Walter-Flex-Straße

Mit Beschluss 613/035/2015 wurden diese Planungen zur Umsetzung beschlossen.

Die Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße sollte gemäß Beschluss zeitlich für zwei Jahre zurückgestellt werden, um zunächst die neuen Verkehrssituationen in den freigegebenen Einbahnstraßen beobachten zu können.

An dieser Stelle bleibt festzuhalten, dass alle im Gutachten untersuchten Einbahnstraßen seit mindestens zwei Jahren für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben sind. Der Verkehrsablauf ist unproblematisch. Die Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße, die für den Radverkehr die verkehrswichtigste Einbahnstraße darstellt, ist bislang noch nicht freigegeben.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Freigaben von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr als Mittel zur Förderung des Radverkehrs und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Die Freigabe von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr ist mittlerweile eine deutschlandweit gängige Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs. Diese ist sowohl aufgrund des vergleichsweise geringen planerischen und baulichen Aufwandes beliebt, als auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit. Wissenschaftlichen Untersuchungen zufolge steigt die Verkehrssicherheit in freigegebenen Einbahnstraßen, da dann weniger Radfahrer auf dem Gehweg fahren und sich die Fahrgeschwindigkeiten von Kfz verringern (vgl. Anlage 2). Aus diesen Gründen wurden die gesetzlichen Anforderungen zur Freigabe von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr immer weiter gelockert. Mit Novellierung der StVO und der Verwaltungsvorschrift zur StVO im Jahr 2009 wurde somit beispielsweise eine notwendige Mindestbreite für die Einbahnstraßenfreigabe abgeschafft. Nunmehr ist lediglich eine ausreichende Begegnungsbreite erforderlich. Kurze Engstellen sind zulässig (VwV-StVO zu Zeichen 220 Einbahnstraße).

Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße für den gegengerichteten Radverkehr

Die verkehrliche Notwendigkeit zur Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße für den gegengerichteten Radverkehr ist vorhanden. Dies lässt sich zunächst anhand der Bebauungsstruktur entlang der Straßenachse belegen. Dort befindet sich eine große Zahl an Einzelhandelsbetrieben sowie Nutzung durch Wohnen und Bildungseinrichtungen. Diese Struktur bringt eine hohe verkehrliche Nachfrage mit sich. Die Nutzer wollen die Einrichtungen aus beiden Richtungen mit dem Fahrrad erreichen. Weiterhin bildet die Achse eine Verbindung zwischen dem Stadtosten und der Goethestraße (Hauptbahnhof) parallel zur Hauptverkehrsstraße Henkestraße. Mit Fertigstellung des Fahrradparkhauses an Gleis 1 wird die Achse in beide Fahrtrichtungen weiter an Bedeutung für den Radverkehr gewinnen und ist demgemäß im Radverkehrs-Plannetz des Verkehrsentwicklungsplanes als städtische Hauptroute vorgesehen.

Vorhandene Verkehrszählungen verdeutlichen die geschilderte Nachfrage. Bereits aktuell befahren mehr als 250 Radfahrer pro Tag die Einbahnstraße widerrechtlich in Gegenrichtung (Ergebnis Jahresverkehrszählung 2016 am Knotenpunkt Kammererstraße / Friedrichstraße). Als problematisch erweist sich hierbei vor allem, dass viele Radfahrer beim Befahren der Einbahnstraßenachse in der derzeit nicht zugelassenen Fahrtrichtung Westen häufig die Gehwege nutzen und damit ein erhöhtes Gefährdungspotential für Fußgänger erzeugen.

Nachdem im Zuge der ersten Beschlussvorlage zur Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße für den gegengerichteten Radverkehr im Jahr 2011 noch deutliche Skepsis in Bevölkerung und Politik vorhanden war, hat die Verwaltung die Einbahnstraßenfreigabe im Radler-Hearing am 7. Oktober 2016 als einen Schwerpunkt mit den teilnehmenden Bürgerinnen und Bürgern behandelt. Nach Vorstellung der oben bereits dargestellten Vorteile von für den Radverkehr freigegebenen Einbahnstraßen fand der Vorschlag zur Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße für den gegengerichteten Radverkehr breite Zustimmung (vgl. Anlagen 3 und 4).

Wie oben beschriebenen nimmt die Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße eine wichtige Funktion im Radverkehrsnetz ein. Demnach wurde mit Beschluss 613/018/2014 entschieden, zunächst die oben aufgeführten weiteren Einbahnstraßen zu öffnen. Wie sich der Verkehrsablauf nach Freigabe dieser Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr einstellt, sollte zunächst zwei Jahre beobachtet werden. Ein besonderes Augenmerk sollte hierbei auf die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit gelegt werden.

Nach Abstimmung mit der Polizei kann festgestellt werden, dass in keiner der genannten Einbahnstraßen nach deren Freigabe für den gegengerichteten Radverkehr eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit besteht. Wenngleich bei einzelnen freigegebenen Einbahnstraßen (z. B. Obere Karlstraße) vereinzelt Skepsis geäußert wurde, ist zu beobachten, dass nach der Freigabe die Nutzung der Gehwege durch Radfahrer deutlich zurückgegangen ist. Auch der Verkehrsablauf in den bereits vorher für den Radverkehr freigegebenen Einbahnstraßen in der Stadt kann als unproblematisch eingestuft werden.

Es bleibt damit festzuhalten, dass bzgl. der Freigabe von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr sowohl deutschlandweit als auch konkret in Erlangen positive Erfahrungen bestehen. Aufgrund der vergleichsweise einfachen und schnellen Umsetzbarkeit ist die Freigabe von Einbahnstraßen für den gegengerichteten Radverkehr ein probates Mittel zur Radverkehrsförderung in vielen deutschen Städten.

Im Falle der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße wäre die Freigabe für den gegengerichteten Radverkehr darüber hinaus auch als wesentliche Maßnahme zur Förderung des Fußverkehrs zu werten. Die Straßenachse ist im Plannetz des Verkehrsentwicklungsplanes für den Fußverkehr als Fußweg erster Ordnung eingestuft und hat somit für den Fußverkehr eine wichtige Verbindungs- und Erschließungsfunktion (vgl. Beschluss 613/201/2018/1). Sobald der Radverkehr auf der Fahrbahn in Gegenrichtung zugelassen ist und damit Radfahrer die Fahrbahn legal nutzen dürfen, ist zu erwarten, dass sich die Zahl der Radfahrer, die die Gehwege entgegen der Einbahnrichtung nutzen, deutlich reduziert.

Begleitende bauliche und markierungstechnische Maßnahmen

Mit Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße für den gegengerichteten Radverkehr sind an einigen Standorten entlang der Achse markierungs- und bautechnische Anpassungsmaßnahmen vorgesehen, um einen sicheren Verkehrsablauf nach der Einbahnstraßenfreigabe zu gewährleisten. Ein besonderes Augenmerk ist hierbei auf die Knotenpunkte Friedrich- / Fahrstraße und Friedrich- / Schuhstraße zu legen, da dort u. a. Busverkehr in Nord-Süd- bzw. in Süd-Nord-Richtung kreuzt.

Der Knotenpunkt Friedrich- / Fahrstraße, der sich wie die komplette Einbahnstraßenachse innerhalb einer Tempo-30-Zone befindet, ist derzeit signalgeregelt. Die dort befindliche Lichtsignalanlage ist grundlegend erneuerungsbedürftig. Nachdem gemäß § 45 Abs. 1c Tempo-30-Zonen nur Kreuzungen ohne Lichtzeichenregelungen umfassen dürfen, stellt sich die Frage

nach dem weiteren Umgang mit der Lichtsignalanlage. Hierbei bestehen zwei Möglichkeiten:

1. Umbau des Knotenpunktes Friedrich- / Fahrstraße im Zuge der Einbahnstraßenfreigabe mit Rückbau der Lichtsignalanlage gemäß Planung in Anlage 1
2. Erneuerung der Lichtsignalanlage mit Einbeziehung der zusätzlichen Radverkehrsrichtung nach der Einbahnstraßenfreigabe

Der Umbau des Knotenpunktes Friedrich- / Fahrstraße mit Rückbau der Lichtsignalanlage gemäß Möglichkeit 1 wird nach Abstimmung innerhalb der Verwaltung sowie mit der Polizei favorisiert. Die Lichtsignalanlage in der Tempo-30-Zone ist aufgrund der geringen Verkehrsbelastung nicht erforderlich. Mit deren Rückbau würden die laufenden Wartungs- und Stromkosten für die Anlage in Höhe von ca. 3.300 € pro Jahr entfallen. Weiterhin kann mit dieser Möglichkeit der Busverkehr in Nord-Süd-Richtung über die Fahrstraße dauerhaft bevorrechtigt werden. Durch die Gestaltung des Knotenpunktes entsteht eine eindeutige Bevorrechtigung für die Fahrstraße gegenüber der Friedrichstraße die für den Verkehrsteilnehmer auch sofort ersichtlich wird. Hierbei wird auch der künftig steigenden Bedeutung der Achse Fahrstraße / Sieboldstraße im Zuge der angestrebten städtebaulichen Entwicklung Rechnung getragen.

Eine erhöhte Unfallgefahr, wie sie bisher bei ausgeschalteter Lichtsignalanlage bestand, ist somit nicht zu erwarten. Die grobe Kostenschätzung für die Maßnahme beläuft sich nach gegenwärtigem Stand auf 95.000 €.

Für die notwendige Erneuerung der Lichtsignalanlage mit Einbeziehung der zusätzlichen Radverkehrsrichtung werden nach derzeitigem Sachstand 50.000 € veranschlagt. Zusätzlich ist die vorhandene Verschachtung zu erweitern oder zustandsabhängig komplett zu erneuern. Für diese Leistungen sind je nach Aufwand zusätzlich bis zu 30.000 € zu veranschlagen. Demgemäß ist für die Erneuerungskosten der Lichtsignalanlage von mindestens 80.000 € zzgl. der oben genannten laufenden Wartungs- und Stromkosten auszugehen.

In der zusammenfassenden Abwägung ergeben sich deutliche vor allem langfristige Vorteile durch den Umbau des Knotenpunktes Friedrich- / Fahrstraße mit Rückbau der Lichtsignalanlage gegenüber der Anlagenerneuerung. Demnach soll der Umbau des Knotenpunktes gemäß Planung in Anlage 1 im Zuge der Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße für den gegengerichteten Radverkehr umgesetzt werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Angesichts der dargestellten positiven Auswirkungen in den weiteren für den Radverkehr freigegebenen Einbahnstraßen in Erlangen sowie der wichtigen Netzbedeutung der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße wird deren Freigabe für den Radverkehr zielführend und verkehrssicherheitstechnisch unproblematisch eingeschätzt.

Mit erfolgtem Beschluss wird die Verwaltung die Umsetzung der dargestellten Maßnahmen zur Freigabe der Einbahnstraßenachse Innere Brucker Straße / Friedrichstraße / Bohlenplatz / Luitpoldstraße für den gegengerichteten Radverkehr vorbereiten und die erforderlichen Haushaltsmittel anmelden.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	95.000,- €	bei IPNr.: 541.xxx (neu)
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 derzeit nicht vorhanden

Anlagen:

Anlage 1: Vorplanung zum Umbau des Knotenpunktes Friedrich- / Fahrstraße im Zuge der Einbahnstraßenfreigabe

Anlage 2: Gutachten zur Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung

Anlage 3: Präsentation zu Radverkehr in Einbahnstraßen im Rahmen des Radler-Hearings vom 7.10.2016

Anlage 4: Dokumentation des Radler-Hearings vom 7.10.2016

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang