Anlage 1

AGFK
Arbeitsgemeinschaft
fahrradfreundliche Kommunen
in Bayern e.V.
www.agfk-bayern.de

AGFK Bayern e.V. c/o Landratsamt Fürth
Postfach 1407 90507 Zirndorf

AGFK Bayern e.V.
Matthias Dießl
Vorsitzender

c/o Landratsamt Fürth
Im Pinderpark 2, 90513 Zirndorf

Tel +49 (0) 911 9773 - 1000
Fax +49 (0) 911 9773 - 1013
mail matthias.diessl@agfk-bayern.de

An die
Mitgliedskommunen der AGFK Bayern e.V.

20. Februar 2018

Modellprojekte für den Radverkehr in Bayern
Interessensbekundungsverfahren für AGFK Bayern Mitgliedskommunen

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Mitgliedskommunen der AGFK Bayern haben Möglichkeiten der Radverkehrsführung, die über die geltenden Regelwerke, insbesondere der Straßenverkehrsordnung (StVO), hinausreichen, vorgeschlagen. Ausgewählt wurden die folgenden Themen:

1. Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn
2. Kennzeichnung von Radwegen ohne Benutzungspflicht
3. Einseitige Schutzstreifen innerorts
4. Tempo 30 in Hauptverkehrsstraßen

Gemeinsam mit der Obersten Baubehörde und der Technischen Hochschule Nürnberg Georg Simon Ohm – NCT – Intelligente Verkehrsplanung werden wir zu diesen Vorschlägen modellhafte Verkehrsversuche an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen durchführen.

Untersucht werden soll die Wirkung der Maßnahmen auf die subjektive und objektive Sicherheit, sowie die Wahrnehmung und ggf. Verhaltensveränderung bei allen Verkehrsteilnehmern. Ziel ist es, Empfehlungen zu Einsatzkriterien (Bedingungen und Grenzen) der jeweiligen Maßnahme sowie ggf. auch Ausschlusskriterien herauszuarbeiten.

Alle Mitgliedskommunen der AGFK sind aufgefordert geeignete Untersuchungsabschnitte vorzuschlagen. Interessierte Kommunen werden gebeten, für jeden vorgeschlagenen Streckenabschnitt darzustellen, wie die Kriterien erfüllt werden und zu begründen, weshalb der jeweilige Abschnitt seitens der Kommune vorgeschlagen wird. Die Bewerbung für mehrere Modellprojekte ist möglich.

Die Auswahl erfolgt im Rahmen eines zweistufigen Verfahrens:
In der ersten Stufe erfolgt eine Sichtung der eingereichten Unterlagen, bei der die Untersuchungsabschnitte auf grundsätzliche Eignung geprüft werden. Maßgeblich bei der Auswahl ist, an welcher Strecke der größte Erkenntnisgewinn im Sinne der Untersuchungen zu erwarten ist.
In der zweiten Stufe soll sich die Kommune zur Mitwirkung und konsequenten Umsetzung der jeweiligen Maßnahme verpflichten, ggf. mit Beschluss des Kreis-, Gemeinde- oder Stadtrats.

Die Bewerbungen (Stufe 1) müssen vollständig **bis zum 29. März 2018** in digitaler sowie zweifacher Papierausfertigung bei der AGFK Bayern eingehen.

Im Anhang übersenden wir Informationen zu den einzelnen Modellprojekten sowie die Anforderungen, die seitens interessierter Kommunen für eine Bewerbung zur Teilnahme an den Projekten erfüllt werden müssen.

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Dießl

Landrat
Vorsitzender AGFK Bayern

1. Beschreibung der Projekte

1. *Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn*

Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn sollen an ausgewählten Stellen allen Verkehrsteilnehmern verdeutlichen, dass Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt ist. Es soll untersucht werden, wie und ob an ausgewählten Stellen, an welchen keinerlei bauliche Maßnahmen für den Radverkehr (Radweg, Schutzstreifen, Radfahrstreifen etc.) möglich oder vorhanden sind, ein markiertes Fahrradpiktogramm den Radverkehr im Mischverkehr unterstützen kann. Die Piktogramme sollen nicht flächendeckend aufgebracht werden, sondern nur an ausgewählten Gefahrenpunkten, wo ansonsten keine anderen Maßnahmen (wie z.B. einseitige Schutzstreifen) möglich sind.

2. Kennzeichnung von Radwegen ohne Benutzungspflicht

Die StVO sieht derzeit nur Verkehrszeichen für benutzungspflichtige Radwege vor. Ein baulich vom Fußweg abgesetzter Radweg neben der Fahrbahn suggeriert oft eine Benutzungspflicht, obwohl diese nicht mehr besteht oder noch nie bestand. Besonders nach der Aufhebung einer Benutzungspflicht ist eine Unsicherheit festzustellen. Auf der Fahrbahn neben baulich abgetrennten Radwegen ohne Benutzungspflicht kommt es daher immer wieder zu Konflikten zwischen Autofahrern und Radfahrern, die auf der Fahrbahn fahren.

Es soll an Strecken mit nichtbenutzungspflichtigen Radwegen untersucht werden, wie und ob durch Verwendung einer geeigneten Beschilderung oder durch Einsatz von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn Klarheit für die Verkehrsteilnehmer geschaffen werden kann. Es sollen zwei verschiedene Kennzeichnungen (Piktogramm und / oder ein Schild) getestet und analysiert werden. Die Zulässigkeit der Fahrbahnnutzung mit dem Rad soll für alle Verkehrsteilnehmer sichtbar gemacht werden.

3. Einseitige Schutzstreifen innerorts

Einseitige Zweirichtungsradwege stellen innerorts eine problematische Verkehrsführung dar, die Verkehrsteilnehmer überfordern kann. Auf Straßen innerhalb der verkehrsrechtlichen Ortsdurchfahrt, bei denen ein einseitiger Zweirichtungsradweg besteht, soll untersucht werden, welche Wirkungen die Auflösung des Zweirichtungsradwegs zu einem Einrichtungsradweg und einem einseitigen Schutzstreifen in Gegenrichtung hat.

4. Tempo 30 in Hauptverkehrsstraßen

Auf Hauptverkehrsstraßen innerhalb der verkehrsrechtlichen Ortsdurchfahrt mit hoher Verkehrsbelastung entstehen Sicherheitsprobleme für den Radverkehr. Auf Straßen, für die nach den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)“ nach derzeitigem Stand keine anforderungsgerechten Radverkehrsanlagen angelegt werden können und daher Mischverkehr des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn besteht, soll die Wirkung einer reduzierten Strecken-Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h untersucht werden.

2. Auswahlkriterien

Die Auswahl der Untersuchungsstrecken erfolgt gemeinsam durch die AGFK Bayern, die Technische Hochschule und die zuständige Verkehrsbehörde in Abstimmung mit der Obersten Baubehörde. Je Modellprojekt werden mindestens fünf Strecken ausgewählt. Maßgeblich bei der Auswahl ist, an welcher Strecke der größte Erkenntnisgewinn im Sinne der Untersuchungen zu erwarten ist.

Es soll ausdrücklich darauf geachtet werden, dass keine Straßen ausgesucht werden, die im Fokus öffentlicher Debatten stehen.

Die Modellprojekte sind für eine Laufzeit von drei Jahren angelegt. Es besteht kein Anspruch einer Kommune auf Teilnahme an den Modellprojekten.

- **Allgemeine Auswahlkriterien:**
    - Straßenklasse: Gemeinde-, Kreis- und Staatsstraßen
    - Länge: Die Untersuchungsabschnitte sollen eine Länge von mindestens 400 m haben, so dass der Streckencharakter erkennbar wird (gilt nicht für Projekt 1). Innerhalb der Untersuchungsstrecken sind Anschlüsse von Erschließungsstraßen vertretbar, auch wenn Abbiegefahrstreifen vorhanden sind. Diese Teilabschnitte sollen aber den Streckencharakter nicht prägen.
    - Verkehrsbelastung (Daten nicht älter als 2010): Zu der Straße sollten aktuelle Daten über die Kfz-Belastung und die Schwerverkehrsbelastung vorliegen. Ggf. können diese vom Straßenbaulastträger oder der Kommune bis zur Umsetzung der Maßnahmen erhoben werden. Das Radverkehrsaufkommen der Straße soll 300 Radfahrer pro Tag oder über 30 Radfahrer pro Spitzenstunde betragen und/oder die Straße weist eine Netzfunktion auf, die bei günstigen Umständen zu einem solchen Radverkehrsaufkommen führen kann.

- Eignung für Videoaufzeichnungen: Die Untersuchungsabschnitte sollen zur Erhebung und Auswertung gut einsehbar sein (Lichtverhältnisse etc.) und das Anbringen einer Video-Ausrüstung ermöglichen (Lichtmasten, Zugang zu Gebäude etc.)

- Untersuchungsstrecken dürfen nicht in der Nähe von Emissionsmessgeräten liegen, so dass deren Daten nicht beeinflusst werden.

- Untersuchungsstrecken dürfen innerhalb der letzten 10 Jahre nicht mit staatlichen Fördermitteln errichtet, aus- oder umgebaut worden sein, oder die Förderunschädlichkeit des Projekts wird vom Zuschussgeber bestätigt.

- Zul. Geschwindigkeit: Auf den Untersuchungsstrecken soll im Vorherzustand eine Geschwindigkeit über 30 km/h zugelassen sein.

- **Projektspezifische Auswahlkriterien:**

  - Das durchschnittliche Verkehrsaufkommen sollte bei den Projekten 1, 2 und 3 über etwa 5.000 Kfz/24 h bzw. 500 Kfz in der Spitzenstunde liegen.

  - Die Untersuchungsstrecken für Projekt 1 „Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn“ sollen sich auf Gefahrenpunkte beschränken, die zumindest durch Meldeplattformen oder vergleichbare Informationsquellen bekannt sind.

  - Bei Untersuchungsstrecken für das Projekt 2 „Kennzeichnung von Radwegen ohne Benutzungspflicht“ müssen neben der Fahrbahn einseitig oder beidseitig Radwege ohne Benutzungspflicht bestehen oder ein- oder beidseitig die Gehwege für den Radverkehr freigegeben sein. Bestehende Benutzungspflichten stehen einer Teilnahme an den Untersuchungen nicht entgegen, wenn sichergestellt wird, dass die Benutzungspflicht rechtzeitig zum Untersuchungsbeginn aufgehoben werden kann.

  - Für das Projekt 4 „Tempo 30 in Hauptverkehrsstraßen“ können auch Straßen in die Untersuchung einbezogen werden, auf denen die Kfz-Belastung über 3.000 Kfz liegt. Auf den auszuwählenden Untersuchungsstrecken sollten Sicherheitsbedenken gegenüber „Radfahren im Mischverkehr“ bei Tempo-50-Mischverkehr vorliegen. Ein flächendeckender Test (Zonen bzw. mehrere zusammenhängende Straßenzüge) ist auszuschließen

3. Einzureichende Unterlagen

Folgende Unterlagen müssen eingereicht werden:

- Benennung der konkreten Untersuchungsstrecke (mit Anfangs- und Endpunkt)
- Kartografische Darstellung
  a. Übersichtslageplan (Ausschnitt aus aktuellem Stadtplan)
  b. Lageplan mit Maßstab 1:1000
- Bildmaterial (Fotos der Untersuchungsstrecke aus verschiedenen Blickrichtungen)
- Darstellung der Eignung der Untersuchungsstrecke für das jeweilige Modellprojekt
- Beschreibung der Problemstellung an diesem Streckenabschnitt (z.B. Unfallhäufungen, Gefahrenpotential, Beschwerden etc.)

4. Mitwirkung der Kommune bei der wissenschaftlichen und verkehrlichen Untersuchung

Die Kommune muss bei nachstehenden Anforderungen mitwirken:

Die Kommune

- stellt die für die Untersuchung erforderlichen Flächen und Genehmigungen unentgeltlich zur Verfügung,
- besorgt bzw. erlässt die erforderlichen, zeitlichen und räumlichen Anordnungen (insbesondere verkehrsrechtliche Anordnung) zur Durchführung der Untersuchungen,
- übernimmt die Kosten und Durchführung der verkehrsrechtlich, markierungstechnisch oder baulich erforderlichen Maßnahmen an den Untersuchungsstrecken
- unterstützt die Hochschule bei der Einrichtung der Erhebungsstellen,
- benennt einen verantwortlichen Ansprechpartner (inkl. Vertretung) für die Projektdauer und
- organisiert die Unterstützung der Polizei bei Verkehrsbefragungen.