

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/228/2019

Einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	19.02.2019	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	19.02.2019	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Amt 66, AG Rad

I. Antrag

Die Verwaltung wird beauftragt – vorbehaltlich vorhandener Haushaltsmittel –, für die Fahrradstraßen im Stadtgebiet eine einheitliche Gestaltung nach den Vorgaben des Leitfadens in Anlage 1 zu planen und umzusetzen. Hierbei soll die in der Sachverhaltsdarstellung aufgeführte Reihenfolge berücksichtigt werden.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Verkehrsentwicklungsplan wurde ein Plannetz für den Radverkehr erarbeitet und beschlossen (vgl. 613/200/2018 und Anlage 2). Fahrradstraßen stellen ein wichtiges Element in diesem Netz dar, da sie sich in der Praxis und nach vorliegenden Untersuchungen als geeignetes Element zur Führung des Radverkehrs im Zuge städtischer Netze erwiesen haben.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Fahrradstraßen sind Fahrbahnen, die gemäß Straßenverkehrsordnung vor allem dem Radverkehr vorbehalten sind. Andere Fahrzeuge können ausnahmsweise mit einem Zusatzzeichen zugelassen werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt für alle Fahrzeuge 30 km/h, wenn nötig muss Kfz-Verkehr zum Schutz des Radverkehrs seine Geschwindigkeit auch weiter verringern. Radfahrende dürfen nebeneinander fahren.

Bei richtiger Ausgestaltung bieten Fahrradstraßen dem Radverkehr einen komfortablen Verkehrsfluss und die Möglichkeit hoher Reisegeschwindigkeiten. Das Unfallrisiko für Radfahrende ist auf Fahrradstraßen deutlich geringer als auf anderen Radverkehrsführungen wie z. B. Radwegen, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen. Die Führung des Radverkehrs über Fahrradstraßen mit geringem Kfz-Verkehr anstelle von Hauptverkehrsstraßen ist deshalb auch ein gutes Mittel, um die Verkehrssicherheit im Radverkehr einer Stadt zu erhöhen. Gut angelegte Fahrradstraßen

- machen wichtige Verbindungen des Radverkehrs im Erschließungsstraßennetz sichtbar,
- bündeln den Radverkehr und
- tragen zu einer Zunahme des Radverkehrs bei, da sie gleichermaßen objektive und subjektive Verkehrssicherheit bieten und für alle Nutzergruppen des Radverkehrs geeignet sind.

Eine einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen ist in Erlangen derzeit noch nicht vorhanden. Die meisten Fahrradstraßen sind nur durch die entsprechende Beschilderung erkennbar. Vereinzelt wurden Fahrradstraßenpiktogramme angebracht. Dieser Umstand führt dazu, dass die Fahrradstraßen in Erlangen dem Radverkehr derzeit wenig Mehrwert bieten.

Vor diesem Hintergrund hat die Verwaltung die Erstellung eines Leitfadens zur einheitlichen Gestaltung von Fahrradstraßen in Erlangen erarbeiten lassen (vgl. Anlage 1). Vorrangiges Ziel ist es, Fahrradstraßen im Radverkehrsnetz mit einem Corporate Design für alle Verkehrsteilnehmer besser erkennbar zu machen. Damit soll ein Fahrradstraßenbewusstsein entstehen, das zu einem deutlichen Mehrwert für Radfahrende in der Stadt führen wird. Die einheitliche und prägnante Gestaltung aller Fahrradstraßen in Erlangen soll den Wiedererkennungswert heben und zu einer guten Akzeptanz beitragen. Letztendlich kann damit sowohl eine verstärkte Fahrradnutzung als auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Auf Grundlage des Gestaltungsleitfadens in Anlage 1 wird die Verwaltung die einheitliche Gestaltung jeder der acht bestehenden Fahrradstraßen sukzessive planen und umsetzen. Mögliche hierbei entstehende Querschnittsveränderungen werden im jeweiligen Einzelfall planerisch geprüft. Weiterhin wird im Rahmen der Einzelplanungen die Anordnung von Fahrradabstellanlagen und Baumstandorten im Straßenraum im Zuge der jeweiligen Fahrradstraße gemäß Prinzipskizze in Anlage 3 untersucht. Der Umgang mit dem Ruhenden Verkehr wird ebenfalls im Rahmen dieser konkreten Planung nach den Vorgaben im Gestaltungsleitfaden geprüft.

Bei der planerischen und straßenbaulichen Umsetzung ist folgende zeitliche Reihenfolge vorgesehen:

1. Bayern-/Pommernstraße
2. Wöhrmühle
3. Michael-Vogel-Straße
4. Leipziger Straße
5. Damaschkestraße
6. Schronfeld
7. Lange Zeile
8. Schirrhof

Die Umsetzung bedarf der Finanzierung aus Mitteln des Investitionshaushaltes, soweit nicht nur Markierungen und Beschilderungen erforderlich sind.

Je nachdem, welches städtebauliches Umfeld bei den o. g. Fahrradstraßen vorherrscht (Wohnbebauung), ist eine öffentliche Bürgerbeteiligung bzw. eine Information von Stadtteil- oder Ortsbeiräten zu den vorgesehenen Gestaltungsmaßnahmen zu erwägen. Diese Abwägung findet ebenfalls im Rahmen der jeweiligen Einzelfallprüfungen statt.

Die Realisierung der Planungen steht unter dem Vorbehalt verfügbarer finanzieller Mittel bei den entsprechenden Haushaltstiteln IP 541.841 bzw. 541.8411, des Budgets sowie vorhandener personeller Möglichkeiten. Weiterhin stehen zur Förderung des Umweltverbundes bei dem Haushaltstitel 547.870 Finanzmittel für die Umsetzung der Einzelmaßnahmen zur Verfügung. Die entstehenden Kosten für die straßenbauliche Umsetzung der neugestalteten Fahrradstraßen können erst nach den Planungen für die einzelnen Straßen beziffert werden. Die Finanzierung für die Einzelmaßnahmen kann demnach erst nach den hierfür erfolgten Planungen und Kostenschätzungen in Abhängigkeit vom jeweiligen Kostenumfang bei den o. g. Haushaltstiteln geklärt werden. Es wird darauf hingewiesen, dass, abgesehen von den angeordneten Beschilderungen, die übrigen Leistungen für die straßenbaulichen Maßnahmen mittels Vergabe von Dritten erbracht werden müssen.

Im Zuge der Bearbeitung des Radverkehrsnetzes im Verkehrsentwicklungsplan wurde deutlich, dass Erlangen im deutschlandweiten Vergleich deutlich weniger Fahrradstraßen ausgewiesen hat als andere Kommunen mit ähnlicher Bevölkerungsgröße. Künftig sollen demnach weitere Fahrradstraßen in Erlangen als Netzergänzungen vor allem im Zuge von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten sowie von städtischen Hauptradrouten verstärkt zum Einsatz kommen. Die Verwaltung wird die ergänzend auszuweisenden Fahrradstraßen im Stadtgebiet

zusammenstellen und dem UVPA zu einem weiterführenden Beschluss vorlegen.

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

Anlagen:

Anlage 1: Leitlinien für die einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen

Anlage 2: Plannetz Radverkehr Gesamtstadt aus dem Verkehrsentwicklungsplan

Anlage 3: Prinzipskizze Fahrradstraße mit Baumstandorten und Fahrradständern

III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang