



Stellungnahme zur Planung und Umsetzung einer Fahrradstraße auf der Universitätsstraße in Erlangen

April 2022

**T+T Verkehrsmanagement GmbH
Im Steingrund 3
63303 Dreieich**

**Telefon 06103 486298-0
Telefax 06103 486298-8
E-Mail kontakt@tt-vm.de
URL www.tt-vm.de**

Planung und Umsetzung einer Fahrradstraße

Das Universitätsklinikum wurde durch die Beschlussvorlage „Ausweisung der Universitätsstraße als Fahrradstraße nach Gestaltungsleitfaden“ (Vorlagennummer 613/140/2022) darüber in Kenntnis gesetzt, dass die Universitätsstraße zukünftig als Fahrradstraße ausgewiesen werden soll. Eine Abstimmung mit dem Universitätsklinikum während der Planungsphase hat es entgegen der Behauptung in der Beschlussvorlage nicht gegeben.

Bei den Planungen wurden weder die Funktion des Universitätsklinikums richtig bewertet, noch die Erfordernisse der Patienten berücksichtigt. Da es sich um ein Krankenhaus der Supramaximalversorgung handelt, besitzt es einen hohen Anteil an schwerkranken Patienten mit einem überregionalen Einzugsgebiet (83% der Patienten kommen von außerhalb des Erlangener Stadtgebietes). Aus ärztlicher Sicht ist fast 70% der Patienten eine Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel nicht zumutbar. Die Nutzung des Fahrrades scheidet dementsprechend auch aus. Dieser Anteil entspricht rund 290 Patienten an einem normalen Arbeitstag. Um das Krankenhaus erreichen zu können, sind diese Patienten somit auf das Auto (Rettungswagen, Krankentransportwagen, Taxi oder privater Pkw) als Verkehrsmittel angewiesen.

Die Situation ist bereits aktuell stark angespannt, da der benötigte Parkplatzbedarf nicht zur Verfügung steht. Patienten der Frauenklinik/Strahlenklinik suchen meist lange nach einem Parkplatz. Hierdurch wird auch oftmals auf der Universitätsstraße gehalten, um Patienten ein- oder aussteigen zu lassen. Durch den vorgesehenen Wegfall vieler Stellplätze verschlechtert sich dieser Zustand massiv, und die Erreichbarkeit und somit auch die Funktion der Klinik wird spürbar eingeschränkt.

Die zunächst nur im Probetrieb vorgesehenen 13 Stellplätze sind für eine Parkdauer von maximal 60 Minuten vorgesehen, was nicht mit den tatsächlich erforderlichen Behandlungsdauern einhergeht. Für viele Patienten stehen somit zukünftig gar keine nutzbaren Parkplätze in der Universitätsstraße zur Verfügung.

Durch den Wegfall von Parkplätzen wird sich zudem der Parkdruck auf den 13 geplanten Stellplätzen, aber auch in den angrenzenden Gebieten spürbar erhöhen und die Situation deutlich verschlechtern. Die Parkplatzsuche und der Fußweg vom Parkplatz zum Klinikum dauern jeweils länger.

Wie sich die 13 zunächst vorgesehenen Stellplätze ergeben ist nicht ersichtlich, und warum in anderen Bereichen Stellplätze nicht möglich sind, ist auch nicht hinreichend dokumentiert und wird daher angezweifelt. Begründet wird es mit einer flüssigen Abwicklung des Busverkehrs, was einer sicheren Führung des Radverkehrs vollkommen widerspricht.

Sollten im Probebetrieb Probleme mit dem Busverkehr auftreten, ist sogar der Wegfall dieser 13 Stellplätze vorgesehen.

Stellplätze für Krankentransporte und Taxis sind auf dem Klinikgelände nicht ausreichend vorhanden. Hierdurch werden zukünftig vermehrt Haltevorgänge auf der Straße erfolgen. Dies ist nach „Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis“ (Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH, 2021) möglichst zu vermeiden, da hierdurch einen besonders negativer Einfluss auf den Komfort des Radverkehrs auf Fahrradstraßen entsteht. Durch die fehlenden Stellplätze ist dies jedoch nicht zu vermeiden.

Über die geplante Fahrradstraße soll auch zukünftig eine Hauptachse des Busverkehrs mit rund 470 Fahrten am Tag verlaufen. Dies stellt nach „Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis“ einen klaren Widerspruch für die Umsetzbarkeit einer Fahrradstraße dar. Hierin ist Busverkehr in einer Fahrradstraße nur bei einer geringen Taktfrequenz zulässig. Um die Verkehrssicherheit und die Leichtigkeit des Busverkehrs zu erhöhen, sollen zudem zukünftig fast alle Parkplätze entfallen. Auch dies steht in einem klaren Widerspruch zu der Planung einer Fahrradstraße. Hier muss der Radverkehr die Geschwindigkeiten und Abläufe prägen, wodurch die beschilderte Höchstgeschwindigkeit von 30km/h vom Kfz-Verkehr gegebenenfalls weiter reduziert werden muss, da der Radverkehr weder gefährdet noch behindert werden darf. Nach der RAS (Richtlinie für die Anlagen von Stadtstraßen, FGSV 2006) wird empfohlen, durch verkehrsregelnde und bauliche Maßnahmen die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zu reduzieren. Nach der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV 2010) sind in diesem Zusammenhang bauliche Einengungen im Bereich von Knotenpunkten vorzusehen. Zudem sollten Fahrradstraßen auch möglichst nicht durchgehend für den Kfz-Verkehr befahrbar sein (Fahrradstraßen – Leitfaden für die Praxis). Dies alles widerspricht der vorliegenden Planung, in der durch den Wegfall der Parkplätze die Fahrbahn sogar auf 7 Meter verbreitert wird, um einen möglichst flüssigen Verkehrsablauf für den Busverkehr zu erreichen. Hierdurch werden unerwünschte Überholvorgänge des Kfz-Verkehrs erleichtert und die Sicherheit der Radfahrer reduziert.

Die vorliegende Planung der Fahrradstraße betrachtet nur die Belange der Radfahrer und des Busverkehrs und scheint losgelöst von der eigentlichen Nutzung der Universitätsstraße durch das Universitätsklinikum. Hierdurch ergibt sich ein sehr unausgewogenes Bild, ein übergreifendes Konzept auch unter Einbeziehung angrenzender Straßen wird vermisst.

Widersprüche zwischen einer Fahrradstraße und der Hauptbusachse werden ignoriert und durch den Wegfall der Parkplätze und die daraus folgende Verbreiterung der Verkehrsfläche noch verschlimmert. Dieses wird zudem auf Kosten der Erreichbarkeit des Klinikums umgesetzt. Der Wegfall fast aller Parkplätze ist daher nicht hinnehmbar. Die Universitätsstraße muss hinsichtlich erhaltbarer Stellplätze überprüft

und die Ergebnisse anschaulich dokumentiert werden. Sollten Stellplätze entfallen, ist dies fachlich zu erklären.

Generell erscheint die Universitätsstraße für die Einrichtung einer Fahrradstraße auf Grundlage der verschiedenen Nutzungen und Anforderungen aus verkehrlicher Sicht als vollkommen ungeeignet.

Dreieich, 06.04.2022



Dr. SCHENK

