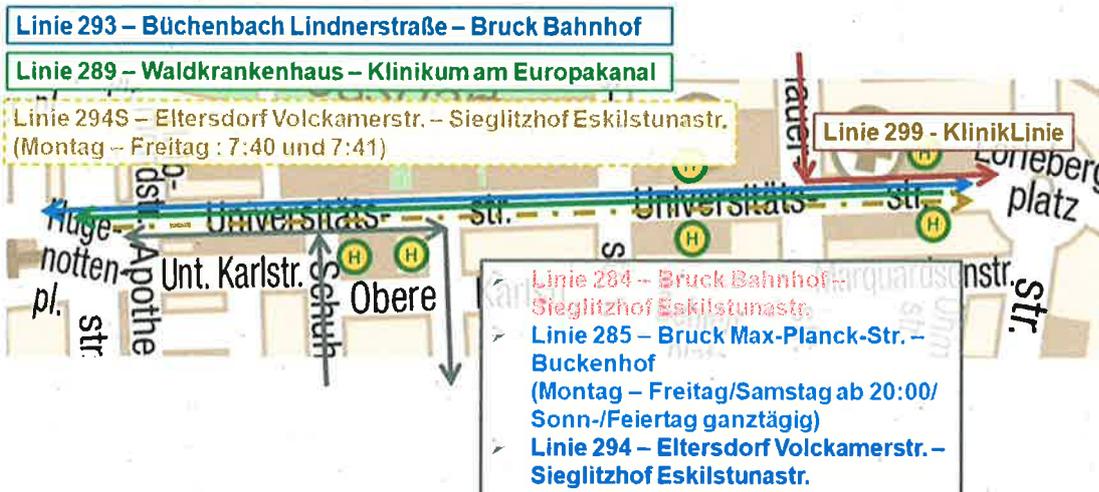


Verteiler: VK, S, SE, Stadt Erlangen

## Stellungnahme der ESTW Stadtverkehr GmbH zum Umbau der Universitätsstraße als "Fahrradstraße"

Die ESTW wurden von Seiten der Stadt Erlangen am 22. April 2022 aufgrund neuer Planungen nochmals darum gebeten, zu dem neuen Planungsstand Stellung zu nehmen. Die ESTW danken für diese Möglichkeit und weisen hiermit nochmals darauf hin, dass eine zukünftige Befahrung der Fahrradstraße mit ausgewiesenen Parkflächen aus betrieblichen und sicherheitstechnischen Gründen grundsätzlich weiterhin sehr kritisch gesehen wird. Die ESTW gehen im Folgenden auf die aktuelle Situation und die hiermit bereits bestehenden Gefährdungssituationen sowie auf die rechtlichen Rahmenbedingungen für den ÖPNV in einer Fahrradstraße ein.

### Aktuelle Situation:



Zum aktuellen Zeitpunkt verkehren 7 Buslinien im Bereich der Universitätsstraße:

- 284
- 285
- 289
- 293
- 294
- 294S
- 299

Die genauen Fahrstrecken können der oben beigefügten Skizze entnommen werden. Von Montag bis Freitag beläuft sich die Anzahl der Fahrten auf ca. 469 täglich. Die KlinikLinie 299 verkehrt hierbei in einem 10- Minuten Takt. Die anderen ESTW-Linien befinden sich in der Hauptverkehrszeit (HVZ) in einem Taktbereich von 20 Minuten mit Ausnahme der ab 20:00 Uhr verkehrenden Linie 285 (30 Minuten).

Bereits im heutigen Betriebsablauf kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen im Bereich der Universitätsstraße. Hintergrund hierfür sind hauptsächlich die in diesem Bereich verkehrende hohe Anzahl von Fahrradfahrern, die u.a. teils unerlaubterweise und kurzfristig die Fahrbahn überqueren (u.a. auch in großen Gruppen), oder einen hinter einem Hindernis (z.B. parkendes Auto) wartenden Bus überholen. Hinzu kommt, dass einige Fahrradfahrer in geringer Geschwindigkeit vor dem Bus fahren (auch teils in Gruppen) und andere wiederum den Bus schnellstmöglich, teilweise sogar unerlaubterweise rechts bzw. über den Gehweg überholen und knapp vor dem Bus einscheren.

Für das Fahrpersonal sind derartige Situationen bereits zum aktuellen Zeitpunkt kaum überschaubar. Zudem können aufgrund der oft nebeneinander fahrenden Radfahrer und zusätzlich parkenden PKW kaum die Mindestabstände zwischen Fahrrad und Bus eingehalten werden (1,5 Meter gemäß Straßenverkehrsordnung).

Darüber hinaus besteht auch ein häufiger Begegnungsverkehr zwischen Bus und Bus. Ebenfalls werden in diesem Bereich auch Gelenkbusse eingesetzt, die eine Gesamtlänge von ca. 18 Metern aufweisen und bei Überhol- bzw. Abbiegevorgängen nochmals deutlich mehr Platz benötigen als ein normaler Solobus mit einer Gesamtlänge von ca. 12 Metern. Die Gesamtbreite eines Busses inkl. der Spiegel beläuft sich aktuell auf 3,07 Meter.

Ein weiteres Problem ergibt sich auch durch die des Öfteren die Universitätsstraße blockierenden Falschparker und Lastkraftwagen (Lieferverkehr). Insbesondere für die von der Schuhstraße in die Universitätsstraße abbiegenden Busse kommt es hier zu Behinderungen und damit anfallenden Verspätungen.

#### Beispiele der aktuellen Situation – Befahrung mit Gelenkbus



- Gelenkbus muss weit ausscheren, um an den parkenden PKW vorbei zu kommen.
- Durch das Ausscheren muss der Gelenkbus fast die komplette Gegenfahrbahn nutzen und dies, obwohl die parkenden PKW noch zur Hälfte auf dem Gehweg parken.
- Auch mit einem normalen 12 Meter-Solobus muss fast in diesem Maße ausgeschwenkt werden, um an dem geparkten PKW vorbeifahren zu können.
- Hier wäre auch kein Begegnungsverkehr mit einem Fahrrad möglich.

Dennoch ist es bei der aktuellen „Straßensituation“ so, dass lt. **StVO Fahrradfahrer nur nebeneinander fahren dürfen, sofern der Verkehr nicht behindert wird – Fahrradfahrer haben aktuell keinen Vorrang**. Somit ist der Fahrradfahrer dem MIV bzw. dem ÖPNV gleichgeordnet.

### **Bedenken der ESTW zum kompletten Umbau der Universitätsstraße als Fahrradstraße:**

Aufgrund der bereits geschilderten, teils jetzt schon bestehenden Gefahrensituationen sehen die ESTW die zukünftige Befahrung einer Fahrradstraße aus betrieblichen und sicherheitstechnischen Gründen als sehr kritisch an. Verschärft wird die Gesamtsituation in einer zukünftigen Fahrradstraße noch, wenn mehrere Parkflächen und somit Ausschervorgänge durch den Bus nötig werden. Hintergründe für die Bedenken sind vor allem, dass Fahrradfahrer in einer Fahrradstraße generell Vorrang haben. Die Befahrung mit MIV bzw. ÖPNV ist normalerweise grundsätzlich ausgeschlossen und nur ausnahmsweise bei besonderer Ausschilderung und Beschränkung auf 30 km/h nur zulässig, wenn eine Gefährdung der Fahrradfahrer ausgeschlossen werden kann. Schon jegliche Behinderung des Radverkehrs ist in einer Fahrradstraße bußgeldbewehrt. Vor Anordnung der Fahrradstraße müssen daher „die Bedürfnisse des <sonstigen> Verkehrs mit Kraftfahrzeugen ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung)“ (vgl. zu allem: VwV-StVO, zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße).

Zwischenzeitlich liegt auch eine veröffentlichte „Stellungnahme zur Planung und Umsetzung einer Fahrradstraße auf der Universitätsstraße in Erlangen“ durch die T+T Verkehrsmanagement GmbH vor, welche vom Universitätsklinikum in Auftrag gegeben wurde. Dieses Gutachten geht dabei noch über die Einschätzung der erheblichen betrieblichen Schwierigkeiten durch die ESTW, gerade im Hinblick auf den von Seiten der Stadt zugelassenen, in einem hohen Takt verkehrenden ÖPNV (ca. 470 Fahrten täglich) hinaus, indem es die geplante Fahrradstraße im klaren Widerspruch zu einer Bus-Hauptachse sieht. Zitat: *„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 30 km/h vom Kfz-Verkehr gegebenenfalls weiter reduziert werden muss, da der Radverkehr weder gefährdet noch behindert werden darf.“* Somit kommt der Verkehrsexperte Dr. Schenk von der T+T Verkehrsmanagement GmbH auch zum abschließenden Ergebnis: *„Generell erscheint die Universitätsstraße für die Einrichtung einer Fahrradstraße auf Grundlage der verschiedenen Nutzungen und Anforderungen aus verkehrlicher Sicht als vollkommen ungeeignet“.*

Die ESTW gehen hiermit aus ihrer Sicht auch nochmals explizit und zusammengefasst auf den Unterschied zwischen dem aktuellen betrieblichen Ablauf sowie dem zukünftigen betrieblichen Ablauf im Rahmen einer Fahrradstraße, insbesondere im Hinblick auf die Gefährdungslage ein:

#### Aktuelle Situation:

Bereits aktuell kommt es zu Gefahrensituationen in der Universitätsstraße. Dennoch ist es bei der aktuellen „Straßensituation“ so, dass lt. **StVO Fahrradfahrer nur nebeneinander fahren dürfen, sofern der Verkehr nicht behindert wird – Fahrradfahrer haben aktuell keinen Vorrang.** Somit ist der Fahrradfahrer dem MIV bzw. dem ÖPNV gleichgeordnet.

#### Bei Fahrradstraßen gilt hingegen folgendes:

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) erlaubt in Fahrradstraßen eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Falls PKW und/oder Motorräder bzw. ÖPNV zulässig sind, dürfen sie den Radverkehr **weder behindern noch gefährden.** Fahrradfahrer dürfen daher in einer Fahrradstraße **auch dann nebeneinander fahren, wenn sie etwa einen Bus behindern würden – nebeneinander Fahren ist hier ausdrücklich erlaubt** (der MIV bzw. der ÖPNV ist hier dem Fahrrad untergeordnet – das Fahrrad hat Vorrang). Die Nutzung der Universitätsstraße durch den ÖPNV in seinem aktuellen Umfang dürfte wohl bei einer zukünftigen Fahrradstraße gar nicht zulässig sein. Auch in dem bereits im vorgenannten Gutachten erwähnten „Fahrradstraßen - Leitfaden für die Praxis“ wird klar auf folgendes verwiesen: *„Linienverkehr ist bei geringen Taktfrequenzen kein Ausschlusskriterium, sofern Einvernehmen mit dem ÖPNV Betreiber erzielt werden kann“.* Zum aktuellen Zeitpunkt verkehren jedoch im Normalfall ca. 470 Busfahrten pro Tag durch die Universitätsstraße (in Sonderfällen, wie zur Bergkirchweihzeit noch erheblich mehr). Hierbei werden neben normalen Standardlinienbussen, welche eine Länge von 12 Metern aufweisen, aufgrund der hohen Nachfrage zu bestimmten Zeiten auch Gelenkbusse mit einer Länge von 18 Metern eingesetzt. Bezieht man die 470 Fahrten auf die überwiegende Betriebszeit (ca. 7-19 Uhr), kommt man im Durchschnitt auf einen 1,5 Minuten Takt. Hier kann definitiv nicht von einer „geringen Taktfrequenz“, wie im vorgenannten Leitfaden vorausgesetzt, ausgegangen werden.

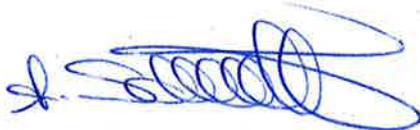
Würde die gesamte Universitätsstraße als Fahrradstraße mit zusätzlich ausgewiesenen Parkflächen umgesetzt werden, müssten die ESTW aufgrund der dadurch entstehenden Gefahrensituationen handeln und Alternativrouten für den

Busverkehr finden. Die genannte Herausnahme von Linien hätte zur Folge, dass sich in diesem Bereich eine schlechtere Anbindung für Anwohner, Patienten und Besucher ergibt, bzw. weitere Fußwege oder Umstiege für Fahrgäste ergeben.

**Stellungnahme der ESTW zu den beiden aktuellen Planungen der Stadt Erlangen vom 22.04.2022:**

**Variante 1 „Fahrradstraße vom Hugenottenplatz bis östliche Stadtmauerstraße“ und Variante 2 „Fahrradstraße vom Hugenottenplatz bis Fahrstraße“**

Nach Prüfung der aktuell vorgelegten Skizzen können die ESTW mitteilen, dass sie trotz der grundsätzlichen Sicherheitsbedenken bei Einrichtung einer Fahrradstraße unter den gegebenen Voraussetzungen einen Probetrieb mit dem aktuellen ÖPNV-Angebot umsetzen würden. Unter Probetrieb ist zu verstehen, dass die ESTW den Betrieb (Angebot der aktuellen Linien und Fahrten) hinsichtlich des betrieblichen Ablaufs im Rahmen einer Fahrradstraße beobachten und ggf. bei entstehenden Gefahrensituationen handeln müssen. Die ESTW möchten auch noch kurz darauf hinweisen, dass die Ausweichbuchten für den Bus in jedem Fall eine Länge von 40 Metern aufweisen müssen. Hinsichtlich der ggf. 5 geplanten Parkplätze auf Höhe der Hausnummer 10 „östliche Stadtmauerstraße“ geben die ESTW zu bedenken, dass sich hier zukünftig ein Rückstau bilden könnte, der eventuell die Weiterfahrt des Busses oder der entgegenkommenden PKW (im Falle, dass der Bus bereits auf der Ausweichfläche steht). Beeinträchtigt.



ppa. Anja Schmitt  
Betriebsleiterin BOKraft