

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/166/2022

Grüne Welle für den Radverkehr; Antrag 044/2022 der Klimaliste vom 01.03.2022

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	20.09.2022	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	20.09.2022	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.
Der Antrag 044/2022 ist damit bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Seitens der Klimaliste Erlangen wird beantragt, eine Grüne Welle für den Radverkehr im Stadtgebiet Erlangen einzuführen.

Eine Koordinierung (Grüne Welle) für den Radverkehr ist an Pendlerstrecken mit viel Radverkehr generell wünschenswert, um den Verkehrsfluss zu gewährleisten.

In anderen Städten, wie beispielsweise Kopenhagen, gibt es Straßen mit einer funktionierenden Grünen Welle für den Radverkehr. Der Radverkehrsanteil in Kopenhagen liegt im Zentrum der Stadt bei 50% und im gesamten Stadtgebiet bei 35%. In Erlangen liegt der Radverkehrsanteil beim Gesamtverkehr bei 23%, der des MIVs bei 58% (Stand 2015).

Die Grüne Welle funktioniert in Kopenhagen für den Radverkehr bei einer Fahrtgeschwindigkeit von 20 km/h entlang vier Streckenzüge. Die durchschnittliche Fahrtgeschwindigkeit der Radfahrenden in Kopenhagen liegt knapp darunter. Die Richtlinie für Lichtsignalanlagen geben eine Progressionsgeschwindigkeit (Geschwindigkeit mit der die LSA im Zuge der Grünen Welle passiert werden kann) des Radverkehrs von 16 – 20 km/h vor. Demnach ist die Grüne Welle in Kopenhagen am oberen Ende der in Deutschland vorgeschlagenen Geschwindigkeit programmiert.

Die Einführung der Grünen Welle in Kopenhagen hat dazu geführt, dass langsame Radfahrende schneller fahren müssen und schnellere Radfahrende ausgebremst werden. Trotz allem hat sich die Reisegeschwindigkeit des Radverkehrs um 10 – 30% erhöht. Die Grüne Welle ist zu ausgewählten Zeiten an Werktagen geschaltet. Vormittags in Fahrtrichtung Zentrum, nachmittags in entgegengesetzte Richtung. Eine Grüne Welle gleichzeitig in beide Richtungen ist meistens (auch keim Kfz-Verkehr) nicht umzusetzen.

Die Maßnahme der Grünen Wellen für den Radverkehr steht allerdings im Konflikt mit den Freigabezeiten der anderen Verkehrsarten (MIV, ÖPNV und Fußverkehr). Besonders auf Strecken, auf denen viel MIV und Busverkehr vorhanden ist, ist eine gemeinsame Koordinierung des MIVs, eine Beschleunigung des ÖPNVs und eine Koordinierung für den Radverkehr schwer umzusetzen. Aus diesem Grund muss für jeden einzelnen Streckenabschnitt eine genaue Prüfung der Machbarkeit und der Auswirkungen auf die anderen Verkehrsteilnehmenden vorgenommen werden. Bei Neuplanungen bzw. Überarbeitung der aktuellen Signalisierungen wird auf eine optimale (möglichst

lange) Freigabezeit für den Radverkehr geachtet. Die Freigabezeiten für den Radverkehr stehen allerdings in einem engen Zusammenhang mit den anderen Verkehrsarten und der jeweiligen Verkehrsstärke.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Am Beispiel Allee am Röthelheimpark wird deutlich, dass für den Radverkehr aufgrund der Distanz zwischen den einzelnen Knotenpunkten und den unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Radfahrenden eine Koordinierung schwierig umzusetzen ist. Des Weiteren würde es durch die Einführung einer Grünen Welle entlang dieses Streckenabschnittes höchstwahrscheinlich zu einer Verzögerung im Betriebsablauf des Busverkehrs kommen und zusätzlich dem zu Fuß Gehenden das Queren der Allee am Röthelheimpark erschweren.

Eine Grüne Welle für den Radverkehr im gesamten Stadtgebiet ist aus den oben genannten Gründen nicht möglich. Allerdings kann für einzelne Streckenabschnitte (auf Haupttrouten des Radverkehrs oder Radschnellverbindungen), um die Attraktivität des Radfahrens weiter zu steigern und die Reisezeit zu verringern, die Einführung einer Grünen Welle geprüft werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Das Einführen einer allgemeinen Grünen Welle im Stadtgebiet kann aufgrund der in Punkt 1 dargestellten Argumente und dem aktuellen Personalmangel nicht geleistet werden. Allerdings werden bei jeder anstehenden Überarbeitung einer Lichtsignalanlage die Möglichkeiten zur Verbesserung der Abwicklung des Radverkehrs überprüft.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv*
- ja, negativ*
- nein

*Wenn ja, negativ:
Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

- ja*
- nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

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

Anlagen:

Antrag 044/2022

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang