

# Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
Ref VI/61

Verantwortliche/r:  
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:  
613/173/2022

## Anträge 200/2021 und 095/2022 des StBR Alterlangen sowie 112/2021 der CSU Stadtratsfraktion: Verkehrssituation in Alterlangen

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 Sachverhaltsdarstellung der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.  
Die Anträge 200/2021 und 095/2022 des StBR Alterlangen sowie 112/2021 der CSU Stadtratsfraktion sind bearbeitet.

#### II. Begründung

##### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die drei Anträge beziehen sich auf die Themen (1) Tempo 30 und (2) Radwegezustand zwischen Kosbacher Damm und Neumühle sowie (3) Durchgangsverkehr in der Alterlanger Straße. Die Verwaltung beantwortet hier die drei Anträge gebündelt unter dem Themenkomplex Verkehrssituation in Alterlangen.

##### 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Zu (1):

Aktuell ist in der Schallershofer Straße zwischen Kosbacher Damm und Hsnr. 27 streckenbezogen Tempo 30 von Montag bis Freitag in der Zeit zwischen 07:00 bis 17:00 Uhr angeordnet. Wie im Antrag richtig angebracht, kann geprüft werden, ob die Anordnung aus Lärmschutzgründen auch in die Nachtstunden erweitert werden kann. Die Verwaltung wird dies sowie ein mögliches Durchfahrverbot für LKWs überprüfen. Unabhängig davon setzt sich die Stadt Erlangen als Unterstützer der angesprochenen Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten – eine neue kommunale Initiative für stadtverträglicheren Verkehr“ auch weiterhin für eine Ausweitung der Anordnungsmöglichkeiten von Tempo 30-Regelungen ein. Darüber hinaus bemüht sich die Stadt Erlangen um eine Teilnahme an einem Forschungsprojekt der Bundesanstalt für Straßenwesen zu Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen.

In Bezug auf die Verkehrsbelastung aufgrund des Durchgangsverkehrs verfolgt die Verwaltung das Ziel, die Bündelungsfunktion der Schallershofer Straße als Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr zu reduzieren. Ein erster Ansatz hierfür bildet das Vorrangnetz aus dem Verkehrsentwicklungsplan, für das ein Beschluss des UVPA vorliegt (613/009/2020). In dem Vorrangnetz wird die Schallershofer Straße als Hauptverkehrsstraße zweiter Ordnung eingestuft, die parallel westlich des Kanals führende Straße Am Europakanal als Hauptverkehrsstraße erster Ordnung. Bei Hauptverkehrsstraßen zweiter Ordnung handelt es sich um Straßen, die aufgrund ihrer Lage und Verkehrsbedeutung im Netz als notwendige Hauptverkehrsstraßen angesehen werden, aber nicht die

gleiche Bündelungsfunktion wie die Hauptverkehrsstraßen erster Ordnung erhalten sollen. Auf dieser Basis soll eine Verlagerung der Durchgangsverkehre durch die Schallershofer Straße auf die Straße Am Europakanal angestrebt werden. Als erster konkreter Schritt wird eine angepasste wegweisende Beschilderung geprüft, die die Führung über die Straße Am Europakanal für Kfz besser verdeutlicht.

Zu (2):

Der Radweg auf der Westseite der Schallershofer Straße auf Höhe des BSC-Geländes weist auf einer Länge von ca. 110 m eine Breite von 1,50 m auf. Problematisch ist hier aus Sicht der Verwaltung die Freigabe als Zweirichtungsradweg. Aufgrund der vorhandenen Baumscheiben ist eine Verbreiterung im Bestand ohne baulichen Eingriff nicht möglich. Des Weiteren besteht mit dem Schutzstreifen auf der Ostseite der Schallershofer Straße ein richtlinienkonformes Angebot für Radfahrende in Nordrichtung. Die Verwaltung stimmt zwar zu, dass die Einengung entlang des BSC-Geländes nicht optimal ist, ist aber der Meinung, dass sie kein gravierendes Problem im Radwegenetz darstellt. Aufgrund dieser Einschätzung und der vorhandenen Zeit- und Personalressourcen kann keine zeitnahe Optimierung der Situation in Aussicht gestellt werden. Die Erneuerung der bestehenden Markierung entlang des Radweges wird von der Verwaltung im laufenden Geschäft, entsprechend der technischen Notwendigkeit und bei freien Kapazitäten erfolgen.

Die Ergebnisse des AGFK-Modellprojektes wurden im Dezember-Ausschuss 2021 des UVPA vorgestellt (613/127/2021) und sind somit der Öffentlichkeit frei zugänglich. Bei der 2. Sitzung des Stadtteilbeirates Alterlangen am 05. Juli 2022 wurden die Ergebnisse wiederholt vorgestellt. Zentrale Ergebnisse sind, dass es keine starke Veränderung der Anzahl an Verkehrsteilnehmer\*innen (KFZ/Rad) gab. Wenige Radfahrer\*innen sind auf den Schutzstreifen gewechselt. Am Kleinsten von allen teilnehmenden Projektkommunen, aber doch spürbar, war der Effekt in der Schallershofer Straße. Viele Radfahrer\*innen haben die Maßnahme erkannt, aber nicht immer akzeptiert und den Schutzstreifen genutzt. In der Schallershofer Straße wird der Schutzstreifen noch stark von KFZs befahren. Die objektive Sicherheit ist mit dem Schutzstreifen etwas gestiegen. Die Geschwindigkeit war langsamer, aber der Überholabstand geringer. Die subjektive Sicherheit der Radfahrer\*innen wurde im Vergleich zu anderen Strecken am Geringsten bewertet und ist auch etwas gesunken. In der Möhrendorfer Straße liegen ähnliche, oft geringere, Effekte vor. Die Regelkenntnis der KFZ-Fahrer\*innen wurde dort erhöht.

Der Versuch wird als nicht erfolgreich, aber lehrreich, angesehen. Es stellt sich die Frage, wieso es im konkreten Fall nicht erfolgreich war. Möglicherweise liegt es an zu geringen Sicherheitsabständen der Autofahrer\*innen beim Überholen der Radfahrer\*innen. Dies bedeutet, dass Straßenbreiten steigen müssten, was in der Praxis allerdings nicht umsetzbar ist und zu Interessenskonflikten führt. Daher wird die Situation bis auf weiteres erstmal so belassen wie sie ist. Weitere Informationen sind auf der Website der AGFK Bayern für alle abrufbar <https://agfk-bayern.de/agfk-bayern-zieht-bilanz-zu-den-modellprojekten-fuer-den-radverkehr-in-bayern/>

Zu (3):

In der Alterlanger Straße soll es zwischen Dechsendorfer Damm und Pumpenstation (hier: Geh-/Radweg mit Zusatz Landwirtschaftlicher Verkehr frei) zu regelwidrigem Durchgangsverkehr kommen. Die Stadtverwaltung wird dahingehend Zählungen durchführen und im Anschluss Notwendigkeit und Art möglicher Maßnahmen eruieren sowie den Stadtteilbeirat darüber informieren.

### **3. Prozesse und Strukturen**

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Wie in den einzelnen Punkten dargestellt, prüft die Verwaltung im Rahmen der beschlossenen Konzepte (z.B. Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030, Lärmaktionsplan) sowie freier Kapazitäten, wie die Verkehrssituation in Alterlangen optimiert werden kann. Die Themen, die den Radverkehr betreffen, werden in der nächsten stattfindenden AG Rad eingebracht.

### **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:

- Anlage 1 - Antrag 200/2021 des StBR Alterlangen
- Anlage 2 - Antrag 095/2022 des StBR Alterlangen
- Anlage 3 - Antrag 112/2021 der CSU Stadtratsfraktion

III. Abstimmung  
siehe Anlage

- IV. Beschlusskontrolle
- V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
- VI. Zum Vorgang