

Referat/Amt: VI/66/SRD

Bearbeitet von:

Tel.Nr.:

Tiefbauamt

Herrn Sperber

0 91 31 / 86-2226

Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung

Herrn v. Winning

0 91 31 / 86-1335

Festlegung Radwegepflaster Erlangen - Arcaden

Beratungsfolge	Sitzungstermin	öff.	nöff.	Gutachten	Beschluss	Abstimmungsergebnis		
						einstimmig	für	gegen
UVPA	13.02.2007	X			X			

Beteiligungen

32, Ref. VI, Ref. III, AG Radverkehr, Polizei, Baukunstbeirat, Behindertenbeauftragter, Blindenbund

Finanzielle Konsequenzen; Angaben über dauerhafte Haushaltsbelastungen, z.B. Investitionsfolgekosten (Unterhalt, Personalkosten u.ä.) sind verpflichtend!

A 1. Einmalige Kosten:

2. Jährliche Folgekosten:

B Personalaufwand bzw. Personalkosten zur Erstellung des Antrages / der Beschlussvorlage zusätzlich Kosten für andere Dienststellen/Dritte, soweit quantifizierbar:

I. **Beschluss des Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschusses**
am 13.02.2007

einstimmig/ mit _____ gegen _____ Stimmen

Siehe Protokollvermerk mit Beschlüssen

Im Bereich der Erlangen-Arcaden wird bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes das im Sachbericht aufgezeigte Gestaltungskonzept mit einem einheitlichen grauen Betonsteinpflaster für Rad- und Gehweg zu Grunde gelegt, wobei der Radweg durch eine beidseitige rötliche Bänderung aus Porphyrpflaster abgesetzt wird.

UVPA Vorsitzende/-r:

Berichtersteller/-in:

Gez. Dr. Balleis

Gez. Bruse

II. Sachbericht

Im Zuge der Errichtung der Erlangen Arcaden werden auch die umgebenden öffentlichen Flächen, insbesondere der Vorplatz an der Güterhallenstraße sowie an der Güterbahnhofstraße und Nägelsbachstraße mit umgebaut. Die vor dem Arcadenneubau verlaufenden Geh- und Radwege sowie die Platzfläche werden im Frühjahr/Sommer 2007 mit ausgebaut. Die Ausführungsplanung des Tiefbauamtes wurde am 15.12.2005 durch den BWA beschlossen und sieht entlang des Gebäudes Erlangen Arcaden von der Nägelsbachstraße bis zur Güterhallenstraße einen durchgehenden Radweg vor. Entlang der Güterhallenstraße und vor dem Haupteingang der Erlangen Arcaden ist ebenfalls ein durchgehender Radweg vorgesehen. In diesem Bereich befindet sich auch die vorhandene Bushaltestelle "Güterhallenstraße" ehem. Hauptpost mit den entsprechenden Einrichtungen (Wartefläche, Fahrgastinformationssystem, usw.). Parallel zu den Radwegen verlaufen die entsprechenden Gehwege.

Bei der Gestaltung der Flächen sind zum Einen die Besonderheit der innerstädtischen städtebaulichen Situation, zum Anderen die prägnante und hochwertige, über ein Wettbewerbsverfahren entwickelte Architektur zu berücksichtigen. Mit der das Gebäude prägenden Auskrugung werden bewusst die Vor- und Verkehrsflächen in den Entwurf miteinbezogen und erfordern daher eine Gestaltung, die das Zusammenspiel zwischen Architektur und „Stadtboden“ in besonderem Maße thematisiert. Um diesem Anspruch an die Gestaltqualität einerseits und den Anforderungen der Verkehrsfunktion der Vorflächen andererseits gerecht zu werden, wurde in Abstimmung mit dem planenden Architekturbüro und dem Bauherrn ein Ausbau der Verkehrsflächen in Form eines einheitlichen Betonsteines vorgeschlagen, wobei der Radweg beidseitig durch eine dreizeilige Granitkleinpflasterzeile abgegrenzt werden sollte. Zur gestalterischen und verwaltungsinernen Abstimmung des Gestaltungsvorschlages wurde vor der Musterfassade des Gebäudes auf dem ehemaligen Gossenareal exemplarisch eine Musterfläche ausgelegt.

Am 12.12.2006 fand ein Ortstermin mit der AG Radverkehr, Ref. III, Ref. VI, , dem Architekt des Gebäudes und dem Bauherrn statt. Die dargestellte Radweggestaltung fand hierbei keine Zustimmung der AG Radverkehr auch das Ordnungsamt, Polizeidirektion und ADFC haben sich in ihren Stellungnahmen (Anlagen 1-3) gegen den Vorschlag ausgesprochen und fordern eine vollständig rote Pflasterung des Radweges. Durch die rote Farbgebung des Radweges soll die Bevorrechtigung des Radverkehrs verdeutlicht und hervorgehoben werden, um die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer hierdurch zu erhöhen. Der rote Radweg soll ebenfalls beidseitig mit einem Granit 3-Zeiler eingefasst werden, um auch hier eine Abgrenzung für sehbehinderte Verkehrsteilnehmer zu erzielen.

Aus Sicht von Ref. VI, dem planenden Architekturbüro sowie dem Bauherrn würde der Ausbau eines roten Radweges allerdings übertrieben aufdringlich und als starker Gegensatz zwischen der Architektur des Gebäudes und den Vorflächen wahrgenommen werden. Ein roter breitflächiger Radweg tritt als solitäre Verkehrsanlage in Erscheinung, ohne Rücksicht und Bezug auf die städtebauliche Situation und die Architektur. Da auch das Gebäude eine farbige Gestaltung aufweist, würde es heterogen und störend wirken, wenn die Vorflächen mit einer übertriebenen Farbgestaltung in Konkurrenz zur Architektur treten. Das Büro KJS hat dies in Vertretung des Bauherrn in seinem Schreiben vom 23.01.2007 deutlich zum Ausdruck gebracht (Anlage 4).

Um den Anforderungen der Verkehrssicherheit Rechnung zu tragen, schlägt Ref. VI in Abstimmung mit dem planenden Architekturbüro und dem Bauherrn vor, das Gestaltungskonzept dahingehend zu modifizieren, die einheitliche Pflasterung beizubehalten, die Trennung zwischen Geh- und Radweg aber durch eine rötliche Pflasterbänderung (Porphyrdreizeiler), die sich in der Oberflächenstruktur und Farbgebung auffällig von dem angrenzenden Belag abhebt, deutlicher kenntlich zu machen. Sollte sich eine zusätzliche Differenzierung erforderlich zeigen, können in regelmäßigen Abständen Radfahrerpiktogramme vorgesehen werden. Da rechtlich Einfärbungen der Oberfläche von Radverkehrsanlagen keine Bedeutung haben, werden die gesetzlichen Anforderungen durch die straßenverkehrsrechtlich erforderliche Kennzeichnung (Verkehrszeichen und Radfahrerpiktogramme) eingehalten. Diese Art der Trennung erfüllt gleichzeitig auch die Anforde-

rungen zur Berücksichtigung sehbehinderter Verkehrsteilnehmer und wurde mit dem Behindertenbeauftragten und dem Blindenbund abgestimmt.

Ziel dieser Oberflächengestaltung ist es darüber hinaus, im Hinblick auf die unterschiedlichen Nutzungen ein verträgliches Miteinander der Verkehrsteilnehmer zu befördern. Unterstützend dürfte hierbei wirken, dass trotz der straßenverkehrsrechtlich erforderlichen Kennzeichnungen die Gestaltung des Radweges in diesen zum Teil hochfrequentierten Bereichen auch den Radfahrern die Pflicht zur Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere Fußgänger deutlich macht.

In vergleichbaren Fällen mit zum Teil stärkerem Rad- und Fußgängerverkehr wurde bereits mehrmals in ähnlicher Weise die Vereinbarkeit von Verkehrssicherheit, Stadtgestaltung, Radverkehr und besonderen Umfeldnutzungen in Einklang gebracht. So wurde auch in der Paulistraße, in der Apothekergasse und auf dem Hugentotplatz vor der Sparkasse, der städtebaulichen Situation entsprechend kein roter Radweg angelegt. In der Apothekergasse erfolgte eine Markierung mit unterschiedlichem Pflaster, wohingegen vor der Sparkasse auf eine Separierung vollständig verzichtet wurde. Die besondere Gestaltung der Hauptradwege im Bereich des Hugo und des Marktplatzes haben sich bisher bewährt. Im Unterschied zur Paulistraße, Apothekergasse und zum Hugentotplatz, ermöglicht der Ausbauvorschlag für die Vorflächen der Erlangen Arcaden, eine wesentlich auffälliger und für die Verkehrsteilnehmer besser erkennbare Trennung zwischen Radweg und Gehflächen.

In seiner Sitzung vom 01.02.2007 hat sich auch der Baukunstbeirat der Stadt Erlangen mit der Thematik befasst und die Anlage eines durchgängig roten Radweges einstimmig abgelehnt.

Anlagen

- (1) Stellungnahme – Amt 32
- (2) Stellungnahme – Polizeidirektion
- (3) Stellungnahme – ADFC
- (4) Schreiben des Architekturbüros KJS vom 23.01.2007

Eine Fotodarstellung zum Ausbau der Vorflächen wurde den Fraktionen zugeschickt

- III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
- IV. Amt 32, Ref. III z.K.
- V. WV Ref. VI, Amt 66, Amt 61 z.W.