

Gesamtkonzept für Fahrradstraßen **hier: Antrag der SPD-Stadtratsfraktion vom 21.10.2016**

Entscheidungsvorlage

Die SPD-Stadtratsfraktion hat beantragt, die Verwaltung möge über die rechtlichen Besonderheiten von Fahrradstraßen und deren Für und Wider sowie über infrage kommende Straßen und die Möglichkeit, diese in ein Gesamtkonzept einfließen zu lassen, berichten.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Gemäß § 41 der "Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung" (VwV-StVO) kommen Fahrradstraßen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden, vor allem für Kraftfahrzeuge der Anlieger. Der Kraftfahrzeugverkehr darf dabei nur gering sein. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Dabei darf der Radverkehr weder gefährdet noch behindert werden; erforderlichenfalls ist die Geschwindigkeit weiter zu verringern. Radfahrende dürfen auf Fahrradstraßen abweichend vom Rechtsfahrgebot nebeneinander fahren.

Die vorgeschriebene Beschilderung erfolgt am Beginn der Fahrradstraße per Vorschriftszeichen 244.1 und an deren Ende per Vorschriftszeichen 244.2.

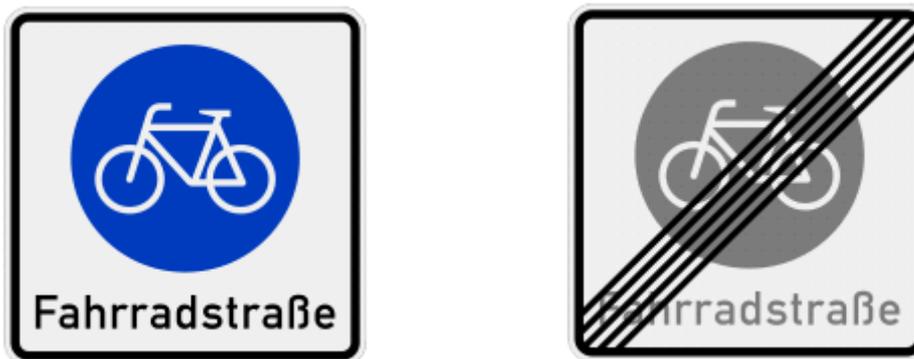


Abb. 1: Beschilderung Beginn und Ende einer Fahrradstraße

Gesamtkonzept für Nürnberg

Die Erstellung des Gesamtkonzepts Fahrradstraßen in der Stadt Nürnberg basiert auf den o.g. Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der zugehörigen VwV-StVO sowie der einschlägigen Regelwerke wie „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) und „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RAST). Berücksichtigt wurden außerdem die Erkenntnisse anderer Städte und vor allem die Ergebnisse eines Forschungsprojekts zur Verkehrssicherheit von Fahrradstraßen der „Unfallforschung für Versicherer“ (UDV).

Gemein ist allen Ausführungen, dass Fahrradstraßen sich aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen für Hauptverbindungen des Radverkehrs bzw. bei hohem Radverkehrsaufkommen eignen. Sie begünstigen eine Bündelung und Lenkung des Radverkehrs. Fahrradstraßen machen Hauptverbindungen des Radverkehrs im Erschließungsstraßennetz sichtbar und erhöhen deren Qualität und Attraktivität. Sie werden als sicher eingestuft und können die Verkehrssicherheit erhöhen .

Anwendungsmöglichkeiten

Bei der Auswahl der Straßen, die als Fahrradstraßen in Betracht kommen, steht der Grundgedanke eines durchgängigen Fahrradstraßennetzes, zumindest aber eines durchgängigen Radverkehrsnetzes im Vordergrund, da Fahrradstraßen in Ergänzung zu weiteren Radverkehrsführungen dieses Netz in seiner Gesamtheit vervollständigen können.

In Frage kommen werden also in erster Linie Straßen, die zum bestehenden wie noch umzusetzenden beschilderten Radroutennetz gehören oder Straßen, die eine wichtige Verbindungs- und Sammelfunktion für den Radverkehr haben. Fahrradstraßen können auch eine Alternative zu stark vom Kfz-Verkehr belasteten Hauptverkehrsstraßen darstellen sowie der innerstädtischen Fortführung der geplanten Radschnellverbindungsstraßen dienen.

Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen

Damit die Verkehrssicherheit in Fahrradstraßen gewährleistet ist und sie einen Vorteil gegenüber Fahrradwegen oder der Führung des Radverkehrs in Tempo 30-Zonen aufweisen, sind bei deren Gestaltung bestimmte Vorgaben einzuhalten, die im folgenden näher erläutert werden:

- Kfz-Stärken von maximal 4.500 Kfz/16h bzw. ein durchschnittlicher werktäglicher Verkehr (DTVw) von 5.000 Kfz und von 500 Kfz in der Spitzenstunde sollen nicht überschritten werden. Der Lkw-Anteil soll unter 3% liegen.
- Die generelle Zufahrtserlaubnis für Kraftfahrzeuge soll möglichst vermieden werden bzw. auf Anlieger beschränkt sein. Es wird empfohlen, den Kfz-Durchgangsverkehr herauszuhalten, hierfür ggf. das Verkehrssystem anzupassen und eine geeignete alternative Verkehrsführung anzubieten. Zudem ist hierfür nach einer Probephase eine widmungsrechtliche Teileinziehung für die Zufahrtsbeschränkungen erforderlich.
- Um Überholunfälle und Unfälle mit dem ruhenden Verkehr zu vermeiden, sollen Fahrradstraßen eine Breite von 4,00 - 6,00 Metern aufweisen.
- Senkrechtparken und Schrägparkstände sind bei Fahrbahnbreiten unter 5,0 Metern und einer Verkehrsmenge von über 2.000 Fahrzeugen täglich nur bedingt mit einer Fahrradstraße vereinbar. Zur Einhaltung der Mindestbreiten kann es deshalb ggf. erforderlich sein, das Parken am Fahrbahnrand neu zu ordnen.
- Bei sehr breiten Fahrbahnen kann sich der Einbau von Mittelinseln oder Einengungen empfehlen.
- Fahrradstraßen sollen weitgehend einheitlich gestaltet werden und der Radverkehr soll an Knotenpunkten abgesehen von Kreuzungen mit Hauptverkehrsstraßen möglichst Vorfahrt erhalten. Die Unterordnung der einmündenden Straßen muss dabei jeweils eindeutig erkennbar sein, z.B. durch Beschilderung, Aufpflasterung, Gehwegüberfahrten, Einengungen oder ähnlichem.
- Um den Verkehrsteilnehmern zu verdeutlichen, dass sie sich in einer Fahrradstraße befinden bzw. in eine solche einbiegen, sollen Knotenpunktsbereiche im Verlauf der Fahrradstraße rot eingefärbt werden und Fahrradpiktogramme mit gegenläufigen Pfeilmarkierungen aufgebracht werden (s. Abb. 2 und 3). Letzteres kann auch im Bereich von Zufahrten sinnvoll sein. Zusätzlich soll im Knotenpunktsbereich das Vorschriftszeichen 244.1: „Beginn einer Fahrradstraße“ auf der Fahrbahn markiert werden. Weitere Leitmarkierungen sind nur im Zuge von Radschnellverbindungen beabsichtigt.

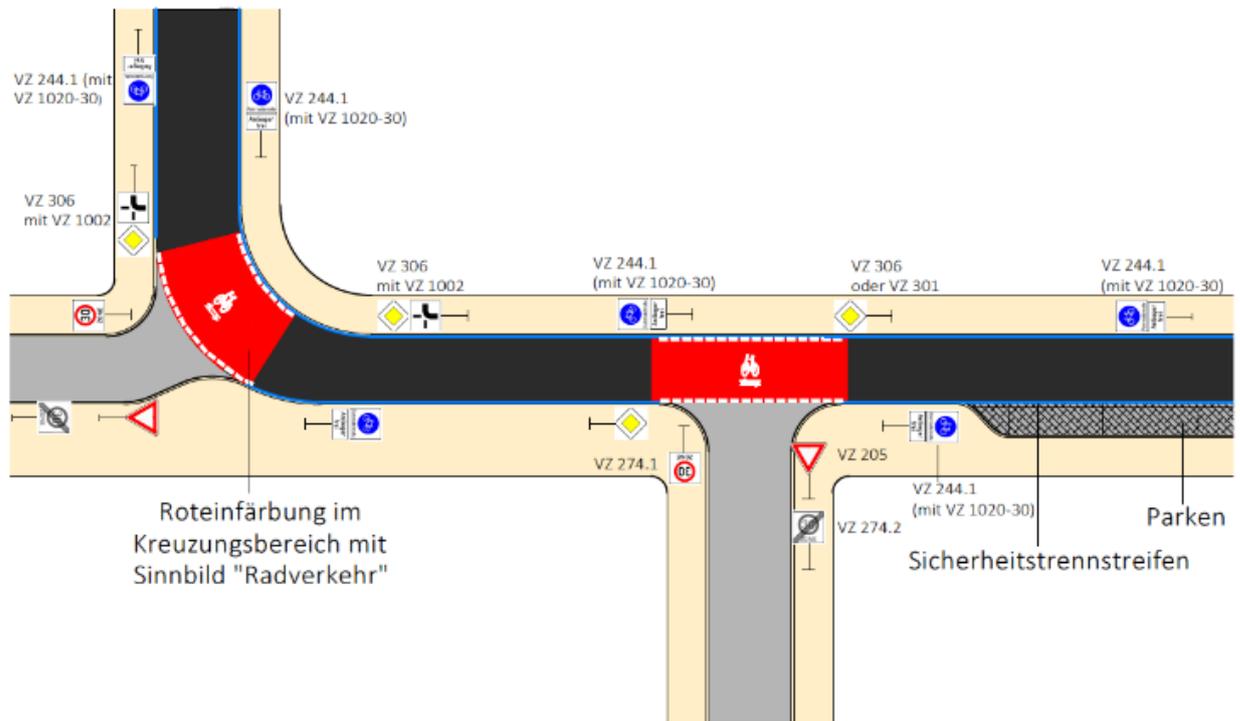


Abb. 2: Fahrradstraße – Bevorrechtigung durch Beschilderung (Quelle: Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Nürnberg – Fürth – Erlangen – Herzogenaurach – Schwabach und umgebende Landkreise, August 2017)

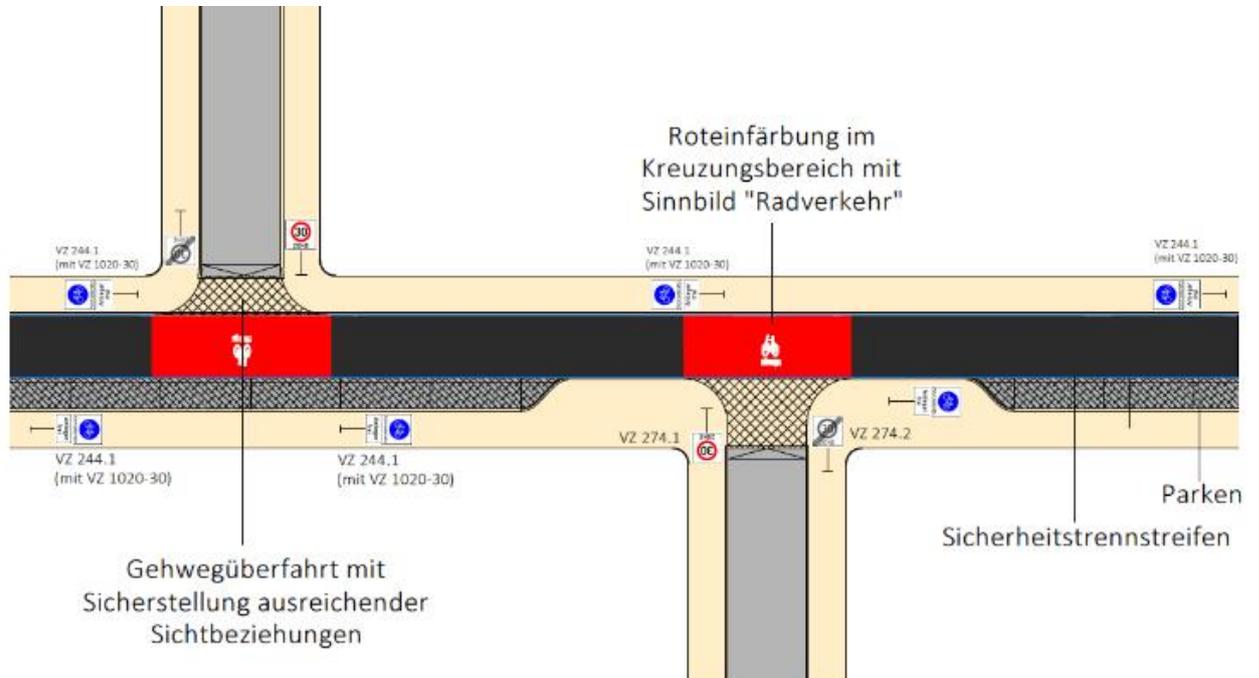


Abb. 3: Fahrradstraße – bauliche Bevorrechtigung (Quelle: Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Nürnberg – Fürth – Erlangen – Herzogenaurach – Schwabach und umgebende Landkreise, August 2017)

- Im Einzelfall können an signalgeregelten Knotenpunkten im Zuge einer Fahrradstraße, die der Hauptverkehrsstraße untergeordnet ist, sogenannte aufgeweitete Radaufstellstreifen mit zulaufendem Schutz- oder Radfahrstreifen zum Einsatz kommen.
- Die Attraktivität von Fahrradstraßen ist auch abhängig von der Oberflächenbeschaffenheit der Fahrbahn. Deshalb soll gewährleistet sein, dass es sich weitgehend um Fahrbahnen mit bituminöser Oberfläche handelt. Soweit städtebauliche Aspekte dagegen sprechen sollten, käme barrierefreies, historisierendes Großsteinpflaster aus Granit mit gesägter und gestockter Oberfläche dem Gestaltungshandbuch der Stadt Nürnberg gemäß in Frage.

Kosten

Um die Kosten abschätzen zu können, die bei der Einrichtung und Ausweisung von Fahrradstraßen unter Berücksichtigung der VwV-StVO und der Leitlinien anfallen werden, werden pauschale Kostenansätze zu Grunde gelegt. Für die einfache Ausführung, d.h. Beschilderung, Markierung von Fahrradpiktogrammen, Vorschriftszeichen und Haltelinien sowie Rotmarkierung der jeweiligen Knoten, werden im Durchschnitt voraussichtlich Kosten in Höhe von ca. 50.000 € pro Kilometer anfallen. Sollten sich im Einzelfall aus den vorgenannten Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen bauliche Anpassungen ergeben, würden hierfür noch zusätzliche Kosten anfallen.

Fahrradstraßen sind aber insgesamt eine vergleichsweise kostengünstige Maßnahme, um den Radverkehr effektiv zu fördern.

Öffentlichkeitsarbeit, Überwachung und begleitende Maßnahmen

Obwohl das Instrumentarium der Fahrradstraße nicht neu ist, zeigen die Ergebnisse der o.g. Unfallstudie große Wissenslücken bezüglich der Verkehrsregeln bei allen Verkehrsteilnehmern. Besonders in der Einführungsphase von Fahrradstraßen wird deshalb eine regelmäßige Überwachung als sinnvoll erachtet.

Sollte sich herausstellen, dass trotz Beachtung der Leitlinien durch die Bevorrechtigung einer Fahrradstraße anstelle der vorher gültigen Regelung „Rechts vor Links“ auch zusätzlicher Kraftfahrzeugverkehr erzeugt wird oder das Geschwindigkeitsniveau der Kraftfahrzeuge steigt, ist über zusätzliche Maßnahmen der Verkehrsberuhigung oder Anpassungen des Verkehrssystems nachzudenken.

Des Weiteren wird empfohlen, schon mit Erarbeitung der Planung von Fahrradstraßen die Anwohner, die Verkehrsteilnehmer und die breite Öffentlichkeit über die Medien, die sozialen Netzwerke und das Internet sowie ggf. in Form von Faltpblättern zu informieren.

Praktische Umsetzung

Unter der Maßgabe des § 41 der VwV-StVO, dass Fahrradstraßen dann in Betracht kommen, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist, und den Erfahrungswerten anderer Städte, dass das Radverkehrsaufkommen nach Einrichtung einer Fahrradstraße um 20% bis 30% steigt, kommen Straßen mit folgenden Verkehrsstärken in Betracht:

- Mindestens 500 Räder oder mindestens 35% Radverkehrsanteil am gesamten Fahrzeugverkehr bei einem DTVw von maximal 5.000 Kfz, wenn keine Änderung im Verkehrssystem möglich oder vorgesehen ist
- Mindestens 500 Räder oder mindestens 25% Radverkehrsanteil am gesamten Fahrzeugverkehr bei einem DTVw von maximal 5.000 Kfz, wenn die Möglichkeit einer Änderung im Verkehrssystem besteht.

Nach einer groben Abschätzung kommen in einer ersten Stufe folgende Straßenzüge, die diese Voraussetzungen erfüllen könnten und die keine größeren baulichen und signaltechnischen Anpassungen oder Eingriffe in das Verkehrssystem erfordern würden, für die weiteren Untersuchungsschritte in Frage (s. Plan: Fahrradstraßen):

- Wilhelm-Spaeth-Straße zwischen Platz der Opfer des Faschismus und Schwanhardtstraße (circa 680 m)
- Metthingstraße - Aussiger-Platz - Kachletstraße (circa 550 m)
- Schloßstraße (ab Zerkabelshofstr.) - Gleichhammerstraße - Dientzenhoferstraße - Balthasar-Neumann-Straße - Thäterstraße (circa 3,6 km)
- Rennweg (ab Martin-Richter-Straße) - Am Messehaus (circa 500 m)
- Friedrichstraße - Schweppermannstraße - Pilotystraße - Kleinreuther Weg (bis Nordring; circa 1,7 km)
- Sandartstraße - Jagdstraße (circa 750 m); auf Anliegerverkehr beschränken
- Muggenhofer Straße (circa 1,8 km)
- Eberhardshofstraße - Adam-Klein-Straße (bis Beckstraße; circa 1,2 km)
- Herbststraße - Regelsbacher Straße - Zuckermandelweg (circa 2,0 km)
- Kornmarkt - Dr. Kurt-Schumacher-Straße (circa 450 m)
- Hummelsteiner Weg (circa 850 m)
- Sperberstraße zwischen Pillenreuther Straße und Allersberger Straße (circa 690 m)

Bei den vorgeschlagenen Straßenzügen sollen grundsätzlich keine generellen Beschränkungen des Kfz-Verkehrs eingerichtet werden. Der Anliegerverkehr soll in jedem Fall zugelassen werden. Im Einzelfall muss aber geprüft werden, ob z.B. Änderungen im Verkehrssystem erforderlich sind, um unerwünschten Durchgangsverkehr zu verhindern, wenn rechts vor links-Regelungen aufgehoben werden.

Bei einer Gesamtlänge von circa 15 km würden sich unter Zugrundelegung der o.g. Durchschnittskosten die Gesamtkosten für die Umsetzung auf circa 750.000 € belaufen (ohne bauliche Anpassungen im Einzelfall).

Für den laufenden Unterhalt der Fahrbahnmarkierungen sind rd. 5.000 € sowie für den in höchster Priorisierungsstufe erforderlichen Winterdienst rd. 15.000 € jährlich zu veranschlagen. Diese Kosten sind im Wirtschaftsplan SÖR entsprechend zu veranschlagen.

Bevor jedoch eine Ausweisung als Fahrradstraße tatsächlich in Betracht kommt, sind die oben genannten Straßenzüge hinsichtlich der Einhaltung der o.g. Leitlinien detailliert zu überprüfen. Die weiteren Untersuchungsschritte beinhalten also insbesondere aktuelle Verkehrszählungen (sofern nicht schon vorhanden; s. Anlage) in den genannten Straßen, die Prüfung des jeweiligen Verkehrssystems hinsichtlich des Durchgangsverkehrs und ggf. dessen Anpassung, die Prüfung der jeweiligen Parkregelung und ggf. deren Anpassung, die Prüfung der jeweiligen Fahrbahnbreiten und die Überprüfung der Erforderlichkeit baulicher Anpassungen.

Für jeden Straßenzug wird ein Straßen- und Markierungsplan erstellt. Dieser wird dem Verkehrsausschuss zum Beschluss vorgelegt. Mit der Umsetzung des Fahrradstraßenkonzeptes soll ab 2019 in Abhängigkeit der Planerstellung und Beschlussfassung sowie der verfügbaren Markierungsfirmenkapazitäten begonnen werden. Die Finanzierung erfolgt aus dem Radwegeetat.