Verkehrsversuch Einrichtung geschützter Fahrradspuren
Hier: Anträge der Stadtratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 05.05.2020 und der Stadtratsfraktion der SPD vom 20.11.2019

Entscheidungsvorlage

Anlass

Die Stadt Nürnberg hat seit langer Zeit auch über den Städtetag (DStT) dafür gekämpft, breitere Möglichkeiten zu Experimenten im Straßenverkehr eingeräumt zu bekommen. Mit der aktuellen Novelle der StVO zum April 2020 wurde in Teilen diesem Begehren nachgegegben. Um die Kapazitäten der bestehenden Radinfrastruktur auch testweise oder im Einzelfall schneller als bisher geplant an den Bedarf anzupassen bietet sich die Nutzung des neuen Rechtsinstruments an.

Die rechtlichen Voraussetzungen dafür wurden durch die Novellierung der StVO geschaffen, in dem die Städte zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen Verkehrsversuche anordnen.

Der Deutsche Städtetag begrüßt in seinem beiliegenden Schreiben ausdrücklich auf politischer, rechtsverbindlicher Grundlage provisorische Änderung der Verkehrsführung und Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen umzusetzen.

Die Verwaltung schließt sich der Auffassung an, dass die Errichtung solcher Trassen grundsätzlich sinnvoll ist und hat geprüft, wo sich solche Radwege insbesondere unter dem Aspekt der Sicherheitsanforderungen zügig umsetzen lassen.

Verkehrsversuche „Rad“ für Nürnberg

Für die Auswahl kurzfristig geeigneter Straßen wurden Hauptverkehrsstraße betrachtet, die eine unzulängliche Radverkehrsinfrastruktur aufweisen, einen wichtigen Lückenschluss im Radwegenetz darstellen und für die in bereits bestehenden Radverkehrskonzepten hohe Nutzerpotentiale ermittelt wurden. Darüber hinaus sollten bereits erste Planungsüberlegungen für einen Radweg vorliegen und die Möglichkeit für eine dauerhafte Umsetzung vorhanden sein. Um die Sicherheit auch in den Knotenpunkten gewährleisten zu können, müssen nicht zuletzt die Lichtsignalanlagen so angepasst werden, dass für Radfahrende kein erhöhtes Sicherheitsrisiko besteht. Hier geht Sicherheit vor dem Ehrgeiz sehr schnell modellhaft, plakativ oder nur punktuell zu wirken. Der gefährlichste Punkt für Radfahrende ist die nächste Kreuzung, nicht die freie Strecke. Kreuzungen wurden in vielen sog. „Pop-up-Bikelanes“ anderer Städte zu Gunsten schneller und zeichenhafter Realisierung ignoriert.

Rothenburger Straße zwischen Bertha-von-Suttner-Straße und Wredestraße

Die Verwaltung schlägt vor, die im Verkehrsausschluss am 30.01.2020 beschlossene Planung des ersten Abschnitts der Radschnellverbindung in der Rothenburger Straße als versuchsweise Maßnahme bis zur tatsächlichen baulichen Umsetzung einzurichten. Der beschlossene Straßenplan ist bereits mit allen Beteiligten abgestimmt und gerade auf dieser Strecke wird einer attraktiven Radverbindung als Teil der Radschnellverbindung ein hoher Nutzen bescheinigt.

Die Verwaltung hat für diese Maßnahme einen Markierungsplan erstellt. Dieser wäre kurzfristig umsetzbar und wird zum Beschluss vorgelegt.

Im Wesentlichen orientiert sich die Markierung der Radstreifen an dem vom AfV beschlossenen endgültigen Plan. In beiden Richtungen soll mittels einer Gelbmarkierung ein ca. 3,00 m bis 4,00 m breiter Radstreifen markiert werden, wobei der Kfz-Verkehr einspurig auf einer ca. 3,50 m breiten Fahrspur geführt wird.

Da stadteinwärts im Zulauf zur Kreuzung vor der Von-der-Tann-Straße in der Morgen- und Abendspitze die Umsetzung der Planung nur mit baulichen Maßnahmen möglich ist, kann ohne die erforderliche Anpassung der Randsteinlinien kein Radstreifen markiert werden. Der Radstreifen ist dort unterbrochen. Die einspurige Führung des Verkehrs und damit die Markierung des Radstreifens wird ca. 80 Meter hinter der Kreuzung wieder aufgenommen. Die bestehende sichere Kreuzungsmöglichkeit bleibt vorerst erhalten.

In stadtauswärtiger Richtung soll im Zulauf zur Kreuzung Von-der-Tann-Straße die Aufteilung des Querschnitts - ohne Umbau - gemäß der vom Verkehrsausschuss beschlossenen Pläne durchgeführt werden. Dabei ist ein Geradeausfahrstreifen für den Kfz-Verkehr vorgesehen.

Stadtauswärts kann zwischen der Bertha-von-Suttner-Straße und der Ossietzkystraße der Radstreifen mittels baulicher Elemente von der Fahrbahn abgetrennt und damit eine sog. „protected bikelane“ eingerichtet werden, die erstmals in Nürnberg an dieser Stelle als Pilotprojekt erprobt werden soll. In stadteinwärtiger Richtung ist die Errichtung eines geschützten Radstreifens aufgrund der vorhandenen Längsparkstreifen nicht möglich, da diese nutzbar bleiben sollen.

Im Vorfeld der Maßnahme hat die Verwaltung eine Verkehrszählung durchgeführt, die – unter Vorbehalt wegen der zur Zeit nicht repräsentativen Verkehrsverhältnisse – retrospektiv für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkung genutzt werden könnte.

Bisher wurden Radwege auf der Fahrbahn nur durch Markierung von der für den Autoverkehr vorgesehenen Spur getrennt. Dadurch konnte die gesamte Breite der Fahrbahn incl. Radweg mit einem Fahrzeug gereinigt und im Winter gesichert werden. Bei einer baulichen Trennung von Radspur und Fahrbahn (Abschnitt „protected bike-lane“) ist dies nicht mehr möglich. Die Strecke muss auf gesamter Länge der Abtrennung mit doppeltem Aufwand (da getrennte Befahrung) gereinigt oder im Winter gesichert werden. Dies verdoppelt auch den zeitlichen Bearbeitungsaufwand (Personal und Fahrzeuge) auf den betroffenen Abschnitten. Zudem können größere Schneemengen im Winter dafür sorgen, dass durch den seitlich zu schiebenden Schnee Fahrspurbreiten eingeschränkt sind und durch das Räumschild die baulichen Abtrennungen aber auch die Gelbmarkierung abgefahren werden. Diese Folgekosten müssen für den laufenden Unterhalt berücksichtigt werden.

Im Hinblick auf die deutlich höheren Aufwendungen bei Reinigung und Winterdienst wird eine zeitliche Befristung bis zum Beginn des Winterdienstes seitens SÖR für sinnvoll erachtet.

Sollte sich der Zeitraum des Feldversuchs (jenseits der „protected-bike-lanes“) über den Winter erstrecken, sind zusätzliche Aufwendungen für Fahrbahnausbesserungen zur besseren Aufbringung und Haftung von Gelbmarkierungen, zur regelmäßigen Ausbesserung der Abtrennungen sowie für die höheren Aufwendungen bei der Wintersicherung in einer Größenordnung von nochmal rd. 50.000 EUR hinzuzurechnen.

Bayreuther Str. / Äußere Bayreuther Straße zwischen Rathenauplatz und Bundesstraßenring

Anders als im Antrag der Stadtratsfraktion Bündnis 90/ Die Grünen gefordert, hält die Verwaltung einen nur temporären Verkehrsversuch in der Bayreuther Straße und Äußeren Bayreuther Straße zwischen Rathenauplatz und Bundesstraßenring für nicht zielführend.

Die Planung für den Radweg, die eine empfindliche Lücke im Radwegenetz schließen soll, läuft derzeit in Teilbereichen in der ämterübergreifenden Verwaltungsinstruktion. Im Umfeld des signalisierten Knotens Bayreuther Str. / Pirckheimerstr. sind komfortable Radverkehrsanlagen nur durch einen Umbau des Straßenraums möglich. Eine provisorische Abmarkierung eines Radweges bzw. eine Unterbrechung der Radwegeführung im Kreuzungsbereich kann aus Sicherheitsgründen nicht verantwortet werden. Zwischen der geplanten Sanierung von Gleisanlagen der VAG in mehreren Bauabschnitten und dem Radwegebau im Zuge der Wiederherstellung der Fahrbahnen könnte das Provisorium nicht gehalten werden.

Der Straßenplan für die Schließung dieser Radwegelücke wird noch 2020 dem Ausschuss zum Beschluss vorgelegt. Es wäre aus Sicht der Verwaltung kontraproduktiv hier eine provisorische und nicht reibungslos funktionierende Lösung interimsweise umzusetzen.

Versuchsweise Umwidmung von Straßen in Fahrradstraße

Am 28.06 2018 wurde im AfV ein Gesamtkonzept für Fahrradstraßen beschlossen, dass in einer ersten Ausbaustufe 12 Straßenzüge mit insgesamt 15 km Länge vorsieht.
Die ersten Fahrradstraßen wurden in 2019 bereits ausgewiesen und auch in 2020/21 werden weitere Fahrradstraßen fortlaufend umgesetzt.

Fahrradstraßen sind sicher, wenn bestimmte Kfz-Mengen nicht überschritten werden und eine einheitliche Gestaltung gewährleistet ist. Neben der entsprechenden Beschilderung sieht das Gestaltungskonzept auch rotmarkierte Kreuzungsbereichen vor, da der Radverkehr im Zuge der Fahrradstraße bevorrechtigt ist und die Rechts-vor-Links-Regelung damit aufgehoben wird. Aus Sicherheitsgründen ist diese Rotmarkierung zwingend notwendig, um die Aufmerksamkeit hinsichtlich der geänderten Vorfahrtsregelung zu erhöhen.

Von einer versuchsweisen provisorischen Umwidmung von Straßen in Fahrradstraßen muss daher abgeraten werden. Eine zweite Ausbaustufe des Fahrradstraßenkonzeptes für Nürnberg soll aber bereits im kommenden Jahr dem Stadtrat zum Beschluss vorgelegt werden.

Höherer Kontrolldruck bei Falschparkern

Radverkehrsanlagen werden durch den Zweckverband Kommunale Verkehrsüberwachung in den jeweiligen Überwachungsgebieten regelmäßig bereits mit überwacht. Auch Schwerpunktaktionen wurden bereits durchgeführt. Hilfreich ist dabei, dass die Einsatzkräfte auch auf Pedelecs unterwegs sind. Nachdem der Bußgeldkatalog überarbeitet wurde und Strafen für das Parken und Halten auf Radwegen und Radstreifen deutlich erhöht wurden, rechnet die Verwaltung damit, dass dieses Problem deutlich entschärft wird. Weitere Schwerpunktaktionen werden vorgenommen.

Mehr Fahrradstellplätze in der Innenstadt

Durch einen systematischen Ausbau von Radständern sind seit 2013 bisher in fünf Stadtteilen rund 2.300 (!) neue Abstellplätze für Fahrräder entstanden. Nach dem Beschluss des AfV vom 10.03.2016 wird das Projekt „Radständer für die Stadtteile“ in den Gebieten innerhalb des Rings nach und nach fortgeführt werden. Nach den ersten Stadtteilprojekten mit Schwerpunkt

in der Südstadt und Nordstadt wurde das Projekt zuletzt in der Altstadt durchgeführt. Im Rahmen der elektronischen Partizipation (EPA) haben sich viele Bürgerinnen und Bürger mit Standortvorschlägen beteiligt. Nachdem die Fachinstruktion der geeigneten Standorte bereits abgeschlossen ist, kann mit dem Aufbau der Radständer in 2021 begonnen werden. Darüber hinaus werden jährlich ca. 200 Radständer im Stadtgebiet unabhängig von dem Stadtteilprojekt aufgebaut.

Fazit

Durch die Errichtung der temporären geschützten Radwege entlang der Rothenburger Straße wird zeitnah eine wichtige Lücke im Radwegenetz geschlossen und ein attraktives Angebot für den Radverkehr geschaffen. Auch ein Verkehrsversuch in der Fürther Straße innerhalb des Bundesstraßenrings B4 ist einer Überprüfung wert. Aufgrund der Länge des Abschnitts, der erforderlichen genauen Prüfung von Ein- und Ausleitungen (Gehweg / Fahrbahn) und der Prüfung signaltechnischer Aspekte ist eine qualifizierte Straßenplanung erforderlich.