

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/275/2024

Antrag Nr. 245/2023 der SPD-Fraktion: Protected Bike Lanes - mehr Schutz für Radler*innen

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	07.05.2024	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	07.05.2024	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

I. Antrag

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
Der Antrag Nr. 245/2023 der SPD-Fraktion ist damit bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Sogenannte Protected Bike Lanes (PBL) oder auch geschützte Radfahrstreifen sind eine Methode, um den Radverkehr physisch vom Kfz-Verkehr zu trennen. Diese Methode kommt aus den USA, wo sie in großen Städten eingesetzt wird, und wird auch in Deutschland bereits angewendet bzw. erprobt, zum Beispiel in Berlin, München oder Hamburg. Der Antrag der SPD-Fraktion (245/2023) vom 06. Dezember 2023 schlägt vor, diese Art der Radverkehrsführung in Erlangen zu erproben und nennt dafür verschiedene Beispiele im Stadtgebiet (Teile der Drausnick- und Henkestraße). Die SPD beschreibt im Antrag die Vorteile von PBL folgendermaßen: Durch die Radverkehrsführung direkt auf der Straße wird die Sichtbarkeit der Radfahrenden besser gewährleistet als bei einer Führung im Seitenraum; hinzu kommt die Stärkung der subjektiven Sicherheit durch die physische Trennung vom Kfz-Verkehr.

In den technischen Regelwerken sind die PBL bisher nur in den H RSV (Regelwerk für Rad-schnellwege und Radvorrangrouten) enthalten. Laut Nationalem Radverkehrsplan (NRVP 3.0) sollen PBL in Zukunft in Deutschland zu einem standardisierten Gestaltungselement werden. In den H RSV soll der Fahrradstreifen auf Radvorrangrouten mind. 2,50 m (bei Radschnellwegen mind. 3,00 m) breit sein, zuzüglich mindestens 1,25 m (im Ausnahmefall 1,00 m) Sperrfläche mit Sperrpfosten. Gemäß ERA ist zur Fahrbahn ein Sicherheitstrennstreifen von 0,5 m und bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrsstärke ein Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m vorgesehen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

PBL sind als Lösung in der Radverkehrsführung geeignet, wenn eine hohe Flächenverfügbarkeit, wenige Grundstücks- und Knotenpunktzufahrten sowie wenige Regeln für Parken und Liefern gegeben sind. Möglich sind sie hauptsächlich auf mehrstreifigen Straßen mit erheblichen Kapazitätsreserven. PBL sind also besonders dann geeignet, wenn diese auf einem Fahrstreifen angelegt werden können, welcher dann für den Kfz-Verkehr wegfällt. PBL sind analog zu benutzungspflichtigen Radfahrstreifen zu sehen, nicht mit Schutzstreifen. Dies bedeutet, dass

bestehende Hochbordradwege bei der Einrichtung von PBL aufgelöst werden müssten.

Aus diesen Gründen sieht die Verwaltung die beiden Vorschläge (Henkestraße zwischen W.-v.-Siemensstraße und Langemarckplatz sowie die Drausnickstraße) als ungeeignet für PBL an: relativ viele Einfahrten sowie Feuerwehzufahrten zu Wohngebäuden sowie die Straßenbreiten stehen festen Einrichtungen zur Trennung von Kfz- und Radverkehr entgegen.

In der Henkestraße reicht die Fahrbahnbreite nicht aus für eine PBL. Dort ist zwar streckenweise ein Radfahrstreifen, aber daneben Parkplätze. Auch in der Drausnickstraße steht der Platzbedarf der Einrichtung einer PBL entgegen: östlich der Sieglitzhofer Straße müsste die Busspur entfallen – westlich davon müssten Parkstände entfernt werden bzw. der Straßenquerschnitt neu verteilt werden. Dies würde erhebliche Umbauarbeiten und damit auch Kosten nach sich ziehen.

Bereits während der Corona-Pandemie im Jahr 2020 wurde geprüft, ob in Erlangen PBL sinnvoll eingesetzt werden können. Dabei wurde der Adenauerring, die Straße „Am Europakanal“ sowie die Frauenaauracher Straße identifiziert. Am Europakanal wird derzeit eine Umweltspur eingerichtet, die dieses Jahr fertiggestellt werden soll und gerade in Hinblick auf den ÖPNV als sinnvoller erachtet wird. Am Adenauerring/Kosbacher Damm wurde eine temporäre Maßnahme durchgeführt, die zeitgleich als Umleitung für den damals gesperrten Steinforstgraben und Rabenstraße (Fahrbahndeckenerneuerung) genutzt werden konnte. In der Frauenaauracher Straße sind die Breiten nicht gegeben, hier könnte eine PBL nur mit erheblichen Umbauarbeiten umgesetzt werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Wie bereits 2020 untersucht, sind PBL in der Stadt Erlangen derzeit nicht sinnvoll anzuwenden. Falls sich durch veränderte Verhältnisse eine PBL im Stadtgebiet einrichten lässt, informiert die Verwaltung.

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 Nr. 245/2023 der SPD-Fraktion

III. Abstimmung
siehe Anlage

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