

Aktenzeichen

Verfasser/in

Wießner, Kevin

Beratung

Datum

Umwelt- und Verkehrsausschuss

25.01.2023

öffentlich

Betreff

Mehr Sicherheit und Attraktivität für den Ansbacher Radverkehr

Sachverhalt:

Mit Antrag vom 06.09.2022 wurde von der Fraktion der OLA mehrere Punkte zur Steigerung der Sicherheit und Attraktivität auf Umsetzbarkeit zu überprüfen. Weil eine Prüfung der übersandten Punkte bis zur letzten Sitzung des Umwelt- und Verkehrsausschusses nicht möglich war, musste die Beantwortung auf den folgenden Ausschuss verschoben werden.

Nachdem die vorgebrachten Punkte seitens Verwaltung und Polizei geprüft werden konnten, können nun folgende Ergebnisse präsentiert werden.

I. Anordnung des Zusatzzeichens 1022-10 „Radfahrer frei“ für folgende Fußwege

- a) Krankenhausberg stadteinwärts
Der Gehweg kann ab dem Ende der Serpentina freigegeben werden.
- b) Orangerie Richtung Hofwiese
Gegen eine Freigabe ist nichts einzuwenden.

- c) Philipp-Zorn-Straße, Ostseite stadtauswärts bis Einmündung Beckenweiherallee

Eine Freigabe des linken Gehwegs für den Radverkehr wird kritisch gesehen. Der Radfahrer müsste nach der Unterführung auf die linke Seite wechseln, was bei Gegenverkehr dazu führt, dass der Radfahrer mitten auf der Fahrbahn der B13 zum Stehen kommen muss. Ferner müsste der Radfahrer über mehrere Einmündungen hinweg fahren, was eine zusätzliche Gefährdung darstellt.

- d) Rothenburger Straße, Ostseite ab Norma bis Berliner Straße

Die Breite des bestehenden Wegs von den Verbrauchermärkten zur Berliner Straße ist nicht ausreichend, um diesen für den Radverkehr freigegeben zu können. Der Gehweg müsste daher erst verbreitert werden. Ob eine Verbreiterung überhaupt durchführbar ist, ist fraglich, da sich dieser in Privatbesitz befindet.

e) Louis-Schmetzer-Straße

Nachdem es sich bei diesem Radweg um einen sogenannten anderen Radweg handelt, ist eine Beschilderung entbehrlich.

Die angesprochene fehlende Radwegeführung ist über Referat 5 oder die Verkehrsplanung zu veranlassen, da der Bereich Straßenverkehr bei diesem Thema nicht involviert ist.

II. Korrektur der Beschilderung an der Urlas-Ampel bei Obereichenbach

Das Zusatzzeichen „Ende“ wird wie vorgeschlagen abgebaut.

III. Einrichtung von Fahrradschutzstreifen/ Piktogrammen auf folgenden Strecken

a) Welsersstraße, Nordseite

Radverkehr kann von der B13 wie alle anderen Verkehrsteilnehmer auch abbiegen. Gesonderte Markierungen oder Piktogramme sind nicht erforderlich.

b) Kronacher Straße

Die Straße ist nicht ausreichend breit genug, um einen Schutzstreifen anordnen zu können.

c) Endresstraße

Bei der genannten Markierung handelt es sich nicht um einen Schutzstreifen, sondern um die Markierung für die Radfahreraufleitung auf den Gehweg.

Um in der Maximilianstraße einen Schutzstreifen markieren zu können, müssten die Parkstreifen vor den Anwesen 15 und 17 - auf Grund der geringen Breite von nur 1,8m - zulasten des Gehwegs um 20 cm verbreitert werden.

Ein Planungsauftrag ist für die Maßnahme erforderlich.

d) Maximilianstraße

Die Beschilderung vor und nach der Unterführung ist eindeutig. Dem Radfahrer steht es frei, nach der Unterführung auf die Maximilianstraße zu wechseln oder weiterhin auf dem für den Radverkehr freigegebenen Gehweg zu fahren.

Eine Möglichkeit zur Verbesserung der Radfahrerführung könnte die Gestaltung einer Ausleitung des Radverkehrs nach der Unterführung sein. Ein Planungsauftrag ist erforderlich.



e) Feuchtwanger Straße, Ecke Falkenweg

Eine Möglichkeit zur Verbesserung der Radfahrerführung könnte die Gestaltung einer Ausleitung des Radverkehrs sein. Ein Planungsauftrag ist erforderlich.



Die angesprochene fehlende Radwegeführung ist über Referat 5 oder die Verkehrsplanung zu veranlassen, da der Bereich Straßenverkehr bei diesem Thema nicht involviert ist.

IV. Aufhebung von Radwegebenutzungspflichten

a) Brauhausstraße

Die Aufhebung der Benutzungspflicht in der Brauhausstraße wird sehr kritisch gesehen.

Gemäß den vorliegenden Verkehrszahlen aus dem Jahr 2019 liegt eine Verkehrsbelastung von 11.665 Kfz/24h, mit einem Schwerverkehrsanteil von 443 Kfz/24h vor. In der nachmittäglichen Spitzenstunde zwischen 16 und 17 Uhr liegt das Verkehrsaufkommen bei 1.094 Kfz/h und einem Schwerverkehrsanteil von 27 Kfz/h.

Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) wäre bei der vorliegenden Verkehrsbelastung sowohl für eine zulässige Geschwindigkeit von 50km/h als auch 30 km/h eine Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg - Radfahrer frei“ grundsätzlich möglich.

Bei starkem Schwerverkehr, unübersichtlicher Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten kommen nur benutzungspflichtige Radwege und Radfahrstreifen in Betracht.

Ungünstige Fahrbahnquerschnitte im Sinne der ERA sind:

Fahrbahnbreiten zwischen 6m und 7m bei Verkehrsstärken über 400 Kfz/h.

Bei geringeren Fahrbahnbreiten (< 6m) ist Mischverkehr auf der Fahrbahn bis zu 700 Kfz/h unproblematisch, da ein Radfahrer auf Grund des fehlenden Sicherheitsabstands theoretisch nicht überholt werden kann.

Nachdem das elektronische Ausmessen der Straßenbreite im zweispurigen Bereich regelmäßig eine Straßenbreite von circa 7m ergeben hat, ist für die Beurteilung der Aufhebung der Benutzungspflicht die Grenze von 400 Kfz/h heranzuziehen.

Auf Grund der erheblichen Differenz zwischen den maßgeblichen Verkehrsstärken ist die Aufhebung der Benutzungspflicht abzulehnen.

b) Stahlstraße

Die Aufhebung der Benutzungspflicht ist unproblematisch und wird daher zeitnah umgesetzt.

Anlagen:

Mehr Sicherheit und Attraktivität für den Ansbacher Radverkehr (Antrag OLA)