

<p><b>Sitzungsvorlage</b></p> <p>Federführend: 5 Radverkehrsbeauftragte/r</p> <p>Beteiligt: Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH 31 Straßenverkehrsamt Bamberger Service Betriebe 68 Amt für Verkehrsplanung</p>	<p><b>Vorlage- Nr:</b> VO/2020/3722-5</p> <p>Status: öffentlich</p> <p>Aktenzeichen: Datum: 18.11.2020 Referent: Zweiter Bürgermeister Jonas Glüsenkamp</p>									
<p><b>Öffnung der Erlichstraße für Radverkehr in beide Richtungen</b></p>										
<p>Beratungsfolge:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Datum</th> <th>Gremium</th> <th>Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>24.11.2020</td> <td>Mobilitätssenat</td> <td>Entscheidung</td> </tr> <tr> <td>11.05.2021</td> <td>Mobilitätssenat</td> <td>Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	24.11.2020	Mobilitätssenat	Entscheidung	11.05.2021	Mobilitätssenat	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit								
24.11.2020	Mobilitätssenat	Entscheidung								
11.05.2021	Mobilitätssenat	Entscheidung								

## I. Sitzungsvortrag:

Im Mobilitätssenat am 07.07.2020 wurde das Erstellen eines Konzepts für die Öffnung der Erlichstraße für Radfahrende in beide Richtungen beschlossen.

### Sachstand:

Die Erlichstraße ist ab der Einmündung Friedrich-Ebert-Straße bis zur Einmündung Hüttenfeldstraße als eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Gereuth ausgewiesen und befindet sich in einer Tempo-30-Zone. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 6,00 m, abzüglich des einseitigen Parkstreifens verbleibt eine Fahrgassenbreite von ca. 4,00 m. Die Erlichstraße ist für den ÖPNV eine Hauptroute, hier verkehrt die stark nachgefragte Linie 5 in die Gereuth. Die Parkierung im öffentlichen Straßenraum im besagten Einbahnabschnitt besteht insgesamt aus 32 Stellplätzen (23 Dauer-, 8 Kurzzeit- und einem allgemeinen Behindertenstellplatz). Die Stellplätze befinden sich auf der in Fahrtrichtung rechten Seite (**Anlage 1**).

### Einsatzkriterien für die Öffnung von Einbahnstraßen gemäß Vorgaben der StVO und ERA 10

Um eine Einbahnstraße für den Radverkehr öffnen zu können, sind laut StVO und zugehöriger Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO zu Zeichen 220 „Einbahnstraße“) bestimmte Einsatzkriterien zu erfüllen. So kann der Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen werden, wenn eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden ist, ausgenommen an kurzen Engstellen. Laut ERA 2010 eignen sich Fahrgassen ab 3,00 m Breite bei ausreichenden Ausweichmöglichkeiten für eine sichere Begegnung zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr. Bei Linienbusverkehr oder stärkerem Verkehr mit Lastkraftwagen sollte die Fahrgassenbreite 3,50 m oder mehr betragen. Einbahnstraßen mit geringeren Breiten können im Einzelfall geöffnet werden, soweit eine Begegnungswahrscheinlichkeit auf Grund der Verkehrsstärken oder der Länge der Einbahnstraße nur sehr gering ist. Die Öffnung ist bei engen Fahrgassen auch möglich, wenn Ausweichmöglichkeiten bestehen (z.B. durch regelmäßige Lücken im Parkstreifen durch Grundstückszufahrten) oder geschaffen werden können.

Soweit nicht andere Gründe dagegen sprechen, sollte einseitiges Parken auf der in Einbahnrichtung linken Seite angeordnet werden, da sich durch Grundstückseinfahrten und unbesetzte Parkstände Ausweichmöglichkeiten ergeben und die Gefahr für sich öffnende Türen durch den direkten Sichtkontakt geringer ist.

## **Planung:**

Die in der Verwaltungsvorschrift zur StVO genannten Einsatzkriterien zur Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung sind erfüllt (30 km/h, erforderliche Restfahrbahnbreite von mind. 3,50 m bei Linienbusverkehr, etc.).

## **Variante A:**

Im ersten Abschnitt nach der Bushaltestelle werden die Stellplätze auf die linke Seite verlegt. In der Summe bleibt die Stellplatzzahl in diesem Abschnitt unverändert. Im Kurvenbereich auf Höhe der Einmündung Hedwigstraße müssen insgesamt sechs Parkplätze entfallen. Dadurch wird zugleich auch eine Ausweichfläche für den neuen Begegnungsfall Kfz/Bus - Rad geschaffen. Im weiteren Verlauf verbleiben die Stellplätze auf der rechten Seite wie im Bestand, vor Hausnummer 62 wird das Kurzzeitparken mit Parkscheibe ergänzt. Bei Variante A wird im Einbahnabschnitt der Erlichstraße die Stellplatzzahl von 32 auf 26 Stellplätze reduziert, es entfallen 6 Stellplätze (**Anlage 2**).

## **Variante B:**

Da die Erlichstraße eine starke ÖPNV-Trasse ist, sind Störungen im Betriebsablauf zu vermeiden. Nach Stellungnahme des Verkehrsbetriebs sind bei einer Öffnung für Radfahrende die Parkplätze auf die linke Seite zu verlegen. Dadurch entstehen mehrere geeignete Ausweichmöglichkeiten für den Begegnungsfall Bus - Rad.

Stellungnahme der Stadtwerke: „Nach Einschätzung der Stadtwerke Bamberg Verkehrs- und Park GmbH können in der Erlichstraße die Kriterien zur Öffnung einer Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung nur erfüllt werden, wenn die Parkplätze auf die in Fahrtrichtung Gereuth linke Straßenseite verlegt werden (Variante B). Nur bei dieser Variante sind für den in Gegenrichtung verkehrenden Radfahrer bei einer Begegnung mit Kfz/Bus ausreichende Ausweichmöglichkeiten bei Grundstückszufahrten oder in Parklücken gegeben. Nur bei dieser Variante lassen sich die Interessen von „ÖPNV“ und „Rad“ im Sinne des Ziels „Förderung des Umweltverbundes“ in Einklang bringen.

Bei der Verlegung der Parkierung auf die in Fahrtrichtung linke Seite reduziert sich das Stellplatzangebot von 32 auf 24 Stellplätze, bei Variante B entfallen 8 Stellplätze (**Anlage 2**).

## **Eingegangene Stellungnahmen**

**Gegen die Öffnung der Erlichstraße** für Radverkehr in Gegenrichtung haben sich aufgrund der Reduzierung von Stellplätzen (zunächst) ausgesprochen: Bürgerverein Wunderburg, Metzgerei Alt, Bäckerei Loskarn sowie die BBB-Stadtratsfraktion.

## **Antrag der BBB-Stadtratsfraktion vom 18.04.2021 (Anlage 3)**

Es wird beantragt, die Verkehrsregelung in der Erlichstraße so wie bisher zu belassen.

Durch einen intensiven, konstruktiven Dialog mit Vertretern der Metzgerei Alt, der Bäckerei Loskarn und des Bürgervereins Wunderburg konnte eine gute Lösung in der Abwägung zwischen Anwohner-, Einzelhandel-, Radfahrer-, Sicherheits- und Stadtwerkeinteressen gefunden werden. **Dieser Kompromissvorschlag liegt nun als Variante A vor.**

**Für den Kompromissvorschlag Variante A haben sich nunmehr auch die betroffenen Einzelhändler vor Ort ausgesprochen.**

**Für die Öffnung der Erlichstraße** haben sich darüberhinaus ausgesprochen: Greenpeace, ADFC, Initiative Radentscheid, Familie aus der Straße Am Hochgericht, Unterstützungsliste mit 279 Unterschriften von Bewohnerinnen und Bewohnern im Umfeld der Erlichstraße.

Für die Öffnung sprechen sich auch Polizei und Verkehrsbetrieb aus. Aus Sicht des Verkehrsbetriebs wird die Variante B weiterhin bevorzugt, als Kompromiss kann zunächst die Variante A realisiert werden. Die Auswirkungen auf den Betriebsablauf sollen durch eine Evaluierung nach einem Jahr ermittelt werden.

## **Ergebnis:**

Mit Fortschreibung des VEP 2030 ist neben weiteren Oberzielen die „Förderung des Umweltverbundes (Rad, Fuß, ÖPNV)“ und als konkrete Zielsetzung der Modal-Split-Anteil des Umweltverbundes von 75% am Gesamtverkehr im Jahr 2030 vom Stadtrat beschlossen worden. Um gleichzeitig ÖPNV und Rad zu fördern, wird Variante A weiterverfolgt und evaluiert.

In Studien der Unfallforschung (UDV 2016) und der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt 2001) wurde festgestellt, dass die Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung einen positiven

Einfluss auf die Verkehrssicherheit in Einbahnstraßen hat. So fahren Kfz in Einbahnrichtung bei Begegnungen mit entgegenkommenden Radfahrern langsamer, während Sie beim Überholen von Radfahrern i.d.R. beschleunigten. Auch wurde ein Sicherheitsgewinn für Fußgänger ermittelt. So konnten Konflikte mit illegal auf dem Gehweg in Gegenrichtung der Fahrbahn fahrenden Radfahrern reduziert werden, da diese nach Öffnung der Einbahnstraße in Gegenrichtung meistens legal auf der Fahrbahn fahren. Im Rahmen der vorliegenden UDV-Untersuchung wurden lediglich ein Prozent aller geöffneten Einbahnstraßen von den Kommunen als problematisch in Bezug auf die Verkehrssicherheit eingeschätzt.

Mit der StVO-Novelle wurde der innerorts gültige Mindestabstand von 1,50 Meter beim Überholen von Radfahrenden eingeführt. In Bezug auf geöffnete Einbahnstraßen gibt es hierzu eine Klarstellung im Deutschen Bundestag vom 19.06.2020:

**Verhalten bei Begegnung von Rad- mit Autofahrenden in Einbahnstraßen - Einhaltung des Mindestabstandes von 1,50 Meter**

**Schriftliche Frage (100.) des Abgeordneten Torsten Herbst (FDP)**

Wie sollen Autofahrer nach Auffassung der Bundesregierung den seit dem 28. April 2020 innerorts gültigen Mindestabstand von 1,50 Meter beim Passieren von Radfahrern einhalten, wenn Radfahrer eine freigegebene Einbahnstraße entgegen der Fahrtrichtung für Autos benutzen und die Straßenbreite eine Einhaltung des Mindestabstandes für Autofahrer unmöglich macht?

**Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann vom 17. Juni 2020**

Begegnen sich zwei Fahrzeuge, stellt dies keinen Überholvorgang dar. Dennoch muss auch hier jede Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen werden. Kann die Sicherheit von Radfahrenden nicht durch einen ausreichenden Abstand gewährleistet werden, ist die Geschwindigkeit zu verringern oder – erforderlichenfalls – kurz anzuhalten und erst nach dem Begegnen weiterzufahren. In Bezug auf in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegebene Einbahnstraßen ist zu beachten, dass eine Freigabe nur erfolgen darf, wenn eine ausreichende Fahrbahnbreite gegeben ist.

Stand der Information	28. Juni 2020
Weitere Informationen	<a href="https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/201/1920197.pdf">19/20197: Schriftliche Fragen mit den in der Woche vom 15. Juni 2020 eingegangenen Antworten der Bundesregierung (PDF) (https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/201/1920197.pdf)</a> <a href="https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/stvo-novelle-streetlovestory.html">www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/stvo-novelle-streetlovestory.html</a> ( <a href="https://www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Artikel/K/stvo-novelle-streetlovestory.html">https://www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Artikel/K/stvo-novelle-streetlovestory.html</a> )
Quelle	Deutscher Bundestag, Drucksache 19/20197, 19. Wahlperiode, 19.06.2020, Schriftliche Fragen mit den in der Woche vom 15. Juni 2020 eingegangenen Antworten der Bundesregierung

Durch die Öffnung der Erlichstraße für den Radverkehr in beide Richtungen kann die Fahrradachse von der Wunderburg bis zur Gereuth weiter untersucht werden. Geprüft werden muss, ob sich die Straßenzüge ab Bleichanger über Jäger-, Erlich-, und bis zur Rotensteinstraße zur Ausweisung als Fahrradstraßen eignen und den verkehrsrechtlichen Vorgaben entsprechen.

## II. Beschlussvorschlag:

1. Der Mobilitätssenat nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.
2. Der Mobilitätssenat stimmt der Öffnung der Erlichstraße für Radfahrende in beide Richtungen zu. Zur Umsetzung der Parkierung wird die Planung in der Variante A empfohlen.
3. Der Antrag der BBB-Stadtratsfraktion vom 18.04.2021 ist hiermit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

### III. Finanzielle Auswirkungen:

Der unter II. empfohlene Beschlussantrag verursacht

	<b>1.</b>	keine Kosten
<b>X</b>	<b>2.</b>	Kosten in Höhe von für die Deckung im laufenden Haushaltsjahr bzw. im geltenden Finanzplan gegeben ist
	<b>3.</b>	Kosten in Höhe von für die keine Deckung im Haushalt gegeben ist. Im Rahmen der vom Antrag stellenden Amt/Referat zu bewirtschaftenden Mittel wird folgender Deckungsvorschlag gemacht:
	<b>4.</b>	Kosten in künftigen Haushaltsjahren: Personalkosten: Sachkosten:

Falls Alternative 3. und/oder 4. vorliegt:

In das **Finanzreferat** zur Stellungnahme.

Stellungnahme des **Finanzreferates**:

#### Anlage/n:

Anlage 1: Erlichstraße Parkierung Bestand

Anlage 2: Erlichstraße Parkierung Planung (Varianten A und B)

Anlage 3: Antrag der BBB-Stadtratsfraktion vom 18.04.2021

#### Verteiler:

Referat 5

Amt 68

Amt 31

BSB

STVP

Polizei