

## I. Vorlage

<b>Beratungsfolge - Gremium</b> Bau- und Werkausschuss	<b>Termin</b> 15.03.2023	<b>Status</b> öffentlich - Beschluss
---	-----------------------------	---

### **Vorplanungsbeschluss: Radverkehrsmarkierung in der Friedlandstraße zwischen Am Europakanal und Haltepunkt "Alte Veste"**

Aktenzeichen / Geschäftszeichen

**Anlagen:**

Anlage 1\_Lageplan\_RVA Friedlandstraße

Anlage 2\_128098\_Klimaprüfung

Anlage 3\_128098\_Klimaprüfung\_Auswertung

Anlage 4\_Instruktionszusammenfassung Friedlandstraße Piktogrammreihe

**Beschlussvorschlag:**

Dem vorgelegten Vorplanungsentwurf wird zugestimmt. Die Verwaltung wird beauftragt die Projektgenehmigung zu erarbeiten.

**Sachverhalt:**

Entlang der Friedlandstraße besteht derzeit keine Radinfrastruktur, sodass der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt wird. Im Zuge der Planungen zur Erneuerung des Bahnübergangs am HP Alte Veste (BWA SpA/1022/2022) ist Radinfrastruktur entlang der Friedlandstraße bis zur Höhe „Clara und Dr. Isaak Hallemann Schule“ vorgesehen. Als Lückenschluss soll anknüpfend an diese Planung auch auf dem weiteren Stück der Friedlandstraße bis zur Straße Am Europakanal Radinfrastruktur hergestellt werden.

Der Abschnitt ist weder Teil einer Radvorrangroute, noch einer Zubringerstrecke im Radnetz (BWA SpA/1008/2022). Entlang der Friedlandstraße gilt im Bestand Tempo 50, wobei im überwiegenden Teil die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Grund der angrenzenden Schule auf 30 km/h festgelegt ist (Abbildung 1).

Der Mindeststraßenquerschnitt für eine regelkonforme Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen ohne Mindestmaße beträgt 7,50 m (1,50 m (Schutzstreifen) + 4,50 m (Fahrbahn) + 1,50 m (Schutzstreifen)). Der



Abbildung 1: V<sub>zul</sub> Friedlandstraße (verändert nach: OSM)

Straßenquerschnitt entlang der Friedlandstraße beträgt an einigen Zwangspunkten  $\leq 7,00$  m. Da bei dieser Breite eine Einrichtung von beidseitigen Schutzstreifen nicht im Sinne einer sicheren und komfortablen Radinfrastruktur ist, soll in Hinblick auf das Gefälle für die ansteigende Fahrtrichtung ein Schutzstreifen mit 1,50 m Breite und für die abfallende Fahrtrichtung eine Piktogrammreihe markiert werden (Abbildung 2 und 3).

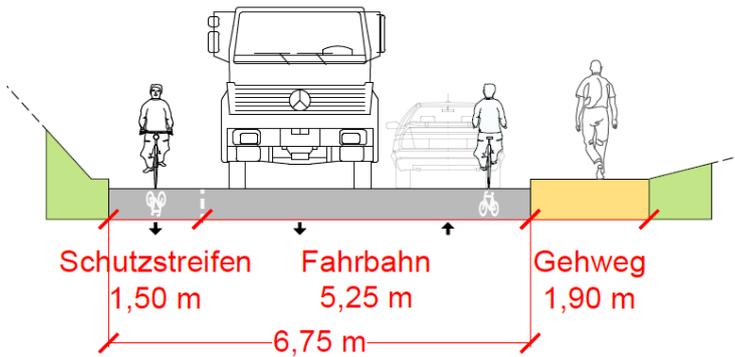


Abbildung 2: Querschnitt Friedlandstraße, Verortung: siehe Lageplan



Abbildung 3: Beispiel einer Piktogrammreihe (Koppers et al. 2021)

Von der Anlage schmaler Schutzstreifen (1,25 m) wird abgesehen. Hierbei wird auf die Forschungsergebnisse zu größeren Überholabständen im Mischverkehr, im Vergleich zu geringen Abständen bei schmalen Schutz- und Radfahrstreifen verwiesen<sup>1</sup>. In dieser Untersuchung hat sich gezeigt, dass sich Kfz fahrende beim Überholen nicht an der Radfahrenden Person, sondern an der Markierung orientieren. Besonders bei schmalen Schutzstreifen ( $<1,50$  m) werden somit die 1,50 m Mindestüberholabstand häufig nicht eingehalten. Die Überholabstände im Mischverkehr fallen dagegen größer aus. Durch die fehlende linienhafte Markierung wird sich hierbei an der Person orientiert. Aus diesem Grund wird die Führung im Mischverkehr (mit Piktogrammunterstützung) der Herstellung von schmalen Schutzstreifen vorgezogen.

Im Bereich der Einmündung Am Europakanal sollen beidseitig Schutzstreifen mit  $\geq 1,50$  m Breite angelegt werden. Der weitläufige Einmündungsbereich wird somit optisch verengt und strukturiert. Die Planung wurde im Jour-Fixe „Runder Tisch Radverkehr“ vorgestellt und einstimmig so begrüßt. Die Wünsche und Anregungen des Gremiums wurden beachtet.

Bei dieser Maßnahme handelt es sich um Markierungsarbeiten, bei denen die Fahrbahnkanten unberührt bleiben.

**Finanzierung:**

Finanzielle Auswirkungen		jährliche Folgekosten	
<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein	<input type="checkbox"/> ja
Gesamtkosten	25.000 €		€
Veranschlagung im Haushalt			
<input type="checkbox"/> nein	<input checked="" type="checkbox"/> ja	Hst.	Budget-Nr.
			im <input type="checkbox"/> Vwhh <input type="checkbox"/> Vmhh
wenn nein, Deckungsvorschlag:			

<sup>1</sup> TU Berlin; GDV/UDV [Hg] 2019: Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen – Forschungsbericht Nr. 59, S. 66-69.

**Prüfung der Klimarelevanz:**

<input type="checkbox"/>	Prüfung der Klimarelevanz nicht notwendig			
<input type="checkbox"/> -- Stark negative Klimawirkung	<input type="checkbox"/> - Negative Klimawirkung	<input type="checkbox"/> 0 Keine oder geringe Klimawirkung	<input checked="" type="checkbox"/> + Positive Klimawirkung	<input type="checkbox"/> ++ Stark positive Klimawirkung
<b>Begründung:</b>				
<b>Alternativvorschlag (nur bei stark negativer Klimawirkung auszufüllen):</b>				

**Beteiligungen**

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
- III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 16.02.2023

*gez. Lippert*

\_\_\_\_\_  
Unterschrift der Referentin bzw.  
des Referenten

Stadtplanungsamt Frühauf, Felix	Telefon: 0911/974-3348
------------------------------------	---------------------------

**Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:**

**Ergebnis aus der Sitzung: Bau- und Werkausschuss am 15.03.2023**

Protokollnotiz:

Beschluss:

**Beschluss:**