

## Erster Zwischenbericht zur Einführung von Schutzstreifen für den Radverkehr in Fürth

In den Jahren 2009 und 2012 wurden im Stadtgebiet Fürth erstmals sogenannte Schutzstreifen für den Radverkehr markiert. Hierbei handelt es sich um eine Führungsform, die 1997 in die Straßenverkehrsordnung (StVO) aufgenommen wurde, nachdem sie sich seit den 80er Jahren in Verkehrsversuchen bewährte hatte.

Schutzstreifen gehen auf die folgenden grundlegenden Ideen zurück:

- Auf Hauptverkehrsstraßen gilt der Radverkehr als generell schutzbedürftig, bedingt durch Geschwindigkeit und Menge des Kfz-Verkehrs. Diese Straßen sollen daher in aller Regel mit Radverkehrsanlagen ausgestattet werden.
- Zugleich besteht der Kfz-Verkehr jedoch auf den meisten Stadtstraßen zum größten Teil aus Pkw-Verkehr. Pkw sind jedoch in der großen Mehrzahl der Fälle etwa einen dreiviertel Meter schmaler als Lkws und Busse.
- ➔ Schutzstreifen sind daher eine Markierung, die den vorherrschenden Pkw-Verkehr vom Radverkehr trennt, gleichzeitig aber von den vergleichsweise selteneren Lkws und Bussen mitbenutzt werden darf.
- ➔ Eine solche Markierung muss eine gestrichelte Linie sein, da der Verkehr durchgezogene Linien nicht überfahren darf<sup>1</sup>. Hieraus ergibt sich zugleich die klare Unterscheidung von den Radfahrstreifen, die Radlern vorbehalten sind:
  - Radfahrstreifen: breite, durchgezogene<sup>2</sup> Markierung (im Kreuzungsbereich: breite, gestrichelte Markierung)
  - Schutzstreifen: schmale, gestrichelte Markierung



Radfahrstreifen in der Erlanger Straße, kurz vor dem Übergang in Schutzstreifen



Schutzstreifen in der Erlanger Straße

<sup>1</sup> Ausnahme: Überfahren zu Parkständen und Grundstückszufahrten, die anders nicht erreicht werden können.

<sup>2</sup> Im Stadtgebiet Fürth bestehen derzeit auch außerhalb von Kreuzungen noch an mehreren Stellen breite gestrichelte Radfahrstreifen-Markierungen, die eigentlich durchgezogen sein müssten (Beispiele: Heilstättenstraße, Erlanger Straße).

Der Vorteil der Schutzstreifen gegenüber den Radfahrstreifen besteht darin, dass in der Straßenmitte nur Platz für die Begegnung von Pkws benötigt wird. Zwischen Radfahrstreifen müssen sich hingegen auch Lkws und Busse begegnen können.

Einen Vergleich hierzu zeigt Tabelle 1. Sie enthält Regelbreiten<sup>3</sup>. Radfahrstreifen sind in der Regel breiter als Schutzstreifen, damit Radler einander überholen können.

**Tabelle 1: Breitenbedarf von Straßen mit Schutzstreifen und Radfahrstreifen**

Schutzstreifen 1,50 m	Kernfahrbahn 4,50 m (Begegnung Pkw-Pkw)	Schutzstreifen 1,50 m	<b>Summe 7,50 m</b>
Radfahrstreifen 1,85 m	Fahrbahn 6,50 m (Begegnung Lkw-Lkw)	Radfahrstreifen 1,85 m	<b>Summe 10,20 m</b>

Schutzstreifen können auch mit Kernfahrbahnen von 5,50 m (Begegnung Lkw-Pkw), sowie 6,50 m (Begegnung Lkw-Lkw) und mehr kombiniert werden.

Bei Führungen in nur einer Richtung, zum Beispiel an Mittelinseln vorbei, sind feste Werte für die Kernfahrbahn wichtig (genau 2,25 m oder größer/gleich 3,00 m), damit den Lenkern von Lkws und Bussen eindeutig signalisiert wird, ob sie mit ihrem Fahrzeug neben die Radler passen oder den Schutzstreifen mitbenutzen müssen.

### Erste Erfahrungen mit den Schutzstreifen in Fürth

Zu den im Jahr 2009 realisierten Schutzstreifen wurden bei der Stadtverwaltung von Bürgern oder Verkehrsteilnehmern keine Beschwerden und keine Kritik vorgebracht.

Zu den im Jahr 2012 realisierten Schutzstreifen erreichten die Stadt mehrere, auch sehr kritische Schreiben. Die darin angeführten Fragen konnten in allen Fällen gut erläutert und die Kritikpunkte fachlich entkräftet werden. Da oft die immer wieder gleichen Fragen gestellt und Vorschläge für Alternativlösungen vorgebracht wurden, hat das Stadtplanungsamt eine Liste typischer Fragen und Antworten zu den 2012 in Fürth umgesetzten Schutzstreifen entwickelt. Sie ist in Auszügen als Anlage diesem Bericht beigefügt. Zudem wurden ein Beitrag in der Stadtzeitung (11/2012, Seite 6) und ein Infoblatt zur Erläuterung der Funktionsweise von Schutzstreifen erstellt.

Vor allem die erlaubte – und auch erforderliche – Mitbenutzung der Schutzstreifen durch den Lkw- und Busverkehr, also die Tatsache, dass mit der Markierung „nur“ der Pkw-Verkehr vom Radverkehr getrennt wird, nicht aber der ganze Kfz-Verkehr, war und ist vielen Bürgern unbekannt. Das Gleiche kann auch die Polizeiinspektion Fürth aus Gesprächen berichten: Viele Verkehrsteilnehmer wissen nicht, wie sie die neuen Markierungen benutzen sollen. Daran wird sichtbar, dass in der Öffentlichkeit ein erheblicher Aufklärungsbedarf über die immerhin schon seit mehr als 15 Jahren geltenden Schutzstreifen-Regelungen der StVO besteht.

<sup>3</sup> Regelbreiten sind stets anzustreben und größer als die Mindestbreiten (= Schutzstreifen 1,25 m, Radfahrstreifen 1,50 m)

## Entfall von Parkmöglichkeiten

Sowohl in der Stadelner Hauptstraße wie auch in der Straße Am Europakanal wurden von Anliegern nach dem Entfall einiger öffentlicher Parkstände die Forderung nach Ersatzparkständen erhoben. In beiden Fällen werden für den jeweiligen Einzelfall maßgeschneiderte Lösungen erarbeitet. In der Stadelner Hauptstraße werden diese im Zuge der Variantenstudie konkretisiert und instruiert, für den Fall Am Europakanal läuft derzeit die Instruktion. In allen Fällen besteht jedoch die vorrangige Maßgabe, eine durchgängige, sichere und damit attraktive Radverkehrsanlage zu erhalten.

## Unfälle und Verkehrssicherheit

In keinem Fürther Schutzstreifen-Abschnitt ist bisher ein Anstieg des Unfallniveaus zu verzeichnen.<sup>4</sup> Für eine sachgerechte Beurteilung der Straßenverkehrssicherheit sind jedoch Zeiträume von 3 – 5 Jahren erforderlich, so dass eine abschließende Bewertung erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen kann. In der einschlägigen Fachliteratur gelten Schutzstreifen jedoch als sicherheitsförderlich, wenn bestimmte Gestaltungsprinzipien eingehalten werden. Zu diesen Prinzipien zählen unter anderem Sicherheitstrennstreifen zwischen Schutzstreifen und angrenzenden Parkständen, um Raum für die aufgehenden Türen geparkter Kfz zu lassen.<sup>5</sup>

## Folgerungen

Das Stadtplanungsamt beabsichtigt, den Verkehrsablauf auf den Schutzstreifen weiter zu beobachten. Wo es notwendig ist, sollen Optimierungen entwickelt werden.

Für die Anwendung in Stadeln läuft hierzu auch die vom Bau- und Werkausschuss beauftragte *Variantenstudie Stadelner Hauptstraße* (Abschluss 2014), in der

- einerseits über die dauerhafte Beibehaltung der neuen Schutzstreifen nach dem Ende der Kanalbauarbeiten (vgl. 2015) befunden werden soll, und
- andererseits Lösungen für die Verlängerung der Markierung in Richtung Süden entwickelt werden.

Auch die neuen Schutzstreifen im Ortsteil Espan und an der Straße Am Europakanal werden weiter beobachtet, untersucht und, so erforderlich, optimiert. Hierüber kann in einem der nächsten *Zwischenberichte* näher informiert werden.



Aus dem festgestellten Aufklärungsbedarf leitet die Stadtverwaltung ab, dass eine gezielte Information der Bürger und Verkehrsteilnehmer über die Regelungen der Straßenverkehrsordnung sinnvoll erscheint. Es wird dementsprechend empfohlen, die Öffentlichkeitsarbeit zu verstärken. Für eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit könnte eine Teilsumme des Budgets „Radfahren in Fürth“ verwendet werden. In den nächsten Monaten soll hierfür ein Konzept entwickelt werden.

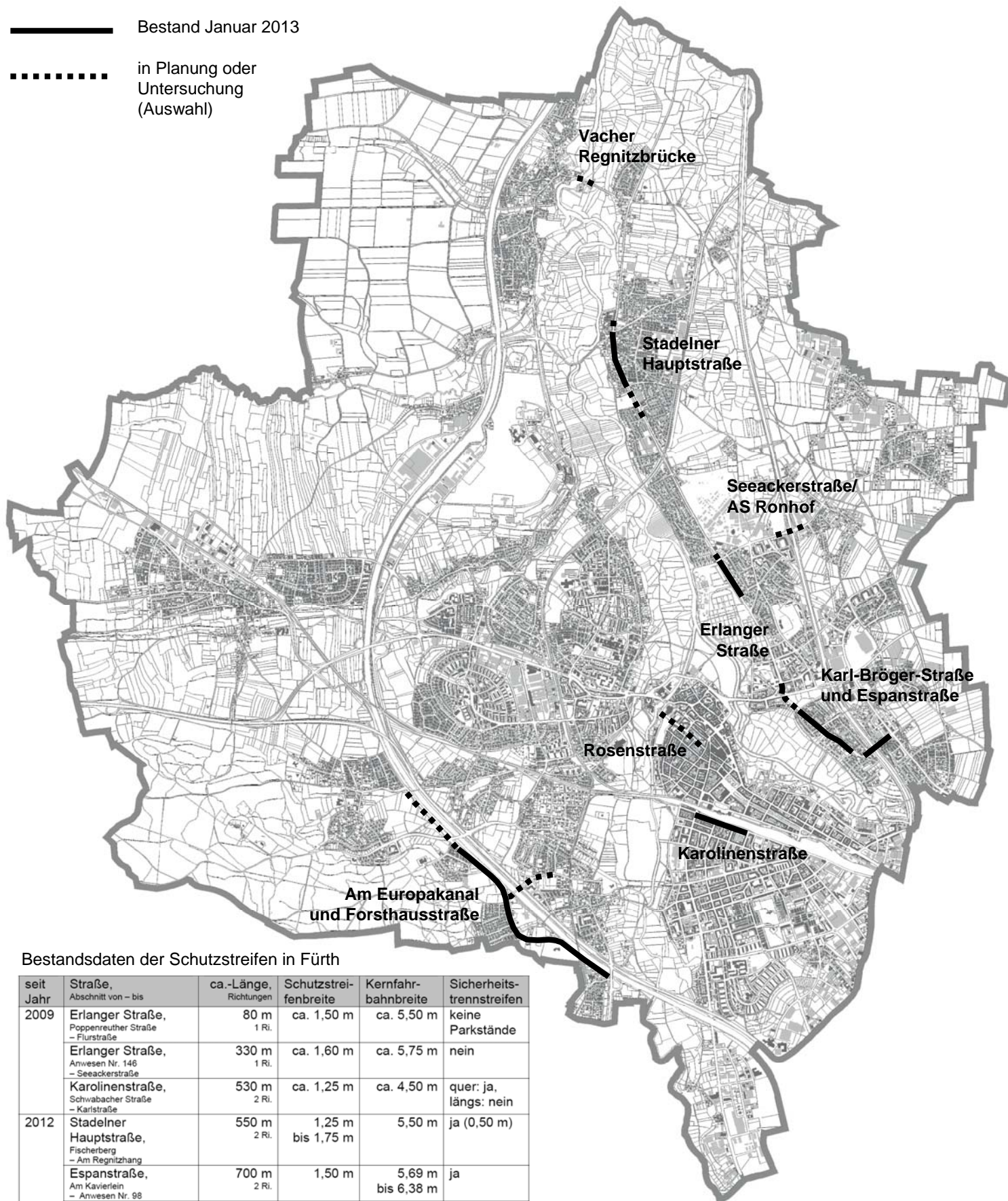
---

<sup>4</sup> Polizeiinspektion Fürth, telefonische Auskunft, Januar 2013

<sup>5</sup> Bundesanstalt für Straßenwesen: Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern, Bergisch Gladbach, Juni 2009 (V 184)

# Lage der Schutzstreifen für den Radverkehr im Stadtgebiet Fürth

-  Bestand Januar 2013
-  in Planung oder Untersuchung (Auswahl)



Bestandsdaten der Schutzstreifen in Fürth

seit Jahr	Straße, Abschnitt von – bis	ca.-Länge, Richtungen	Schutzstreifenbreite	Kernfahrbahnbreite	Sicherheits-trennstreifen
2009	Erlanger Straße, Poppenreuther Straße – Flurstraße	80 m 1 Ri.	ca. 1,50 m	ca. 5,50 m	keine Parkstände
	Erlanger Straße, Anwesen Nr. 146 – Seeackerstraße	330 m 1 Ri.	ca. 1,60 m	ca. 5,75 m	nein
	Karolinenstraße, Schwabacher Straße – Karlstraße	530 m 2 Ri.	ca. 1,25 m	ca. 4,50 m	quer: ja, längs: nein
2012	Stadelner Hauptstraße, Fischerberg – Am Regnitzhang	550 m 2 Ri.	1,25 m bis 1,75 m	5,50 m	ja (0,50 m)
	Espanstraße, Am Kavierlein – Anwesen Nr. 98	700 m 2 Ri.	1,50 m	5,69 m bis 6,38 m	ja
	Karl-Bröger-Straße, Espanstraße – Hans-Vogel-Straße	280 m 2 Ri.	1,25 m bis 1,50 m	4,52 m bis 5,42 m	ja
	Am Europakanal, südlich der Heilstättenstraße – Anwesen Nr. 2	1.500 m 2 Ri.	1,25 m bis 1,50 m	4,50 m und mehr	teilweise
	Am Europakanal, Anwesen Nr. 2 – Fuggerstraße	570 m 1 Ri.	ca. 1,50 m	ca. 5,50 m und mehr	keine Parkstände

## Fragen und Antworten zu den im Jahr 2012 markierten Schutzstreifen in Fürth (in Auszügen)

### Allgemein und Espanstraße, Karl-Bröger-Straße

- *Wofür sollen diese neuen Markierungen gut sein?*

Schutzstreifen trennen die Radfahrer vom Pkw-Verkehr. Nähere Infos zu dieser Markierungsart haben wir in einem Infoblatt zusammengestellt.

- *Wem sollen diese Markierungen was bringen? Ich sehe da nie Radfahrer.*

Die Stadt Fürth will sukzessive die Fahrradfreundlichkeit erhöhen, um mehr und mehr Pkw-Lenker von dieser gesunden und umweltfreundlichen Alternative zu überzeugen. Die Anzahl der Fahrradfahrten steigt bundesweit. Mit attraktiven und sicheren Radverkehrsanlagen unterstützen wir den begrüßenswerten Trend, das Rad als eigenständiges und vollwertiges Verkehrsmittel möglichst ganzjährig zu benutzen. Neben ihrer eigentlichen Aufgabe haben Schutzstreifen auch weitere Sicherheitsvorteile. Sie dämpfen das Geschwindigkeitsniveau der Kfz und verbessern die Überquerbarkeit der Straße für Fußgänger, da die Pkw weiter in der Mitte fahren.

- *Wo soll ich mit dem Auto fahren? Die verbleibende Breite ist so gering, dass ich den Schutzstreifen mitbenutzen muss oder in den Gegenverkehr gerate.*

Die neben den Schutzstreifen für den Radverkehr verbleibende Breite ist so gewählt, dass sie für die meisten aller Pkw ausreicht. Dies sind 2,25 m im einstreifigen Bereich, zum Beispiel neben Inseln, und mindestens 4,50 m bei Begegnungsverkehr. Diese Breiten sind auch so gewählt, dass Lkw- und Bus-Lenker eindeutig erkennen können, dass sie mit ihren Fahrzeugen nicht neben die Schutzstreifen passen, sondern diese mitbenutzen müssen. Wäre der Bereich zu groß, dann könnten Lkw- und Bus-Fahrer die Breite als für sich geeignet missverstehen, und daraufhin Radfahrer in zu geringem Abstand überholen. Sie sehen: Die Markierung von Schutzstreifen erfolgt sehr wohlüberlegt und stark sicherheitsorientiert. Unsere Beobachtungen bestätigen, dass die Breite für die Mehrzahl der Pkw auch tatsächlich ausreicht. Die gewählte Führungsform entspricht dabei den technischen Regelwerken (StVO, RSt, ERA) und erwies sich in einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen von 2009 als geeignet (BASt V 184).

- *Warum lässt man die Radfahrer nicht einfach auf dem Gehweg fahren?*

Eine Nutzung der vorhandenen Gehwege für den Radverkehr scheidet aufgrund der zu geringen Breite aus. Radverkehrsführungen im Seitenraum sind vor allem bei regem Fußgängerverkehr, anliegenden Geschäften und angrenzenden Parkstreifen der Sicherheit und dem Vorankommen aller Verkehrsteilnehmer vollkommen abträglich. Bei neuen Umgestaltungen ist daher meist eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn anzustreben.

## Straße Am Europakanal

- *Warum wurden auf dieser Straße Schutzstreifen markiert?*

Die Schutzstreifen auf der Straße Am Europakanal wurden in Zusammenhang mit dem Projekt Graf-Stauffenberg-Brücke markiert. Sie dienen der sicheren und komfortablen Führung des Radverkehrs. Erster Anlass hierfür war die Sperrung der Graf-Stauffenberg-Brücke, durch die sich die Menge des Kfz-Verkehrs auf der Umleitungsstrecke stark erhöht hat. Sie schützen die dort regulär entlangfahrenden Radler vor dem erhöhten Kfz-Verkehr. Zusätzlich dienen sie auf einem Teilabschnitt dem umgeleiteten Radverkehr, der die gesperrte Graf-Stauffenberg-Brücke nicht benutzen kann. Für die nahe Zukunft zeichnet sich zudem die baubedingte Sperrung der Zirndorfer Brücke ab. Die Straße Am Europakanal wird daher auch nach der Wiedereröffnung der Graf-Stauffenberg-Brücke weiter als Umleitungsstrecke dienen. Darüber hinaus stehen für die nächsten Jahre mehrmals sanierungsbedingte Sperrungen des Betriebsweges am Main-Donau-Kanal in Aussicht. Sie machen eine Umleitung des überregionalen Radverkehrs über die Straßen Am Europakanal, Rennweg und Carl-Spitzweg-Straße erforderlich. Da die Straße Am Europakanal als eine für 50 km/h zugelassene Hauptverkehrsstraße auch unabhängig von den vorgenannten Umleitungen mit Radverkehrsanlagen auszurüsten ist, haben wir die neuen Schutzstreifen als dauerhafte Markierung in weißer Farbe realisiert.

- *Sind diese Schutzstreifen nicht völlig überflüssig? Man kann doch auf dem Betriebsweg am Main-Donau-Kanal entlang radeln.*

Es ist unzutreffend, dass der für den Rad- und Fußverkehr freigegebene Betriebsweg am Westufer des Main-Donau-Kanals ein Ersatz für Radverkehrsanlagen auf der Straße Am Europakanal wäre. Nördlich der Forsthausbrücke verläuft dieser Betriebsweg unterhalb der Straße und hat auf 2.000 Metern Länge keinen Anschluss an das Radverkehrsnetz. Erst in Höhe der Eisenbahnbrücke, kurz vor dem Sportboothafen, besteht wieder eine Verbindung. Südlich der Forsthausbrücke verläuft der Betriebsweg zwar auf dem gleichen Geländeniveau wie die umgebende Siedlung, jedoch nur am östlichen Rande der Eschenau. Die Straße Am Europakanal führt hier hingegen mittendurch und erlaubt die Erschließung dieses Ortsteils für den Radverkehr, ebenso wie die Verknüpfung mit den Wegen in den Stadtwald. Nur zwischen dem Grundigpark und der Fahrgastlande fallen Betriebsweg und Straße zusammen. Da in diesem Abschnitt keine sichere Querung möglich ist, wurde der Schutzstreifen hier in Fahrtrichtung Südosten fortgeführt.

- *Hätte man die Radler nicht auf den Gehwegen fahren lassen können?*

Eine fortgesetzte Nutzung der vorhandenen Gehwege für den Radverkehr schied aufgrund der zu geringen Breite aus. Eine Abhilfe in Form von fahrbahnseitigen Radverkehrsanlagen war hier bereits seit längerem geboten.

## Stadelner Hauptstraße in Stadeln

- *Wozu wurden diese Schutzstreifen markiert? Gleich nebenan im Tal gibt es doch den gut ausgebauten Regnitz-Radweg.*

Die Stadtentwässerung Fürth setzt seit Mai 2012 den Bau des neuen Stauraumkanals von Stadeln in Richtung Mannhof fort. Um Platz für die Bauarbeiten zu schaffen, muss der beliebte Regnitz-Radweg am Talrand bis Frühjahr 2015 jeweils für eine längere Zeit voll gesperrt werden (Mai bis November 2012, September 2013 bis Frühjahr 2015). Als Umleitung für die Radfahrer dient die Stadelner Hauptstraße. Um die mehr als 800 Radfahrer pro Tag auf dieser stark befahrenen Straße sicher zu führen, und sie gut in den Verkehr einfädeln zu können, haben wir auf der Fahrbahn Schutzstreifen markiert und zwei Inseln gebaut.

Die Stadelner Hauptstraße sollte jedoch auch unabhängig von der Umleitung des Regnitz-Radweges dauerhaft mit Radverkehrsanlagen ausgestattet werden. Der im Talgrund verlaufende Weg ist hierfür kein Ersatz, da es entlang der Hauptstraße viele Arbeitsstätten, Einkaufsziele und Wohnanwesen gibt, die vom Tal aus nicht erreichbar sind. Zudem sind auf der Stadelner Hauptstraße bereits alleine aufgrund der Kfz-Verkehrsstärke und der Kfz-Geschwindigkeit Radverkehrsanlagen notwendig. Die Stadt Fürth untersucht daher zurzeit im Rahmen einer Variantenstudie die Erfahrungen mit der Umleitung, die Möglichkeiten für eine dauerhafte Lösung, und den erforderlichen Lückenschluss Richtung Süden. Eine dieser Möglichkeiten ist die Beibehaltung der für die Umleitung markierten Schutzstreifen, eventuell mit Optimierungen wie zum Beispiel der Schaffung von zusätzlichen Parkplätzen.

- *Wo soll ich jetzt parken? Gegenüber von der Sparkasse und Der Beck sind wegen den neuen Schutzstreifen die früheren Parkplätze weggefallen.*

Vor der Sparkasse und Der Beck haben wir zusammen mit den Schutzstreifen eine Kurzzeitparkregelung eingeführt. Damit konnten wir die auf der gegenüber liegenden Straßenseite weggefallenen Parkplätze in der Summe kompensieren. Aus umfangreichen Beobachtungen wissen wir, dass die weiter nördlichen Parkplätze auf der Ostseite nicht ausgelastet waren. Die jetzt noch vorhandenen Parkplätze decken daher die Nachfrage ab und liegen höchstens eine Gehminute weiter entfernt als zuvor.

- *Die neuen Schutzstreifen enden in Richtung Innenstadt plötzlich. Warum?*

Zwischen den Einmündungen Theodor-Heuss-Straße und An der Waldschänke wurde bisher noch keine Radverkehrsanlage markiert, da dieser Abschnitt für die vordringliche Umleitung des Regnitz-Radweges nicht benötigt wurde. Dieser Lückenschluss ist aber Gegenstand der laufenden Variantenstudie und soll so bald wie möglich angegangen werden.