

Katharina Angermeier, Stadratsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen

Stadt Röthenbach  
z. Hd. Klaus Hacker  
Friedrichsplatz 21  
90552 Röthenbach

Röthenbach, 11. März 2021

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,  
sehr geehrte Stadtratskolleginnen und Stadtratskollegen,

Die Stadt Röthenbach hat am 24.09.2020 die Klimanotlage ausgerufen. Um das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen, ist eine Verkehrswende zwingend erforderlich. Das Bundesverkehrsministerium hat sich dazu bekannt, dass der Radverkehr dazu einen großen Beitrag leisten soll. Im neuen Sonderprogramm "Stadt und Land" gibt es mindestens 80% Förderung für Maßnahmen für den Radverkehr 2021 und mindestens 75% in den Jahren 2022 und 2023. Förderfähig ist der Neu-, Um- und Ausbau einschließlich Planungsleistungen Dritter sowie Grunderwerb für unter anderem [1]:

- eigentständige Radwege
- Fahrradstraßen und Fahrradzonen
- wegweisende Beschilderung
- Fahrradabstellanlagen

Da eine Voraussetzung für die Förderung ein Radverkehrskonzept ist, bietet es sich für die Stadt Röthenbach an, das Radverkehrskonzept des Landkreises Nürnberger Land [2] von 2019 in Röthenbach umzusetzen. In diesem Konzept sind Maßnahmen für Röthenbach definiert, um deutlich mehr Menschen zum Radfahren zu motivieren und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Die Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen stellt daher folgenden **Antrag**:

- Die im Radverkehrskonzept definierte Maßnahme Nr. 3101 (Fahrradstraße Laufer Weg) soll Anfang 2022 umgesetzt werden. Damit das zeitlich funktioniert, soll die geplante Erneuerung der Wasserleitungen durch die Stadtwerke noch 2021 erfolgen. Für die Details der Umgestaltung soll eine

Informations- und Diskussionsveranstaltung mit den Anwohnern stattfinden. Für den Haushalt 2021 werden 15.000€ für die Planungen eingestellt, damit ein förderfähiges Gesamtkonzept erarbeitet werden kann. Die Kosten für die Umsetzung der Maßnahme werden entsprechend im Haushalt 2022 festgesetzt. Neben der Förderung sind Kostensynergien mit der Erneuerung der Wasserleitungen zu erwarten.

- Die Stadt Röthenbach stellt in den Haushalt 2021 für den Radverkehr zusätzlich 70.000€ im Haushalt bereit, um den Fünf-Flüsse-Radwegs entsprechend des Radverkehrskonzepts auszubauen. Dies betrifft die Maßnahmen Nr. 3053-3060 und 3100. Hier ist zu prüfen, welche der Maßnahmen förderfähig sind.
- Die Verwaltung prüft die Förderfähigkeit und Umsetzbarkeit eines getrennten Rad- und Fußweges vom Mittelbügweg über den Sportplatz im Pegnitzgrund bis zur geplanten KiTa im Pegnitzgrund.

Mit freundlichen Grüßen,



[1] <https://www.radverkehr.bayern.de/sonderprogramm-s-1/index.php>

[2] <https://landkreis.nuernberger-land.de/index.php?id=radverkehrskonzept0>

## Anhang



**Abbildung 1: Ergebnis einer von uns durchgeführten Verkehrszählung**



i.n.s. - Institut für innovative Städte ·  
Alter Kirchenweg 27 · D-90552 Röthenbach an der Pegnitz

**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
Stadtratsfraktion Röthenbach

**Per E-Mail**

**Beraten.  
Realisieren.  
Qualifizieren.**

**Ihr Fachbüro für  
Fuß- und Radverkehr,  
Stadtentwicklung und  
Fachpublikationen**



<b>Ihr Ansprechpartner</b> Thiemo Graf	<b>Durchwahl</b> – 65	<b>Unser Zeichen</b>	<b>Datum</b> 15. März 2021
---	--------------------------	----------------------	-------------------------------

## **Stellungnahme Fahrradstraße Laufer Weg**

Im Jahr 2019 hat unser Fachbüro das Radverkehrskonzept für den Landkreis Nürnberger Land vorgelegt. Im Stadtgebiet der Stadt Röthenbach ist u.a. der Laufer Weg zwischen Bad Gleichenberger Weg und Wiesenstraße Bestandteil einer Radhaupttroute. Empfohlen wird die Einrichtung einer Fahrradstraße nach Typ I.

Die Stadtratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Röthenbach hat uns beauftragt, im Hinblick hierauf nachfolgende Fragen aus fachlicher Sicht zu beurteilen.

### **Wie ist die Verkehrssicherheit einer Fahrradstraße zu beurteilen?**

Fahrradstraßen sind eine **Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit** für den Radverkehr. Genau damit wird die Anordnung von Fahrradstraßen durch Straßenverkehrsbehörden auch begründet. Die Anordnungsgrundlage ist §45 Abs. 1 S. 1 StVO:

„Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten.“

Fahrradstraßen werden demnach **zur Sicherheit und Ordnung des Verkehrs** angeordnet. Sicherheitsdefizite sind lediglich aus Fahrradstraßen bekannt, in denen das Kfz-Verkehrsaufkommen zu hoch ist oder die falsch geplant wurden. Solche Sicherheitsdefizite treten jedoch nicht wegen, sondern trotz Einrichtung der Fahrradstraße auf, weil durch die Kommune die Anforderungen der StVO (Kfz als Ausnahme) nicht regelkonform umgesetzt werden.

Im Übrigen sollte die im Radverkehrskonzept des Landkreises Nürnberger Land enthaltene Musterlösung zur Gestaltung einer Fahrradstraße Typ I als Planungsgrundlage verwendet werden. Diese entspricht dem Stand der Technik und stellt sicher, dass eine Fahrradstraße die Verkehrssicherheit wie vorgesehen erhöht.

Seite 1

### **Führt eine Fahrradstraße zu mehr Verkehrszeichen?**

Ja, die Anordnung einer Fahrradstraße im Laufer Weg wird mit einer zusätzlichen Beschilderung einhergehen. Dies ist vom Gesetzgeber so vorgesehen, da Fahrradstraßen nicht Bestandteil einer Tempo-30-Zone sein können. Aufgrund der räumlichen Gegebenheiten (Bahnlinie südlich des Laufer Wegs) wird die Anzahl der zusätzlichen Verkehrszeichen jedoch vergleichsweise gering sein.

Fahrradstraßen sollten als Teil des Vorrangnetzes für den Radverkehr bevorrechtigt werden. Dies kann auf zwei Arten erfolgen:

- **baulich**, indem in den Einmündungen sog. Gehwegüberfahrten errichtet werden. Dies bietet sich vor allem dort an, wo die Fahrbahndecke ohnehin erneuert wird (dies wäre beim Laufer Weg aufgrund des Straßenzustandes der Fall). Die Stadt Röthenbach hat eine solche Geh- und Radwegüberfahrt jüngst erst an der Einmündung Werner-von Siemens-Allee/Helmut-Schmidt-Ring eingerichtet.
- **verkehrsrechtlich** über Verkehrszeichen (VZ). Dabei darf VZ 301 (Vorfahrt) nur an drei Einmündungen in Folge angeordnet werden. Bei mehr als drei Einmündungen wird daher VZ 306 (Vorfahrtsstraße) angeordnet.

### **Ist für eine Fahrradstraße eine Breite von mindestens 2,50 m je Fahrtrichtung erforderlich?**

Nein. Eine konkrete Mindestbreite kann weder der StVO oder der VwV-StVO (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung) entnommen werden, noch den für die Planung gültigen technischen Regelwerken (RASt 06, ERA 2010).

Richtig ist, dass Radfahrende in Fahrradstraßen nebeneinander fahren dürfen. Die Fahrgassen müssen demnach so breit sein, dass diese Anforderung grundsätzlich erfüllt ist. Dabei setzen die technischen Regelwerke für zwei nebeneinander fahrende Radfahrer einen Richtwert von 2,0 m an, was bei einer in beide Fahrtrichtungen freigegebenen Fahrradstraße einer Fahrgassenbreite von 4,0 m als Untergrenze entspricht (ohne Engstellen). Dies entspricht auch der Planungspraxis. Es ist davon auszugehen, dass die technischen Regelwerke, die sich aktuell in der Fortschreibung befinden, als Standard eine Spannweite von ca. 4,0 – 5,8 m angeben.

Wichtig ist jedoch zu verstehen, dass sich die **erforderliche Fahrgassenbreite immer aus der örtlichen Verkehrssituation** ergibt. Bei der Planung ist zunächst festzustellen, welche maßgeblichen Begegnungsfälle (Rad-Rad, Rad-Kfz oder Kfz-Kfz) abzuwickeln sind und welches Rad- sowie Kfz-Verkehrsaufkommen zu erwarten ist. Und dieses Verkehrsaufkommen ist u.a. abhängig von den Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde. Bei einer wirksamen Begrenzung des Kfz-Verkehrs auf Anlieger nimmt die Anzahl der Begegnungsfälle ab. Die Kommune kann damit innerhalb gewisser Grenzen selbst beeinflussen, welche Fahrgassenbreiten erforderlich sind.

### **Fallen Parkplätze weg?**

Dies ist im Zuge der Planung zu klären und insbesondere auch abhängig davon, ob Fördermittel beantragt werden sollen. Bei Beantragung einer Förderung aus einem Programm zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur wird der Fördermittelgeber immer auf die Qualität der Planung für den Radverkehr ein besonderes Augenmerk legen.

Grundsätzlich lässt sich feststellen: Alle Untersuchungen zur Verkehrssicherheit in Erschließungsstraßen bzw. Fahrradstraßen zeigen, dass von Kfz-Stellplätzen eine erhebliche

Seite 2

Unfallgefahr ausgeht (Ein- und Ausparkvorgänge, öffnende Autotüren). Sofern Kfz-Parkstände vorhanden sind, soll daher gemäß Stand der Technik immer ein Sicherheitsraum von 0,75 m zur Fahrgasse vorgesehen werden. Im Laufer Weg wäre ein solcher Schutzraum aufgrund der Straßenbreiten nicht umsetzbar. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wäre demnach aus fachlicher Sicht eine Herausnahme des ruhenden Kfz-Verkehrs in jedem Fall zu empfehlen. Diese Empfehlung gilt dabei auch unabhängig von der Einrichtung einer Fahrradstraße.

Im Übrigen weist die StVO darauf hin, dass die Sicherheit und Ordnung des fließenden Verkehrs (dies beinhaltet explizit auch den Radverkehr) Priorität vor dem ruhenden Verkehr hat. Stellplätze für Privatfahrzeuge sind gemäß Landesbauordnung bzw. Stellplatzsatzung der Stadt Röthenbach ohnehin auf Privatgrund nachzuweisen.

### **Ist dieser Abschnitt so relevant für den Radverkehr, dass verkehrseinschränkende Maßnahmen für den Kfz-Verkehr zu rechtfertigen sind?**

Ja. Nur deshalb konnte er im Radverkehrskonzept des Landkreises auch als Haupttroute aufgenommen werden. Vielmehr verhält es sich sogar so, dass der Laufer Weg im Abschnitt Wiesenstraße-Bad Gleichenberger Weg besonders prädestiniert für eine Radverkehrsachse ist. So gibt es z.B. durch die Bahnlinie keinen Querverkehr und mit der Wiesenstraße steht eine parallele Achse für den Kfz-Verkehr zur Verfügung. Die Trennung der Verkehre auf unterschiedlichen Achsen entspricht ausdrücklich auch den Vorgaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und ist eine Leitlinie im Rahmen des Sonderprogramms „Stadt und Land“, mit dem der Bund die Errichtung einer zeitgemäßen Radinfrastruktur fördert.

### **So eine Fahrradstraße ist für uns Neuland. Gibt es da schon vergleichbare Fahrradstraßen, die man sich mal anschauen könnte, quasi als Präzedenzfall?**

Ja. Sehr viele Kommunen (z.B. Gemeinde Uttenreuth bei Erlangen) planen derzeit Fahrradstraßen, weil sie im Regelfall die einzige Möglichkeit sind, innerhalb bebauter Gebiete sichere Radverbindungen zu schaffen. Die Stadt Nürnberg hat bereits mehrere Fahrradstraßen ausgewiesen, weitere sind in der Umsetzung. Dort kann allerdings auch beobachtet werden, wie wichtig die Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf Anlieger und die Ordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs ist. Da die Stadt Nürnberg in beiden Fällen kaum Einschränkungen vorgenommen hat, sind die positiven Auswirkungen für Radfahrende vergleichsweise gering. Im Anhang haben wir zudem diverse Fotobeispiele von Fahrradstraßen beigefügt.

### **Sonderprogramm „Stadt und Land“**

Ergänzend weisen wir darauf hin, dass der Bund für den Aufbau sicherer und komfortabler Radverkehrsnetze das Sonderprogramm „Stadt und Land“ aufgelegt hat. In diesem Rahmen wird auch die Errichtung von Fahrradstraßen gefördert. Die Regelförderquote beträgt 75%, förderfähig sind u.a. auch Planungskosten Dritter. Für Projekte, die noch im Kalenderjahr 2021 zur Förderung beantragt und genehmigt werden, liegt der Fördersatz bei 80%. In beiden Fällen muss die Baumaßnahme bis zum 31.12.2023 umgesetzt und abgerechnet sein.

Das Sonderprogramm ist wie gemacht für das Vorhaben einer Fahrradstraße im Laufer Weg. Sofern die Stadt Röthenbach die Einrichtung einer Fahrradstraße plant, empfehlen wir, einen Förderantrag für dieses Sonderprogramm zu stellen. Da bei der Prüfung des Förderantrags die Qualität der

Fahrradstraße eine zentrale Rolle spielt, sollte hierauf ein besonderes Augenmerk im Förderantrag gelegt werden. Verkehrslenkende Maßnahmen beim ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr sind u.E. in diesem Zusammenhang erforderlich.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.



Thimo Graf  
Geschäftsführer

Anlage:  
Beispielfotos von Fahrradstraßen