

# Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
VI/61

Verantwortliche/r:  
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:  
613/127/2021

## AGFK-Modellprojekt für den Radverkehr in der Möhrendorfer und Schallershofer Straße; Antrag 075/2021 des Stadtteilbeirates Alterlangen

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	07.12.2021	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	07.12.2021	Ö	Beschluss	

### Beteiligte Dienststellen

#### I. Antrag

1. Der Sachbericht wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Antrag 075/2021 des Stadtteilbeirates Alterlangen ist damit abschließend bearbeitet

#### II. Begründung

##### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Gemäß Beschluss 613/199/2018 hat die Verwaltung im Rahmen mehrerer AGFK-Modellprojekte für den Radverkehr in Bayern in der Möhrendorfer und Schallershofer Straße zwei Maßnahmen umgesetzt.

In der Möhrendorfer Straße wurde jeweils am rechten und linken Fahrbahnrand eine sog. „Piktogrammreihe“ markiert. In der Schallershofer Straße wurde auf der Ostseite zwischen dem Kosbacher Damm und der Neumühle ein einseitiger Schutzstreifen markiert.

##### 2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Die Maßnahmen wurden von der TH Nürnberg wissenschaftlich begleitet, evaluiert und bewertet. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind Anlage 2 zu entnehmen.

##### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Insgesamt konnte bzgl. der Piktogrammreihe festgestellt werden, dass die Markierung eine positive Wirkung mit Blick auf die Verringerung des Geschwindigkeitsniveaus im Kfz-Verkehr und die objektive und subjektive Sicherheit der Radfahrenden und Zu-Fuß-Gehenden in der Möhrendorfer Straße erzeugt hat. Die turnusmäßigen Vor-Ort-Beobachtungen der Verwaltung bestätigen diese Erkenntnis.

Auch bei der Markierung von einseitigen Schutzstreifen konnten positive Erkenntnisse identifiziert werden, die sich in der Schallershofer Straße bestätigten. Die Maßnahme hat eine positive Wirkung auf die Fahrbahnnutzung durch den Radverkehr und bringt damit gleichzeitig eine gewisse Entzerrung der Nutzung des nicht richtlinienkonformen Bordsteinradweges auf der Westseite mit sich. Weiterhin entsteht durch den Schutzstreifen ein erhöhtes Sicherheitsempfinden für Radfahrende bei dessen Nutzung auf der Fahrbahn.

Es ist jedoch auch festzustellen, dass die Verlagerungswirkung der Flächennutzung in der Schallershofer Straße im Vorher-Nachher-Vergleich vom Radweg in Gegenrichtung auf den Schutzstreifen im Vergleich zur Hauptstraße Fattigau im LK Hof und der Sauerlacher Straße in Wolfratshausen geringer ausgeprägt ist (vgl. Folie 32 in Anlage 2). Hierbei ist auffällig, dass in der Schallershofer Straße anders als bei den beiden weiteren Projekten die Verlagerung von einem bestehenden Radweg auf die Fahrban erfolgte. Bei den einseitigen Schutzstreifen im LK Hof und in Wolfratshausen erfolgte die Verlagerung von einem Gehweg. Demgemäß wird davon ausgegangen, dass Attraktivitätssteigerung zur Nutzung des Schutzstreifens dort stärker war als in der Schallershofer Straße, bei der ja bereits vorher eine Radverkehrsanlage zur Nutzung zur Verfügung stand.

Auffällig ist darüber hinaus das verhältnismäßig geringere subjektive Sicherheitsempfinden von Radfahrenden, die den Schutzstreifen in der Schallershofer Straße nutzten (vgl. Folie 37 in Anlage 2). Dies kann auf die vergleichsweise hohe Verkehrsstärke und die vergleichsweise geringe Restfahrbahnbreite zurückgeführt werden. Nach Beobachtungen der Verwaltung wurde zudem festgestellt, dass der Sicherheitsabstand des in Richtung Süden fahrenden Kfz-Verkehrs zu den parkenden Fahrzeugen relativ hoch war und daher auch viele Pkw in Fahrtrichtung Norden im Begegnungsfall den Schutzstreifen regelmäßig mitnutzten.

Allerdings ist bei Betrachtung der Ergebnisse des Modellprojektes 3 festzustellen, dass im Falle der Schallershofer Straße eine sehr geringe Stichprobengröße an Probanden angegeben wird (z. B. nur acht Probanden bei der Befragung zum subjektiven Sicherheitsempfinden).

Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang, dass sich das subjektive Sicherheitsempfinden bei vielen Radfahrenden auf Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn deutlich von der objektiven Sicherheit unterscheidet. Untersuchungen aus der Unfallforschung zeigen, dass das Radfahren auf der Fahrbahn oder auf Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn sicherer ist als auf baulichen Radwegen. Vor allem dann, wenn letztere nicht richtlinienkonform ausgebaut sind, wie es beim Radweg in der Schallershofer Straße der Fall ist.

#### 4. Klimaschutz:

*Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:*

- ja, positiv\*  
 ja, negativ\*  
 nein

*Wenn ja, negativ:  
Bestehen alternative Handlungsoptionen?*

- ja\*  
 nein\*

*\*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

#### 5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:

Folgekosten €  
Korrespondierende Einnahmen €  
Weitere Ressourcen

bei Sachkonto:

bei Sachkonto:

### Haushaltsmittel

- werden nicht benötigt  
 sind vorhanden auf IvP-Nr.  
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk  
 sind nicht vorhanden

### Anlagen:

**Anlage 1:** Antrag 075/2021 des Stadtteilbeirates Alterlangen

**Anlage 2:** Ergebnisbericht "Modellprojekte für den Radverkehr in Bayern"

III. Abstimmung  
*siehe Anlage*

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang