

2020

Verkehrswende Bubenreuth Nord

Rad- und Fußverkehr

Das vorliegende Papier betrachtet, ergänzend zum vorgelegten Verkehrskonzept vom 21.1.2020, die Rad- und Fußwegsituation in der Hauptstraße und Neue Straße. Der vom Gemeinderat eingesetzte Arbeitskreis „Energiewende Bubenreuth“ hat in seiner Funktion als beratendes Gremium für Bürgermeister, Gemeinderat und Verwaltung Handlungsvorschläge zur Verbesserung von Klima und Sicherheit in der Verkehrsachse Ost-West erarbeitet.



Inhalt

Motivation	3
1. Verkehrsuntersuchung Hauptstraße MIV	4
2. Verkehrsuntersuchung Hauptstraße Fahrrad	4
3. Verkehrsführung und Problemzonen Bubenreuth Nord.....	6
3.1 Achse in Ost-West-Richtung.....	6
3.2 Achse in West-Ost-Richtung.....	9
4. Hauptstraße Fußgänger.....	10
5. Problem Straßenverkehrsordnung Kreisstraße ERH 24	11
5.1 Innerörtliche Rad- und Fußverkehr	11
5.2 Außerörtlicher Radverkehr.....	12
6. Diskussion von Lösungsansätzen Ost-West-/ bzw. West-Ost-Achse	13
Zusammenfassung und Handlungsvorschläge	19
Literatur	21

Motivation

Im Rahmen der Energie- und Klimastrategie der Gemeinde Bubenreuth stellt der CO₂-Eintrag der motorisierten Verkehrsteilnehmer einen wichtigen Beitrag dar. Diese territoriale CO₂-Emission von ca. 0,5 Tonnen¹ pro Einwohner und Jahr zu mindern, ist ein kurz- und mittelfristiges Ziel der Klimapolitik. Im Dokument Handlungsvorschläge / Maßnahmenkatalog 2020+² sind u. a. auch Vorschläge zur Verkehrsminderung enthalten.

Zusätzlich muss der importierte CO₂-Eintrag der Nachbargemeinden betrachtet werden, da durch die S-Bahnstation Bubenreuth bereits im Jahr 2020 und insbesondere in der Zukunft eine verkehrspolitische wichtige Umstiegsmöglichkeit vorhanden ist und weiter gefördert werden wird.

Zitat: „Der motorisierte Individualverkehr bietet dauerhaft keine ökologisch verträgliche Lösung der Mobilitätsanforderungen. Dazu gehören neben dem ÖPNV auch Angebote für Radfahrer und Fußgänger sowie neue Formen der kollektiven Mobilität (Mitfahrgemeinschaften, Carsharing, etc.)“.³

Die Verkehrsuntersuchung⁴ wurde schwerpunktmäßig für den innerörtlichen Verkehr durchgeführt. Sie konzentrierte sich im Wesentlichen auf eine verbesserte Verkehrsführung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und enthält Vorschläge für eine Verbesserung des Radverkehrs in der Nord-Südachse.

Über eine Verkehrszählung wurde die Straßenbelastung durch den MIV ermittelt. Zusätzlich wurde über eine Kennzeichenerfassung Quell- und Zielverkehr ermittelt. Unberücksichtigt blieb dabei die Erfassung der Quellen des außerörtlichen Verkehrs (Nachbargemeinden), insbesondere um den Ursprung für den MIV in der Scherleshofstraße bzw. in der Hauptstraße für weitere MIV-mindernde Maßnahmen nutzen zu können.

Dieser Beitrag konzentriert sich auf das Verkehrsaufkommen im nördlichen Teil Bubenreuths, insbesondere wegen der bevorzugten Lage zur S-Bahnstation. Sie ermöglicht zur Erreichung weitläufiger Ziele in der Metropolregion den Umstieg auf die S-Bahn, nicht nur für Bubenreuther*innen, sondern auch für den außerörtlichen Verkehr nördlich und östlich von Bubenreuth.

Die innerörtlichen Verkehrsflüsse sollten ebenfalls bezüglich der CO₂-Minderung betrachtet werden, damit das Ziel der CO₂-Neutralität entsprechend dem Pariser Klimaabkommen mindestens erreicht, besser vorzeitig erreicht wird.

Während in der Vergangenheit verkehrsberuhigende Maßnahmenvorschläge verstärkt unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer diskutiert wurden, erweitert dieser Beitrag durch die **Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs** das Erreichen wichtiger Klimaziele und trägt damit zur Reduzierung des CO₂-Eintrags, nicht nur der Bewohner*innen Bubenreuths, sondern auch von den Verkehrsteilnehmern der Nachbargemeinden bei.

Dieser Beitrag bezieht sich auf den Verkehrsabschnitt „Bruckwiesen II bis zum Ortsende Richtung Bräuningshof“ und damit auf die Kreisstraße ERH 24 des Landkreises Erlangen-Höchstadt. Veränderungen der Verkehrsführung liegen damit in der Verantwortung des Landkreises. Den Verfassern ist klar, dass Änderungen nur mit Zustimmung des Landkreises erfolgen können. Die geänderte Klima- und Sicherheitspolitik des Landkreises und der Bundesregierung kann in diesem Straßenabschnitt vorbildhaft umgesetzt werden. Damit kann der Nachweis erbracht werden, dass politische Ziele in konkreten Umsetzungen sichtbar werden.

¹ /8/ Energienutzungsplan – 1. Fortschreibung 3/2020 Wasserfalldiagramm

² /5/ Handlungsvorschläge 2020+, Verkehr

³ /3/ Auszug aus Integriertes Klimaschutzkonzept ERH S. 157

⁴ /1/ Verkehrsuntersuchung <https://www.bubenreuth.de/verkehrsuntersuchung>

1. Verkehrsuntersuchung Hauptstraße MIV⁵

Bezogen auf die Hauptstraße wurde Folgendes in der Verkehrsuntersuchung festgehalten:

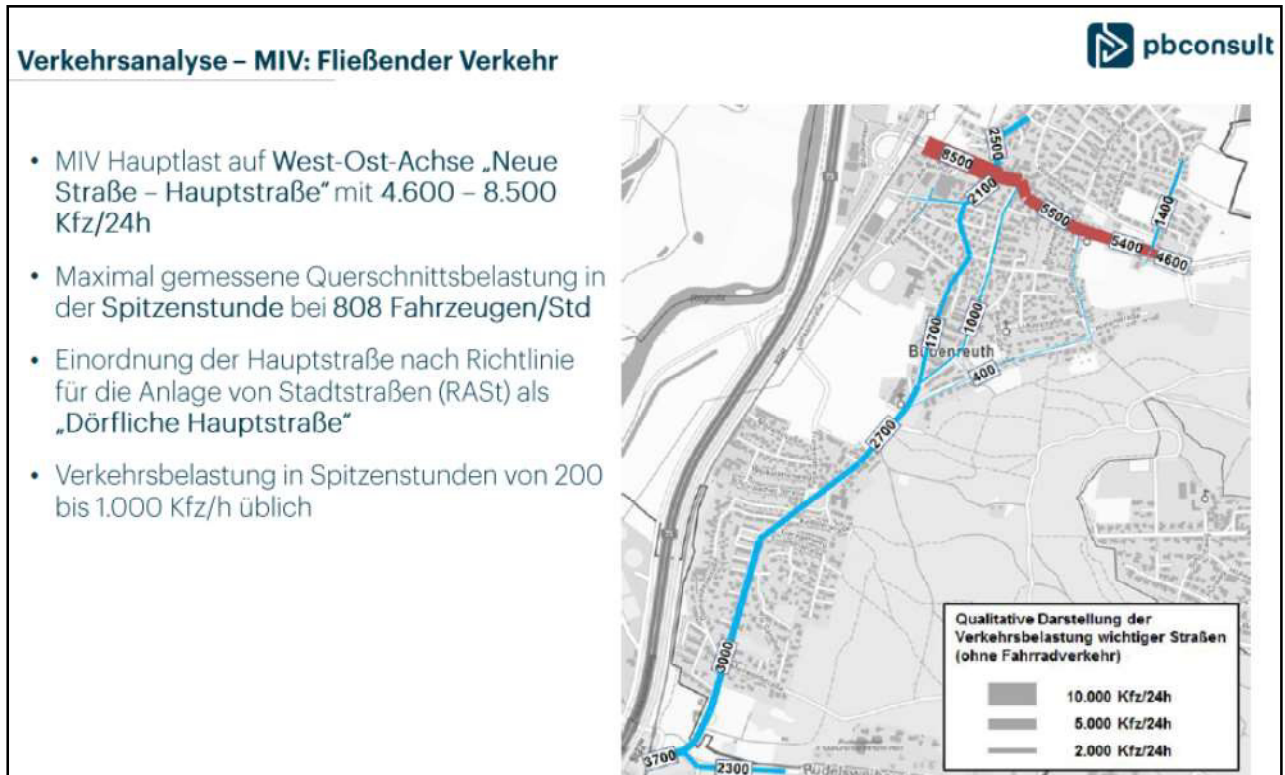


Abbildung 1 MIV Fließender Verkehr

Aus der Darstellung ist zu entnehmen, dass im betrachteten Straßenabschnitt bis zu 4600 Kfz von den östlichen Nachbargemeinden in Bubenreuth einfahren. Trotz Kennzeichenerfassung wurde nicht spezifiziert, woher diese Fahrzeuge kommen. Dies wäre wichtig gewesen, um mit den Nachbargemeinden (auch außerhalb des Landkreises) zukunftsorientierte Lösungen zu diskutieren und mittelfristig CO₂-mindernde Maßnahmen einzuleiten.

Mit 808 Fahrzeugen liegt die Belastung knapp unter der lt. RASt (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) zulässigen Spitzenlast von 1000 Kfz/h.

2. Verkehrsuntersuchung Hauptstraße Fahrrad

In der Verkehrsuntersuchung wurde auch eine Analyse des Radverkehrs durchgeführt. Das Ergebnis ist im folgenden Bild dargestellt.

⁵ MIV Motorisierter Individualverkehr

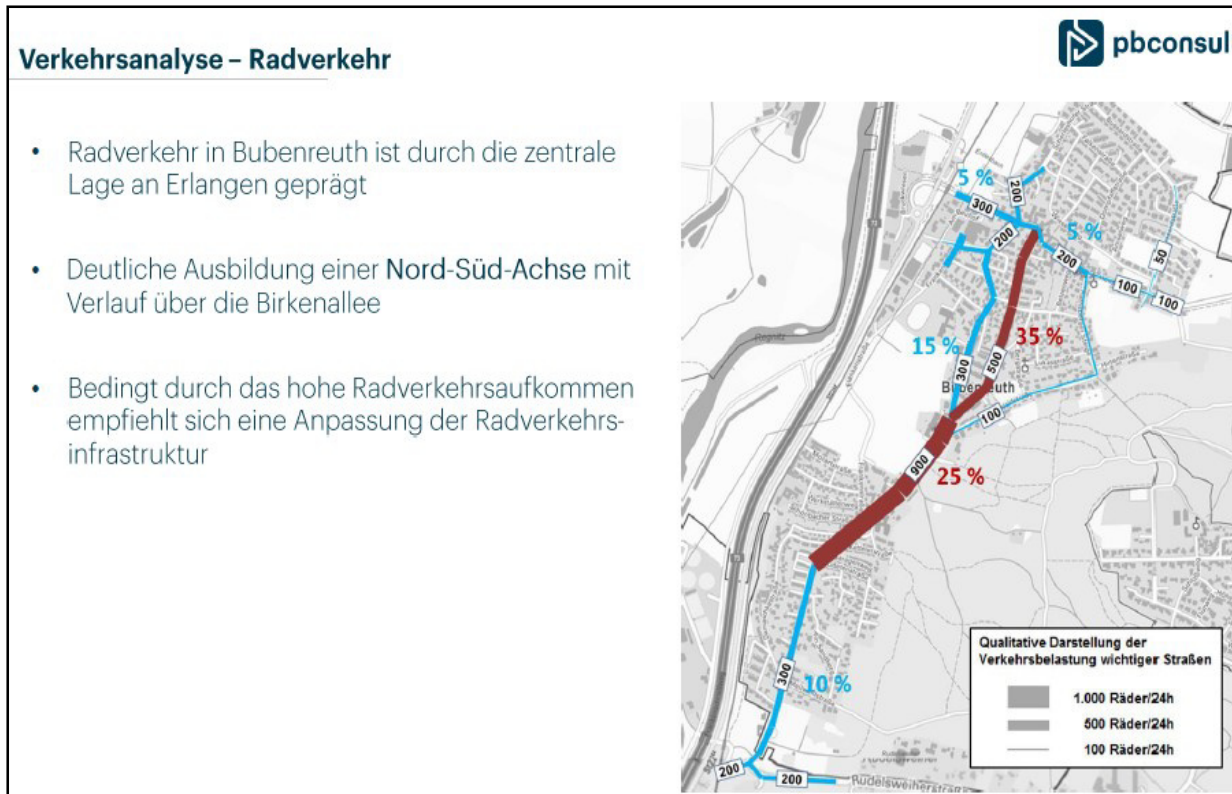


Abbildung 2 Verkehrsanalyse - Radverkehr

In der Verkehrsuntersuchung wurden der Radverkehr Ost-West in der Achse S-Bahn – Ortsende Bubenreuth Richtung Bräuningshof zwar zahlenmäßig erfasst, aber weder hinsichtlich des relativ hohen MIVs, noch bezüglich einer langfristigen Minderung des außerörtlichen Zuflusses untersucht. Die Untersuchung mit einer gefahren-technischen Betrachtung endet von der S-Bahnstation kommend Richtung Osten am Anwesen H7.

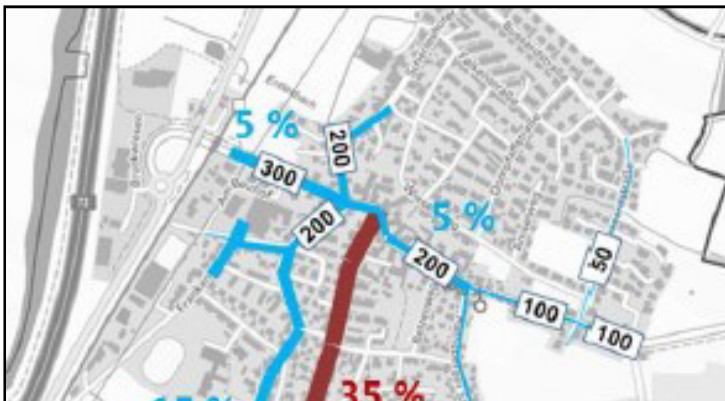


Abbildung 3 Radweg Ausschnitt Hauptstraße / Scherleshofstraße

Die Betrachtung der Achse Ost-West ist aus folgenden Gründen notwendig:

- Gefährdung durch temporär hohes Verkehrsaufkommen aller Verkehrsteilnehmer insbesondere von Radfahrer*innen und Fußgängern.
- Die Ost-West-Achse wird maßgeblich durch außerörtlichen Durchgangsverkehr belastet, maßgeblich für die Erreichung der Autobahn bzw. der Staatsstraße St 2244.

- Die Ost-West-Achse wird vorwiegend als Zubringerachse aus den östlichen Nachbargemeinden zur S-Bahnstation genutzt. Dies wird sich bei einer geplanten Takterhöhung der S-Bahn und der notwendigen Verkehrswende verstärken.
- Die Reduzierung des MIVs und die Bevorzugung des Radverkehrs auf dieser Achse sind für die verkehrstechnische Verbesserung von essenzieller Bedeutung.
- Bei der geplanten Nutzung von H7 als Bürgerzentrum, Ausstellung und Bibliothek wird sich insbesondere der Anteil von Fußgängern und Radfahrern, insbesondere Kinder, Jugendliche und ältere Mitbürger im betrachteten Verkehrsabschnitt erhöhen.

3. Verkehrsführung und Problemzonen Bubenreuth Nord

Im gesamten Verkehrsabschnitt (siehe auch den Ausschnitt aus der Verkehrsuntersuchung) wird der MIV zulasten der Verkehrsteilnehmer Fußgänger und Radfahrer bevorzugt. Einige, aus Sicht der EWB unzureichende Verbesserungsvorschläge, sind /1/ zu entnehmen. In den folgenden Kapiteln werden die wesentlichen, existierenden Problemzonen dargestellt und beschrieben. Die umfangliche Beschreibung und Visualisierung dient auch Bürger*innen, die auf Grund ihrer Wohnsituation mit den Gegebenheiten weniger vertraut sind.

3.1 Achse in Ost-West-Richtung

Die aktuelle und in partieller Planung befindlichen Verkehrsführung inkl. möglicher Parkierungsanlagen in der Hauptstraße / Neue Straße zeigt folgende Problem-/ Gefahrenstellen. Die Nummerierung ist in Ost-West-Richtung vorgenommen, teilweise mit Fotos hinterlegt:

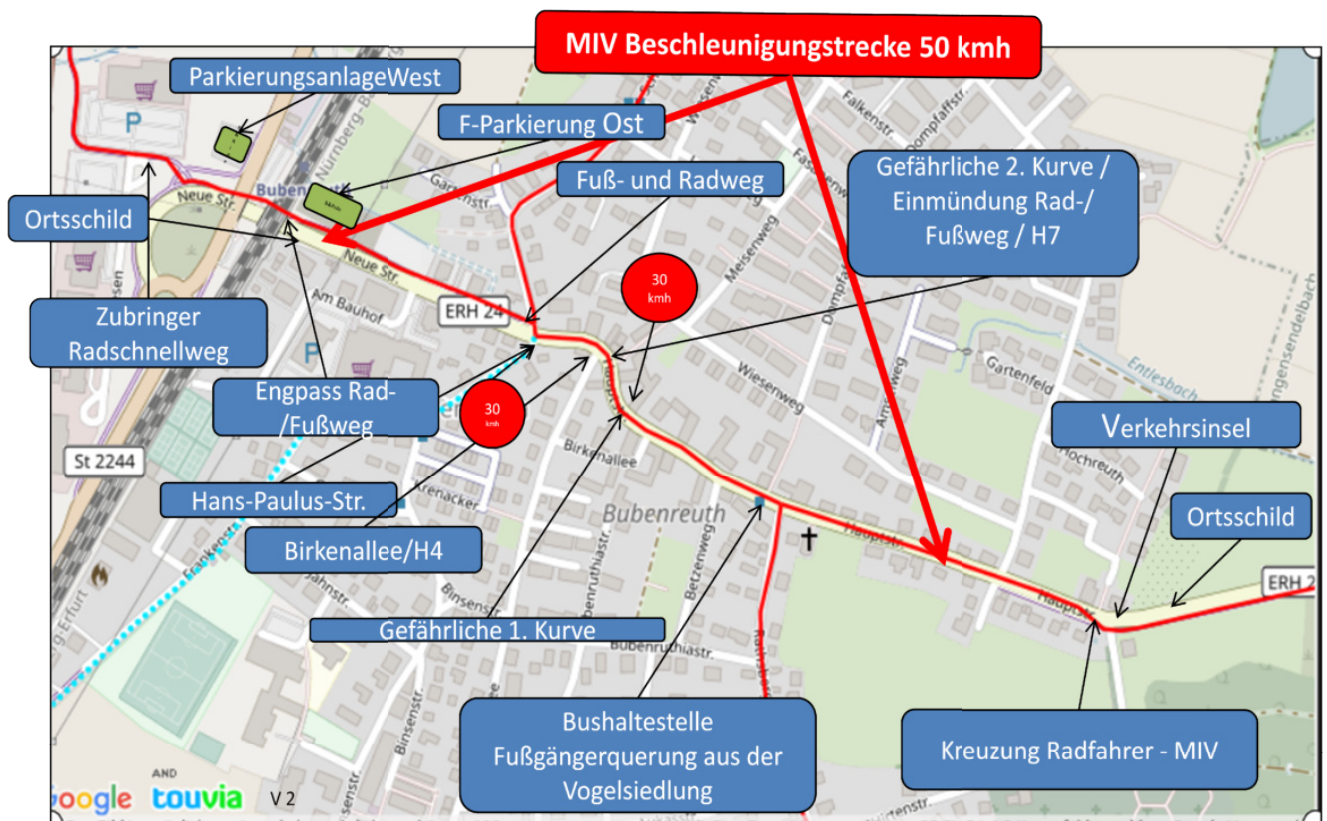


Abbildung 4 Problemzonen und Verkehrsführung Ost-West bzw. West-Ost

1. Die Einfahrtsgeschwindigkeit in den Ort wird zwar durch die Verkehrsinsel gemindert, führt aber im weiteren Verlauf nicht zu einer dauerhaften Geschwindigkeitsreduzierung.



2. Die Geschwindigkeitsanzeige zeigt nicht die tatsächliche Geschwindigkeit, sondern beschränkt sich auf eine „Danke“ / „Langsam“ Anzeige.



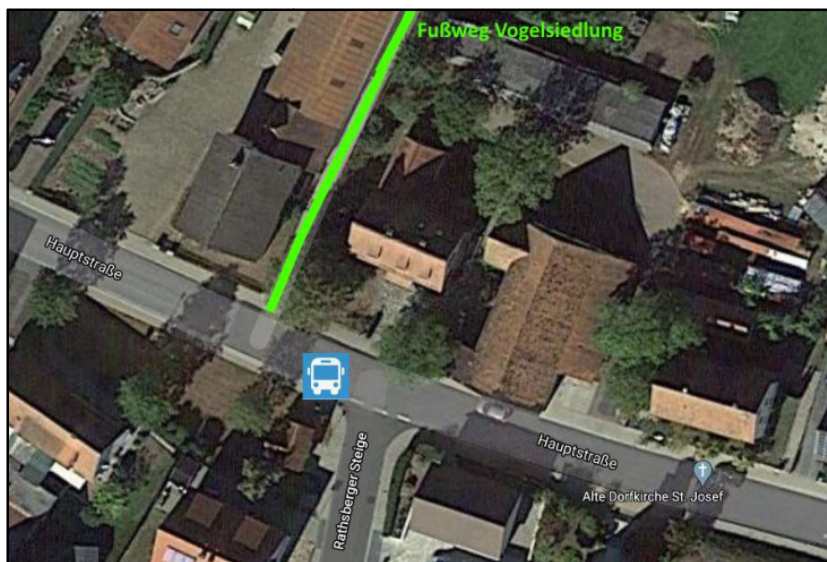
3. Die vom Radweg aus Richtung Bräuningshof kommenden Radfahrer müssen den vorfahrtsberechtigten MIV kreuzen, was nicht nur eine Gefährdung der Zweiradfahrer, sondern auch eine Benachteiligung umweltbewusster Verkehrsteilnehmer darstellt. Ein teilweises, inzwischen zugewachsenes Hinweisschild fordert die Radfahrer zum Absteigen auf.



4. Im weiteren Straßenverlauf teilt sich Radverkehr und MIV bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h gleichberechtigt den Verkehrsweg.



5. Die relativ geradlinige Straßenführung verführt den MIV zu einer Beschleunigung, die in vielen Fällen die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h in verbotener Weise überschreitet.
6. Die Bushaltestelle mit der Fußgängerquerung aus der Vogelsiedlung ist eine erhöhte Gefahrenstelle, insbesondere auch bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h.



7. Das Verkehrsschild 30 km/h direkt vor der ersten Kurve führt dazu, dass in zahlreichen Fällen der MIV die vorgeschriebene Geschwindigkeit nicht einhält. Dies gefährdet insbesondere Zweiradfahrer in beiden Richtungen sowie den MIV-Gegenverkehr.



8. Zusätzlich sind, insbesondere durch Großfahrzeuge, Fußgänger gefährdet, da sie sich auf einem viel zu schmalen Fußweg befinden. Die betrifft insbesondere ältere Mitbürger*innen mit Rollatoren, Kinderwagen, Rad fahrende Kinder, etc.
9. Die voraussichtliche Neuregelung der Birkenallee⁶ berücksichtigt den Radverkehr in Nord-Süd-Richtung. Die bis dato vorliegende Verkehrssituation ist bezüglich beider Fahrtrichtungen des Radverkehrs in und aus der Birkenallee trotz Spiegel stark verbesserungsfähig. Abbiegender und kreuzender Radverkehr in den Rad-/ Fußweg zur Vogelsiedlung birgt ein hohes Gefahrenpotential.
10. An der Kreuzung Hauptstraße / Hans-Paulus-Str. / Neue Straße / Scherleshofer Str. wird er Radverkehr mit dem Fußgängerverkehr zusammen geführt. Im Bereich der Fußgängerampel / Zebrastreifen führt die vorliegende Verkehrssituation zu Gefährdung insbesondere der Kinder auf dem Schulweg sowie der Führung der Radfahrer auf den Rad-/ Fußweg.
11. Die Ein-/Ausfahrt zum Parkplatz verschiedener Gewerbebetriebe gefährdet Fußgänger und Radfahrer.
12. Am südlichen Eingang der Bäckerei besteht eine erhöhte Kollisionsgefahr für Radfahrer Fußgänger / Kunden.
13. Die seit Jahren fehlende Fahrrad-Parkierungsanlage Ost (Verzögerungen durch die DB) führt zu erheblichen, unzulässigen Behinderungen durch abgestellte Fahrräder in der Unterführung.
14. Auch nach einer Erstellung der Fahrradparkierung Ost verbleibt der Kollisionsbereich unter der Bahnlinie zwischen Fußgängern und Radfahrern. Der Radweg unter der Unterführung ist der Zubringer für den geplanten Fahrradschnellweg in Nord-Süd-Richtung.

3.2 Achse in West-Ost-Richtung

Ergänzend zur Ost-West-Richtung wird in diesem Kapitel noch auf einige Problemzonen in Fahrtrichtung West-Ost hingewiesen (siehe Abbildung 5):

1. Das Ortsschild kurz nach der Unterführung ermuntert den MIV zur Beschleunigung auf 50 km/h. Dies kurz vor der Ausfahrt der Tiefgarage der Fa. Infoteam. Die darauf folgende Geschwindigkeitsanzeige erinnert wieder an die zulässigen 50 km/h. Die Anzeige zeigt nicht die tatsächliche Geschwindigkeit, sondern beschränkt sich auf eine „Danke“ / „Langsam“ Anzeige.
2. An der Einmündung der Hans-Paulus-Str. / Hauptstraße wird der MIV auf 30 kmh beschränkt, um die Sicherheit in der folgenden Kurvenzone zu gewährleisten. Die Reduzierung auf 30 km/h erfolgt erst nach einer, als hoch problematisch erkannten, Kreuzungszone Hauptstr. / Scherleshofer Str. / Neue Straße / Hans-Paulus-Str.
3. Am Ende der parallel zur Neuen Straße geführte Rad- / Fußweg erzwingt für die Radfahrer Fahrtrichtung Osten eine Querung der Hauptstraße in einem unübersichtlichen Verkehrsabschnitt. Auch an dieser Stelle ist der Radverkehr gegenüber dem MIV erheblich benachteiligt.
4. Die links abbiegenden Radfahrer in Richtung Vogelsiedlung vor H7 kreuzen den MIV vor einer unübersichtlichen Kurve, in der Hoffnung, dass der MIV auf 30 km/h reduziert ist.
5. Für den weiteren Verkehrsfluss gelten die bereits in Ost-West-Richtung dargelegten Problemzonen.

Lösungsansätze bzw. Verbesserungsvorschläge werden in einem späteren Kapitel diskutiert.

⁶ Stand 7/2020 Ausarbeitung der Ingenieur-Gesellschaft Pongratz in Arbeit

4. Hauptstraße Fußgänger

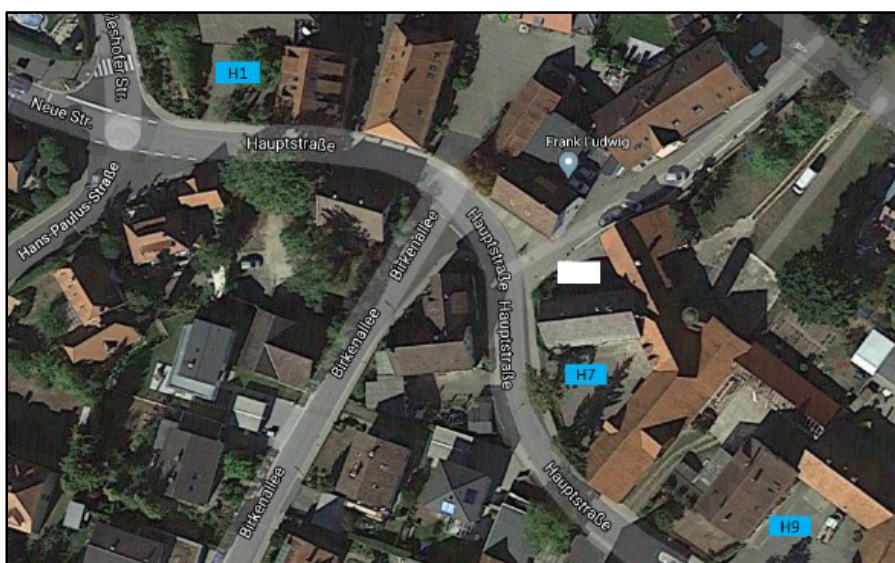
Zusätzlich zur Betrachtung der Verkehrssituation aus Sicht des Radverkehrs soll hier noch auf folgende Problemstellen für Fußgänger hingewiesen werden. Bereits 2015 hatten Bürger mit einem Antrag⁷ im Gemeinderat auf die prekäre Verkehrssituation für Rad- und Fußgänger in der Hauptstraße hingewiesen.

Der Fußgängerengpass beim Anwesen H1 wurde bereits in der Verkehrsuntersuchung eingehend betrachtet und im Kontext einer möglichen baulichen Veränderung auf der gegenüberliegenden Straßenseite berücksichtigt.



Mindestens zwei weitere Engstellen stellen für Fußgänger erhebliche Gefahrenstellen dar.

Im Grenzbereich H7 zu H9 beträgt der Fußweg an der schmalsten Stelle 100 cm. Schon ohne zusätzliche Hindernisse wie Schnee, Sicht, Bewuchs ist hier ein erhebliches Gefahrenpotenzial, insbesondere weil die Geschwindigkeitsbegrenzung 30 km/h zu spät greift und nicht nur der Schwerlastverkehr Fußgänger jeden Alters gefährdet.



⁷ /4/ Antrag: Verkehrswesen östliche Hauptstraße

Eine weitere Engstelle besteht beim Anwesen H21. Die Gehwegbreite an der schmalsten Stelle beträgt 68 cm. Auch an dieser Stelle wurde der Gehweg zugunsten des MIV erheblich eingeschränkt. Berücksichtigt man die Ergebnisse des Integrierten Klimaschutzkonzepts des Landkreises Erlangen-Höchstadt müsste auch hier nach Lösungen gesucht werden, die den Fußgängern den Vorrang geben.

5. Problem Straßenverkehrsordnung Kreisstraße ERH 24

Beim Straßenverlauf Hauptstraße von der Ortseinfahrt aus Richtung Bräuningshof über die Kreuzung Scherleshofstraße / Hans-Paulus-Straße bis zum Kreisverkehr westlich der Bahnlinie handelt es sich um die Kreisstraße ERH 24 des Landkreises Erlangen-Höchstadt. Veränderungen der Verkehrsführung liegen damit in der Verantwortung des Landkreises⁸. Diese Zuständigkeit des Landkreises hat in der Vergangenheit zur Ablehnung von Verbesserungsvorschlägen des Gemeinderates⁹ geführt, da sich die zuständige Behörde an der RAS orientiert hat und die inzwischen vorliegenden Vorschläge zur Umsetzung der notwendigen Verkehrswende noch keine Berücksichtigung finden konnten.

Im Zusammenhang mit der Diskussion zum Thema Klimawandel hat der Landkreis im „Integrierten Klimaschutzkonzept des Landkreises Erlangen-Höchstadt“¹⁰ umfassende Vorschläge für die Verbesserung der Verkehrswege für Radfahrer und Fußgänger erarbeitet. Sie reichen von Vorschlägen von Fahrradschnellwegen bis zur Verbesserung der innerörtlichen Rad- und Fußwege.

5.1 Innerörtliche Rad- und Fußverkehr

Auszug aus Klimaschutzkonzept des Landkreises: „Durch weitere flankierende Maßnahmen wie den Ausbau von Mitnahmemöglichkeiten für Räder im ÖPNV, die flächendeckende Versorgung mit Verleih- und Ladestationen für E-Bikes und die Bereitstellung von Fahrradstellplätzen wird der Ausbau der Verkehrswege im Landkreis optimal umgesetzt.

Fußverkehre haben vor allem in den Siedlungsgebieten eine große Bedeutung. Hier sind sicherere und attraktive Verbindungen und eine entsprechende Gestaltung des Verkehrsraums eine wichtige Voraussetzung für einen wachsenden Anteil der Fußwege an den zurückgelegten Wegen. Dieser Bereich liegt vor allem in der Verantwortung der Gemeinden und Städte.“¹¹

„Um den motorisierten Individualverkehr zurückzudrängen sind steuernde und restriktive Maßnahmen für den Autoverkehr einzusetzen, zum Beispiel durch Parkregelungen oder Zufahrtseinschränkungen. Dazu gehört auch die konsequente Kontrolle der Parkregelungen und gegebenenfalls der Parkgebühren. Auch wenn diese zu einer Reduzierung des Autoverkehrs führen können, muss sorgsam geprüft werden, ob insgesamt die Akzeptanz gegeben ist. Eine konsequente politische Haltung und eine Absprache der Kommunen unterstützen die Akzeptanz solcher Maßnahmen.“¹²

Auch in der Beschlussvorlage¹³ der Bundesregierung sind in verschiedenen Abschnitten Vorschläge unterbreitet, die Geschwindigkeitsreduzierungen Innerorts auf Tempo 30 km/h vorsehen.

⁸ /11/ Die Rolle des Landratsamts

⁹ /4/ Beschluss des Gemeinderats

¹⁰ /3/ C. Handlungskonzept ab S. 157 Mobilität und Verkehr

¹¹ /3/ ERH S. 161

¹² /3/ ERH S. 163

¹³ /2/ Sicherer Radverkehr für Vision Zero im Straßenverkehr , III. 13 und 14

Aktuelle Untersuchungen der WHO¹⁴ zeigen, dass Tempo 30 km/h neben Sicherheitsaspekten auch Verbesserungen der Emissionen unterstützt.

Studien¹⁵ zeigen, dass nur durch eine permanente Geschwindigkeitsüberwachung nachhaltig die Verkehrssicherheit verbessert wird. Zitat Prof. Dr. Bauernschuster: „Gut zureden hilft bei Raserinnen und Rasern nichts. Die Menschen fahren nur langsamer, wenn sie Sorge haben müssen, geblitzt und bestraft zu werden.“

Mit einer fahrrad- und fußgängergerechten Anbindung an die S-Bahnstation unterstützt die Gemeinde das Handlungskonzept des Landkreises und den Antrag der CDU/CSU und SPD im Deutschen Bundestag

Die Betrachtung der Nord-Süd-Achse inklusive einer neuen Trassenführung entlang der Bahntrasse muss einer separaten Betrachtung unterzogen werden. In diesem Zusammenhang müssen fahrrad- und fußgängergerechte Straßenführungen insbesondere zu sozialen Einrichtungen, Schule und Sportstätten betrachtet werden.

5.2 Außerörtlicher Radverkehr

Zur mittel- und langfristigen Minderung des MIVs führt die Gemeinde in Absprache mit den Nachbargemeinden eine Ermittlung des Quellverkehrs durch. Dieser erfolgt aufgrund der geografischen Lage von Bubenreuth über Landkreisgrenzen hinweg.

Mit dieser Maßnahme unterstützt die Gemeinde Bubenreuth das Radwegekonzept des Landkreises und berücksichtigt den notwendigen Anschluss an den oberfränkischen Landkreis.

Zitat: „Mittelpunkt eines Radwegekonzepts könnte der auf der Klimaschutzkonferenz entwickelte „Fahrradstern“ sein. Ein „Fahrradstern“ ermöglicht Lückenschlüsse und verbindet die wichtigsten Hauptorte mit starker Aus- und Einpendlerfrequenz im Landkreis mit Erlangen im Zentrum.“¹⁶

In der folgenden Abbildung ist der aus Bubenreuther Sicht modifizierte Fahrradstern dargestellt.

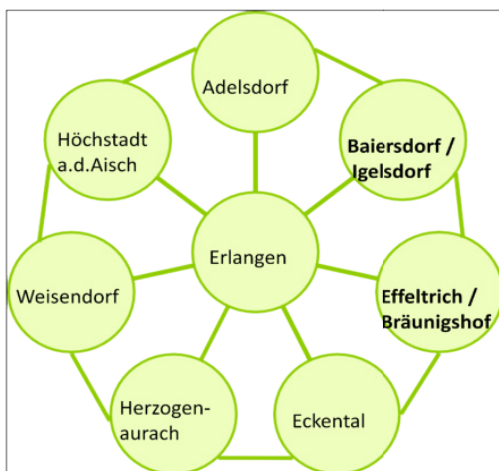


Abbildung 5 Fahrradstern aus Bubenreuther Sicht

Mit dem folgenden Ausschnitt aus dem Radwegenetz der Zukunft¹⁷ des Landkreises Erlangen-Höchststadt wird die Einbindung Bubenreuths verdeutlicht und zeigt damit auf, wie die in diesem

¹⁴/6/ WHO will Tempo 30 als weltweite Norm

¹⁵/9/ Studie Universität Passau

¹⁶/3/ ERH S. 160

Papier vorgeschlagenen Maßnahmen einen notwendigen Beitrag zur Unterstützung der Verkehrswende leisten.

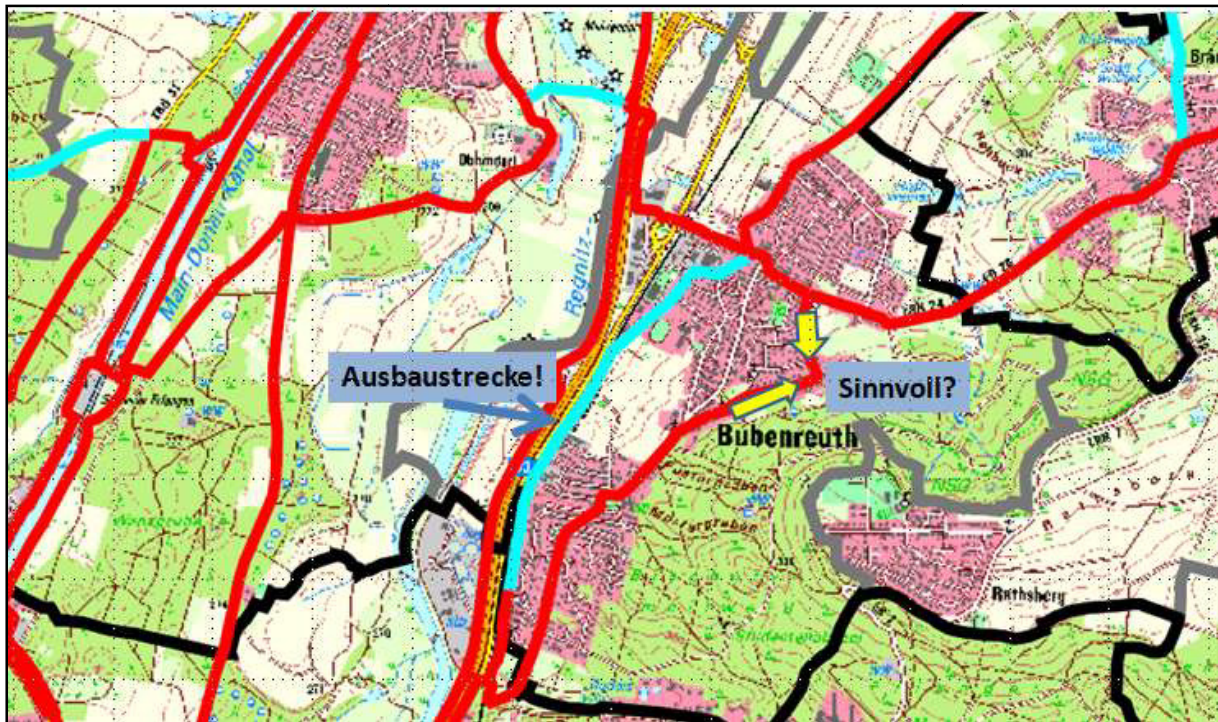


Abbildung 6 ERH Ausschnitt Radwegenetz der Zukunft

Die mit gelben Pfeilen markierte Fahrradwegführung sollte auf Grund der vorhandenen Steigungen überprüft werden. Alternativen sollten Steigung vermeiden.

6. Diskussion von Lösungsansätzen Ost-West- / bzw. West-Ost-Achse

Die folgende Diskussion von Lösungsansätzen /Verbesserungen erhebt nicht den Anspruch einer fachlichen Expertise und sollte deshalb mit entsprechender Fachkompetenz überprüft werden. Die folgenden konkreten Vorschläge dienen zur Anregung der Diskussion und sollen einen konkreten Beitrag zur Lösung sicherheitsgerichteter und klimabedingter Ziele dienen.

Die Diskussion orientiert sich am Verkehrsfluss in Ost-West-Richtung und an den Kapitel 3.1 und 3.2. Die West-Ost-Richtung wird, soweit ergänzend notwendig, mit einbezogen.

Ortseinfahrt Ost / Bräuningshof: 4600 Fahrzeuge fahren nach Bubenreuth ein bzw. verlassen den Ort. Bis auf wenige Ausnahmen handelt es sich um importierten MIV. Um diesen Verkehr zu mindern sind die Quellen zu erfassen. Damit könnte in Abstimmung mit den Quell-Gemeinden alternative Angebote erarbeitet werden. Im Rahmen einer erweiterten Verkehrsuntersuchung / -befragung sollten die Quellen bzw. die Ziele der MIV-Teilnehmer ermittelt werden.

Die Geschwindigkeitsreduzierung durch die **Verkehrinsel** ist nicht ausreichend. Eine überwachte Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ist hier zielführend.

Die **Einmündung des Radverkehrs** auf die Kreisstraße muss aus der Sicht des Radverkehrs optimiert werden. Der Radverkehr muss bei der Querung Vorrang bekommen, zu Lasten des MIV. Um den Radverkehr zu optimieren muss die Einmündung / Querung deutlich vor der Verkehrsinsel erfolgen.

Die „Danke“ / „Langsam“ Anzeige sollte in eine **Ziffernanzeige** umgewandelt werden, mit dem Hinweis auf eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung.

Es ist zu prüfen, ob eine **Straßenmarkierung „Rad“** auf der Nordseite der Hauptstraße oder bereits bestehende Parkmöglichkeit für PKW zielführend ist. Die Parkmöglichkeit auf der Südseite sollte beibehalten werden.

Im Nahbereich der **Bushaltestelle** ist die Einsicht der querenden Fußgänger durch den Straßenverlauf bzw. existierender Gebäude stark eingeschränkt. Eine Geschwindigkeitsreduzierung bereits vor der Bushaltestelle bzw. Einmündung des Fußwegs aus der Vogelsiedlung reduziert diese Gefahrenstelle.

Das Verkehrsschild 30 km/h direkt vor der **ersten Kurve (H7/H5)** kommt für den gefährlichen Kurvenverlauf viel zu spät. Bei einer generellen Geschwindigkeitsreduzierung ist dieses Schild obsolet.

Die Abstandsregel, MIV zu Rad 1,5 m, ist im Kurvenbereich nicht einzuhalten. Durch eine entsprechende Beschilderung muss ein **Überholverbot** für den MIV bzgl. Radverkehr eingerichtet werden.



Abbildung 7 Fahrräder und andere Zweiräder dürfen laut StVO-Regel nicht überholt werden, Bildquelle: BMVI

Ergänzend sollte die Gemeinde dem Beispiel anderer Kommunen folgen und an den Bubenreuther Ortseingängen das folgende Schild aufstellen.



Abbildung 8 Hinweisschild für neue Abstandsregel

Vorausgesetzt einer Umsetzung der **Planungen bzgl. H7** sollten die Vorschläge des vorliegenden Modernisierungsgutachtens einer ernsthaften Prüfung unterzogen werden. In Abstimmung mit den

Der Radverkehr in die bzw. aus der Scherleshofstraße wurde in der Verkehrsuntersuchung¹⁹ nicht betrachtet, da er im Wesentlichen von Verkehrsteilnehmern aus der Vogelsiedlung entsteht.

Der Radverkehr östlich der Bahnstrecke von und nach Igelsdorf/ Baiersdorf (z. Z. Scherleshof Str.) wurde in der Verkehrsuntersuchung nicht ermittelt. Er ist z. Z. vermutlich gering, wird aber mit Fortschreiten der Verkehrswende eine stärkere Bedeutung gewinnen. Hier können jedoch die möglichen Verkehrsflüsse im Rahmen der Entwicklung des Hoffeldes emissionsmindernd gestaltet werden.

Der **Rad-/ Fußweg parallel zur Neuen Straße** muss wie folgt aufgelöst werden. Der Grünstreifen zwischen Neuer Str. und Rad-/Fuss-Weg wird partiell aufgelöst. Es entsteht nördlich ein reiner Fußweg und südlich ein Radweg teils zu Lasten der Kreisstraße. Dieser Radweg mündet in den im Rahmen der Erschließung des Hoffeldes entstehenden Kreisels und führt von dort auf einem gemeinsamen R-/F-Weg bis zur Parkierungsanlage Ost bzw. bis zur Anbindung an den Radschnellweg Nord-Süd westlich der Autobahn.

Der folgende Plan zeigt die Anbindung des Hoffeldes sowie die Lage der **Fahrrad-Parkierungsanlage Ost**. Ohne auf die vergangenen schwierigen Verhandlungen mit einer DB einzugehen, wird im Folgenden der aktuelle Planungsstand dokumentiert und mit Hinweisen ergänzt, die sich auf dem Hintergrund der notwendigen Verkehrswende abzeichnen.



Abbildung 11 Anbindung Hoffeld und Fahrrad-Parkierungsanlage Ost

Die von der DB bereitgestellte Fläche bietet ca. 80 Fahrrädern bei einer 100 %-Auslastung Platz. Die dann in Summe verfügbaren 80 Fahrrad-Stellplätze reichen selbst bei einer 100 %-Auslastung nicht aus. Dies haben verschiedene Zählung in 2019 ergeben. Eine entsprechende vorausschauende Flächenplanung muss einer voraussichtlichen Erweiterung Rechnung tragen.

¹⁹ /1/ Verkehrsuntersuchung



Abbildung 12 Beispiel Fahrradständer Forchheim

Eine vorausschauende Planung muss bereits auf der Parkierungsanlage Ost entsprechende „hochwertige“ Fahrradabstellplätze (Strom, Videoüberwachung, sichere Boxen) vorsehen.

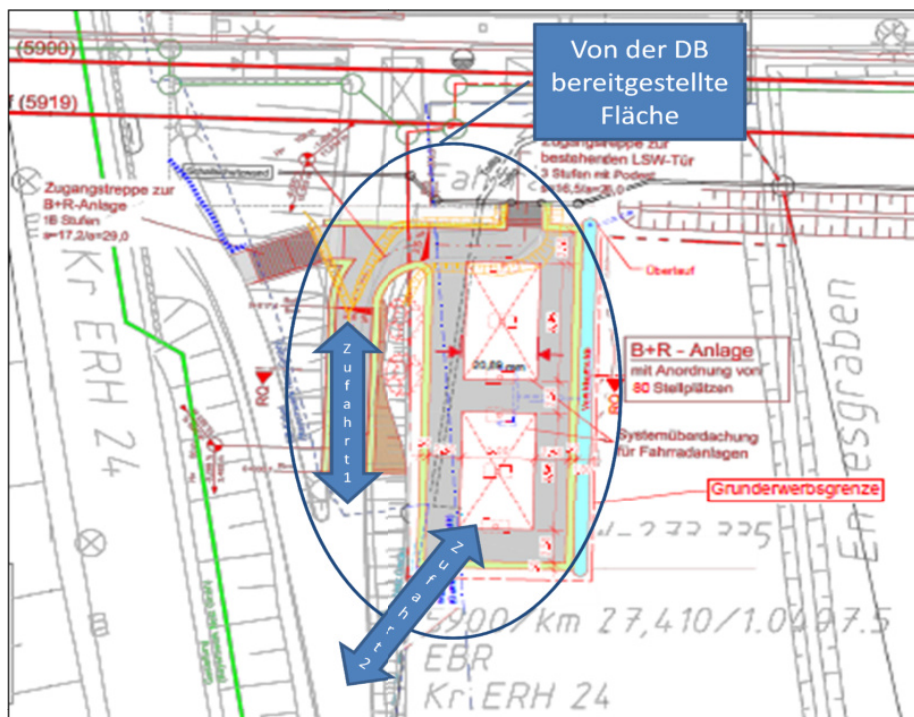


Abbildung 13 Planungsstand Fahrrad-Parkierung Ost

Betrachtet man die Fahrradweganbindung (blauer Pfeil Zufahrt 1) für Zu- und Abfahrt von der Parkierungsanlage, so zeichnet sich ab, dass „eilige“ Radler sich einen nebenläufigen Weg zur Fahrradabstellanlage (blauer Pfeil Zufahrt 2) suchen werden. Hier wäre sicherlich vorausschauend eine Zu- und Abfahrt von der Nutzungsrichtung Ost-West zum Stellplatz sinnvoll.

Die kritische Nähe von Radfahrern und Fußgängern **im Bereich des Zugangs zur S-Bahn** bedarf einer eingehenden Prüfung, ob Markierungen hier mehr Sicherheit bieten. Eine optische Barriere könnte

Kollisionen zwischen S-Bahn-Nutzern und Radfahrern Richtung Einkaufszentren / Radschnellweg mindern.

Überlegungen „hochwertige“ Fahrradabstellplätze in der **Parkierungsanlage Bruckwiesen II** vorzusehen haben den Nachteil des längeren Fußweges für Radfahrer. Diese Stellplätze werden nur partiell von Bubenreuther*innen genutzt werden, würden aber der MIV-Reduzierung aus den nördlichen und westlichen Nachbargemeinden dienlich sein.

In Fahrrichtung West-Ost erreicht der MIV nach der Unterführung das **Ortsschild West**. Die Straßenführung verleitet zur Beschleunigung, obwohl die **Ausfahrt der Tiefgarage** eine Gefahrenstelle darstellt. Freundlicher Weise erinnert eine **Geschwindigkeitsanzeige** an eine evtl. Geschwindigkeitsüberschreitung. Auch hier wäre eine Ziffernanzeige angebracht. Verkehrsgerecht wäre ab dem Ortsschild eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h. Bei einer Realisierung der kreisel-orientierten Anbindung des Hoffeldes sollte die Geschwindigkeitsreduzierung Bestandteil des Verkehrskonzepts sein. Die Gefahrenstelle „Ausfahrt“ wäre damit ebenfalls entschärft.

Sowohl die Autoren des Modernisierungskonzepts H7, als auch der Verkehrsplaner schlagen eine Aufwertung der Rad- und Fußgängerführung entlang der Hauptstraße vor. Die Architekten würden dazu – siehe Modernisierungsgutachten – eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h verfügen, Fahrbahn, Gehsteige und Einmündungsbereiche (Rathsberger Steige, Betzenweg) zu einem „shared space“ vereinigen bzw. platzartig optisch aufweiten (Anm.: Shared Space hat noch keinen Eingang in die StVO gefunden und ist deshalb in Deutschland – anders als im benachbarten Ausland – rechtlich nicht umsetzbar).

Der EWB ist bewusst, dass diese vorgestellten Vorschläge einem geänderten, aber umfassenden Verkehrskonzept folgen, die nicht nur sicherheitsgerichteten Ansprüchen, sondern auch der notwendigen Verkehrswende Rechnung tragen. Die Vorschläge können auch in Stufen umgesetzt werden, sei es sofort mit Hilfe einiger Verkehrsschilder und mittel- und langfristig im Rahmen von ortspolitischen Entwicklungsmaßnahmen.

Bei der Bewertung der Verkehrsfluss beeinflussenden Maßnahmen sollten neben den fachlichen Experten auch die maßgeblich betroffenen Anwohner einbezogen werden. Die gilt insbesondere für die neuralgischen Punkte Kreuzungsbereich Hauptstraße-Scherleshofer Str.-Neue Straße-Hans-Paulus-Str. sowie Einmündung der Birkenallee in die Hauptstraße mit dem Vorplatz zu H7.

Zusammenfassung und Handlungsvorschläge

Dieser Beitrag erhebt nicht den Anspruch eine umfassende Problemlösung vorzulegen. Die EWB will hiermit einen Diskussionsbeitrag leisten, entsprechend dem Auftrag als beratender Arbeitskreis des Gemeinderats Bubenreuth, um für die Bürger*innen Verbesserungen und die Ziele der Energiewende bzw. des Klimaschutzes auch im Bereich des Verkehrs zu erreichen.

Zur Unterstützung, der auch in Bubenreuth, notwendigen Verkehrswende hat die EWB folgende Handlungsvorschläge für Bürgermeister, Gemeinderät*innen und Verwaltung erarbeitet:

- Der Gemeinderat beauftragt den Bürgermeister für die innerörtliche Kreisstraße ERH 24 (zuständig Landkreis Erlangen-Höchstädt) auf dem Hintergrund der Gesetzesinitiativen der Bundesregierung und des „Integrierten Klimaschutzkonzeptes“ des Landkreises im Sinne der vorstehenden Lösungsvorschläge aktiv zu werden.
- Der Gemeinderat beauftragt den Bürgermeister mit anderen Bürgermeistern betroffener Landkreisgemeinden mit dem Landrat klima- und sicherheitsgerechte Lösungen für innerörtliche Kreisstraßen zu diskutieren und zukunftsorientierte Lösungen zu erarbeiten.
- Gemeinderät*innen aller Fraktionen bringen direkt oder indirekt die Problematik der landkreisorientierten innerörtlicher Straßenhoheit in den Kreistag ein. Die vorliegenden Änderungsvorschläge für die Hauptstraße ERH 24 in Bubenreuth werden dafür als überzeugendes Beispiel genutzt.
- Der Gemeinderat beauftragt den Bürgermeister aufgrund der Grenzsituation zum Landkreis Forchheim landkreisübergreifende Maßnahmen zu initiieren.
- Der Gemeinderat prüft zusammen mit der Verwaltung, welche weiteren Maßnahmen notwendig sind, um den außerörtlichen Quellverkehr zu erfassen.
- Für eine neue klima- und sicherheitsgerechte Verkehrsführung werden die Gemeinderät*innen bei den Bürger*innen werben, um potentielle Gegensätze zwischen MIV und Radfahrern zu vermeiden.

Die EWB bittet, diese Vorschläge zeitnah im Gemeinderat bzw. den Ausschüssen „Bauausschuss“ und „Klima-, Energie- und Umweltfragen“ zu beraten, um wichtige Schritte aus den Maßnahmenvorschlägen 2020+²⁰, Verkehr einzuleiten.

Am 14.7.2020 erfolgte eine erste Beratung des Vorgängerdokuments „Verkehrswende Bubenreuth Nord V 1.0“ mit folgendem Ergebnis als evtl. Beschlussvorlage für den Gemeinderat²¹:

„Der Ausschuss für Klima-, Energie- und Umweltfragen empfiehlt dem Bürgermeister, falls erforderlich durch Beschluss des Gemeinderats, folgende Punkte aus der Zusammenfassung und den Handlungsvorschlägen anzugehen:

- *Der Gemeinderat beauftragt den Bürgermeister mit anderen Bürgermeistern betroffener Landkreisgemeinden zusammen mit dem Landrat klima- und sicherheitsgerechte Lösungen für innerörtliche Kreisstraßen zu diskutieren und im Sinne des „Integrierten Klimaschutzkonzeptes“ des Landkreises zukunftsorientierte Lösungen für den Radverkehr in der Hauptstraße zu erarbeiten.*

²⁰ /5/ Handlungsvorschläge 2020+, Verkehr ENP-V, V1, V4, V5, V9, und V 10

²¹ /10/ Niederschrift

- *Aufgrund der Grenzsituation zum Landkreis Forchheim soll der Bürgermeister landkreisübergreifende Maßnahmen initiieren mit dem Ziel das der motorisierte Individualverkehr reduziert werden kann, z. B. durch Zubringerbusse zur S-Bahn.*
- *Ein Planungsbüro soll ein Konzept erstellen, welches basierend auf dem „Integrierten Klimaschutzkonzepts“ des Landkreises, Vorschläge für eine klima- und sicherheitsgerechte Planung des Rad- und Fußverkehrs der Ost/West Achse (Hauptstraße) mit Anschluss an die im Bauausschuss bereits diskutierte Nord/Süd Achse umfasst.*

Literatur

- /1/ Verkehrsuntersuchung, Begleitung der Vorbereitenden Untersuchungen für Bubenreuth-Nord und –Süd, Gemeinderat 21.1.2020
- /2/ Deutscher Bundestag Drucksache 19/15779 Sicherer Radverkehr für Vision Zero im Straßenverkehr vom 10.12,2019
- /3/ ERH: Integriertes Klimaschutzkonzept des Landkreises Erlangen-Höchststadt Kapitel C. Handlungskonzept, veröffentlicht 2012
- /4/ Verkehrswesen; Errichtung einer Fußgängerampel in der östlichen Hauptstraße 4.3.2015 Beschlussvorlage 018/2015
- /5/ Handlungsvorschläge 2020+, Januar 2020
- /6/ WHO will Tempo 30 als weltweite Norm - Zahlen untermauern die positiven Effekte FOCUS Online 27.1.2020
- /7/ Ergebnisse der Workshops zum Alltagsradverkehr ERH Benachrichtigung vom 19.12.2019 Geoportal von topplan: <http://maps.topplan.de?topkunde=erh>.
- /8/ Energienutzungsplan – 1. Fortschreibung 3/2020
- /9/ Speed Limit Enforcement and Road Safety, Universität Passau, Dezember 2019, IZA DP No. 12863
- /10/ Niederschrift des Ausschusses für Klima-, Energie- und Umweltfragen vom 14.07.2020 Beschlussvorlage lt. Niederschrift (Freigabe steht noch aus/ 1.8.2020)
- /11/ Zur Rolle des Landratsamts:
„Das Landratsamt ist einerseits Straßenverkehrsbehörde und insoweit als (unterste) Staatsbehörde tätig und in die staatliche Hierarchie und in den staatlichen Weisungsstrang von der Staatsregierung über die (staatliche) Bezirksregierung eingebunden: Die Regierung von Mittelfranken ist vorgesetzte Behörde. Der Kreistag hat gegenüber dem Landratsamt als Staatsbehörde keinerlei Weisungsrechte. Im staatlichen Bereich des Landratsamtes sind auch überwiegend (bzw. an den Schlüsselstellen) staatliche Beamte oder Angestellte tätig.
Andererseits ist das Landratsamt auch Behörde des Landkreises und damit wie die Gemeindeverwaltung kommunale Behörde mit dem Kreistag als entscheidendem Beschlussorgan sowie mit kreiseigenem Personal. Dies betrifft etwa die Kreistiefbauverwaltung als Straßenbaulastträger der Kreisstraßen.
Wenn sich nun der Landkreis eine klimapolitische Zielsetzung gegeben hat (per Kreistagsbeschluss), dann muss diese die Staatsbehörde Landratsamt erst einmal nicht interessieren, erst recht dann nicht, wenn entsprechende ablehnende Direktiven aus Ansbach kommen.“
- /12/ Modernisierungsgutachten H7 Version 21.2.2019 Brigitte Sesselmann, Roland Nörpel

