

**Nikolaviertel;  
hier: Fahrradstraße, Fußgänger- und Radfahrüberweg, Haltverbot  
- Antrag der Sozialen Stadt Nikola zum Radverkehr vom 29.10.2023**

|                     |                      |                        |             |
|---------------------|----------------------|------------------------|-------------|
| Gremium:            | <b>Verkehrssenat</b> | Öffentlichkeitsstatus: | öffentlich  |
| Tagesordnungspunkt: | <b>2</b>             | Zuständigkeit:         | Referat 3   |
| Sitzungsdatum:      | <b>16.01.2024</b>    | Stadt Landshut, den    | 22.12.2023  |
| Sitzungsnummer:     | 20                   | Ersteller:             | Herr Braune |

**Vormerkung:**

**Zusammenfassung:**

Nach übereinstimmender Meinung der Fachstellen können die bestehenden Fahrradstraßen von der Weißenbergerstraße bis zur Mainburger Brücke zur Stärkung des Radverkehrs verlängert werden.

Die Einrichtung eines Fußgänger- und Radfahrerüberwegs wird abgelehnt, da die rechtlichen (abknickende Vorfahrt, Erkennbarkeit) und tatsächlichen (Querungszahlen) Voraussetzungen nicht vorliegen.

Die Einrichtung eines Haltverbotes auf der östlichen Straßenseite der Schwestergasse wird von den Fachstellen positiv beurteilt.

**Fahrradstraße von der Alois-Harlander-Straße bis zur Mainburger Brücke**

Stellungnahme Straßenverkehrsamt:

Aus Sicht des Straßenverkehrsamtes können die bestehenden Fahrradstraßen unter Einbeziehung der östlichen Hans-Wertinger-Straße bis zur Mainburger Brücke verlängert werden. Die dann nahezu durchgängige Fahrradstraße wird dann lediglich an den Kreuzungen der bevorrechtigten Hauptverkehrsstraßen Schwestergasse und Äußere Regensburger Straße unterbrochen.

Die Anordnung einer Fahrradstraße kann bei einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht kommen. Eine hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzen nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist.

Stellungnahme Tiefbauamt:

Die Hans-Wertinger-Straße und die Alois-Harlander-Straße inkl. Weißenbergerstraße bilden eine Radroutenverbindung im Landshuter Radnetz südlich der Flutmulde in Ost-West-Richtung. Der Großteil der Strecke ist bereits als Fahrradstraße ausgewiesen. Da die Strecke für den Kfz-Verkehr nicht durchgängig befahrbar ist, gibt es in den Straßen nur Anliegerverkehre und beidseitiges Parken. Die Restfahrbahn ist ca. 5 Meter breit, so dass für Begegnungen Pkw-Fahrrad die erforderliche Breite vorhanden ist. Die Verbindung Hans-Wertinger-Straße - Alois-Harlander-Straße - Weißenbergerstraße kann durchgehend als Fahrradstraße ausgewiesen werden, wobei sie an den Kreuzungen mit der Schwestergasse und der Äußeren-Regensburger Straße durch die bevorrechtigten Hauptverkehrsstraßen unterbrochen wird.

Stellungnahme Polizei:

Aus Sicht der Polizei spricht nichts gegen eine Ausweitung der Fahrradstraße bis zur Mainburger Brücke und in die andere Richtung über die Alois-Harlander-Straße bis zur Weißenburger Straße. Bei diesen Straßen gibt es keinen Durchgangsverkehr, sondern lediglich Anwohnerverkehr.

Aufgrund der parkenden Fahrzeuge ist die Restfahrbahnbreite hier sehr gering. Durch die besonderen Rechte der Fahrradfahrer in einer Fahrradstraße (z.B. nebeneinanderfahren) könnte es hier zu Problemen kommen.

### **Fußgänger- und Radfahrerüberweg Erlanger Standardlösung**

Stellungnahme Straßenverkehrsamt:

Eine Rotmarkierung kann nicht in Betracht kommen, da es sich nicht um einen straßenbegleitenden Radweg handelt. Die Rotmarkierung würde dem Radfahrer darüber hinaus den Eindruck vermitteln er hätte an dieser Stelle ein Vorrrecht, obwohl er eine Vorfahrtstraße überquert und ihm durch VZ 205 „Vorfahrt achten“ angezeigt wird.

Die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs ist nach der Richtlinie für die Anlage von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) unter anderem im Bereich einer abknickenden Vorfahrt und in der Nähe von Lichtsignalanlagen (hier 75 m) ausgeschlossen. Darüber hinaus liegt auch die in der R-FGÜ geforderte Erkennbarkeit des Fußgängerüberwegs nicht vor. Nach der Richtlinie beträgt die Erkennbarkeit 100 m bei 50 km/h und 50 m bei 30 km/h.

Stellungnahme Tiefbaamt:

Der Antrag der Arbeitsgruppe 1/Soziale Stadt Nikola wünscht die Änderung der Vorfahrt an der Kreuzung zu Gunsten der Fußgänger und der Radfahrer nach dem Vorbild der „Erlanger Standardlösung“. Als Vorreiter hat Erlangen diese Kreuzungslösungen in den vergangenen Jahrzehnten an mehreren Stellen erfolgreich eingerichtet: Sowohl Fußgänger als auch Radfahrer erhalten an den Örtlichkeiten eine bauliche Bevorrechtigung gegenüber dem Kfz-Verkehr durch eine Kombination von Fußgängerüberweg und Radfahrerfurt. Für den Radverkehr ergibt sich eine Bevorrechtigung durch das Schaffen einer Kreuzungssituation (Entfernen des Fahrbahnrandes, ggf. Aufpflasterung) und der farblichen Hervorhebung der Furt. Zentrale Voraussetzung für die Schaffung einer „Erlanger Standardlösung“ ist eine quantitative Mehrzahl des querenden Radverkehrs. Diese Voraussetzung ist im Falle der Kreuzung Schwestergasse mit der Hans-Wertinger-Straße nicht gegeben. Die Kfz-Zahlen sind deutlich höher als der querende Radverkehr: 5.600 Kfz/Tag gegenüber 1.200 Rad/Tag (Verkehrsmodell der Stadt).

Stellungnahme Polizei:

Ein Fußgänger- und Radfahrerüberweg mit einer Rotmarkierung des Radweges ist aus Sicht der Polizei nicht umzusetzen. An dieser Örtlichkeit herrscht ein hoher Kfz-Verkehr. Hier eine Rotmarkierung anzubringen würde dem Radverkehr signalisieren hier Vorfahrt zu haben, obwohl hier eine Vorfahrtsstraße gequert wird und die Radfahrer durch Zeichen 205 Vorfahrt achten haben.

An einer abknickenden Vorfahrtsstraße kann zudem kein Fußgängerüberweg geschaffen werden. Laut VwV der StVO soll an solchen Stellen durch bauliche Einrichtungen ein queren von Fußgängern verhindert werden.

Zudem befindet sich lediglich 75 m weiter eine Fußgängerampel. An der Örtlichkeit ist zudem die rechtzeitige Erkennbarkeit für Kraftfahrzeuge, welche aus der Flutmulde kommen, nicht gegeben.

Diese wären, laut R-FGÜ- 100 m bei 50km/h oder 50 m bei 30 km/h.

Ob die Errichtung einer Querungshilfe an dieser Örtlichkeit möglich ist, sollte sich generell nach der R-FGÜ richten.

Bei der Umsetzung der „Erlanger Standardlösung“ müsste zudem die Vorfahrtregelung geändert werden. Dies würde auf dieser gutbefahrenen Straße die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht unerheblich beeinträchtigen.

### **Haltverbot vor dem östlichen Kurvenbereich der Schwestergasse in Fahrtrichtung Industriegebiet**

Aus Sicht der Fachstellen wäre es durchaus sinnvoll in diesem Bereich ein Haltverbot einzurichten, um dadurch die Sichtbeziehungen und die Übersichtlichkeit zu verbessern.

### **Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h**

Der Antrag auf Geschwindigkeitsbeschränkung wird zu einem späteren Zeitpunkt in der Vormerkung zu Antrag Nr. 547 „Neubehandlung des Antrags: Tempo 30 Beschränkung in der Flutmulde bereits ab der Ampelkreuzung Ludmillastraße/Schwestergasse“ behandelt.

### **Beschlussvorschlag:**

1. Die Verwaltung wird beauftragt die Erweiterung der Fahrradstraßen vom Weißenbergerweg bis zur Mainburger Brücke umzusetzen.
2. Die Einrichtung eines Fußgänger- und Radfahrüberwegs nach der Erlanger Standardlösung über die Schwestergasse wird nicht befürwortet.
3. Die Verwaltung wird beauftragt auf der östlichen Seite der Schwestergasse in Fahrtrichtung Flutmulde in Höhe der Hausnummer 26 ein absolutes Haltverbot einzurichten.

### **Anlagen:**

- Anlage 1. Erlanger Standardlösung
- Anlage 2. Antrag der Sozialen Stadt Nikola vom 29.10.2023