

# Stadt Amberg

Marktplatz 11  
92224 Amberg



## AMBERG

<b>Beschlussvorlage</b>	<b>Vorlage-Nr:</b>	<b>005/0229/2023</b>
	<b>Erstelldatum:</b>	<b>öffentlich</b>
	<b>Aktenzeichen:</b>	<b>12.10.2023</b>
<b>Grundsatzbeschluss zu Rotmarkierungen im Radverkehrsnetz bei kreuzendem Verkehr</b>		<b>Kfz-</b>
<b>Referat für Stadtentwicklung und Bauen</b>		
<b>Verfasser: Schaller, Ulrich, Stich, Cornelia</b>		
<b>Beratungsfolge</b>	<b>25.10.2023</b>	<b>Verkehrsausschuss</b>
	<b>08.11.2023</b>	<b>Bauausschuss</b>
	<b>20.11.2023</b>	<b>Stadtrat</b>

### Beschlussvorschlag:

Es wird ein Grundsatzbeschluss zu Rotmarkierungen im Radverkehrsnetz gefasst. Rotmarkierungen im Zuge von Radverkehrsanlagen sollen gemäß der Mustervorlagen (Anlage 2) umgesetzt werden.

Entlang

- gemeinsamer Geh- und Radwege,
- getrennter Geh- und Radwege,
- reiner Radwege und entlang von
- Gehwegen mit dem Zusatzzeichen 1022-10 (Radverkehr frei)

sollen

- nicht-signalisierte Kreuzungs- und Einmündungsbereiche sowie
- Ein-/ Ausfahrtsbereiche von Supermärkten, Tankstellen und Parkhäusern rot markiert werden.
- Darüber hinaus sollen weitere Gefahrenstellen rot markiert werden, an denen ein hohes Unfallgeschehen zu beobachten ist oder an denen aufgrund der schlechten Sichtverhältnisse der Kfz-Verkehr herannahenden Radverkehr erst zu spät erkennen kann.

Entlang von

- Schutzstreifen und
  - Radfahrstreifen
- sollen nicht-signalisierte Einmündungsbereiche rot markiert werden.

Da die Markierungen im Laufe der Zeit verblassen bzw. von Kraftfahrzeugen abgefahren werden, sind Roteinfärbungen, gestrichelte weiße Furtmarkierungen, Piktogramme und Richtungspfeile in regelmäßigen Abständen aufzufrischen.

## Sachstandsbericht:

### a) Beschreibung der Maßnahme mit Art der Ausführung

Der vorliegende Beschlussvorschlag baut auf zwei Grundsatzbeschlüssen aus dem Jahr 2020 auf. Im Oktober 2020 wurde im Bauausschuss und im Stadtrat beschlossen, dass ein „einheitliches Erscheinungsbild“ von Radverkehrsanlagen angestrebt werden soll. Hierbei sind explizit Rotmarkierungen genannt.

Des Weiteren wurde im November 2020 im Verkehrsausschuss und im Stadtrat ein „Grundsatzbeschluss zu Rotmarkierungen an privaten Grundstückszufahrten für den Radverkehr“ gefasst. Bei diesem sind Zufahrten zu Privatgrundstücken abgedeckt, die aufgrund von Baumaßnahmen oder aufgrund einer veränderten verkehrlichen Erschließung ohnehin neu geordnet werden müssen. In derartigen Fällen hat der jeweilige private Bauträger die Kosten für die Rotmarkierung der Zufahrt zu tragen.

Diese Grundsatzbeschlüsse wurden nun für die unterschiedlichen Arten von Radverkehrsanlagen konkretisiert, um Planungsklarheit zu schaffen.

Die Stabsstelle Mobilität und Verkehr empfiehlt nach Rücksprache mit der Polizei und der Verkehrsbehörde, bei Radverkehrsanlagen Rotmarkierungen weitgehend analog zu der Verpflichtung der privaten Grundstückseigentümer, wie im November 2020 beschlossen, anzulegen.

Als Orientierung für die Auswahl der notwendigen Standorte mit Rotmarkierung dient beispielgebend die "Vorgesehene Rotmarkierung der Bayreuther Straße und der Sulzbacher Straße" (siehe Anlage 1).

Zu unterscheiden sind

1. Radverkehrsanlagen, die fahrbahnbegleitend, aber baulich getrennt angelegt sind (gemeinsame Geh- und Radwege, getrennte Geh- und Radwege, reine Radwege und Gehwege mit dem Zusatzzeichen 1022-10 (Radverkehr frei)) und
2. Radverkehrsanlagen, die durch Markierungen auf der Fahrbahn gekennzeichnet sind (Schutzstreifen, Radfahrstreifen).

1. Gemeinsame Geh- und Radwege, getrennte Geh- und Radwege, reine Radwege und Gehwege mit Zusatzzeichen 1022-10 (Radverkehr frei) sollen an folgenden Stellen, an denen der Kfz-Verkehr kreuzt, markiert werden:

- Nicht-signalisierte Einmündungs- und Kreuzungsbereiche
- Ein-/ Ausfahrten zu Tankstellen, Supermärkten und größeren Parkgaragen/ Parkplätzen
- Weitere Gefahrenstellen, die sich aufgrund der vorhandenen Unfallzahlen und/ oder sehr schlechten Sichtverhältnisse ergeben. Diese Gefahrenstellen werden durch die Fachstellen Polizei, Verkehrsbehörde, Stabsstelle Mobilität und Verkehr und Tiefbauamt jeweils gesondert betrachtet. Sofern der Einzugsbereich einer Bundesstraße betroffen ist, erfolgt die Abstimmung auch mit dem Staatlichen Bauamt. Die Entscheidungshoheit liegt hier beim Staatlichen Bauamt.
- Nicht rot markiert werden sollen Grundstückszufahrten zu einzelnen Stellplätzen/ Garagen.

Im Zuge von linken Radwegen (Radwege mit in beiden Richtungen zugelassenem Radverkehr) sind zusätzlich zu den Fahrradpiktogrammen Richtungspfeile vorzusehen (siehe Anlage 2).

2. Schutzstreifen und Radfahrstreifen sollen nur an nicht-signalisierten Einmündungsbereichen markiert werden, wie dies beispielsweise in der Merianstraße bereits umgesetzt ist.

Je nach Abnutzung sind die Rotmarkierungen nach einigen Jahren nachzumarkieren (siehe Folgekosten)

b) Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme

Gemäß Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2017 kann die Roteinfärbung von Radverkehrsanlagen an Gefahrenstellen dazu beitragen, die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs und damit die Sicherheit für den Radverkehr zu erhöhen.

Mehr als jede dritte Person mit Personenschaden bei einem Unfall in Stadtgebieten ist ein Radfahrender. Etwa 75% aller Verkehrsunfälle zwischen Kfz-Verkehr und Radverkehr ereignen sich in Knotenpunktbereichen, weshalb diese einen wesentlichen Teil des vorliegenden Konzeptes bilden sollen.

Roteinfärbungen werden in den aktuellen Regelwerken nicht flächendeckend empfohlen, sondern für bekannte bzw. potenzielle Konfliktbereiche, in denen der Kfz-Verkehr auf den Radverkehr trifft. Die Roteinfärbungen dienen in erster Linie der Kenntlichmachung der Radverkehrsanlage und somit Verdeutlichung der potenziellen Gefahrenstelle für den Kfz-Verkehr. Die vorgesehenen Fahrrad-Piktogramme werden daher jeweils in Fahrt-/ Blickrichtung des Kfz-Verkehrs aufgebracht und nicht in Fahrtrichtung des Radverkehrs.

Im Folgenden erfolgt eine Einordnung nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2020): Diese raten dazu, dass vorbeilaufende und bevorrechtigte Radverkehrsanlagen an Grundstückszufahrten, „auffällig markiert werden“, wenn sie nicht unmittelbar als solche erkennbar sind und wenn es sich dabei um stärker befahrene Zufahrten handelt (Kapitel 3.4).

Aufgrund der in der Vergangenheit vielfach angelegten gemeinsamen Geh- und Radwege im Amberger Stadtgebiet ist für den Kfz-Verkehr häufig nicht klar ersichtlich, ob die vor der Grundstückszufahrt befindliche Fläche nur dem Fußverkehr oder auch dem Radverkehr zugeordnet ist.

Gemäß ERA sollen darüber hinaus „an konfliktträchtigen Einmündungen oder Grundstückszufahrten“ die Radverkehrsfurten bzw. Radwegüberfahrten durch Piktogramme und ggf. Richtungsanzeigen durch Pfeile verdeutlicht werden (Kapitel 3.4). Richtungspfeile sind daher bei linken Radverkehrsanlagen vorgesehen. Bei zugelassenem, linksfahrendem Radverkehr und bei kreuzendem Radverkehr an Rechtsabbiegestreifen werden neben der Furtmarkierung die Roteinfärbung, Piktogramme und Richtungspfeile vorgeschlagen. Insbesondere die im Stadtgebiet noch immer vorhandenen sogenannten freien Rechtsabbieger stellen oftmals Unfallschwerpunkte dar, die besonderer Aufmerksamkeit bedürfen.

Neben den erläuterten Gründen, die auf höhere objektive Sicherheit (Verringerung der Unfallzahlen) abzielen, spielt die subjektive Sicherheit für Radfahrende selbst eine wichtige Rolle.

Die Steigerung des Radverkehrsanteils als Teil des Umweltverbundes im Modal Split ist wesentlich davon abhängig, dass sich Menschen, die sich für das Radfahren interessieren, im Straßenverkehr als wichtige Verkehrsteilnehmende wahrgenommen fühlen. Die Kenntlichmachung von möglichen Gefahrenstellen ist daher auch als Beitrag zur Steigerung der subjektiv wahrgenommenen Sicherheit zu verstehen.

Bislang ist kein einheitliches Erscheinungsbild von Knotenpunktbereichen und anderen Gefahrenstellen entlang der Amberger Radverkehrsanlagen gegeben. Das Konzept zu Rotmarkierungen von Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet kann daher auch dazu beitragen, die Schlüssigkeit und Sichtbarkeit des Radverkehrs im Straßenverkehr zu erhöhen.

c) Begründung der Notwendigkeit der Behandlung im nichtöffentlichen Teil

d) Ablauf bzw. Bauzeiten- und Mittelabflussplan

Die Umsetzung der Maßnahme ist für 2024 geplant.

**Personelle Auswirkungen:** ---

**Finanzielle Auswirkungen:**

a) Finanzierungsplan

b) Haushaltsmittel

Die Kosten für die Umsetzung einer gesamtstädtischen Realisierung des oben beschriebenen Konzeptes werden auf 200.000 Euro geschätzt. Die Finanzierung erfolgt über die Haushaltsstelle Radverkehrskonzept 1.5941.9500. Hier sind ausreichend Haushaltsmittel vorhanden.

c) Folgekosten nach Fertigstellung Maßnahme (davon an zusätzlichen Haushaltsmitteln erforderlich)

Es ist ab 2027 mit jährlichen Folgekosten für Nachmarkierungen in Höhe von 40.000 Euro zu rechnen.

d) Umsatzsteuerrechtliche Auswirkungen

**Alternativen:** ---

---

Jasmin Hannich, stellv. Referatsleitung

**Anlagen:**

1. Vorgesehene Rotmarkierungen Bayreuther Straße und Sulzbacher Straße
2. Beispielhafte Ausgestaltung von Rotmarkierungen