

**Fragebogenaktion „Freie Fahrt für Radler in Gunzenhausen“;
Auswertung der Prioritätenliste durch das Stadtbauamt, das Hauptamt und die Polizeiinspektion**

Lfd. Nr.	Priorität 1	von Agenda 21 als besonders wichtig und kurzfristig umsetzbar eingeschätzt	Stellungnahme der Verwaltung (Stadtbauamt, Hauptamt) und der Polizeiinspektion
1	Nürnberger Straße	Anbringen von Radfahrerschutzstreifen nach der Verlegung der Versorgungsleitungen (SWG); Anlegen einer Überquerungshilfe unmittelbar nach dem Bahnübergang	Die Anbringung der Radfahrerschutzstreifen erfolgt im Jahr 2010. Die Anlage einer Überquerungshilfe nach der Eisenbahnüberführung ist bereits abgeschlossen.
2	Industriestraße	Zusage durch BM Federschmidt (28.04.09), dass Bordsteinkanten „versuchsweise“ gekappt werden	Diese Maßnahme ist bereits erledigt und hat sich nicht als praktikabel erwiesen. Für das Haushaltsjahr 2010 und fortfolgend werden Mittel für die Tieferlegung von Bordsteinen im Zuge von Baumaßnahmen eingestellt.
3	Pflaumfeld	Radweg nach Gunzenhausen; erster Schritt: Radweg zwischen Steinacker und Pflaumfeld (im Zuge der Dorferneuerung)	Diese Maßnahme wird im Zuge der Dorferneuerung in Pflaumfeld/Steinacker durchgeführt.
4	Oettinger Straße	Die Plakatierung auf dem kombinierten Fuß- und Radweg wird verstärkt durch das Amt I kontrolliert	Es werden Kontrollen im Rahmen der Möglichkeiten des Ordnungsamtes durchgeführt.
5	Schlungenhof	Die fehlende Streckenführung (über Weiler) stadtauswärts ist erkannt und im Rahmen des Beschilderungskonzeptes (eventuell auch ohne Konzept) wird eine Möglichkeit gesucht	Eine Zusatzbeschilderung wird durch das Hauptamt in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde des Landratsamts Weißenburg-Gunzenhausen angeordnet.
6	Markierung von Radwegen	Prüfung, an welchen Straßenzügen ein roter (grüner) Belag für Radfahrer möglich ist und Umsetzung	Ein roter / grüner Fahrbahnbelag für Radfahrer stellt eine besondere Markierung der Oberfläche von Radfahrerfurten dar. Radfahrerfurten dienen insbesondere an Kreuzungen und Einmündungen der Führung von Radfahrern im Zuge angelegter Radwege. 6.1 <u>Notwendigkeit von Radfahrerfurten (Ziffer 4.8.1 der Richtlinien für die Markierung von Straßen - RMS)</u> Radfahrerfurten müssen an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen angelegt werden, wenn auf den anschließenden Straßenabschnitten Radwege oder Radfahrstreifen vorhanden sind. An anderen Knotenpunkten sollen Radfahrerfurten bei vorhandenen Radwegen oder Radfahrstreifen angelegt werden, wenn die Radfahrer gegenüber dem Fahrzeugverkehr bevorrechtigt sind.

Lfd. Nr.	Priorität 1	von Agenda 21 als besonders wichtig und kurzfristig umsetzbar eingeschätzt	Stellungnahme der Verwaltung (Stadtbauamt, Hauptamt) und der Polizeiinspektion
			<p>Sie müssen in diesem Fall markiert werden, wenn Leitlinien, Fahrstreifenbegrenzungen oder Fahrbahnbegrenzungen vorhanden sind.</p> <p>6.2 <u>Zulässigkeit von Radfahrerfurten</u> Die Markierung sog. Radfahrerfurten ist straßenverkehrsrechtlich nur bei</p> <ul style="list-style-type: none"> • reinen Radwegen (Zeichen 237 „Sonderweg Radfahrer“) oder • getrennten Rad- und Fußwegen (Zeichen 241-30 „Sonderweg getrennter Rad- und Fußweg“) zulässig. Im letztgenannten Fall darf die Radfahrerfurt nur für den Teil des Radweges markiert werden. <p>Bei gemeinsamen Fuß- und Radwegen (Zeichen 240) darf eine Radfahrerfurt aus nachfolgenden Gründen nicht markiert werden:</p> <p>Hier würde eine solche Markierung nämlich der Markierung einer Radfahrerfurt mit integriertem Fußgängerüberweg (Zeichen 293) gleichkommen. Davon unberührt bleibt, dass sie beispielsweise die Vorrangregelung des § 9 Abs. 3 StVO verdeutlichen kann. Nach § 9 Abs. 3 Satz 1 StVO muss nämlich derjenige, der abbiegen will, entgegenkommende Fahrzeuge durchfahren lassen und z. B. Radfahrer auch dann, wenn sie auf oder neben der Fahrbahn in der gleichen Richtung fahren. Demgegenüber wird mit der Markierung eines Fußgängerüberweges (Zeichen 293) unmittelbar ein Vorrang des querenden Fußgängers gegenüber Fahrzeugen angeordnet (§ 26 Abs. 1 StVO). Für Radfahrer trifft dies nur dann zu, wenn sie absteigen und zu Fuß mit dem mitgeführten Rad den Fußgängerüberweg benutzen. Solange sie aber Rad fahren, gilt für sie lediglich die Radfahrerfurt. Die Markierung einer solchen Furt begründet für Radfahrer keinen Vorrang bzw. keine Vorfahrt gegenüber den Fahrzeugen, die aus der Straße kommen, die überquert wird. Vielmehr gilt die Regelung des § 10 StVO, wonach der Radfahrer ggf. wartepflichtig ist, da er über einen abgesenkten Bordstein auf die Fahrbahn einfährt.</p> <p><i>Anmerkung:</i> Bereits Anfang 2006 war die vorgenannte Angelegenheit für den parallel zur Weißenburger Straße verlaufenden gemeinsamen Fuß- und Radweg im Bereich der Querung der Schmalespanstraße geprüft worden. Damals hatte die Agenda 21 (Herr März und Herr Miller) einen entsprechenden Antrag im Ordnungsamt gestellt. Nachdem es sich hier um einen gemeinsamen Fuß- und Radweg handelt, wurde der Antrag abgelehnt.</p> <p>6.3 <u>Markierung (vgl. Ziffer 4.8.2 der Richtlinien für die Markierung von Straßen - RMS)</u></p> <p>6.3.1 <u>Breite</u> Radfahrerfurten sind i. d. R 2,00 m breit; sie sollten jedoch mindestens so breit sein wie die anschließenden Radwege oder Radfahrstreifen.</p>

Lfd. Nr.	Priorität 1	von Agenda 21 als besonders wichtig und kurzfristig umsetzbar eingeschätzt	Stellungnahme der Verwaltung (Stadtbauamt, Hauptamt) und der Polizeiinspektion
			<p>6.3.2 <u>Art der Markierung</u></p> <p>6.3.2.1 <u>seitliche Begrenzung</u> Liegen Fußgänger- und Radfahrerfurt nebeneinander so besteht die Grenze aus der Radfahrerfurtmarkierung. Die Markierung ist verkehrsrechtlich als Leitlinie (Zeichen 340) einzustufen. Liegen Fußgänger- und Radfahrerfurt nebeneinander so besteht die Grenze aus der Radfahrerfurtmarkierung. Radfahrerfurten werden von Breitstrichen mit 0,50 m Strich- und 0,20 m Lückenlänge begrenzt (s. a. Ziffer 6.1.3 der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA 95).</p> <p>6.3.2.2 <u>Farbige Ausbildung der Oberfläche</u></p> <p>Dies empfiehlt sich nach der Ziffer 6.1.3 der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95), wenn eine optische Betonung der Radverkehrsanlage notwendig ist und insbesondere die Erkennbarkeit auch für andere Verkehrsteilnehmer verbessert werden soll. Wenn die Einfärbung zu einem einheitlichen ortsüblichen Erscheinungsbild beitragen soll, können die Radverkehrsanlagen auf ganzer Länge farbig ausgebildet werden; aus Sicherheitsgründen ist es jedoch ausreichend, nur besondere Konfliktbereiche durch eine flächige Einfärbung hervorzuheben. Die Farbe „Rot“ wird in der Praxis am häufigsten verwendet und deshalb auch von ortsunkundigen Verkehrsteilnehmern am ehesten mit dem Radverkehr in Verbindung gebracht.</p> <p>Rechtlich haben Einfärbungen der Oberfläche von Radverkehrsanlagen keine Bedeutung. Sie dienen lediglich der Information der Verkehrsteilnehmer und können die straßenverkehrsrechtlich erforderliche Kennzeichnung (vgl. über Punkt 6.3.2.1) nicht ersetzen.</p>
7	Pflege der Geh- und Radwege	Bäume und Sträucher sollten zuverlässiger geschnitten werden	Auch hier führt das Ordnungsamt Kontrollen im Rahmen seiner Möglichkeiten durch.
8	Fahrradständer	<ul style="list-style-type: none"> a) Einheitliche, qualitativ hochwertige Fahrradständer im gesamten innerstädtischen Bereich b) Überdachte Fahrradständer am Bahnhof c) Mehr Fahrradstellplätze beim Bäcker Schmidt 	<ul style="list-style-type: none"> a) Ein Fahrradständerkonzept liegt vor, dieses ist umzusetzen. b) Im Hinblick auf überdachte Fahrradständer am Bahnhof wird an die Deutsche Bahn verwiesen. c) Es wird um eine genaue Standortangabe gebeten.
9	Verkehrsaufkommen	Eventuell mittels einer Verkehrszählung das möglich veränderte ("gefühlte") Verkehrsaufkommen auf Grund der neuen Unterführung erfassen	<p>Am Montag, 27.07.2009 wurde in den Zeiträumen von 7.00 bis 8.00 Uhr und von 11.00 bis 14.00 Uhr eine Verkehrszählung der Fahrradfahrer in dem Bereich durchgeführt (<i>Ergebnis siehe Anlage</i>).</p> <p>Bereits am Montag, 15.12.2008 fand an der Ecke Bahnhofstraße / Bahnhofplatz eine solche Verkehrszählung statt; die damaligen Zählung der Radfahrer ist allerdings jahreszeitlich bedingt nicht aussagekräftig, weswegen die o. g. nochmalige, zweite Zählung nur der Radfahrer erfolgte (<i>Ergebnis siehe Anlage</i>).</p>

Lfd. Nr.	Priorität 2	Größere bzw. langfristige Maßnahmen aus Sicht Agenda 21	Stellungnahme der Verwaltung (Stadtbauamt, Hauptamt) und der Polizeiinspektion
1	Weißenburger Straße/Färberturm/Saumarkt/Sonnenstraße	Neugestaltung der Situation, vor allem für die Radfahrer, die über die Sonnenstraße in die Weißenburger Straße einbiegen wollen; Ortstermin mit Polizei	<p>Derzeit ist in der oberen Weißenburger Straße eine sog. unechte Einbahnstraße beschildert: Der Kraftfahrzeugverkehr ist in beiden Richtungen zugelassen; lediglich am Ende der oberen Weißenburger Straße in Höhe des Cafés „Am Wehrgang“ wird das Einfahren von Kraftfahrzeugen mit dem Zeichen 267 (Verbot der Einfahrt) verhindert. Gleichfalls wird hier aber Radfahrern die Einfahrt durch das Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei) ermöglicht.</p> <p>Die momentane Situation ist unbefriedigend, da sie Unklarheiten aufwirft:</p> <p>a) Einerseits verleitet die bauliche Gestaltung in Höhe des Cafés „Am Wehrgang“ mit mittiger Aufpflasterung (Zeichen 295 - „Fahrstreifenbegrenzung“) die Kraftfahrzeugführer dazu, dass sie sich - wie in echten Einbahnstraßen üblich – beim Linksabbiegen links einordnen. Dies ist seitens der Bauplanung eigentlich auch so beabsichtigt, damit der Verkehr aus der oberen Weißenburger Straße schnell abfließen kann und sich kein Rückstau bildet.</p> <p>Andererseits bleibt aber, wenn ein ausfahrendes, links abbiegendes Kraftfahrzeug links eingeordnet ist, kein Raum mehr für den in Gegenrichtung einfahrenden Radfahrer. Dies liegt daran, dass die obere Weißenburger Straße erst Jahre nach ihrem jetzigen Ausbau für Radfahrer in Gegenrichtung frei gegeben wurde.</p> <p>Als Abhilfe im Falle von b) könnte man eine bauliche Abgrenzung für Radfahrer, die den Radverkehr vom entgegengerichteten Kraftfahrzeugverkehr trennt (vgl. Ziffer 4.4 der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA 95), einrichten. Eine solche Trennung würde ein sicheres und problemloses Einfahren in die unechte Einbahnstraße ermöglichen und dem Kraftfahrer signalisieren, dass im Ausfahrtsbereich Radfahrer entgegenkommen können.</p> <p>Andererseits könnte sich dann aber der links abbiegende, aus der oberen Weißenburger Straße ausfahrende Verkehr nicht mehr links einordnen.</p> <div data-bbox="864 817 1256 1187" data-label="Image"> </div> <p>Bei der o. g. Besprechung wurde vereinbart, zur Einschätzung der in dem Bereich aktuell bestehenden Verkehrssituation für Radfahrer zunächst zu ermitteln, ob überhaupt Bedarf zur Anlage der o. g. Trennung besteht. Hierzu wurde am Dienstag, 28.07.2009 eine Verkehrszählung der Fahrradfahrer in dem Bereich durchgeführt (<i>Ergebnis siehe Anlage</i>). Hierbei wurde ermittelt, wie viele Radfahrer aus Richtung Saumarkt in die obere Weißenburger Straße einfahren. Es wurde dabei unterschieden, ob es sich um offensichtliche Radtouristen (z. B. mit schweren, dicken Taschen) oder örtliche Radfahrer handelt.</p>

Lfd. Nr.	Priorität 2	Größere bzw. langfristige Maßnahmen aus Sicht Agenda 21	Stellungnahme der Verwaltung (Stadtbauamt, Hauptamt) und der Polizeiinspektion
			<p>Damit für die Kraftfahrzeugfahrer künftig eindeutig klar ist, wie sie sich beim Einfahren in die Sonnenstraße / Weißenburger Straße in Höhe des Cafés „Am Wehrgang“ einordnen müssen, wurde bei der o. g. Besprechung einstweilen entschieden, in Höhe der Gewerbebauk ein Zeichen 220-10 (Einbahnstraße linksweisend) und darunter Zusatzzeichen 1000-32 (Auf kreuzenden Radfahrerverkehr von links und rechts achten) aufzustellen (siehe verkehrsrechtliche Anordnung Nr. 58/2009 vom 29.07.2009).</p> <p>Bei der o. g. Besprechung wurde außerdem vereinbart, dass in der Weißenburger Straße / Ecke Einmündung Kirchenstraße (am Färberturm) keine weitere Einbahnstraßenbeschilderung anzubringen ist. Dies wäre allein schon aus Platzgründen schwierig gewesen.</p>
2	Ampelregelung	Grüner Pfeil an allen Ampeln – rechts abbiegen erlaubt	<p>Nach der „Wende“ wurde die Angelegenheit bereits geprüft und abschließend darüber entschieden.</p> <p>Ein Grünpfeil stellt keine reine Radverkehrsangelegenheit dar; er erlaubt auch Kraftfahrzeugführer das Rechtsabbiegen trotz roter Ampelschaltung.</p>
3	Cronheim	Beschilderungen nach Gunzenhausen und zum Altmühlsee überprüfen und wenn nötig neu erstellen bzw. anbringen	Dies ist vom Hauptamt in Zusammenarbeit mit der Touristik-Information noch zu überprüfen.
4	Frickenfelden/ Oberasbach – Brombachsee	Gefährliche Überquerung der Staatsstraße 2222 Gunzenhausen – Pleinfeld	Diese Situation wurde bereits erkannt. Nach Rücksprache mit dem Staatlichen Bauamt Ansbach wird keine Möglichkeit für eine Verbesserung gesehen, da es sich um keinen Unfallschwerpunkt handelt. Ein Gefahrenzeichen ist bereits angebracht und der Ortssprecher wurde in Kenntnis gesetzt.
5	Bordsteinkanten	Innerstädtisch prüfen und wenn notwendig senken bzw. „kappen“, z. B. Alter Friedhof, Theodor-Heuss-Straße	Eine versuchsweise „Kappung“ der Bordsteine in der Industriestraße wurde bereits durchgeführt und hat sich als nicht praktikabel erwiesen. Für das Haushaltsjahr 2010 und fortfolgend werden Mittel für die Tieferlegung von Bordsteinen im Zuge von Baumaßnahmen eingestellt.
6	Aha	Fahrradweg nach Gunzenhausen braucht dringend eine Beleuchtung, eventuell eine kostengünstige Variante suchen	Die Ausleuchtung des Fahrradweges von Aha nach Gunzenhausen wurde bereits geprüft und aufgrund der hohen Kosten und der Bezugsfälle nicht realisiert. Es wird auf den Schriftverkehr mit Herrn Ortssprecher Dr. Raab verwiesen.

Lfd. Nr.		Maßnahmen/Vorschläge, die aus Sicht Agenda 21 als nicht notwendig bzw. sinnvoll erscheinen	Stellungnahme der Verwaltung (Stadtbauamt, Hauptamt) und der Polizeiinspektion
1	Unterasbach	Zwischen Unterasbach und Taubenhalle haben Baumwurzeln die Teerdecke an zwei Stellen angehoben - gefährliche Bodenwellen; > keine Gefahr	Um eine genaue Angabe der Stelle wird gebeten. Nach Befahrung des Weges wird vom Stadtbauamt keine Gefahr erkannt.
2	Bühringerstraße	Für Radfahrer sicherer gestalten > die Gegebenheiten lassen hier keinen Spielraum, der Radfahrer muss sich in den Verkehr einordnen oder die Bühringerstraße umgehen (Marktplatz)	Das Stadtbauamt teilt die Meinung der Agenda 21.
3	Einbahnstraßen	Generell für Radfahrer in Gegenrichtung frei gegeben > eine generelle Freigabe erscheint als problematisch/gefährlich	Dahingehend wäre eine Stellungnahme der Polizeiinspektion einzuholen.
4	Marktplatz	Marktplatz generell für Autos sperren > für eine Fußgängerzone scheint Gunzenhausen zu klein	Eine komplette Sperrung des Marktplatzes für Autos ist derzeit nicht umsetzbar.
5	Wald – Streudorf	Zwischen Wald und Streudorf fehlt ein Radweg > zu wenig Verkehrsaufkommen	Ein Geh- und Radweg wird im Rahmen einer „Sonderbaulast“ durch die Stadt erstellt (Zuschussmaßnahme).