

Vorlage, DS-Nr. 2021/0322

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	11.03.2021			

Betreff: Antrag der CDU Fraktion Troisdorf vom 02. Februar 2021
hier: weitere Fahrradstraßen in Troisdorf ausweisen

Beschlussentwurf:

Der Ausschuss für Mobilität und Bauwesen beauftragt die Verwaltung mit der Prüfung, in welchen Straßen die Ausweisung von Fahrradstraßen möglich ist. Diese Prüfung wird im Rahmen des Radverkehrskonzeptes durchgeführt. Die im Antrag genannten Straßen werden hierbei berücksichtigt.

Die Verwaltung wird den Ausschuss in einer der nächsten Sitzungen über die mögliche Ausweisung von Fahrradstraßen unterrichten.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Finanzielle Auswirkungen: Nein

Sachdarstellung:

Die Verwaltung steht der Einrichtung von Fahrradstraßen, die in ein bestehendes Radwegenetz integriert werden, als Instrument der Steigerung der Attraktivität und der Erhöhung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs positiv gegenüber.

Die Einrichtung von Fahrradstraßen kann jedoch nicht beliebig erfolgen, sondern unterliegt zunächst den allgemeinen Voraussetzungen der Straßenverkehrsordnung, dass Zeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort angeordnet werden dürfen, wenn sie aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich sind. Dies gilt auch für das Zeichen 244, mit dem eine Fahrradstraße ausgewiesen wird.

Darüber hinaus können nach der Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 244 Fahrradstraßen nur unter folgenden Voraussetzungen angeordnet werden.

1. Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.
2. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des

Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).

Dies bedeutet, dass hier Zählungen vorzunehmen sind, inwieweit der Radverkehr in den betreffenden Straßen die vorherrschende Verkehrsart ist. Ob dies alsbald zu erwarten ist, bedarf einer nachvollziehbaren Prognose anhand von vorliegenden Daten über den Radverkehr. Diese muss überprüfbar die Erwägungen, die zu einer solchen zukunftsorientierten Bewertung führen, enthalten.

Grundsätzlich darf auch der Kraftfahrzeugverkehr nur ausnahmsweise zugelassen werden. Dies ist in den allermeisten Fällen durch vorhandene Bebauung nicht realisierbar. Eine Zulassung auf den Anliegerverkehr für einzelne Straßenabschnitte ist hier auf jeden Fall vorzunehmen. Für den ausgeschlossenen Individualverkehr sind alternative Routen zu prüfen. Hierbei sind mögliche Belastungen und Auswirkungen der umgeleiteten Straßenzüge auf die umliegenden Straßen zu prüfen.

Die allgemeinen Verkehrsregeln (mit Ausnahme, dass Radverkehr in Fahrradstraßen auch nebeneinander fahren darf) gelten auch in Fahrradstraßen. In Fahrradstraßen gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Dies bedeutet für Radverkehr keinen signifikanten Sicherheitsgewinn in bereits bestehenden Tempo-30-Zonen. Fahrradstraßen sollten - soweit dies die Örtlichkeit und die Zusammensetzung des Verkehrs zulässt - per Beschilderung bevorrechtigt werden. Dies bedarf insbesondere durch angrenzende Tempo-30-Zonen, in den die Vorfahrtregel „rechts-vor-links“ gilt, einer sorgfältigen Abwägung, da die Vorfahrt einer möglichst kontinuierlichen Regelung in gleichförmig angelegten Straßen folgen sollte.

In den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) werden für den Einsatzbereich von Fahrradstraßen Erschließungsstraßen mit Belastungen bis etwa 400 Kfz/h, die im Kontext des Radverkehrsnetzes Hauptverbindungen für den Radverkehr darstellen, benannt.

Der Gesamtverband der Deutschen Unfallversicherer hat in einer Studie zur Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen aus dem Jahre 2015 u.a. folgende Empfehlungen zu Fahrgassenbreiten veröffentlicht.

- *Für Fahrradstraßen werden Mindestfahrgassenbreiten empfohlen, um ein sicheres Begegnen zu ermöglichen und Unfälle mit parkenden Kfz zu vermeiden. Die entsprechend notwendigen Fahrgassenbreiten lassen sich aus den erforderlichen Lichtraumprofilen der RASt 2006 ableiten.*

Um das gleichzeitige Begegnen von jeweils zwei nebeneinander fahrenden Radfahrern sicher zu ermöglichen, sollte die Fahrgasse von Fahrradstraßen im Regelfall 4 m zuzüglich der notwendigen Sicherheitsabstände zu parkenden Fahrzeugen (beim Längsparken 0,75 m) betragen. In diesem Fall sind außerdem ausreichend Sicherheitsabstände zum Überholen eines Radfahrers oder zum Begegnen eines Radfahrers mit einem Pkw vorhanden. Soll gewährleistet werden, dass auch zwei nebeneinander fahrende Radfahrer einem Pkw sicher begegnen können, so ist eine Fahrgassenbreite von mindestens 4,6 m zuzüglich der notwendigen Sicherheitsabstände zu ggf. parkenden Fahrzeugen erforderlich.

•

- *Von deutlich größeren Fahrgassenbreiten ist dagegen abzu sehen, da sonst überhöhte Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge aufgrund vermehrter Überholungen provoziert werden können. Nur, wenn das Befahren der Fahrradstraße für Kraftfahrzeuge nicht erlaubt ist oder das Überholen bereits durch hohe Radverkehrsstärken weitgehend unterbunden wird, können auch größere Fahrgassenbreiten Anwendung finden.*

(Quelle: Forschungsbericht Nr. 41 Sicherheitsbewertung von Fahrradstraßen und der Öffnung von Einbahnstraßen des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V., ISBN-Nr.: 978-3-939163-69-5)

Die o.g. Bestimmungen und Empfehlungen sind Grundvoraussetzungen für die Einrichtung sicherer und sinnvoll angelegter Fahrradstraßen.

Alleine aus verkehrspolitischen Erwägungen dürfen Fahrradstraßen nicht ausgewiesen werden. Für jeden Straßenzug ist eine Einzelfallprüfung vorzunehmen, die den rechtlichen Anforderungen standhält. Hierbei ist auch die Kreispolizeibehörde in einem Anhörungsverfahren zu beteiligen, in dem die Verwaltung die Ergebnisse dieser Prüfung darlegt.

In Vertretung

Walter Schaaf
Technischer Beigeordneter