



B90 / DIE GRÜNEN * Meerbuscher Str. 41 * 40670 Meerbusch

Ratsfraktion Meerbusch

Leo Jürgens
Vorsitzender des Ausschusses für Planung
und Liegenschaften

Fraktionsvorsitzender
Jürgen Peters

Herrn Dr. Gérard
Technischer Beigeordneter

ANLAGE ZU TOP 4.0 vom 7.9.2010

Geschäftsführer
Heinz Ruyter

über
Ratsbüro Meerbusch

Meerbuscher Str. 41
40670 Meerbusch
☎ 02159 / 51 36 8
☎ 02159 / 52 81 43

buero@gruene-meerbusch.de
www.gruene-meerbusch.de

31.05.2010

Anfrage für den Planungs- und Liegenschaftsausschuss am 16.06.2010

Sehr geehrter Herr Jürgens, sehr geehrter Herr Dr. Gérard,

die Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN stellen zur obigen Sitzung des Planungs- und Liegenschaftsausschusses am 16.06.2010 folgende Anfrage und bitten um Beantwortung durch die Verwaltung:

Planung der Radwege in Meerbusch

Die Verwaltung wird gebeten darzulegen, ob die Maßnahmen der Straßenverkehrsordnung für den Radverkehr umfassende Berücksichtigung bei den städtischen Planungen finden:

1. Entspricht die Planung am Strümper Busch und Umgebung der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vom 22. Oktober 1998, in der Fassung vom 17. Juli 2009 und wurde diese im notwendigen Maße berücksichtigt?

Sie ist bindende Vorschrift für die Arbeit der Verwaltungen und muss deshalb bei allen kommenden Planungen berücksichtigt werden.

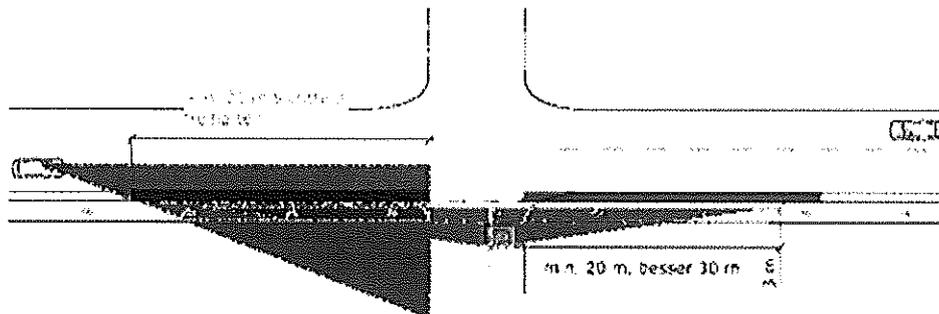
2. Ist davon auszugehen, dass benutzungspflichtige Radwege nur angeordnet werden,
 - wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen?
 - und wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf zwingend erfordern?
3. Werden benutzungspflichtige Radwege nur für Vorfahrtstraßen mit starkem Kraftfahrzeugverkehr, aber nicht für normal frequentierte Straßen oder gar Tempo 30 Zonen angeordnet?
Denn in "verkehrsberuhigten Zonen" dürfen zum einen allgemein keine benutzungspflicht-

tigen Radwege eingerichtet werden (siehe z.B. §45 StVO(9)). Zum anderen sollen in verkehrsberuhigten "Tempo 30" Zonen alle Fahrzeuge, Radfahrer und KFZ, gleichberechtigt die Fahrbahn nutzen. Daher sollen generell keine Radwege eingerichtet.

4. Wenn Radwege innerörtlich angelegt werden, werden sie beidseitig geplant? Werden sie darüber hinaus grundsätzlich geradlinig und durchgängig realisiert?
Sollte dies nicht möglich sein, wird auf Radwege zu verzichtet?
Die neue ERA, die 2010 erscheinen soll, bietet eine gut strukturierte Entscheidungshilfe, bei der in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung, der Flächenverfügbarkeit, des LKW- und des Busaufkommens sowie den örtlichen Knotenpunkten die bestmögliche Führungsform ermitteln zu können. Werden bei der Planung der Radverkehrsanlagen für die Festlegung der Breiten die Regelmaße der ERA angesetzt? Die Mindestmaße sollten nur in Ausnahmefällen bei sehr geringem Radverkehrsaufkommen angesetzt werden.
5. Werden auch bei nicht-benutzungspflichtigen Radwegen die Vorgaben der ERA eingehalten damit ausreichend Platz für die Fußgänger vorhanden ist?
Sind diese Voraussetzungen nicht gegeben werden vorhandene Radwege ggf. aufgelöst? Fußwege sollten nur in Ausnahmefällen für den Radverkehr freigegeben werden, wird so verfahren?
Die tägliche Praxis zeigt, dass bei dieser Lösung die überwiegende Zahl der Radfahrer den freigegebenen Fußweg benutzt. Die wenigen Radfahrer, die auf der Fahrbahn fahren, werden von den Kraftfahrzeugfahrern häufig genötigt, ebenfalls auf den Fußweg auszuweichen. Dies führt zu einer erheblichen Beeinträchtigung und Gefährdung der Fußgänger und Radfahrer, die nicht hinnehmbar ist. Daher sollen die Radwege nicht als Geh-Radwege ausgelegt sein und ggf. auf Radwege verzichtet werden.
6. Linksseitige Radwege sind in geschlossenen Ortschaften als gefährlich eingestuft, weshalb auf sie grundsätzlich verzichtet werden soll. Wie wird hier verfahren?
Zusätzlich soll für diese innerorts grundsätzlich keine Benutzungspflicht angeordnet werden. „Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden.“
Wird auf die Benutzungspflicht verzichtet?

Für einen Radweg, der tatsächlich benutzungspflichtig werden soll (VwV-StVO zu § 2 Randnummer 15 ff), gelten folgende Prämissen:

- Er muss breit genug sein
- Die Linienführung muss eindeutig und stetig (also nicht unterbrochen) sein,
- Die Führung an Kreuzungen muss sicher sein, insbesondere muss die Sichtbeziehung zwischen einbiegenden/abbiegenden Kfz-Fahrern und den Radfahrern gut sein,



Freizuhaltende Sichtfelder nach ERA 95

- Der Weg muss baulich nach dem Stand der Technik gestaltet und unterhalten sein.

Sollten diese Prämissen aus baulichen oder Kostengründen nicht umzusetzen sein, sollte auf den Bau dedizierter Radwege mit Benutzungspflicht verzichtet werden. Wie ist hier die tatsächliche Umsetzung in der Praxis?

Gründe:

Auswirkungen der bisherigen Planungen führten zu erhöhten Unfallzahlen. Dies wurde durch das Innenministerium des Landes Baden-Württemberg am 04.10.2007 wie folgt beschrieben:

„Zahlreiche statistische Erhebungen und wissenschaftliche Untersuchungen weisen nach, dass die Unfallzahlen auf innerörtlichen Radwegen mit Radfahrerfurten deutlich höher sind als auf gemeinsam von allen Fahrzeugen genutzten Fahrbahnen. Auf Radwegen, die räumlich von der Fahrbahn getrennt sind, gibt es häufiger Unfälle in Verbindung mit abbiegenden und kreuzenden Fahrzeugen sowie mehr Alleinunfälle und Kollisionen zwischen Fußgängern und Radfahrern. ...“

Ferner wurden die Regelungen aus der VwV-StVO 1997: „Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist es am besten, wenn zur Umsetzung einer im Einzelfall erforderlichen und verhältnismäßigen Radwegebenutzungspflicht ein Radweg baulich angelegt wird. Die Anlage von Radwegen ist deshalb wünschenswert und soll auch weiterhin angestrebt werden.“ gestrichen. Das bedeutet, dass die Anlage von Radwegen nicht mehr favorisiert wird. Baulich angelegte Radwege und auf der Fahrbahn markierte Radfahrstreifen sind in der neuen VwV-StVO 2009 gleichgestellt.

Der für Verwaltungen verpflichtende § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge, Absatz 4 Satz 2, 3 und 4 müssen in allen Planungen berücksichtigt werden. Zu der Gestaltung der Radverkehrsanlagen wird auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) [4] hingewiesen: Hinsichtlich der Gestaltung von Radverkehrsanlagen wird auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) in der jeweils gültigen Fassung hingewiesen. (VwV-StVO 2009 zu §2).

Mit freundlichen Grüßen

Bündnis 90 / Die Grünen

Joris Mocka / Jürgen Peters