

An die
Damen und Herren
des Bau- und Umweltausschusses

Informationsvorlage

zu TOP I 1. der Sitzung des Bau- und Umweltausschusses am 01.12.2010

**Planung der Radwege in Meerbusch
hier: Stellungnahme der Verwaltung zum Antrag Bündnis 90 / Die Grünen vom
31.05.2010**

Anmerkung:

Die Antworten der Verwaltung wurden in kursiver Schrift in den Fliesstext des Antrages eingefügt.

Der vorliegende Antrag bezieht sich im Wesentlichen auf §2 StVO und die zugehörige Verwaltungsvorschrift VwV StVO (2009), die rechtlich bindende Grundlage für die von Seiten der Verwaltung als untere Straßenverkehrsbehörde durchzuführenden verkehrsrechtlichen Anordnungen ist. Gültig sind derzeit die StVO in der Fassung vor dem 1.09.2009 und die Verwaltungsvorschrift in der Fassung 1.09.2009.

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.

Die Anlage von Radverkehrsanlagen im Bereich des Neubaugebietes Strümper Busch entspricht der Radverkehrsnovelle von 1998 der Straßenverkehrsordnung. Die Planung wurde im Übrigen extern einem Sicherheitsaudit unterzogen. Die noch nicht fertig gestellten Bereiche werden hinsichtlich der aktuellen VwV zur StVO überarbeitet.

2. Ist davon auszugehen, dass benutzungspflichtige Radwege nur angeordnet werden,
 - wenn ausreichende Flächen für den Fußgängerkehr zur Verfügung stehen?
 - und wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf zwingend erfordern?

Entsprechend der VwV zur StVO vom 17. Juli 2009 werden benutzungspflichtige Radwege nur noch angeordnet wenn vorgenannte Voraussetzungen erfüllt sind

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 benutzungspflichtigen 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.

Innerhalb von Tempo 30 Zonen sind seit 2002 keine benutzungspflichtigen Radwege mehr angeordnet worden.

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, um 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.

Die Anlage von beidseitigen Radwegen wird grundsätzlich favorisiert. Ob die Vorgaben der ERA eingehalten werden können, ist jeweils von den örtlichen Gegebenheiten abhängig. Können nicht alle Prämissen der ERA eingehalten werden können, führt dies nicht automatisch zum Verzicht auf Radverkehrsanlagen, sondern zu einer Einzelfallprüfung. Die ERA 2010 liegt im Übrigen noch nicht vor.

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.

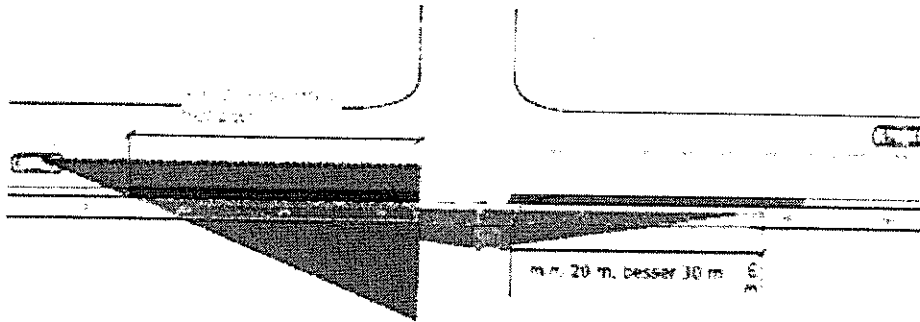
Fußwege werden nur im Einzelfall für den Radverkehr freigegeben. Nicht-benutzungspflichtige Radwege, die nach der Radverkehrsnovelle von 1998 entstanden sind, werden entsprechend den Vorschriften der StVO behandelt.

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,



Freizuhaltenen 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?

Linksseitige Radwege werden von Seiten der Stadt Meerbusch nur noch bei Lückenschluss oder aus Gründen einer sinnvollen Erschließungsfunktion (OSTARA) geplant.

An den bestehenden Radverkehrsanlagen wird zunächst an der Benutzungspflicht festgehalten. Sobald die ERA 2010 vorliegt, werden die benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen im Zweirichtungsverkehr in Zusammenarbeit mit der Kreispolizeibehörde und dem jeweiligen Straßenbaulastträger einer Einzelfallprüfung hinsichtlich „Benutzungspflicht“ und „Benutzungsrecht“ unterzogen.

Die Forschungsgesellschaft für Strassen- und Verkehrswesen veranstaltet am 06. Dezember 2010 ein Kolloquium „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010“. An dieser Veranstaltung wird auch ein Vertreter der Stadt Meerbusch teilnehmen.

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 Radfahrerrufen 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).

Die aktuelle Entwicklung der Unfallzahlen von Radfahrern in Meerbusch

Verunglückte (aktiv und passiv) auf den Monat September bezogen

Beteiligung

	2010	2009	+/-	in %
Radfahrer	41	55	-14	-25,45%
davon Kinder	3	5	-2	-40,00%
davon Senioren	7	16	-9	-56,25%
Fußgänger	10	17	-7	-41,18%
davon Kinder	1	3	-2	-66,67%
davon Senioren	2	6	-4	-66,67%
Kradfahrer	6	2	4	200,00%
Altersgruppen				
Kinder (>15 J.)	10	10	0	0,00%
18 - 24 Jährige	12	20	-8	-40,00%
Senioren (>65 J.)	15	31	-16	-51,61%

	2009	2008	+/-	in %
Radfahrer	55	69	-14	-20,29%
davon Kinder	5	11	-6	-54,55%
davon Senioren	16	15	1	6,67%
Fußgänger	17	10	7	70,00%
davon Kinder	3	1	2	200,00%
davon Senioren	6	5	1	20,00%
Kradfahrer	2	2	0	0,00%
Altersgruppen				
Kinder (>15 J.)	10	12	-2	-16,67%
18 - 24 Jährige	20	16	4	25,00%
Senioren (>65 J.)	30	27	3	11,11%

In Vertretung


Dr. Just Gérard
Technischer Beigeordneter