

Neumünster, den 04.02.2019
Sachbearbeiter: Herr Heilmann/Herr Köwer
Telefon: 26 23 / 2625
Telefax: 26 48
Az.: 61.1 he-sta

**Stellungnahme des Fachdienstes Stadtplanung zur Beschlussfassung
über den Masterplan Mobilität, Teilkonzept Radverkehr (Radverkehrskonzept) – Entwurf –
Vorlage: 0256/2018/DS**

Die Stellungnahme bezieht sich auf den Änderungsantrag der CDU.

1. Folgende Gesichtspunkte sind im Radverkehrskonzept von grundlegender Bedeutung:

Stellungnahme

Der Begriff „grundlegende Bedeutung“ wird als enger Rahmen mit geringfügigem Gestaltungsspielraum für die Aufstellung des Radverkehrskonzeptes interpretiert.

- a) Fußgänger, Radfahrer und motorisierter Verkehr sind für die CDU gleichberechtigte Partner im Straßenraum.

Stellungnahme

Dieser Antragspunkt stellt eine Haltung der CDU dar. Eine Interpretation würde die Frage aufwerfen, wie das Wort „gleichberechtigt“ zu verstehen sei.

„Gleichberechtigte Partner“ im Straßenraum setzt voraus, dass gleichberechtigte Bedingungen im Straßenraum vorhanden sind. Dies ist mitnichten der Fall. Während z.B. der Kfz-Verkehr über ein Straßennetz verfügt, das nahezu flächendeckend mit den notwendigen (und häufig darüber hinausgehenden) Fahrbahnbreiten entsprechend der einschlägigen Richtlinien ausgestattet ist, müssen sich Fuß- und Radverkehr regelmäßig auf zu schmalen, nicht richtliniengemäßen Geh- und Radwegen fortbewegen.

Das Radverkehrskonzept verfolgt das Ziel, gegenüber dem Kfz-Verkehr gleichberechtigte Bedingungen für den Radverkehr herzustellen, in dem vorhandene Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz geschlossen werden und zu schmale Trassenführungen auf die Regelbreite (entsprechend der einschlägigen Richtlinien) gebracht werden.

- b) Die Straßenflächen der Hauptverkehrsstraßen werden nicht eingeengt und stehen in voller Breite wie bisher dem motorisierten Verkehr zur Verfügung.

Stellungnahme

Es wird davon ausgegangen, dass mit Straßenflächen die Fahrbahnen für den modernisierten Verkehr gemeint sind. Bezogen auf das Konzept heißt dies, dass z. B. eine 4-spurige Straße nicht umgewandelt werden darf in eine 2-spurige Straße mit Radverkehrstreifen. Es stellt sich jedoch die Frage, ob der Schutzstreifen bereits eine Einengung für den motorisierten Verkehr darstellt.

Im Gegensatz zum Radfahrstreifen (durch Zeichen 295 von der Fahrbahn abgetrennter Sonderweg) ist der Schutzstreifen Teil der Fahrbahn und kann bei Bedarf (z.B. im Begegnungsfall Lkw/Lkw) vom Kfz-Verkehr überfahren, also mitgenutzt werden. Schutzstreifen stellen daher nach hiesiger Auffassung keine tatsächliche Einengung der Fahrbahn für den Kfz-Verkehr dar.

- c) Bestehende kombinierte Rad- und Fußwege bleiben als solche bestehen. Die Benutzungspflicht wird nicht aufgehoben.

Stellungnahme

Für Radwege sowie kombinierte Rad- und Fußwege bestehen in der VwV-StVO Mindestbreiten. Sollten diese unterschritten werden, ist die Benutzungspflicht aufzuheben. Somit verstößt dieser Antragsteil der Straßenverkehrsordnung und der entsprechenden Verwaltungsvorschrift.

Laut VwV-StVO darf eine Benutzungspflicht nur angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern. Des Weiteren ist das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 18.11.2010 zu beachten, wonach „eine Radwegebenutzungspflicht nur angeordnet werden darf, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Rechtsgutbeeinträchtigung erheblich übersteigt (§ 45 Abs. 9 Satz 2 der StVO).“ Unter dieser Prämisse wurden die bestehenden Benutzungspflichten im Rahmen des Radverkehrskonzeptes überprüft und Aussagen zur Beibehaltung oder Wegnahme der Benutzungspflicht getroffen.

Weiter nehmen wir Bezug auf VwV-StVO, zu Absatz 4 Satz 2. Hier steht unter Punkt III.: „Über die Kennzeichnung von Radwegen mit den Z. 237, 240 oder 241 entscheidet die Straßenverkehrsbehörde nach Anhörung der Straßenbaubehörde und der Polizei.“ Dem folgend handelt es sich hier um keine Entscheidungsbefugnis der Selbstverwaltung.

In den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“, die bundesweit die planerische Grundlage für Radverkehrsplanungen bildet, steht hierzu: „Der Einsatz der gemeinsamen Führung mit dem Fußgängerverkehr ist daher nur dort vertretbar, wo die Netz- und Aufenthaltswirkung beider Verkehre gering ist.“

- d) Auf Nebenstrecken von untergeordneter Kategorie sollen bestehende benutzungspflichtige Geh- und Radwege erhalten bleiben.

Stellungnahme

Siehe Stellungnahme zu c).

- e) Aus den Erkenntnissen der computergesteuerten Pkw-Befahrung der Straßen zur Ermittlung des Straßenzustandes einschließlich der Rad- und Fußwege, ist eine Prioritätenliste zur Sanierung der Radwege der Selbstverwaltung vorzulegen.

Stellungnahme

Das Radverkehrskonzept enthält eine Prioritätenliste zur Durchführung für Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Diese Maßnahmen zielen nicht darauf ab, in welchem Zustand der Radweg ist, sondern welches die angemessene Maßnahme ist. Somit besteht zwischen der im Antrag geforderten Prioritätenliste und der Prioritätenliste im Radverkehrskonzept ein deutlicher Unterschied.

Das Radverkehrskonzept thematisiert die Notwendigkeit einer laufenden Sanierung von Radwegen (Punkt 12 Instandsetzung). Es werden aber keine inhaltlichen Festlegungen getroffen, da die Prioritäten jährlich anhand der jeweils aktuellen Zustände festgelegt werden. Dazu laufen jeweils Abstimmungen zwischen den FD 66 und 61.

- f) Im Innenstadtbereich (innerhalb des Ringes) und in den Hauptverkehrsstraßen ist auf ausreichende Breiten der Radwege hinzuwirken. Wo es Mängel gibt, sind sie zu beheben.

Stellungnahme

Dieser Beschluss steht im Widerspruch zum einschlägigen Regelwerk, wonach die Festlegung der Führungsart des Radverkehrs in Abhängigkeit der jeweils örtlichen Situation vorzunehmen ist. Die Führungsform würde aber durch den Beschluss ohne Prüfung der örtlichen Verhältnisse pauschal festgelegt werden (hier: Radweg).

Des Weiteren stellt sich die Frage, wie ausreichende Breiten hergestellt werden sollen, wenn eine Reduzierung der Fahrbahnbreite (siehe Punkt b.) ausgeschlossen ist. Im Seitenraum sind in der Regel keine Flächenverfügbarkeiten vorhanden. Ein Ausbau des Radweges zu Lasten der Gehwegbreite ist grundsätzlich auszuschließen. Ausnahmen wären nur möglich, wenn die bestehende Gehwegbreite deutlich über der Regelbreite liegen würde.

- g) In den Stadtrandlagen ist mit der vorhandenen Radwegbreite moderat umzugehen. Das gleiche gilt auch für kombinierte Fuß- und Radwege.

Stellungnahme

Dieser Antragsteil stellt eine Aufforderung zum Regelverstoß dar. Moderat heißt hier, dass auch wenn die Radwegbreiten nicht ausreichen, den Radweg zwingend zu nutzen und keine Alternativen wie z. B. den Schutzstreifen vorzusehen.

- h) Die Fahrgeschwindigkeit soll sich den verkehrlichen Gegebenheiten anpassen. Das gilt insbesondere für E-Bikes.

Stellungnahme

Hierbei handelt es sich um den Grundsatz der Straßenverkehrsordnung in §1 (gegenseitige Rücksichtnahme). Dieser gilt für alle Verkehrsteilnehmer und nicht „insbesondere“ für einzelne Verkehrsmittel (hier: E-Bikes).

- i) Zur Gefahrenreduzierung sollen insbesondere im innerstädtischen Bereich sowie in den Hauptverkehrsstraßen Maßnahmen gegen Falschparken (einschließlich kurzzeitigem Halten) von Kraftfahrzeugen auf Rad- und Gehwegen entwickelt werden. Die Maßnahmen können baulicher Art sein oder z. B. die aktive Arbeit des kommunalen Ordnungsdienstes beinhalten.

Stellungnahme

Hier handelt es sich um eine Ordnungsangelegenheit, die nicht Gegenstand der Selbstverwaltung ist.

Es ist des Weiteren auf den Beschluss der Ratsversammlung vom 27.08.2013 (10-Punkte-Programm zur Fahrradstadt; Vorlage 006/2013/An) hinzuweisen. Dieser bildet die inhaltliche Grundlage für die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes, die formulierten Zielstellungen wurden in das Radverkehrskonzept übernommen. Zwischen dem von der Ratsversammlung beschlossenen 10-Punkte-Programm und dem aktuellen Beschluss des Planungs- und Umweltausschusses bestehen aber inhaltliche Widersprüche. So steht in Punkt 5 des 10-Punkte-Programmes: „Für die Erhöhung der Verkehrssicherheit an Hauptverkehrsstraßen sollen unter Berücksichtigung der jeweiligen verkehrlichen Einsatzbereiche und Flächenansprüche vorrangig Radfahrstreifen und Schutzstreifen angelegt werden.“ Die Punkte c. und d. des aktuellen PU-Beschlusses stehen dazu im Widerspruch.

In Punkt 7 steht: „Im Nebenstraßennetz soll der Radverkehr sicher auf der Fahrbahn geführt werden (...).“ Der Punkte d. des aktuellen PU-Beschlusses steht dazu im Widerspruch.

Abschließend ein Hinweis auf die Verbindlichkeit der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“. In der VwV-StVO wird bzgl. der Gestaltung von Radverkehrsanlagen auf die ERA in der jeweils gültigen Fassung verwiesen (VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2).

Mit freundlichen Grüßen

gez. Heilmann