

AZ: 61.1 / Herr Köwer

Drucksache Nr.: 0698/2013/DS

=====

Beratungsfolge	Termin	Status	Behandlung
Bau-, Planungs- und Umwelt-ausschuss	21.04.2016	Ö	Endg. entsch. Stelle

Berichterstatter:

OBM

Verhandlungsgegenstand:

Bau eines Radweges in der Ehndorfer Straße

A n t r a g :

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Förderfähigkeit des Radweges von 2,0m Breite zu prüfen.
2. Sofern die Förderfähigkeit der Maßnahme gegeben ist, wird die Verwaltung beauftragt die Planung für den Radweg zu beauftragen.
3. Die Planung ist nach Fertigstellung der Selbstverwaltung zum Beschluss vorzulegen.

Finanzielle Auswirkungen:

Ca. 30.000,00 € Planungskosten

B e g r ü n d u n g :

In der Ehndorfer Straße im Abschnitt zwischen den beiden Lichtsignalanlagen am Uker Platz und Falderastraße war bis Dezember 2014 ein Zwei-Richtungs-Radweg auf der nördlichen Straßenseite angeordnet. Auf der südlichen Straßenseite bestand in diesem Abschnitt kein Radverkehrsangebot.

Durch die Polizeistation Faldera wurde im Juni 2014 darauf hingewiesen, dass im Bereich des Zweirichtungsradweges Unfälle vorgekommen sind, die durch das hohe Radverkehrsaufkommen und die zu geringe Breite des Radweges bedingt sind. Es handelte sich hierbei vorwiegend um nicht aufnahmepflichtige Verkehrsunfälle.

Mit der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht wurde der StVO Rechnung getragen, gestützt durch ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, wonach Radfahrer im Regelfall auf der Fahrbahn fahren und Städte und Gemeinden nur im Ausnahmefall (erheblich erhöhte Gefährdung auf Grund besonderer örtlicher Verhältnisse) Radwege als benutzungspflichtig kennzeichnen dürfen.

Zudem beinhalten Zweirichtungs-Radwege innerorts ein erhebliches Unfallpotential. Nach StVO sollen daher Zweirichtungs-Radwege innerorts nur im Ausnahmefall angeordnet werden. Voraussetzung für die Anordnung ist, dass die Breite des Radweges durchgehend in der Regel 2,4 m, mindestens 2,0 m, beträgt sowie nur wenige Kreuzungen, Einmündungen und verkehrsreiche Grundstückszufahrten zu überqueren sind. Tatsächlich hat der Radweg im überwiegenden Bereich eine Breite von ca. 1,9 m, also knapp unter der Mindestbreite. Des Weiteren bestehen im betreffenden Abschnitt neun Straßeneinmündungen und zahlreiche Grundstückszufahrten, einschließlich der stärker genutzten Zufahrt zum Schul- und Sporthallenparkplatz.

In Umsetzung der Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) wurde Ende 2014 die Radwegbenutzungspflicht in der Ehndorfer Straße aufgehoben. Für den Radverkehr besteht seitdem wahlweise die Möglichkeit auf der Fahrbahn oder dem Radweg zu fahren. Allerdings ist in stadteinwärtiger Richtung kein durchgehender Radweg vorhanden. Daher wurde im Abschnitt zwischen den beiden Lichtsignalanlagen am Uker Platz und Falderastraße der vorhandene Gehweg für den Radverkehr freigegeben, um eine zwangsweise Benutzung der Fahrbahn auszuschließen. Mit 2,9 m Breite liegt dafür eine ausreichende Breite vor. Damit wurde erreicht, dass der Radverkehr auch stadteinwärts die Wahlmöglichkeit zwischen einer durchgehenden Nutzung der Fahrbahn oder des Seitenraumes (Radweg bzw. Gehweg) hat.

Beide Fahrmöglichkeiten sind aber mit Einschränkungen in der Nutzungsqualität verbunden. Auf Grund einer Vielzahl parkender Fahrzeuge am Fahrbahnrand ist der auf der Fahrbahn fahrende Radfahrer zu häufigen Spurwechsel gezwungen, um die parkenden Fahrzeuge zu umfahren.

Bei einer Nutzung des Gehweges hat der Radfahrer besondere Rücksicht auf die Fußgänger zu nehmen und darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Des Weiteren besteht an den Grundstücksausfahrten das Problem, dass Autofahrer nicht zwingend mit Radfahrern rechnen. Beide Führungsangebote entsprechen daher nur eingeschränkt den Ansprüchen einer attraktiven und sicheren Radverkehrsführung.

Durch die Verwaltung wurde daher geprüft, mit welchen Maßnahmen die Führung des Radverkehrs sowohl objektiv als auch subjektiv sicherer gemacht werden kann.

Eine markierte Radverkehrsführung auf der Fahrbahn in Form eines Radstreifens oder Schutzstreifens ist nicht möglich, da die Fahrbahnbreite auf Grund des hohen Parkdrucks dafür nicht ausreicht.

Daher empfiehlt die Verwaltung durch den Bau eines durchgehenden Radweges im Abschnitt zwischen Uker Platz und Falderastraße einen Lückenschluss im vorhandenen Radwegenetz herbeizuführen.

Der Gehweg im südlichen Seitenraum ist überwiegend 2,9 m breit und damit zu schmal für eine richtlinienkonforme Anlage eines getrennten Geh- und Radweges. Die vorhande-

ne Fahrbahn weist eine Breite von mindestens 7,5 m auf. Erfahrungsgemäß kann mit einer Fahrbahnbreite von mindestens 6,9 m der Begegnungsfall Pkw / Pkw bei gleichzeitig stattfindenden einseitigen Parken gewährleistet werden. Der weitgehend ungehinderte Verkehrsfluss wäre damit weiterhin möglich. Nur im Begegnungsfall mit größeren Fahrzeugen müsste mit reduzierter Geschwindigkeit gefahren oder kurzzeitig in einer Lücke angehalten werden. Auf Grund des geringen Lkw-Anteils von ca. 3 % stellt der Begegnungsfall mit größeren Fahrzeugen aber die Ausnahme dar. Damit ist ein Ausbau des Seitenraumes um 60 cm möglich, womit eine Breite von 3,5 m hergestellt werden könnte. Für den Gehweg sollte eine Breite von 1,5 m nicht unterschritten werden. Dadurch ergibt sich, dass der Radweg in einer Breite von 2,0 m hergestellt werden könnte. In den Richtlinien wird als Mindestmaß eine Breite von 2,1 m einschließlich eines Sicherheitsstreifens entlang der Fahrbahn (Regelmaß 2,5 m) vorgegeben. Angesichts der begrenzten Flächenverfügbarkeit wird die Breite von 2,0 m von der Verwaltung als akzeptabler Kompromiss gesehen, der zu einer Verbesserung der Radverkehrsführung führen wird. Von Seiten des ADFC, mit dem eine Abstimmung erfolgt ist, wird dies ebenso bewertet. Im Ergebnis würde zwischen Stadtgrenze und Stadtring erstmalig ein durchgehender Radweg hergestellt werden.

Grundsätzlich ist die Förderung der Maßnahme als Lückenschluss im vorhandenen Radwegenetz nach Rücksprache mit dem Landesbetrieb Bau und Verkehr in Rendsburg (LBV Rendsburg) möglich. Allerdings kann, wie oben erläutert, der Radweg auf Grund mangelnder Flächenverfügbarkeit nicht in der Regelbreite hergestellt werden. Dies kann laut Aussage des LBV Rendsburg Auswirkungen auf die Förderfähigkeit haben. Eine Klärung kann nur über das zuständige Ministerium in Kiel erfolgen. Eine entsprechende Anfrage durch die Verwaltung wird kurzfristig erfolgen.

Die Verwaltung wird den Planungsauftrag erst auslösen, wenn durch das Ministerium die Förderfähigkeit des Radweges mit 2,0m Breite bestätigt hat.

Im Falle einer Nicht-Förderung und angesichts der dann allein von Stadt zu tragenden Kosten in Höhe von ca. 340.000,00 € zzgl. Planungskosten von ca. 30.000,00 € ist alternativ ein Ausbau im Bestand in Erwägung zu ziehen.

Dazu könnte der 2,9m breite Gehweg in einen Gehweg von 1,5m und ein Radweg 1,4 m (1,0 m zzgl. 0,4 m Sicherheitstrennstreifen) Breite aufgeteilt werden. Dies entspräche zwar weitgehend dem Seitenraumquerschnitt in den Abschnitten des südlichen Seitenraumes, in denen schon ein Radweg vorhanden ist. Das Breitenmaß liegt aber deutlich unter dem Regelmaß der einschlägigen Richtlinien und entspricht nicht den heutigen Ansprüchen einer sicheren und komfortablen Radverkehrsführung. Die Kosten würden bei ca. 120.000 EUR brutto (einschließlich der Verlegung der Straßenbeleuchtung) liegen.

In Vertretung

Dörflinger
Stadtrat

Anlagen:

- 1 Lageplan – Ausbaubereich Radweg
- 2 Kostenschätzung
- 3 Lageplan – Ausbau südlicher Seitenbereich