



Mitteilungsvorlage Nr.: 0592/2016-2021/1

Gremien	Datum	TOP	beschlossen	Bemerkungen
Ausschuss für Straßen- und Tiefbau				
Verwaltungsausschuss				
Rat				

Antrag der CDU / Freie Wähler - Fraktion vom 20.05.2019 zur Einrichtung einer Fahrradstraße in der Goethestraße

Kenntnisnahme:

Der Rat nimmt Kenntnis, dass der Straßenzug Am Pferdemarkt / Goethestraße / Am Kirchhof / Bergstraße erst einmal nicht als Fahrradstraße ausgewiesen wird.

Begründung:

Bei der Ausweisung von Fahrradstraßen handelt es sich um eine sog. verkehrsbehördliche Anordnung, die als Geschäft der laufenden Verwaltung in die Zuständigkeit des Bürgermeisters und nicht in die des Rates fällt. Dieser Ratsantrag wird daher als Prüfungsauftrag bearbeitet.

Die Thematik „Umgestaltung des Straßenzuges Am Pferdemarkt / Goethestraße / Am Kirchhof / Bergstraße“ besteht bereits seit vielen Jahren. Grund dieses übereinstimmenden Wunsches auf Veränderung resultiert neben dem sich immer stärker entwickelnden Durchgangsverkehrs in Richtung Soltau vor allem aus dem seinerzeit verwendeten Konzepten „Höchstgeschwindigkeit 20 km/h und Angebotsstreifen für Radfahrende“, die sich mittlerweile als unsicher bzw. sogar unfallträchtig für den Radfahrverkehr erwiesen haben. Neben regelmäßigen Unfällen durch sich öffnende Fahrtüren sorgen insbesondere die höhenmäßig unterschiedlichen Kanten zwischen Gosse und Angebotsstreifen für gefährliche Situationen. Das oftmals vorgeschlagene „einfache“ Asphaltieren des Angebotsstreifens würde somit keine Verbesserung bringen, da sich dann nach wie vor die Gosse zwischen beiden Streifen befinden würde.

Die Einrichtung von Fahrradstraßen liegt bundesweit im Trend. Sowohl in Klein-, Mittel- und Großstädten werden Fahrradstraßen verstärkt eingerichtet. Diese sollen im Zuge von wichtigen Radverkehrsachsen oder Radschnellverbindungen den Radverkehr im Nebennetz des Kfz-Verkehrs bündeln. Für die Einrichtung von Fahrradstraßen sind in der Straßenverkehrsordnung (StVO) und in den hierzu ergangenen Verwaltungsvorschriften (VwV-StVO) Vorgaben definiert, die teilweise unterschiedlich ausgelegt werden können. In den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgruppe Straßenverkehr (FGSV) – ERA 2010 – sind leider nur wenige planerische Rahmenbedingungen aufgeführt. Dies führt dazu, dass viele Fahrradstraßen in Deutschland unterschiedlich gestaltet sind. In einigen Städten gibt es sogar in jedem Stadtteil/Bezirk uneinheitliche Regelungen, die die Erkennbarkeit bzw. Begreifbarkeit von Fahrradstraßen eher einschränken als vermitteln.

Formelle Voraussetzung für die Einrichtung von Fahrradstraßen ist das Argument der vorherrschenden Verkehrsart. Nach den VwV-StVO zu § 41 StVO kommen Fahrradstraßen (nur) dann in Betracht, wenn der Radverkehr die **vorherrschende Verkehrsart** ist oder **dies alsbald zu erwarten** ist. Eine nähere Konkretisierung dieser spärlichen gesetzlichen Vorgaben, wann der Radverkehr als die vorherrschende Verkehrsart eingestuft werden kann, erfolgt hier leider nicht. Ebenso fehlt die Definition, welches Zeitfenster unter „alsbald“ zu verstehen ist. Auch hinsichtlich der optischen (baulichen) Gestaltung von Fahrradstraßen gibt es keinerlei einheitliche Regelung. Bei der aktuellen Prüfung von weiteren möglichen Fahrradstraßen stehen daher lediglich Hilfsmittel in Form der Empfehlungen der Unfallforscher der Versicherer sowie der von der Stadt Bremen erarbeiteten Leitlinien für die Gestaltung von Fahrradstraßen zur Verfügung.

Im November 2018 wurde die Bundesregierung durch den Bundestag aufgefordert, einheitliche Empfehlungen zur Einrichtung von Fahrradstraßen bzw. auch von den nach Bremer Vorbild bekannten Fahrradzonen zu beschließen. Die Inhalte der vorgenannten Empfehlungen werden voraussichtlich mit in die zukünftigen gesetzlichen Vorgaben mit einfließen.

Gerade die vielbeachteten Leitlinien der Stadt Bremen geben u.a. folgende Empfehlungen ab:

- Mindestbreiten (bei annähernd gleich hohem Rad- und Kfz-Aufkommen) = 6,50 m (Kfz-Beidrichtungsverkehr) bzw. 6,00 m (Kfz-Einrichtungsverkehr), eine Durchfahrtsbreite von 4,00 m soll nicht unterschritten werden
- Oberhalb einer Verkehrsbelastung von 5.000 Kfz/Tag (beide Fahrtrichtungen) sollen keine Fahrradstraßen eingerichtet werden
- Parkflächen sollten nur bei einem Wert unterhalb von 2.000 Kfz/Tag angelegt werden.

Alle diese Vorgaben sprechen in der Goethestraße gegen die Einrichtung einer Fahrradstraße. So wurden z. B. in den Sommermonaten in Höhe Parkhaus Sparkasse rund 5.600 Fahrzeuge täglich gemessen. Diese Zahl dürfte in den Wintermonaten eher noch steigen.

Weiteres Argument gegen eine Fahrradstraße in der Goethestraße ist das im Juli 2019 ergangene Urteil des Verwaltungsgerichts Hannover, das sich gegen eine vorhandene Fahrradstraße ausgesprochen hat. Grund ist hier vorrangig die vorhandene und nicht als ausreichend angesehene Fahrbahnbreite, die dem Begegnungsverkehr KFZ / Fahrrad nicht in ausreichendem Maße entspricht. Dieses noch nicht rechtskräftige Urteil hat übrigens ebenso Auswirkungen auf die vorhandene Fahrradstraße im Hemphöfen.

Insgesamt ist erforderlich, die Goethestraße auf gesamter Länge neu auszubauen und hierbei die verschiedenen Belange der Anwohner*innen und Gewerbetreibenden (Bäume, Parkplätze) sowie der Radfahrenden (Verbesserung der Radwegsituation) zu berücksichtigen.

Bevor eine derart komplexe Planung zu der beantragten Erarbeitung von baulichen Maßnahmen vorgenommen werden kann, sollten die verbindlichen Vorgaben der Bundesregierung abgewartet werden. Erst hiernach kann entschieden werden, ob und ggf. unter welchen Voraussetzungen eine Fahrradstraße in der Goethestraße überhaupt zulässig wäre. Auch könnte der voraussichtlich im nächsten Jahr an ein externes Fachbüro in Auftrag zu gebende Verkehrsentwicklungsplan hierzu weitere Erkenntnisse bringen.

Andreas Weber

Anlage:

Antrag der Fraktion CDU / Freie Wähler vom 20. Mai 2019

