



Beschlussvorlage

Amt: Ordnungsverwaltung und Bürgerzentrum
Vorl.Nr.: V/2014/3621
Datum: 09.09.2014

TOP: _____
Anlage Nr.: _____

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Haupt-, Finanz- und Beschwerdeausschuss	22.09.2014	öffentlich

Tagesordnung

Bürgerantrag Dr. van Riesen, Verbesserungen für Radfahrer
Antrag vom April 2014, erneut gestellt 27.08.2014
sowie Ergänzung zum o. g. Antrag vom 04.09.2014
Antrag der CDU-Fraktion vom 30.01.2012, Radwegekonzept, Verbesserungen für Radfahrer
Antrag der CDU-Fraktion vom 05.03.2012, Fahrradstraße
sowie mdl. Anregungen im Ortstermin vom 25.04.2012
Antrag der Unabhängigen vom 09.03.2011, Markierungen der Radfurten
Anregung des Arbeitskreises Verkehr, Stadtmarketing Hennef e.V. von 2002
Anregung des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.) von 2002
Beschluß des Agenda-Beirates vom 03.12.2002, Schreiben des Herrn Schulte vom 12.12.2002
Antrag der SPD-Fraktion vom 30.09.2002

Beschlussvorschlag

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.

Begründung

Ein Großteil der im aktuellen Bürgerantrag von Herrn Dr. van Riesen angeregten Maßnahmen wurden bereits 2012 in ähnlichen bzw. gleichlautenden Anträgen von ihm über die CDU-Fraktion gestellt und seinerzeit entsprechend beantwortet. Weitere inhaltlich ähnliche Anträge wurden auch von der Fraktion „Die Unabhängigen“ formuliert und hinreichend beantwortet.

Ferner wurden ähnliche Anregungen und Anträge des ADFC und der SPD-Fraktion aus dem Jahr 2002 in der Sitzung des Ausschusses für Stadtgestaltung und Planung am 30.04.2003 beantwortet.

Die meisten Anregungen aus den o. a. Anträgen wurden Anfang August bei der Verkehrsschau 2014 mit den Vertretern des Landesbetriebs Straßenbau, der Kreispolizeibehörde und des ADAC erörtert.

Zu den einzelnen Punkten sind folgende Ergebnisse der bisherigen Prüfungen aufzuführen:

Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn

Der Stadtmarketingverein, Arbeitskreis Verkehr, hat wiederholt angeregt, den Radfahrverkehr der „Frankfurter Straße“ im Abschnitt zwischen „Siegfeldstraße“ und Bahnübergang auf die Fahrbahn zu verlegen. Auch der ADFC hat dies vorgeschlagen. Seitens der Agenda 21 wurde dies ebenfalls in dem Beschluss des Agenda-Beirates vom 03.12.2002 geäußert. Inhaltlich betreffen diese Anregungen auch teilweise den Antrag der SPD-Fraktion vom 30.09.2002.

Die Verwaltung hat die Anregungen seinerzeit geprüft und ist zu dem Ergebnis gekommen, die Radfahrer/innen wie bisher sowohl auf der Fahrbahn als auch auf dem Gehweg fahren zu lassen.

Die Führung des Radverkehrs zusammen mit dem Kfz-Verkehr als Mischverkehr auf der Fahrbahn ist der Regelfall für die Radverkehrsführung auf allen weniger belasteten Straßen. Hier sind separate Anlagen für den Radverkehr nicht erforderlich. In Tempo 30-Zonen ist sogar gesetzlich festgelegt, dass hier keine separaten Radverkehrsanlagen zulässig sind. Auch auf Hauptverkehrsstraßen ist der Mischverkehr bei angepasster Geschwindigkeit oft eine zweckmäßige Lösung.

Um den Verkehrsablauf für den Mischverkehr verträglicher zu gestalten, kommen auf stärker belasteten Straßen unter bestimmten Voraussetzungen, wie z. B. ausreichenden Fahrbahnbreiten, auch noch Angebotsstreifen oder Fahrradstreifen auf der Fahrbahn in Betracht (z. B. „An der Brölbahn“, „Bonner Straße“, „Westerwaldstr.“ B 8 in Uckerath).

Abhängig von den örtlichen Gegebenheiten gilt dieses Prinzip jedoch nicht, wenn z. B. aufgrund der speziellen Situation aus Sicherheitsaspekten (Verkehrsbelastung, Geschwindigkeitsniveau oder Schulwegsicherung) eine separate Führung erforderlich ist. Hier müssen ggf. Komfortansprüche der Radfahrer gegenüber Sicherheitsaspekten abgewogen werden.

Ist der Mischverkehr nicht vertretbar und sind separate Anlagen aufgrund von den Platzverhältnissen nicht möglich, so müssen Kompromisslösungen gesucht werden. Insgesamt sind sich die Fachleute (siehe u.a. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 95) einig, dass innerorts ein gemeinsamer Geh- und Radweg nur dann zum Einsatz kommen soll, wenn nur wenige Fuß- und Radfahrer den Weg nutzen, Mischverkehr auf der Fahrbahn nicht vertretbar ist und Radwege oder Radfahrstreifen aufgrund beengter Verhältnisse nicht angelegt werden können.

Die letzten beiden Punkte treffen für die „Frankfurter Straße“ im fraglichen Abschnitt zu. Aufgrund der besonderen Gegebenheiten wurde hier das Radfahren auf dem Gehweg als Kompromisslösung gestattet.

Laut dem vorgestellten Einzelhandelsgutachten ist die Akzeptanz der Innenstadt durch Radfahrer sehr hoch. Die Gestaltung der „Frankfurter Straße“ resultiert auch aus dem bewussten „Sonderangebot“ für Radfahrer, den Gehweg mit zu nutzen. Vor allem für unsichere und unerfahrene Radfahrer bietet dies eine Möglichkeit, komfortabel in die Innenstadt zu gelangen. Ohne diese Möglichkeit wird vielleicht der eine oder andere unsichere Radfahrer nicht mehr die Innenstadt aufsuchen oder auf den PKW umsteigen.

Radverkehrsverbindungen sollen i.d.R. kontinuierlich geführt werden, d. h. ein häufiger Wechsel der Radfahrerführung zwischen Gehweg und Fahrbahn sollte vermieden werden. Dieser Grundsatz ist ebenfalls allgemein gültig.

Jedoch lässt sich ein solcher Wechsel nicht immer vermeiden, insbesondere wenn sich im Verlauf einer Strecke die Randbedingungen ändern und z. B. aus Sicherheitsgründen eine weitere Führung des Radverkehrs als Mischverkehr nicht mehr vertretbar ist.

Aufstellflächen für Radfahrer an Lichtsignalanlagen

Die Anlegung von Sicherheitsflächen an Lichtsignalanlagen (LSA) ist bereits verwaltungsintern diskutiert worden. Durch die Rückverlegung der Haltelinie für Kfz wird eine Aufstellfläche für Radfahrer gewonnen, die Radfahrer können sich bei „Rot“ hier aufstellen und vor dem Kfz Verkehr losfahren und ggf. abbiegen.

Abgesehen von den Markierungsarbeiten ist aber i.d.R. auch eine Verlegung der Induktionsschleifen in der Fahrbahn erforderlich. Aufgrund der Kosten kommen derartige Maßnahmen daher nur in Frage, wenn die vorhandenen Induktionsschleifen defekt oder größere Instandsetzungsarbeiten an den LSA anstehen. Als weitere Voraussetzung muss natürlich der Radverkehr in diesem Bereich auf der Fahrbahn verlaufen. Im Falle von Instandsetzungsarbeiten an LSA ist im Einzelfall mit den Straßenbaulastträgern zu prüfen, ob entsprechende Radfahraufstellflächen sinnvoll sind und umgesetzt werden können.

Bordsteinabsenkungen

Bordsteinabsenkungen im Verlauf von Geh- und Radwegen sind unbestritten eine sehr sinnvolle Maßnahme und kommen nicht nur den Radfahrern zu gute, sondern auch Rollstuhlfahrern oder Personen mit Kinderwagen. Sofern Bordsteinabsenkungen nicht bereits umgesetzt sind, sollten bei allen Neu- und Umbaumaßnahmen oder auch bei Instandsetzungen Bordsteinabsenkungen berücksichtigt werden.

Der Bauausschuss hat sich daher bereits in seiner Sitzung am 26.08.1999 mit diesem Thema ausführlich beschäftigt und einstimmig beschlossen: „Bei Straßenneubaumaßnahmen im Stadtgebiet sind grundsätzlich Bordsteinabsenkungen im Bereich von Geh- und Radwegen zu berücksichtigen, sofern dies im Einzelfall aus technischer Sicht nicht möglich ist, wird der Bauausschuss des Rates der Stadt Hennef informiert.“ Dies gilt auch für Umbaumaßnahmen und größere Instandsetzungsarbeiten.

Werbeträger, Warenauslagen und Straßenlaternen

Die „Möblierung“ im Gehwegbereich mit Werbeträgern und Warenauslagen wurde durch die Ordnungsverwaltung überprüft. Überwiegend sind die Werbeauslagen ordnungsrechtlich genehmigt und sind innerhalb der erlaubten Grenzen. Andere nicht genehmigungsfähige Auslagen werden untersagt bzw. auf das genehmigungsfähige Maß beschränkt. Für die gemeinsame Nutzung „Gehweg / Radfahrer frei“ sind 2,50 m Breite als Bewegungsraum freizuhalten, wo dies baulich möglich ist.

Die Straßenlaternen sind bewusst in einer festgelegten Achse mit punktgenauen Standorten geplant und installiert. Stellenweise werden einige der Laternen von Fußgängern bzw. Radfahrern als sehr störend empfunden. An den engsten Stellen sollen die Laternen versetzt werden. Nach einer ersten Prüfung sind kommen etwa sieben Stück in Frage. Die Standorte der Laternen werden vom Stadtbetrieb Tiefbau nochmals gesondert überprüft. Die notwendige Finanzierung dieser Maßnahme wird dann im zuständigen Ausschuss beraten.

Fußgängerüberwege, Querungsmöglichkeiten

Bei der Gestaltung der „Frankfurter Straße“ wurde auf die Einrichtung von ausgewiesenen Fußgängerüberwegen bewusst verzichtet. Bei der Voruntersuchung vor dem Umbau der Straße wurde festgestellt, dass aus dem dichten Fußgängerverkehr und den beiderseits der Straße liegenden Geschäften häufige Querungswünsche erwachsen.

60 % aller Querungen erfolgten außerhalb vorhandener Überwege.

Absicht der Gestaltungsplanung war, Überquerungsmöglichkeiten in der „Frankfurter Straße“ nicht nur an wenigen vorgeschriebenen Stellen anzubieten, sondern möglichst durchgängig. Der durchgehende Pflasterstreifen in der Fahrbahnmitte bietet für Fußgänger eine Wartemöglichkeit und erleichtert somit das Queren der Straße. Auf markierte Fußgängerüberwege sollte nach dieser Planung verzichtet werden. Die Qualität der Überquerbarkeit für Fußgänger im zentralen Bereich wird gemäß der Verkehrsuntersuchung zur Frankfurter Straße 2009 (Dr. Baier) als gut bis sehr gut bewertet. Es treten für den Fußgänger äußerst geringe Wartezeiten auf und im Falle von Interaktionen mit dem Kfz-Verkehr lassen die Kfz den Fußgängern häufig den Vortritt oder Fußgänger und Kraftfahrer „stimmen“ sich ab.

An bestimmten Stellen sind hingegen durch Pflasterungen Hauptüberwege angeboten, um die Querungen möglichst zu konzentrieren. Dennoch soll dem Fußgänger die Möglichkeit geboten werden, an allen Stellen die „Frankfurter Straße“ queren zu können. Bei der starken Frequenz der „Frankfurter Straße“ durch Lieferanten ist der fließende Verkehr ohnehin verhältnismäßig langsam, so dass ein Queren in der Regel gefahrlos möglich ist. 2009 lag die V 85 (die Geschwindigkeit, die von 85% der Kfz nicht überschritten wird) zwischen 32 und 35 km/h.

Besonders konzentriert sind Querungen im Bereich der Post. Innerhalb der Verwaltung ist man geteilter Meinung, ob man ab dieser Stelle als einzelne Ausnahme einen markierten Fußgängerüberweg einrichten soll. Nach überwiegender Meinung soll der Übergang so belassen werden, wie er ist. Wenn man dort einen formellen Überweg ausweist, wird das im Verlauf des innerstädtischen Kernbereichs bestehende und funktionierende Prinzip verletzt.

Die Kfz Fahrer würden teilweise zu dem Schluss kommen, dass die Fußgänger jetzt nur noch an dieser entsprechend ausgewiesenen Stelle queren dürfen. Schließlich wäre auch der technische Aufwand nicht unerheblich, weil sich die erforderlichen Markierungen dauerhaft praktisch nur auf bituminösem Untergrund, nicht jedoch auf gepflasterten Flächen aufbringen lassen.

Verkehrsbeschilderung für Radfahrverkehr

Der Kraftfahrer muss generell mit Radfahrern auf der Fahrbahn rechnen, da auch diese Verkehrsart auf Straßen allgemein üblich ist. Auf den Gehwegen, die für den Radfahrer freigegeben sind, gilt grundsätzlich das Rechtsfahrgebot. Dies ist auch so mit den Verkehrszeichen ausgewiesen. Fußgänger haben auf dem Gehweg Vorrang vor dem Radfahrer. Dieser muss ggf. anhalten und absteigen.

Der Erfolg von „Appellbeschilderungen“ wird allgemein von Verkehrsexperten als nicht erfolgversprechend eingestuft. Vor allem, weil Sonderzeichen mit viel Textinhalt vom fließenden Verkehr kaum wahrgenommen werden können. Laut den geltenden Vorschriften darf die Verwaltung ohnehin nur die im amtlichen Verkehrszeichenkatalog enthaltenen Verkehrszeichen anordnen.

Eine Beschilderung „Radfahrer können auch die Fahrbahn benutzen“ ist im Verkehrszeichenkatalog der StVO nicht enthalten. Zudem ergibt sich dies bereits aus der Beschilderung „Gehweg / Radfahrer frei“. Der Radfahrer kann auf der Fahrbahn fahren und unter Rücksichtnahme auf den Fußgänger den Gehweg nutzen.

Aufruf zur Rücksichtnahme

Die Verwaltung hat Informationsfaltblätter über das richtige Verhalten für Radfahrer bei gemeinsamen Aktionstagen mit der Polizei verteilt. Darüber hinaus haben alle weiterführenden Schulen diese Faltblätter zur Verteilung an die Schüler erhalten.

Der Verkehrssicherheitsberater der Kreispolizeibehörde weist bei seinen Schulungen die Kinder der 4. Klassen bei der Fahrradprüfung auch auf die richtigen Verhaltensweisen hin. Auch bei der Aktion „Radwegdetektive“, die seit 5 Jahren am Gymnasium mit den Schülern der 5. Klassen durchgeführt wird, wird das Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme und das richtige Verhalten auf der Frankfurter Straße erläutert und diskutiert. Leider zeigen aber dann oft die erwachsenen Erziehungsberechtigten im täglichen Leben den Kindern das falsche Verhalten.

Farbliche Markierungen von Radfurten

Im Zuge der „Frankfurter Straße“ (ehem. B 8, jetzt L 333) wechselt der verpflichtende Geh-/Radweg außerhalb der geschlossenen Ortschaft gegenüber der innerörtlichen Führung als Gehweg / Radfahrer frei. Von Siegburg über Sankt Augustin verläuft ein einseitig geführter in beiden Fahrtrichtungen befahrbarer kombinierter Geh-/Radweg bis zum Ortseingang Höhe „Fritz-Jacobi-Straße“. Dort endet der gemeinsame Geh-/Radweg und wird ab hier bis über den Bahnübergang „Frankfurter Straße“ bis „Wingenshof“ / „Kapellenstraße“ als **Gehweg** / Radfahrer frei (befahrbar jeweils in Fahrtrichtung rechts) weitergeführt.

Im Zuge des Gehwegs sind keine Radfahrfurten, besonders nicht quer zur Fahrtrichtung, vorgesehen. Im Zuge des kombinierten Geh-/Radweges außerorts besteht nach Ansicht der beteiligten Behörden für eine farbige Markierung der Radfurten an der Einmündung der Autobahnabfahrt keine zwingende Notwendigkeit. Die Wegeführung für Radfahrer und Fußgänger ist bewusst so angelegt, dass Radfahrer ihre Geschwindigkeit verlangsamen müssen. Die Sichtbeziehungen vom Kraftverkehr auf Fußgänger und Radfahrer ist nicht eingeschränkt. Zudem wird durch die bereits vorhandenen Blinkelemente auf querende Fußgänger / Radfahrer aufmerksam gemacht.

Eine Einfärbung der Radfahrfurten parallel der Vorfahrtsstraße soll nach den straßenverkehrs- und baurechtlichen Bestimmungen nur in Einzelfällen an besonders unfallauffälligen Stellen verwendet werden. Im städtischen Gebiet sind keine Unfalloffälligkeiten mit Radfahrbeteiligung vorhanden. Insofern stellen die vorhandenen Radfahrfurten mit Piktogrammen eine ausreichende Markierung dar.

Aufgrund der aus den „Rotmarkierungen“ laufenden Unterhaltungs- und Instandhaltungsnotwendigkeiten würden auf den städtischen Straßen eine zusätzliche Belastung für die ohnehin angespannte Finanzlage der Stadt entsteht, für die sich keine sachliche Notwendigkeit ergibt.

Darüber hinaus liegen diese Stellen im außerörtlichen Bereich in der Betreuung durch den Straßenbaulastträger. Die finanziellen Mittel dort sind begrenzt, die Kosten sowohl für eine Erstmarkierung als auch eine stete Nachmarkierung sind dort mittelfristig nicht etatisiert. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und auch der nicht auffälligen Unfallsituation würden solche Markierungen beim Landesbetrieb Straßen NRW keine Rechtfertigung für eine Priorität finden.

Weder die Querungsstellen in Stoßdorf, noch im Gewerbegebiet oder am Autobahnanschluss Hennef (Sieg)-West sind Unfalloffälligkeiten. Der Radfahrer muss sich dort im Rahmen seiner Sorgfaltspflichten davon überzeugen, dass der Kraftfahrer in erkannt hat und den Vorrang gewährt.

Unbeschadet des o.a. Kostenargumentes ist auch zu beachten, dass sich die Situation mit markierten Fahrradwegen nicht bewährt hat. Eine Markierung an diesen Stellen könnte zur Nachlässigkeit im Gefahrenbewusstsein des Radfahrers führen und dann schlimmstenfalls Unfälle begünstigen. Aus ähnlichen Erfahrungen heraus wurde die Bodenmarkierung an der „Theodor-Heuss-Allee“ / „Fritz-Jacobi-Straße“ wegen der dortigen Gefährdungslage, die durch die Markierung entstanden war (Missachtung der Vorfahrt des Kfz-Verkehrs durch Radfahrer),

entfernt, da sich die Radfahrer dort oft „blindlings“ auf die Markierung vertrauten, aber nicht auf das Verhalten des Kraftverkehrs geachtet haben.

Verbesserung der Verkehrsführung für Radfahrer an der „Frankfurter Straße“

Im Ortseingangsbereich verläuft von Stoßdorf kommend ein einseitig geführter gemeinsamer Geh-/Radweg, der an der Lichtzeichenanlage „Fritz-Jacobi-Str.“ endet. Die Wegeführung für den Radfahrer endet an der Lichtzeichensignalanlage.

Der Radfahrer in Richtung Zentrum kann dort im Schutz der Ampel die Straßen queren und muss sich dort zunächst an der Engstelle zwischen „Fritz-Jacobi-Straße“ bis zum Beginn des breiteren Gehwegs (ab dort: Gehweg / Radfahrer frei) bewegen. Der sichere Radfahrer kann auf der Fahrbahn weiterfahren, unsichere Radfahrer können den Gehweg benutzen.

Radfahrer, die bis zur Bordsteinabsenkung auf Höhe des Autohauses hinter dem Fahrbahnteiler fahren, müssen für eine Querung zunächst anhalten und sich vergewissern, dass sie bei einer ausreichenden Verkehrslücke queren können.

Für eine evtl. Verbreiterung des engen Gehwegs müsste dort die Grünfläche und einige Bäume beseitigt werden. Dies wäre ein erheblicher Eingriff in die Gestaltung des Ortseingangsbereichs. Dort sind beidseitig der Straße und auf dem Fahrbahnteiler Baumreihen. Wenn man eine Baumreihe wegnimmt, stimmt das ganze Gestaltungskonzept nicht mehr.

Über das Amt für Stadtplanung und –entwicklung soll ein Verkehrsplanungsbüro mit der Prüfung der Situation und Erarbeitung eines Verbesserungsvorschlages beauftragt werden.

Markierungs- und Beschilderungsverbesserung an der „Theodor-Heuss-Allee“ / „Wehrstraße“

Radfahrer werden auf dem Radfahrerschutzstreifen von der „Bonner Str.“ kommend durch eine Bodenmarkierung an der Lichtzeichenanlage nach rechts gewiesen. Hier wird durch die Beschilderung deutlich gemacht werden, dass der Radfahrer über die Lichtzeichenanlage nach links auf den durch die Bahnunterführung einseitig geführten gemeinsamen Geh-/Radweg gelenkt wird.

Markierungen an den Kreisverkehrsplätzen „Frankfurter Str.“ und „Bonner Str.“

Im Bereich der o. g. Kreisverkehrsanlagen sollen Radfahrer in Sicht des Kraftverkehrs auf der Fahrbahn fahren. Am Kreisverkehrsplatz „Frankfurter Str.“ werden die Markierungen, die den Radfahrer entsprechend auf die bzw. von der Fahrbahn leiten, entsprechend ergänzt. In der „Bonner Str.“ wurden die Radfahrerschutzstreifen verlängert, so dass diese kurz vor den Querunginseln enden.

Generell soll der Radverkehr an den kleinen Kreisverkehrsplätzen „Bonner Straße“ und „Frankfurter Straße“ im Blick des Kraftverkehrs auf der Fahrbahn geführt werden und nicht über separate Radfurten parallel der Fußgängerüberwege, diese Führung entspricht den aktuell gültigen Empfehlungen der Radverkehrsrichtlinien. In der „Bonner Straße“ wird der Radverkehr ohnehin bereits auf der Fahrbahn durch Schutzstreifen geführt.

In der „Frankfurter Straße“ ist der Radfahrer zunächst als Gast auf dem Gehweg / Radfahrer frei und wird durch entsprechende Markierungen vor dem Kreisverkehr auf die Fahrbahn gelenkt. Dies entspricht den Richtlinien und Empfehlungen für die Einrichtung kleiner Kreisverkehrsplätze. Anders ist die Situation am großen Kreisverkehrsplatz „Bröltalstraße“. Dort sind auch parallel der Fahrbahn separate Radwege angelegt.

Im Bereich der Fußgängerüberwege an den kleinen Kreisverkehrsplätzen „Bonner Straße“ und „Frankfurter Straße“ werden die Radfahrer vor den Kreisverkehren von den Geh-/Radwegen auf

die Fahrbahn gelenkt. Radfahrer sollen dort im Kreisverkehr mitfahren. Am großen Kreisverkehrsplatz „Bröltalstraße“ werden Radfahrer parallel mit den Fußgängerüberwegen durch separate Spuren geführt. An diesen Stellen ist insofern nichts weiter zu veranlassen.

An den Fußgängerüberwegen in der „Bahnhofstraße“ fahren die Radfahrer ordnungswidrig über Gehwege und in / aus einer Fußgängerzone. Dort besteht ebenfalls keine Veranlassung für Radfahrsonderspuren, da dort auch keine erlaubte Radwegeverbindung besteht.

Im Kurvenbereich „Beethovenstraße“ / „Theodor-Heuss-Allee“ führt nur ein Fußgängerüberweg über eine Querungshilfe. Gegenüber der Bahnunterführung ist nur ein enger Gehwegbereich, der für ein Befahren mit dem Rad wenig geeignet ist, der Radfahrer wird daher erst einige Meter danach auf den kombinierten Geh-/Radweg gelenkt. Insofern ist auch hier kein Sonderstreifen für Radfahrer möglich.

Die Nutzung von Fußgängerüberwegen durch den Radverkehr ist aufgrund der bundesgesetzlichen Vorgaben ausgeschlossen. Sogar Kinder bis zum vollenden 10. Lebensjahr, die zum Radfahren die Gehwege nutzen dürfen (§ 2 Abs 5 Satz 1 StVO), müssen zum Überqueren einer Fahrbahn absteigen (§ 2 Abs. 5 Satz 3 StVO). Damit macht der Gesetzgeber mehr als deutlich, dass er Fußgängerüberwege als "bevorrechtigte Verkehrsfläche" nur dem Fußgänger zur Verfügung stellen will.

Überprüfung und Vervollständigung der Radwegebeschilderung:

Die Stadt Hennef verfügt über ein durchgängig befahrbares stadtweites Radverkehrsnetz. Das Grundgerüst bilden die Routen des „landesweiten Radverkehrsnetzes NRW“. Ergänzt wird dieses Netz durch die Fernradwanderwege des Rhein-Sieg-Kreises und das städtische Radverkehrsnetz.

Die Beschilderung erfolgt über das Amt für Stadtplanung und –entwicklung und den Stadtbetrieb Baubetriebshof in Abstimmung mit der Ordnungsverwaltung. Es werden auch nicht alle Radwege in Hennef beschildert, sondern nur ausgewählte Routen. Gemäß Beschluss im Ausschuss für Umweltschutz, Dorfgestaltung und Denkmalschutz werden die Anbindung der wesentlichen Siedlungsschwerpunkte an den Zentralort, Verbindungen in die Nachbargemeinden sowie landschaftlich besonders reizvolle Strecken ausgewiesen.

Die Verwaltung ist im Rahmen Ihrer Möglichkeiten bemüht, die vorhandene Beschilderung zu kontrollieren und instand zu halten. Hierbei ist die Stadt Hennef aber auch auf das Engagement der Bürger angewiesen, fehlende, verstellt oder durch Vandalismus beschädigte Schilder der Verwaltung zu melden.

Im Rahmen des familienfreundlichen Ausbaus der Siegtalroute werden auch aufgrund von Streckenänderungen Anpassungen der Beschilderung erforderlich. Hier wurde erst kürzlich eine Streckenkontrolle des gesamten Siegtalradwegs durchgeführt.

Fehlende oder beschädigte Schilder wurden im Zusammenhang mit der Freigabe der Radfahrstege an den Eisenbahnbrücken ersetzt werden. Im Rahmen eines ebenfalls stadtübergreifenden Projekts, der RadRegionRheinland, werden ebenfalls weitere Ergänzungen erfolgen.

Ergänzung des Fahrradweges Weldergoven – Lauthausen:

Der Bau eines Radwegs entlang der K 36 ab der Kreuzung Allner Brücke (B 478/ L 352 / K 36) bis zur Einmündung „Am Sportplatz“ in Lauthausen ist im Bauprogramm des Rhein-Sieg-Kreises für 2015 vorgesehen.

Radwegekonzept des Rhein-Sieg-Kreises:

Das Radwegekonzept des Rhein-Sieg-Kreises beinhaltet für das Hennefer Stadtgebiet lediglich eine Maßnahme. Der Bau eines Radwegs entlang der K 36 ab der Kreuzung Allner Brücke bis zur Einmündung „Am Sportplatz“ in Lauthausen ist im Bauprogramm für 2015 vorgesehen (s. o.). Darüber hinaus sind keine weiteren Maßnahmen seitens des Rhein-Sieg-Kreises in Hennef vorgesehen.

In diesem Zusammenhang muss aber auch darauf hingewiesen werden, dass unter der Federführung des Rhein-Sieg-Kreises in den letzten Jahren bis heute vorrangig der familienfreundliche Ausbau des Siegtalradwegs vorangetrieben wurde. Hier profitiert die Stadt Hennef im erhöhten Maße von der „Umgehung“ Stachelhardt durch den Anbau von Radfahrstegen an die vorhandenen Eisenbahnbrückenbauwerke in Auel und Merten.

Fahrradstraße in Hennef (Sieg):

Es wurde beantragt, eine ca. 1,7 km lange Strecke vom „Lipgenshof“ über die „Mittelstraße“ – „Humperdinckstraße“ – „Wehrstraße“ – Kreuzung „Theodor-Heuss-Allee“ – „Wehrstraße“ bis „Am Helenenstift“ als Fahrradstraße auszuweisen.

Nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung können Fahrradstraßen für bestimmte Straßen oder Straßenabschnitte zur Bündelung des Radverkehrs eingerichtet werden. Sie kommen allerdings nur dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Fahrradstraßen müssen entsprechend ihrer Zweckbestimmung auch für den Ortsfremden eindeutig erkennbar und durch ihre Beschaffenheit und ihren Zustand für den Radverkehr zumutbar sein.

Durch die Kennzeichnung als Fahrradstraße wird anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr ausgeschlossen. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf nur ausnahmsweise zugelassen werden und soll sich nach Möglichkeit auf den Anliegerverkehr beschränken. Die Einhaltung der mäßigen Geschwindigkeit für alle Fahrzeugführer soll dann, insbesondere wenn die Fahrradstraße als Vorfahrtstraße gekennzeichnet werden soll (vgl. Nummer III zu § 8 Abs. 1; Rn. 15 ff.), durch bauliche Maßnahmen (z.B. Aufpflasterungen) verdeutlicht werden. Auch ist dann Vorsorge für den ruhenden Verkehr (z. B. Besucher) zu treffen.

Der Beginn und das Ende einer Fahrradstraße soll durch straßenbauliche Gestaltungselemente (z. B. Aufpflasterungen, Fahrbahnverengungen) hervorgehoben werden. Die Fläche für den ausnahmsweise ein- und ausfahrenden Kraftfahrzeugverkehr soll dabei so klein wie möglich bemessen werden. Gleiches gilt im Verlauf der Fahrradstraße an jeder die Fahrradstraße begrenzenden Kreuzung und Einmündung.

Für eine positive Entscheidung zugunsten der Einrichtung einer Fahrradstraße müsste der Radverkehr jeden Tag (auch Sonn- und Feiertags) im Vergleich zum motorisierten Verkehr stärker sein. Um die Verkehrsbedeutung beurteilen zu können, wurden daher am 14. und 15.05.2012 jeweils von 07.00 bis 15.00 Uhr Verkehrszählungen durchgeführt.

Gemessen wurde an zwei Punkten im Zuge der beantragten Strecke, auf Höhe des P+R-Parkhauses sowie auf Höhe der Fa. Gebra. Am 14.05.2012 ergaben sich auf Höhe des Parkhauses Vergleichswerte von 965 Kfz zu 342 Radfahrern, am 15.05.2012 wurden 1.076 Kfz und 370 Fahrräder gezählt. Im Bereich der Fa. Gebra wurden am ersten Zähltag 634 Kfz und 288 Räder, am folgenden Tag 242 Kfz und 132 Räder gezählt.

Im Ergebnis dieser Messung ist festzustellen, dass der Radverkehr im Vergleich zum Kraftverkehr nicht die vorherrschende Verkehrsart ist. Die beantragte Strecke liegt zudem innerhalb ausgewiesener Tempo 30 – Zonen, in denen die Einrichtung separater Radwege nicht zulässig ist.

Auch die Kreispolizeibehörde verweist in deren Stellungnahme vom 23.04.2012 darauf, dass Fahrradstraßen zwar der Führung und Bündelung des Fahrradverkehrs dienen, aber nur dann Sinn machen, wenn der Radverkehr die dominierende Verkehrsart ist.

Die Streckenführung verläuft parallel zur „Bonner Straße“ und ist seiner Bestimmung nach eher als Sammelstraße für den Kfz – Verkehr anzusehen. Aufgrund des im Zuge der beantragten Strecke sehr unterschiedlichen Straßenausbaus sowie der diversen Nutzungsansprüche im Verlauf der Strecke (Parkraumsuchverkehr Bahnhof / P+R-Parkhaus, Gewerbeverkehr mit LKW, Anwohnerverkehr, Kunstakademie, Schulweg) ist der Radverkehr auch aus Sicht der Kreispolizeibehörde nicht als vorherrschende Verkehrsart einzustufen.

Die Unfallentwicklung ist betrachtet über den Zeitraum vom 01.01.2009 – 31.01.2012 im Bereich „Mittelstr.“ / „Wehrstr.“ unauffällig und zwingt nicht zu weiteren Maßnahmen. Auch bei einer kostenintensiven baulichen Umgestaltung des Beginns und der jeweiligen Einmündungen in die beantragte Fahrradstraße würde der Radverkehr durch die o. a. Nutzungsansprüche anderer Verkehrsarten zurück gedrängt werden. Hierzu verweise ich auch auf einen Bericht aus der Broschüre „Rückenwind 1-2 / 2012“ des ADFC, in dem besonders der Konflikt des Parkraum- und Lieferverkehrs in einer Fahrradstraße kritisiert wird.

Der ADAC gab ebenfalls die unterschiedlichen Bauabschnitte entlang der Strecke sowie die verschiedenen und teilweise gegensätzlich Nutzungsansprüche der Verkehrsteilnehmer zu bedenken. Eine deutliche Verbesserung der Sicherheitssituation im Vergleich zu der heutigen Situation ist nicht zu erwarten. Auch nebeneinander fahrende Radfahrer sind in der Tempo 30-Zone zulässig.

Insgesamt betrachtet kann auch unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit die Einrichtung einer Fahrradstraße nicht befürwortet werden. An allen Einmündungen wären bauliche Maßnahmen und stellenweise Markierungen nötig, damit sind Kosten verbunden, die teilweise im Rahmen von Anliegerbeiträgen refinanziert werden müssten.

Darüber hinaus wäre auch der Bestand der Tempo 30-Zonen fraglich, da nur noch kurze Stichwege von der „Bonner Straße“ zur beantragten Strecke führen. Jetzt können Radfahrer, die nicht auf der „Bonner“ oder „Frankfurter Straße“ fahren wollen, über das parallel verlaufende Straßennetz in den Tempo 30 – Zonen oder entlang des Sieg begleitenden Radweges abseits des Hauptverkehrs fahren.

Abschließend weise ich noch darauf hin, dass im Rahmen des Antrages und der Streckenbefahrung eine Schwachstelle an der Einmündung „Bachstraße“ / „Mittelstraße“ entdeckt wurde und diese inzwischen durch Markierung mit einer durchgezogenen Linie entschärft wurde.

Die o. a. Argumentation gilt übertragen auch für die „Kurhausstraße“. Auch dort ist der Radverkehr nicht die vorherrschende Verkehrsart. Die Strecke läge ebenfalls in einer bestehenden Tempo 30-Zone und würde keinerlei Verbesserung bedeuten, sondern eher die Wirksamkeit dieser Zone in Frage stellen. Bedingt durch die bestehenden Gewerbebetriebe sowie der Senioreneinrichtungen unterliegt der Straßenzug ohnehin auch anderen Ansprüchen.

Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h „Frankfurter Straße“

Die „Frankfurter Straße“ ist eine Landesstraße und erfüllt im überörtlichen Straßen- und Wegenetz eine wesentliche Verbindungsfunktion. Die Geschwindigkeiten im Zentrumsbereich wurden mehrfach auch im Rahmen von Verkehrsgutachten untersucht. Dabei wurde festgestellt, dass das Geschwindigkeitsniveau unter 40 km/h liegt. Für eine Anordnung einer Geschwindigkeit auf 30 km/h besteht keine straßenverkehrsrechtliche Notwendigkeit. Der Landesbetrieb Straßen NRW hat sich als zuständiger Straßenbaulastträger dagegen ausgesprochen.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zur Frankfurter Straße 2009 (Dr. Baier) konnte nachgewiesen werden, dass die V 85 (die Geschwindigkeit, die von 85% der Kfz nicht überschritten wird) zwischen 32 und 35 km/h liegt. Dieses niedrige Geschwindigkeitsniveau ist stabil. Werte aus den Messungen 1989, kurz nach der Fertigstellung der Frankfurter Straße, lagen in derselben Größenordnung.

Geh-/Radwegführung im Bereich Müllerland

Der kombinierte Geh-/Radweg ist hinter der Bushaltestelle „Heidestraße“ bis zur Einmündung „Stoßdorfer Straße“ verlängert worden, da der früher in Richtung „Josef-Dietzgen-Straße“ verlaufende Weg durch die Einrichtung des Möbelhauses und des dazu gehörenden Parkplatzes abgeunden wurde.

Radfahrer können dort über die Lichtzeichenanlagen entweder auf den kombinierten Geh-/Radweg parallel der „Stoßdorfer Straße“ Richtung Geistingen oder den kombinierten Geh-/Radweg parallel der „Frankfurter Straße“ in Richtung Hennef wechseln.

Absperrpfosten „Kurhausstraße“ / „Wippenhohner Straße“

In dem Stichweg wurden Absperrpfosten aufgestellt wegen Beschwerden über das Befahren des Weges durch motorisierte Zweiradfahrer sowie zu schnelle Radfahrer. Der Weg ist eigentlich auch nur eine Fußwegverbindung. Der kombinierte Geh-/Radweg verläuft parallel zur Landesstraße. Der Baubetriebshof wird mit der Entfernung der Pfosten beauftragt.

Die „Wippenhohner Straße“ soll im Abschnitt von der Einmündung der L 125 bis Einmündung „Am Limbachsgraben“ ausgebaut werden. Im Rahmen der Ausbauplanung muss auch die Verbindung zur Kurhausstraße überplant werden.

Sichtverhältnisse im Einmündungsbereich „Allner Weg“ / Penny-Markt

Der Baubetriebshof wird die Hecke im städtischen Bereich zurück schneiden. Der Eigentümer der Hecke im privaten Bereich wird zum Rückschnitt aufgefordert.

Beschilderung „Radfahrer absteigen“

Die Beschilderung „Radfahrer absteigen“ ist keine Diskriminierung der Radfahrer, sondern soll im Bereich der Siegbrücke am „Nowy-Dwor-Gdanski-Platz“ / „Rainer-C.-Horstmann-Weg“ darauf aufmerksam machen, dass die Brücke aus Sicherheitsgründen nicht mit dem Rad befahren werden darf.

Im Bereich des Bahnübergangs „Frankfurter Straße“ ist das Zeichen nach einer Beschilderungsänderung irrtümlich aufgestellt worden. Das Zeichen wird in Kürze durch den Baubetriebshof entfernt.

Freigabe der Fußgängerzone für Radfahrer nach Geschäftsschluss

Eine Fußgängerzone dient dem besonderen Schutz des Fußgängers und soll eigentlich den besonderen Aufenthaltscharakter betonen. Besonders durch die vielfältige Nutzung der Fußgängerzone als Marktplatz oder für andere Veranstaltungen wäre das Befahren mit Fahrrädern eher hinderlich. Eine Umfahrung der Fußgängerzone über die „Bahnhofstraße“ oder „Lindenstraße“ ist durchaus zumutbar. Eine Einschränkung „nach Geschäftsschluss“ ist wegen der unterschiedlichen Öffnungszeiten kaum realisierbar. Kleinere Geschäfte schließen gegen 18.30, andere um 20.00 Uhr, HIT-Magazin um 22.00 Uhr, Gastronomiebetriebe um 01.00 Uhr.

Nach Beratung im verwaltungsinternen Arbeitskreis für Verkehrsangelegenheiten soll keine formelle Freigabe zum Befahren der Fußgängerzone für Radfahrer beschildert werden. Damit besteht auch im Falle eines Unfalles eine bessere Rechtsposition für den Fußgänger als schwächeren Verkehrsteilnehmer.

Hennef (Sieg), den 09.09.2014

Klaus Pipke