



Beschlussvorlage

Amt: Amt für Ordnungsverwaltung, Bürgerzentrum,
Zivil- und Bevölkerungsschutz

Vorl.Nr.: V/2021/2887

Datum: 01.06.2021

TOP: _____

Anlage Nr.: _____

Gremium	Sitzung am	Öffentlich / nicht öffentlich
Ausschuss für Mobilität	23.06.2021	öffentlich

Tagesordnung

Umwidmung von Straßenflächen zu Fahrradspuren und Nebenstraße zu Fahrradstraßen
Bürgerantrag ADFC / DUH vom 11.04.2021

Beschlussvorschlag

Die Ausführungen der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen.

Begründung

Der ADFC hat mit Unterstützung des Vereins Deutsche Umwelthilfe einen Antrag auf kurzfristige Umwidmung von Straßenflächen zu Fahrradspuren und Fußwegen sowie Tempo 30 für mehr Sicherheit und Klimaschutz im Straßenverkehr gestellt. Konkret wurde beantragt, im Zuge der Landesstraßen L 333 „An der Brölbahn“ und L 125 „Bröltalstraße“ baulich abgetrennte Radschutzstreifen (so genannte „pop up“-Radstreifen) einzurichten, die Kurhausstraße als Fahrradstraße auszuweisen und auf allen Straßen 30 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit anzuordnen.

Der Hinweis auf ein im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe erstelltes Rechtsgutachten und auf erfolgte Anordnungen in Berlin geht insofern fehl, dass für die mittlere kreisangehörige Stadt Hennef (Sieg) wesentliche rechtliche Unterschiede bei der Anordnungskompetenz bestehen. Hier sind Zuständigkeitsbereiche zu beachten, die eine schnelle Umsetzung oft kaum möglich machen, so sind Maßnahmen im klassifizierten Straßennetz nicht ohne Beteiligung des Straßenbaulastträgers zulässig.

Die Berliner Verkehrsbehörde wollte mit mehreren vorübergehend eingerichteten Radwegen eine Alternative zum Autoverkehr und zum öffentlichen Nahverkehr schaffen. Das Verwaltungsgericht Berlin erteilte im Eilverfahren jedoch eine Absage. In einem Eilverfahren vor dem Verwaltungsgericht Berlin wurde mit Beschluss der 11. Kammer vom 4. September 2020 (VG 11 L 205/20) entschieden, dass die eingerichteten Radwege rechtswidrig seien und daher die Verkehrszeichen und die Radfahrstreifen wieder entfernt werden müssten.

Dass die Radstreifen auf der Fahrbahn lägen und diese zunächst nur vorübergehend eingerichtet worden sind, sei rechtlich grundsätzlich unbedenklich. Erforderlich für die Anordnung eines Radweges sei allerdings, dass die Verkehrssicherheit, die Verkehrsbelastung und / oder der Verkehrsablauf ganz konkret auf eine Gefahrenlage hinweisen würden und die Anordnung dadurch zwingend erforderlich wäre.

Eine solche Begründung sei seitens der Straßenverkehrsbehörde ausgeblieben. Die Begründung erschöpfe sich weitestgehend in allgemeinen Ausführungen. Insbesondere die Begründung einer konkreten Gefahr durch den Autoverkehr, oder die Beschreibung sonstiger besonderer Umstände, wäre notwendig gewesen und sei nicht erfolgt.

Darüber hinaus dürfe die Pandemie nicht zum Anlass der Anordnungen genommen werden, denn es handle sich dabei nicht um verkehrsbezogene Erwägungen. Auch das Abstellen auf bisher fehlende Radverkehrsanlagen sei für sich genommen nicht als Begründung ausreichend.

Der Deutsche Städte- und Gemeindebund und der Deutsche Städtetag haben in einer gemeinsamen Erklärung am 09.04.2020 zu den Anträgen der DUH Stellung genommen. Allerdings besteht auch nach der aktuell beschlossenen Novelle der StVO keine rechtliche Möglichkeit der Kommunen, ein allgemeines Tempolimit begrenzt auf 30 km/h innerorts zu verfügen. Vielmehr beschränken sich die Anordnungsmöglichkeiten von Tempo 30-Zonen nach § 45 StVO auf bestimmte Bereiche nach dem Maßstab der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Auch eine von der DUH angestrebte Umwidmung von Straßen wäre weder zweckmäßig noch zielführend, da es hier eher um straßenverkehrsrechtliche Anordnungen und / oder straßenbauliche Maßnahmen geht.

Nach Ansicht des Deutschen Städtetags und des Deutschen Städte und Gemeindebundes sind die Erwägungen der DUH, den in der Corona-Pandemie reduzierten motorisierten Verkehr in Relation mit der Entlastung von Krankenhäusern durch weniger Verkehrsunfälle mit Fahrrädern zu setzen, sachfremd und die weiteren Argumente halten keiner wissenschaftlich fundierten Kausalkette stand. Die aktionistische Vorgehensweise der DUH in der Corona-Pandemie helfe leider nicht, die Akzeptanz in der Bevölkerung und Politik sowohl gegenüber experimentellen als auch dauerhaften Umbaumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum und Geschwindigkeitsreduzierungen für den motorisierten Verkehr zu fördern.

Auch die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen hat zu den Anträgen der DUH Stellung genommen. Maßnahmenplanungen wie Markierungen, Fahrradstraßen etc. sind Teil von fachlich durchdachten, fundierten und abgestimmten Radverkehrskonzepten, bzw. gesamtstädtischen Mobilitätskonzepten. Der DUH-Antrag und die damit ad hoc empfohlene Vorgehensweise ist nicht zielführend, weil damit die verkehrspolitische, fachplanerische als auch die fachliche Bedeutung von Radverkehr für die Gesamtmobilität relativiert wird. Hinzu kommt, dass erforderliche Planungs- sowie demokratische Meinungsbildungsprozesse in Politik, Bürgerschaft und Verwaltung ausgeblendet werden, ebenso die erforderlichen formalen Abstimmungsverfahren mit Baulastträgern und den StVO-Behörden.

Nach allgemeiner Auffassung der zuständigen Behörden ist der Radverkehr grundsätzlich mit dem sonstigen Fahrzeugverkehr auf der Fahrbahn gleichberechtigt und ebenso an die allgemeinen Verkehrsregeln gebunden. Nach § 2 StVO muss der Radverkehr in der Regel die Fahrbahn benutzen. Die Teilhabe der Radfahrenden an der Benutzung der Straße wird verkehrsrechtlich als straßenverkehrsrechtlicher Normalfall gesehen, aber nicht als besondere Gefahrenlage, welche die Einrichtung von Sonderwegen oder Beschränkungen des fließenden Verkehrs rechtfertigen würde. Insofern ist nach den derzeitigen Bestimmungen der StVO eine allgemeine Anordnung von 30 km/h im allgemeinen Straßenverkehrsnetz ohne Bestehen besonderer Gefahrenlagen nicht zulässig. Insbesondere im Vorbehaltsnetz (Bundes-, Landes-, Kreis- und städtische Vorfahrtsstraßen) hat der Verordnungsgeber innerorts eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vorgegeben.

Im Zuge der Landesstraßen L 333 und L 125 sind bereits Radschutzstreifen vorhanden. Dort sind aber Streckenabschnitte, an denen Teilbereiche der Markierungen abgängig sind. Der Landesbetrieb Straßen NRW wurde bereits aufgefordert, die Markierungen nachzubessern. In der Bröltalstraße ist aber vorher noch eine Fahrbahnsanierung nötig. Für die Aufstellung von Absperrmaterial zur Abtrennung der Radschutzstreifen von der Fahrbahn ist kein ausreichender Platz in den Straßen vorhanden. Ferner fehlt es auch an einer besonderen Gefahrenlage. Beide Straßenabschnitte sind nach den Aufzeichnungen der Kreispolizeibehörde nicht unfallauffällig.

Zum Thema „Ausweisung der Kurhausstraße als Fahrradstraße“ wird auf den zurückliegenden Beschluss des Ausschusses für Stadtgestaltung und Planung am 28.11.2017 verwiesen, demnach die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Kurhausstraße nicht befürwortet wird.

Nach Ansicht der Kreispolizeibehörde ist der Radverkehr grundsätzlich in Tempo 30 - Zonen sicher, ohne dass es einer gesonderten Regelung bedarf. Dafür spricht auch die unauffällige Unfallsituation. Radfahrende können die Kurhausstraße als Bestandteil der Tempo 30-Zone sicher befahren. Durch die Ausweisung als Fahrradstraße ergeben sich keine grundsätzlichen nennenswerten Vorteile oder eine höhere Sicherheit für die Radfahrer. Die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer ergibt sich aufgrund des vorgeschriebenen niedrigen Geschwindigkeitsniveaus in der Tempo 30-Zone und der „rechts vor links“-Regelung.

Durch Fahrradstraßen soll der Fahrradverkehr i.d.R. bevorrechtigt werden, dies könnte aber nur durch die Aufhebung der „rechts vor links“-Regelung umgesetzt werden, dies wäre aber kontraproduktiv und würde zu einer Erhöhung des Geschwindigkeitsniveaus führen und sich somit negativ auf die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer auswirken. Insbesondere im Bereich der Senioreneinrichtungen und der Kindertagesstätten wäre unter Berücksichtigung des streckenweise unterschiedlichen Straßenausbaus und der Belange von Senioren und Kindern eine Verschlechterung der Verkehrssicherheit zu erwarten. Der vorhandene Kfz-Verkehr ist überwiegend Anliegerverkehr und hat keine Alternativen.

Die Kurhausstraße hat innerhalb der Tempo 30-Zone die Funktion einer Sammelstraße von mittlerer Verkehrsbedeutung. Im Verlauf der Kurhausstraße finden sich Kindertagesstätten, Seniorenheime, Gewerbebetriebe und Wohnhäuser. An die Kurhausstraße münden einige Sackgassen, die nur über die Kurhausstraße erreicht und verlassen werden können. Der Radverkehr spielt – auch nach Beobachtungen der Polizei – nur eine untergeordnete Rolle. Der Kraftverkehr wird schon aufgrund der vorstehend genannten Situation stets die überwiegende Verkehrsart bleiben.

Aufgrund des im Zuge der Kurhausstraße sehr unterschiedlichen Straßenausbaus sowie der diversen Nutzungsansprüche im Verlauf der Strecke (Gewerbeverkehr mit LKW, Anwohnerverkehr, Seniorenheime, Kindertagesstätte) ist keine durchgängig einheitliche Gestaltung der Fahrbahn gegeben, welche die Führung als Fahrradstraße erkennbar werden lassen könnte. Der Radverkehr würde aus Sicht anderer Verkehrsteilnehmer nicht als vorherrschende Verkehrsart akzeptiert werden.

Für die Anordnung aller Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen gelten die strengen Anforderungsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO (besondere Gefahrenlage). Die Straßenverkehrsbehörden sind gehalten, die nach § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO gebotene besondere Gefahrenlage als Anordnungsvoraussetzung für Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs zu beachten. Solche besonderen Gefahrenlagen sind hier – auch für Radfahrer – jedoch nicht gegeben.

Der sichere Radfahrer kann sich entlang der Bonner Straße bewegen, dort sind Radfahrschutzstreifen markiert. Unsichere Radfahrer können parallel entlang der Kurhausstraße oder Humperdinckstraße und Wehrstraße im Schutz in den bestehenden Tempo 30-Zonen fahren, darüber hinaus sind keine weiteren besonderen Maßnahmen nötig.

Im Ergebnis können die vom ADFC beantragten Maßnahmen nicht befürwortet werden.

Hennef (Sieg), den 01.06.2021
In Vertretung

Michael Walter
Erster Beigeordneter